



Bruno José Navarro Marçal
Mestre em História Contemporânea

Um império projectado pelo “silvo da locomotiva”

O papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930)

*Dissertação para obtenção do Grau de Doutor
em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia*

Orientadora – Professora Doutora Maria Paula Diogo
Co-Orientador – Professor Doutor Ernesto Castro Leal

FCT
Fundação para a Ciência e a Tecnologia
MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR

FCT
FACULDADE DE
CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

Julho de 2016

Um império projectado pelo “silvo da locomotiva”. O papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930).

© Bruno José Navarro Marçal; FCT/UNL; UNL

A Faculdade de Ciências e Tecnologia, a Universidade Nova de Lisboa tem o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicar esta dissertação através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, e de a divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objectivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor.

Índice

Agradecimentos	5
Resumo	7
Abstract	8
Introdução	9
1 – Da metrópole para as Colónias.....	23
1.1 – Da organização ministerial dos serviços coloniais	26
1.2 – Da implementação da malha administrativa nas colónias	54
2 – Os engenheiros coloniais no lançamento do III Império.....	115
2.1 – Joaquim José Machado, o “pioneiro” da Monarquia Constitucional	120
2.1.1 – Expedições, missões e caminhos-de-ferro em Moçambique e Angola .	120
2.1.2 – Governador e administrador colonial	139
2.2 – Alfredo Augusto Lisboa de Lima, o ministro da I República	180
2.2.1 – Companhia de Moçambique e Caminho-de-ferro da Suazilândia.....	180
2.2.2 – Ministro, Comissário e Professor da Escola Colonial	186
2.3 – João Alexandre Lopes Galvão, o cronista do Estado Novo	205
2.3.1 – Direcção ferroviária e inspecção das Obras Públicas coloniais	205
2.3.2 – Engenheiro de Obras Públicas e causídico colonial	211
3 – A construção ferroviária em Angola e Moçambique.....	219
3.1 – Levar o milagre da locomotiva para África: o Caminho de Ferro de Ambaca	222
3.1.1 – Os projectos	222
3.1.2 – Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África.....	234
3.1.3 – O prolongamento até Malange e a Questão de Ambaca.....	243
3.2 – A rede dos caminhos-de-ferro de Lourenço Marques	270
3.2.1 – Os projectos	270

3.2.2 – Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal e o caso McMurdo	280
3.2.3 – As linhas da Suazilândia, Xinavane e Marracuene	316
3.3 – Linhas ferroviárias nos territórios administrados pela Companhia de Moçambique.....	327
3.3.1 – Os projectos ferroviários para o Pungue.....	327
3.3.2 – O contrato Van Laun	330
3.3.3 – A ligação à Niassalândia – Quelimane ou Beira?	342
3.4 – A viação acelerada no Sul de Angola.....	365
3.4.1 – Os projectos	365
3.4.2 – A linha de Moçâmedes	385
3.4.3 – A concessão Williams e o caminho-de-ferro de Benguela.....	404
3.5 – Caminhos-de-ferro de interesse regional e agrícola.....	433
3.5.1 – Linhas de Inhambane e Chai-Chai.....	433
3.5.2 – Caminho-de-ferro do distrito de Moçambique	443
3.5.3 – Linha férrea do Amboim	448
4 – A engenharia portuguesa no divã: engenheiros e política ferroviária.....	452
Conclusão.....	471
Bibliografia	479
Arquivos.....	479
Periódicos	479
Memórias, Relatórios e Opúsculos contemporâneos.....	480
Bibliografia especializada nas áreas da História da Tecnologia e História Ferroviária ...	488
Obras de carácter generalista e outros estudos históricos.....	495

Agradecimentos

A elaboração desta tese de doutoramento, conquanto decorra essencialmente de um esforço solitário de longos anos de estudo e reflexão, cujo resultado final apenas compromete o seu autor, beneficiou de um conjunto de valiosos contributos e apoios, que impõem o dever de gratidão.

Começo por agradecer aos meus orientadores a generosidade demonstrada ao disponibilizarem-se para caucionarem esta investigação, com a autoridade que a comunidade académica lhes reconhece amplamente, e que é para mim fonte inesgotável de inspiração, respeito e admiração: à Prof. Maria Paula Diogo, com quem tenho o privilégio de colaborar desde o já longínquo ano de 2002, pela disponibilidade e interesse permanentes e, sobretudo, pela reiterada confiança que em mim tem depositado; ao Prof. Ernesto Castro Leal, figura incontornável do meu percurso académico, desde os tempos de licenciatura, com quem tenho tido a honra de partilhar alguns dos momentos mais gratificantes que a História me tem proporcionado, pelo constante apoio e rigoroso sentido crítico.

Agradeço ao coordenador e restante corpo docente do Programa Doutoral em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia, Professores António Nunes dos Santos, Isabel Amaral, Ana Carneiro, José Luís Câmara Leme, Palmira Fontes da Costa, Christopher Aurretta e Ana Cardoso de Matos, pelas novas perspectivas historiográficas fornecidas pelos seus seminários, que estimularam a minha curiosidade intelectual e que alargaram, significativamente, o horizonte deste projecto de investigação. Aos demais membros da Comissão de Acompanhamento de Tese, Prof. António Costa Pinto e Doutora Cláudia Castelo, pelos pertinentes comentários e sugestões.

Tratando-se de um trabalho que envolve directamente o território de antigas colónias portuguesas, contei com a inestimável colaboração e apoio de algumas personalidades moçambicanas e angolanas. Agradeço à Prof. Inês Raimundo, da Universidade Eduardo Mondlane, e ao Prof. José Alberto Raimundo, da Universidade Pedagógica de Moçambique, a hospitalidade, disponibilidade e atenção, revelados durante a minha permanência na cidade de Maputo, de que resultou uma estreita e frutuosa relação pessoal e académica. À Prof. Alda Saíde e ao Prof. Gustavo Dgedge, também da Universidade Pedagógica, a oportunidade que me proporcionaram de poder partilhar conhecimentos com os alunos daquela instituição de ensino. Ao Dr. António Sopa, pelas preciosas informações sobre o Arquivo Histórico de Moçambique. Ao Dr. Nelson Saúte e à Dra.

Elsa Dimene, do Museu dos Caminhos de Ferro de Moçambique, por me terem aberto as portas daquela instituição e franqueado o acesso aos seus fundos documentais. À Prof. Maria Conceição Neto e ao Dr. Fidel Reis, da Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Agostinho Neto, pelo interesse manifestado no meu acolhimento institucional e pelas sugestões de consulta no Arquivo Nacional de Angola.

Quero expressar também o meu reconhecimento a todos os colaboradores das bibliotecas e arquivos nacionais onde desenvolvi as minhas pesquisas, pelo bom acolhimento e diligência profissional. Permito-me aqui individualizar a excelência do trabalho da Dra. Filomena Rosa, da Biblioteca Ultramarina da Caixa Geral de Depósitos; da Dra. Branca Moriés, do Centro de Documentação e Informação do IICT; dos Drs. José Sintra Martinheira, Manuela Portugal e Isabel Amado, do Arquivo Histórico Ultramarino; da Dra. Helena Grego, da Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa; e das Sras. Alcina Tomaz e Maria da Glória Ramalho, da Biblioteca do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Agradeço aos múltiplos círculos de amigos e colegas, de todos os tempos e latitudes, os momentos retemperadores de convívio, onde sempre encontrei ânimo e motivação para enfrentar as temporadas de maior clausura social.

Por último, e de forma muito especial, agradeço penhoradamente à minha mãe, Maria Salomé, e à minha irmã, Ana Maria, pelo apoio incondicional, desde sempre demonstrado; e à Vanda, companheira de viagem, pela dádiva da vida familiar que a tudo dá sentido, pelo alento reconfortante de todas as horas e por ter sabido enfrentar, com notável estoicidade e perseverança, as atribulações colaterais deste longo e exigente período de trabalho académico.

Resumo

Com este trabalho de investigação histórica pretendemos elucidar o papel da engenharia portuguesa no processo de apropriação territorial das colónias ultramarinas de Angola e Moçambique, desenhando uma perspectiva diferente daquilo que, historiograficamente, tem sido identificado como a “marca da colonização portuguesa nas terras de África” (Veríssimo Serrão, 1989).

Definimos, para isso, como objecto de estudo, o processo de construção e desenvolvimento da rede de infraestruturas ferroviárias, naqueles dois países, entre os séculos XIX e XX, nos planos da sua materialidade e das opções subjacentes.

Explorando a potencialidade dos referenciais metodológicos da abordagem sociotécnica Actor-Network (*ANT*), e conceitos como *technopolitics* e “apropriação tecnológica”, procuramos identificar a heterogeneidade de actores históricos envolvidos nesse processo dinâmico, no contexto colonial, nacional e europeu, e conhecer os estádios evolutivos da implementação daquelas infraestruturas, relacionando-as com as suas motivações e implicações sociais, económicas e políticas, com o objectivo final de perceber em que moldes o Estado português concebeu e concretizou o projecto colonial do III Império, e em que medida aquele contexto do conhecimento e experiência técnicos, que lhe esteve associado, pode ter influenciado, ali, os subsequentes acontecimentos políticos, económicos e sociais (Headrick, 1988).

Palavras-chave: História Colonial – III Império – Tecnologia – Engenharia – Caminhos-de-ferro – Technopolitics – Portugal – Angola – Moçambique

Abstract

With this historical research we aim to clarify the role of the Portuguese engineering in the territorial appropriation of the overseas colonies of Angola and Mozambique. We intend to draw a different perspective of what has been historically identified as the “mark of the Portuguese colonization in the lands of Africa” (Veríssimo Serrão, 1989). Our object of study is the process of construction and development of railway infrastructures, in the plans of their materiality and underlying options, in those two colonies between the nineteenth and the twentieth centuries.

Exploring the potential of the methodological framework of socio-technical approach Actor-Network (ANT), and the concepts of “technopolitics” and “technological appropriation”, we will try to identify the heterogeneity of historical actors involved in this dynamic process in the colonial, national, and European contexts. We will also attempt to ascertain the stages of implementation of those infrastructures, relating them to their social, economic and political motivations and implications, and namely with the ultimate goal of realizing the colonial project of the Third Empire.

Finally we will determine to what extent the contextual knowledge and technical experience may have influenced the political, economic, and social events (Headrick, 1988).

Key-words: Colonial history – Third Empire – Sociotechnical system – Technology – Engineering – Railways – Technopolitics – Portugal – Angola – Mozambique

Introdução

“Desde a invenção dos comboios, a viagem tem sido o símbolo e o sintoma da modernidade: os comboios – juntamente com as bicicletas, motocicletas, autocarros, carros e aviões – foram evocados na arte e no comércio como prova da presença de uma sociedade avançada. Na maioria dos casos, porém, a invocação de um meio de transporte particular como emblema de novidade e contemporaneidade foi efêmero. As bicicletas só foram ‘novas’ uma vez, no decénio de 1890. As motocicletas foram ‘novas’ na década de 20, para os fascistas e para a juventude dourada britânica desses anos (desde então têm sido evocativamente ‘retro’). Os carros (tal como os aviões) foram ‘novos’ na década eduardiana e de novo, brevemente, nos anos 50; a partir daí têm simbolizado muitas coisas – fiabilidade, prosperidade, consumo ostensivo, liberdade: mas não a modernidade per se. Os caminhos-de-ferro são diferentes. Os comboios já eram o símbolo da vida moderna no decénio de 1840 – daí a atracção que exerciam nos pintores ‘modernistas’, de Turner a Monet. Ainda desempenhavam esse papel na época dos grandes expressos que atravessavam o país na última década do século XIX. Os comboios electrificados do metropolitano foram os ídolos dos poetas e artistas gráficos modernistas a partir de 1900; nada era mais ultramoderno que os novos supercomboios aerodinâmicos que adornavam os cartazes neoexpressionistas dos anos 30. O Shinkansen japonês e o TGV francês são hoje os ícones do sortilégio técnico e de grande conforto a 300km/h. Os comboios, ao que pareceria, são eternamente contemporâneos – mesmo que saiam de vista por um bocado: Neste sentido, qualquer país sem uma rede ferroviária eficiente é, em aspectos fulcrais, ‘atrasado’”¹.

O comboio chegou a Portugal, em Outubro de 1856, com um atraso de mais de trinta anos relativamente à data da construção da primeira linha ferroviária em Inglaterra. No entanto, a força magnética desse imponente objecto tecnológico, símbolo incontornável de mudança e progresso civilizacional², haveria de marcar o espírito reformista da segunda metade do século XIX. Nunca, no passado, um objecto tecnológico, que correspondesse tão perfeitamente à noção *kantiana* de sublime dinâmico, assumira uma tal proeminência na vida da nação, confrontando-a com o determinismo científico do saber técnico³, destruindo os velhos conceitos de tempo e espaço⁴,

¹ Tony Judt, *Um tratado sobre os nossos actuais descontentamentos*, Lisboa, Edições 70, 2010, pp. 199-200.

² Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization and Perception of Time and Space*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1986.

³ Martin Heidegger, *Língua de tradição e língua técnica*, Lisboa: Vega, [1962] 1999, pp. 21-25.

⁴ Wolfgang Schivelbusch, “Railroad Space and Railroad Time” in *New German Critique*, nº 14, Spring, 1978, pp. 31-40. V. tb. Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization and Perception of Time and Space*, pp. 192-197. O autor explora os conceitos de “panoramic perception” – “It is perception based on a specific developmental stage of the circulation of commodities, with corresponding specific stages of technology in general, traffic technology in particular, retail merchandising, etc. Panoramic perception of objects, panoramic ways of relating to objects, made their appearance in connection with, and based upon, the accelerated circulation of commodities – as distinct from the traditional mode of perception, which, being still attuned to a prior development stage of circulation, found it difficult to deal with the now accelerated objects”. Já em 1874 Alberto Pimentel reconheceu os condicionalismos que essa nova percepção panorâmica colocava aos passageiros: “Hoje a locomoção é outra; rápida, certa, vertiginosa. O caminho-de-ferro devora as distâncias e os

revolucionando as estruturas tradicionais de mobilidade vertical e horizontal, potenciando o alargamento da malha administrativa do Estado, a legitimação do poder político, a coesão territorial e a optimização do ambiente económico, assinalando, enfim, o triunfo da máquina sobre a natureza⁵.

O impacto dessa transformação no quotidiano das sociedades modernas foi amplamente testemunhado por sucessivas gerações de escritores, jornalistas e artistas plásticos que construíram um legado valiosíssimo das suas impressões criativas, que penetraram rapidamente no imaginário popular. Se em Hollywood, John Ford (com *The Iron Horse*, 1924), Buster Keaton, (com *The General*, 1926), entre outros, imortalizariam a presença da via-férrea no cinema⁶, em Portugal, distinguiram-se, autores literários como Eça de Queirós, Almeida Garrett, D. João da Câmara, Alexandre Herculano, Lopes de Mendonça, Guerra Junqueiro, Camilo Castelo Branco, Ramalho Ortigão, Fialho de Almeida, Abel Botelho, Antero de Figueiredo, Alves Redol, entre muitos outros⁷.

Essa euforia progressista, disruptiva, não tardou a ser projectada para África, muito sugestionada pelo sucesso retumbante da introdução da viação acelerada nos Estados Unidos da América, onde assumiu um papel preponderante na transformação radical do território. Em 1898, a América tinha já superado a Europa em extensão de linhas férreas em exploração e esse facto não passava despercebido em Portugal, onde, por esta época, podia ler-se:

Nos Estados Unidos da América, quantas cidades não se formaram rapidamente nas proximidades dos caminhos-de-ferro e que sem eles não teriam existido.

Citarei a importante cidade de Cincinnati, situada na margem do Ohio, que no fim de poucos anos de ser fundada tinha uma população superior a 100.000 habitantes!

Os emigrantes que chegavam à América eram distribuídos pelas proximidades das linhas férreas já construídas, distribuindo-se-lhes terrenos que a pouco e pouco iam adquirindo valor⁸.

episódios. Apartou para sempre, correndo fumegante por entre eles, os salteadores que surpreendiam a liteira e o macho. Encurtou os horizontes, retalhou as paisagens, acabou com as hospedarias sinistras, com os pavores nocturnos, com os lobos famélicos, com os pinheirais – covis. Passa assobiando e bomboando nos ares o seu longo penacho escuro e vaporoso. É o gigante do progresso e quem há-de defrontar gigantes? Mas os escritores, que vão dentro, não vêem o que antigamente viam. As povoações passam-lhes diante dos olhos numa dança fantástica. Não há episódios, não há aventuras” (Alberto Pimentel, *Fotografias de Lisboa*, Porto, Tip. de Freitas Fortuna, 1874).

⁵ David E. Nye, *American Technological Sublime*, Cambridge, Mass./London, The MIT Press, 1994.

⁶ Nos Estados Unidos da América a temática dos caminhos-de-ferro teve uma presença recorrente na produção cinematográfica. Salientamos: Edwin S. Porter, *The Great Train Robbery*, 1903; Josef von Sternberg, *Shanghai Express*, 1932; William Wellman, *Wild Boys of the Road*, 1933; Fred Zinnemann, *High Noon*, 1952; George Cukor, *Bhowani Junction*, 1956; Mark Robson, *Von Ryan's Express*, 1965; Jack Cardiff, *Dark of the Sun*, 1968; Arthur Hiller, *Silver Streak*, 1976; Em França, citem-se, a título de exemplo: Auguste et Louis Lumière, *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, 1895; Georges Méliès, *Panorama pris d'un train en marche*, 1898; Jean Renoir, *La Bête humaine*, 1938 (com remake em 1954, pela mão de Fritz Lang, em *Human Desire*); René Clément, *La Bataille du rail*, 1946; John Frankenheimer et Bernard Farrel, *Le train*, 1964; Claude Lanzmann, *Shoah*, 1985; Destaque-se, ainda o filme egípcio de Youssef Chahine, *The Iron Gate* (ou *Cairo Station*), 1958;

⁷ Frederico de Quadros Abragão, *Cem anos de Caminho-de-Ferro na Literatura Portuguesa*, Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.

⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1898, p. 114; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1899, p. 279.

O trabalho que aqui desenvolvemos pretende oferecer uma abordagem alternativa ao que Joaquim Veríssimo Serrão denominou como “marca da colonização portuguesa nas terras de África”⁹, fazendo incidir a análise historiográfica no conjunto de intervenções materiais, consubstanciadas nos processos de construção e desenvolvimento de redes de comunicação ferroviária, nos territórios de Angola e Moçambique, realizadas desde a alvorada da década de setenta, do século XIX, com as primeiras iniciativas legislativas tendentes ao estabelecimento de serviços de obras públicas nas colónias, até aos anos trinta do século XX, entendido como ponto de viragem da administração colonial portuguesa, marcado pela promulgação, por Oliveira Salazar, do Acto Colonial (8 de Julho de 1930), consagrando, constitucionalmente a vocação colonial da Nação, e instituindo os princípios de unidade e solidariedade do império, com prevalência do poder centralizador da metrópole¹⁰.

A hipótese, na origem deste trabalho, resulta da noção de que o Estado português, diante da emergência dos nacionalismos imperialistas, no contexto do movimento expansionista europeu do “*scramble for Africa*”, assumiu a necessidade de domesticar e desenvolver as suas colónias ultramarinas, recorrendo à introdução de um conjunto de inovações técnicas, com particular destaque para a criação de infraestruturas ferroviárias, entendidas como veículos de colonização sistemática daqueles territórios, assim fundamentando, pela via do positivismo *saint-simoniano*, o direito de se afirmar como potência colonial em África, diante da comunidade internacional¹¹. Essa nova orientação da política colonial, veiculada especificamente pela crença no poder dos

⁹ Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, Volume XI: *A Primeira República (1910-1926)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1989, p. 449.

¹⁰ Valentim Alexandre, “Ideologia, Economia e Política: a questão colonial na implantação do Estado Novo” in *Análise Social*, vol. XXVIII, 1993, pp. 1133-1134.

¹¹ Maria Paula Diogo, *A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, 1869-1937*, Tese de Doutoramento em História e Filosofia das Ciências (especialidade de Epistemologia), Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 1994: “Saint-Simon dera um corpo à ideia abstracta de progresso e essa vertente material tornou-se omnisciente: para o século XIX o crescimento tecnológico identifica-se com o crescimento da própria humanidade. O que é particular ao século XIX em termos da sua relação com o conceito de progresso é, por um lado, a sua integração no quotidiano mental e cultural (deixando de pertencer exclusivamente ao universo conceptual dos intelectuais) e, por outro, a sua objectualização. Este processo de massificação da temática do progresso acentua o estatuto de inevitabilidade da evolução, pensada num quadro temporal linear e contínuo. Todo o século XIX e o primeiro quartel do século XX interpretam o progresso como uma função do crescimento técnico e económico, projectando as suas aspirações de felicidade num imaginário tecnológico que se identifica com o próprio exercício do poder. Assim, a ideia baconiana do domínio da natureza, que perpassara todo o debate conceptual ligado ao progresso, refaz-se sob formas mais amplas, integrando, ao lado das estruturas do mundo físico as componentes do social. De facto, o elemento técnico constitui-se como o meio, o veículo, através do qual a estrutura cognitiva do universo científico penetra e interage no mundo social. A fé na ciência transmuta-se, na realidade, para uma crença no poder da técnica, ou seja na capacidade efectiva de resolver os problemas (...). É neste quadro de apropriação do saber técnico utilizável que podemos compreender a questão da valorização do sistema tecnológico. O século XIX tem uma visão claramente optimista da tecnologia na medida em que ela potencializa um progresso material conotado positivamente. A máquina funciona, física e metaforicamente, como o centro do sistema técnico, permitindo o acesso às dimensões quantitativa e qualitativa presentes no conceito de progresso”; Marta Macedo, *Projectar e Construir a Nação: Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2012, p. 19: “As infraestruturas de comunicação patrocinadas pelo Estado ultrapassam a estrita lógica funcional dos sistemas de transporte: elas são, em grande medida, veículos de colonização. Na verdade, grande parte dos atributos da modernidade (racionalidade, ordem, precisão e eficácia) encontra a sua expressão primeira no território das obras públicas. Foi através delas que os portugueses de Oitocentos aprenderam o significado da complexa filosofia da circulação saint-simoniana”.

artefactos técnicos, para estabelecerem uma dominação política, territorial, social e cultural, merece ser aprofundada, no contexto da discussão nacional e internacional sobre as motivações do colonialismo europeu, em geral, e do caso português, em particular¹². E, nesse sentido, o escopo deste trabalho consiste não apenas em analisar o contexto político, económico e cultural que determinou a implementação da tecnologia ferroviária nas províncias ultramarinas portuguesas, mas também, o de interceptar os factos históricos, de natureza social, económica e política, ocorridos, inversamente, em virtude de um contexto científico e tecnológico, que pelos avanços verificados na ciência, na medicina, nas indústrias das armas, transportes e comunicações, pretendeu afirmar a superioridade da civilização europeia, e penetrar finalmente o ignorado sertão africano, subjugando os povos indígenas, estabelecendo redes de comércio e centros de produção agrícola¹³.

Esse movimento dinâmico entre tecnologia e sociedade, circulando pelo espaço de um país periférico da Europa e a ultraperiferia colonial, conheceu, naturalmente, vários momentos de tensão, resistência e negociação, e teve por principal mediador a classe profissional dos engenheiros portugueses, considerada, por vários autores, como “um dos grupos que estaria na base do lançamento do último período do colonialismo português”, em África¹⁴.

Assim, os objectivos centrais desta investigação, compreendendo, necessariamente, o cruzamento de vários subcampos da história nacional e internacional, consistem na análise crítica daquele processo, despoletado pelo lançamento das primeiras expedições de obras públicas no ultramar, entendido como eixo fundamental da política de ocupação efectiva e elemento estruturante do espaço económico e social das colónias; na identificação das continuidades e descontinuidades decorrentes das várias transições políticas, nacionais e internacionais, ocorridas durante este período de aproximadamente sessenta anos e na apreciação das suas múltiplas implicações; na avaliação do papel da engenharia colonial portuguesa, enquanto agente de modernidade, procurando determinar a sua capacidade de influir, directa, ou indirectamente, no processo de decisão política, relativamente à estratégia de fomento material; no exame alargado aos condicionalismos da acção política colonial, nomeadamente em matéria de construção ferroviária, feito em perspectiva comparada, procurando determinar, em que medida, e até que ponto, um pequeno país como Portugal, periférico no contexto europeu, mas instituindo-se como

¹² Sobre a discussão internacional e nacional sobre as motivações imperialistas do século XIX, ver Andrew Porter, *O Imperialismo Europeu*, Lisboa, Edições 70, 2011; Pedro Aires Oliveira, “A Diplomacia do Terceiro Império” in *O Império Colonial em Questão*, organizado por Miguel Bandeira Jerónimo, Lisboa, Edições 70, 2012, pp. 87-117; J. M. Pedreira, “Imperialismo e Economia” in *História da Expansão Portuguesa*, Volume IV: *Do Brasil para África (1808-1930)*, dirigido por Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, pp. 268-277.

¹³ Daniel R. Headrick, *The tentacles of progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, New York, Oxford University Press, 1988, pp. 4-9.

¹⁴ José Capela, *Moçambique pela sua História*, Porto, Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2010, p. 128.

centro político e científico de um amplo espaço ultramarino, foi capaz de responder aos imperativos de colonização efectiva, em competição aberta com sistemas tecnológicos análogos, de outras potências industrialmente mais avançadas, de modo a anular o conjunto de ameaças que pairavam, desde o último quartel do século XIX, sobre a integridade do seu território colonial.

Embora exista hoje uma quantidade assinalável de obras subordinadas ao estudo da História da Expansão Portuguesa em África, são frequentes as chamadas de atenção de alguns dos autores contemporâneos para a ausência de pormenorização sistemática nas abordagens à história da colonização branca, sublinhando-se a necessidade do seu aprofundamento em áreas como a “relação entre a evolução interna da sociedade portuguesa e as várias faces que o projecto colonial vai assumindo”¹⁵; a interpretação das dinâmicas geradas entre o “contexto ecológico e a economia colonial”¹⁶; a clarificação do “papel da engenharia civil e militar no desenvolvimento técnico” das colónias¹⁷; e de uma avaliação de conjunto em torno da construção de “vias ferroviárias e o desenvolvimento económico” de Angola e Moçambique¹⁸.

De facto, a denominada “questão colonial” portuguesa tem sido predominantemente pensada, internamente, em função dos seus universos político, administrativo, económico, social e, no plano externo, no quadro dos sistemas de relações internacionais entre povos colonizadores. A partir das décadas 70-80, do século XX, foram surgindo algumas obras históricas de autores portugueses e estrangeiros, que vieram quebrar a predominância de análises sociológicas, antropológicas e económicas, alargando, assim, o horizonte de análise, à temática da escravatura, explorada por James Duffy, Clarence-Smith, José Capela, António Carreira, José Pedro Marques e, mais recentemente, por Miguel Bandeira Jerónimo¹⁹; da “resistência africana ao domínio colonial”, abordada, entre outros, por Douglas L. Wheeler, Marcelo Bettencourt, Allen F. Isaacman e René Pélissier²⁰; das estratégias de povoamento com colonos, versada por Carlos

¹⁵ Valentim Alexandre e Jill Dias “O Império Africano: 1825-1890” in *Nova História da Expansão Portuguesa*, dirigida por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Volume X, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, p. 18; A. H. de Oliveira Marques, “O Império Africano: 1890-1930” in *Ibidem*, Volume XI, Lisboa, Editorial Estampa, 2001, p. 18.

¹⁶ Jill Dias, “História da Colonização – África (séc. XVII-XX)” in *Ler História*, nº 21, 1991, pp. 135-136.

¹⁷ Joaquim Veríssimo Serrão, *Op. Cit.*, p. 449.

¹⁸ Douglas L. Wheeler, “«Mais leis que mosquitos»: a Primeira República Portuguesa e o Império Ultramarino (1910-1926)”, in *A Primeira República Portuguesa entre o Liberalismo e o Autoritarismo*, coordenado por Nuno Severiano Teixeira e António Costa Pinto, Lisboa, Edições Colibri, 2000, pp. 137.

¹⁹ James Duffy, *Portuguese Africa*, Cambridge, Harvard University, 1959; Idem, *A question of slavery*, Oxford, The Clarendon Press, 1967; William Gervase Clarence-Smith, *Slaves, Peasants, and Capitalists in Southern Angola, 1840-1926*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979; José Capela, *O escravismo colonial em Moçambique*, Lisboa, Afrontamento, 1993; Idem, *Donas, senhores e escravos*, Porto, Afrontamento, 1996; Idem, *Escravos e escravatura em Moçambique: problemas identitários*, Porto, Centro de Estudos Africanos, 2000; António Carreira, *Angola: Da Escravatura ao Trabalho Livre*, Lisboa, Arcádia, 1977; Idem, *Notas sobre o tráfico português de escravos*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1987; Gerald J. Bender, *Angola sob o domínio português: mito e realidade*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1980; José Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio. O Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999; Miguel Bandeira Jerónimo, *Livros brancos, corpos e almas negras: a “missão civilizadora” do colonialismo português*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2010.

²⁰ Douglas L. Wheeler, “Nineteenth century African protest in Angola: Prince Nicolas of Kongo (1830-1860)” in *African Historical Studies*, Vol. I, nº 1, 1968, pp. 40-59; Idem, “Angola is whose house? Early stirrings of Angolan nationalism and

Alberto Medeiros, Cláudia Castelo e Bárbara Direito²¹; das especificidades económicas do império, estudadas por Richard J. Hammond, Clarence-Smith, Adelino Torres e António José Telo²²; e das implicações internacionais do colonialismo português, debatidas, por autores como Philip R. Warhurst, Eric Axelson, Marcelo Caetano, Sandro Sideri, Charles Nowell, Gisela Guevara e Fernando Costa²³. Na historiografia contemporânea destaca-se, ainda, um conjunto de abordagens mais globais, feitas nomeadamente por Valentim Alexandre, Douglas Wheeler, Cândida Proença, José Pedro Marques e Malyn Newitt, oferecendo interessantes perspectivas de conjunto²⁴.

O processo de integração da engenharia portuguesa nas redes internacionais de produção e difusão do conhecimento tecnológico, e da sua correspondente “apropriação” para o contexto do território metropolitano e colonial tem sido, efectivamente, um tema marginal na produção historiográfica nacional, apenas referido, de modo genérico e lateral, nas várias sínteses históricas sobre a expansão colonial portuguesa, nomeadamente as dirigidas por Joel Serrão e Oliveira

protest, 1822-1910” in *Ibidem*, Vol. 2, nº 1, 1969, pp. 1-22; Idem, “An early Angolan protest: the radical journalism of José de Fontes Pereira (1823-1891)” in *Protest and Power in Black Africa*, coord. por R. Rotberg e A. Mazrui, Oxford, 1970, pp. 854-874; “Origins of African Nationalism in Angola: Assimilado protest writings, 1859-1929” in *Protest and Resistance in Angola and Brazil*, Ed. por Ronald H. Chilcote. Berkeley, University of California Press, 1972, pp. 67-87; Marcelo Bettencourt, *Dos Jornais às Armas. Trajectórias da Contestação Angolana*, Lisboa, Veja, 1999; Allen F. Isaacman e Barbara Isaacman, *The Tradition of resistance in Mozambique: anti-colonial*, London, Heinemann Educational Books, 1976; Idem, *Mozambique: from colonialism to revolution: 1900-1982*, Boulder, Colorado, Westview Press, 1983; René Pélissier, *História das campanhas de Angola: resistência e revoltas (1845-1941)*, Lisboa, Editorial Estampa, 1986; Idem, *História de Moçambique: formação e oposição*, Lisboa, Estampa, 1994;

²¹ Carlos Alberto Medeiros, *A Colonização das Terras Altas da Huíla (Angola): Estudo de Geografia Humana*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1976; Cláudia Castelo, *Passagens para África: O Povoamento de Angola e Moçambique com Naturais da Metrópole (1920-1974)*, Porto, Afrontamento, 2007; Bárbara Direito, *Políticas coloniais de terras em Moçambique: o caso de Manica e Sofala sob a companhia de Moçambique, 1892-1942*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2013.

²² R. J. Hammond, *Portugal and Africa: 1815-1910 – a study in uneconomic imperialism*, Stanford, Stanford University Press, 1966; Gervase Clarence-Smith, *O terceiro império português (1825-1975)*, Lisboa, Teorema, 1990; Adelino Torres, *O império português entre o real e o imaginário*, [Lisboa], Escher, [1991]; António José Telo, *Economia e império no Portugal contemporâneo*, Lisboa, Cosmos, 1994;

²³ Philip R. Warhurst, *Anglo-Portuguese Relations in South-Central Africa. 1890-1900*, London, Longmans, 1962; Eric Axelson, *Portugal and the scramble for Africa: 1875-1891*, Johannesburg, Witwatersrand University Press, 1967; Marcelo Caetano, *Portugal e a internacionalização dos problemas africanos*, [Lisboa], Edições Ática, 1971; Sandro Sideri, *Comércio e Poder: colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*, Lisboa, Edições Cosmos, 1977; Charles Nowell, *The Rose-colored map: Portugal attempt to build an African empire from the Atlantic to the Indian Ocean*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Lisboa, 1982; Gisela Guevara, *As Relações entre Portugal e a Alemanha em torno de África. Finais do Século XIX e Inícios do Século XX*, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2006; Victor Marques dos Santos, *A Questão Africana e as Relações Luso-Britânicas. 1884-1914*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2007; Fernando Costa, *Portugal e a Guerra Anglo-Bóer. Política externa e opinião pública (1899-1902)*, Lisboa, Edições Cosmos, 1998; Pedro Aires Oliveira, “O Factor Colonial na Política Externa da Primeira República” in *A Primeira República Portuguesa: Diplomacia, Guerra e Império*, coordenado por Filipe Ribeiro de Meneses e Pedro Aires Oliveira, Lisboa, Tinta da China, 2011, pp. 299-232; Miguel Bandeira Jerónimo, *A Diplomacia do Império. Política e Religião na Partilha de África (1820-1890)*, Lisboa, Edições 70, 2012.

²⁴ Valentim Alexandre, *Origens do Colonialismo Português Moderno*, Lisboa, Sá da Costa, 1979; Idem, *Os Sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Porto, Afrontamento, 1993; Idem, *Velho Brasil, Novas Áfricas. Portugal e o Império (1808-1975)*. Porto, Afrontamento, 2000; Idem, *A Questão Colonial no Parlamento*, Volume I: 1821-1910, Lisboa, Publicações Dom Quixote / Assembleia da República, 2008; Valentim Alexandre e Jill Dias, *Op. Cit.*; Cândida Proença, *A Questão Colonial no Parlamento*, Volume II: 1910-1926, Lisboa, Publicações Dom Quixote / Assembleia da República, 2008; Malyn Newitt, *Portugal in Africa: the last hundred years*, London, C. Hurst, 1981; Idem, *Portugal in European and world history*, London, Reaktion Books Ltd., 2009.

Marques²⁵, Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri²⁶, e João Paulo Oliveira e Costa²⁷; ou, ainda, em estudos de caso fragmentários, dispersos por obras colectivas, como a recente publicação *Cidade e império: dinâmicas coloniais e reconfigurações pós-coloniais*, onde se identificam as cidades como objecto de estudo privilegiado, para interceptar a constituição das sociedades coloniais contemporâneas²⁸. Esta ausência é particularmente gritante quando comparada com a copiosa literatura internacional, alusiva ao papel desempenhado, nesta área, por outras potências coloniais como a Inglaterra, os Países Baixos, a França, a Alemanha e os Estados Unidos da América²⁹, que têm avançando com novas propostas conceptuais, metodológicas e interpretativas, de âmbito interdisciplinar (caso dos *Subaltern Studies*, *Postcolonial Studies* e da *New Imperial History*), firmadas como alternativa às clássicas abordagens política, militar e económica e à visão eurocêntrica, *difusionista*, da história do conhecimento científico e tecnológico³⁰.

²⁵ V. nota nº 15.

²⁶ *História da Expansão Portuguesa*, dirigido por Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, Volume IV: *Do Brasil para África (1808-1930)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998.

²⁷ *História da Expansão e do Império Português*, coordenada por João Paulo Oliveira e Costa, José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, Lisboa, Esfera dos Livros, 2014.

²⁸ *Cidade e império: dinâmicas coloniais e reconfigurações pós-coloniais*, editado por Nuno Domingos e Elsa Peralta. Lisboa, Edições 70, 2013; neste género de publicações saliente-se, ainda: *I Reunião Internacional de História de África: relação Europa-África no 3º quartel do séc. XIX*, Actas, editado por Maria Emília Madeira Santos, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1989; *A África e a instalação do sistema colonial (c. 1885 - c. 1930): III Reunião Internacional de História de África*, Actas, editado por Maria Emília Madeira Santos, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 2000.

²⁹ Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York: Oxford University Press, 1981; Idem, *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*. New York: Oxford University Press, 1988; Dipesh Chakrabarty, *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton University Press, 2000; Ian J. Barrow, *Making History, Drawing Territory: British Mapping in India, c.1756-1905*, New Delhi, Oxford University Press, 2003; Ian J. Kerr, *Building the Railways of the Raj, 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1995; Idem, *Engines of change: the railroads that made India*, Westport, CT: Praeger Publishers, 2007; Roy MacLeod and Deepak Kumar, *Technology and the Raj: Western Technology and Technical Transfers to India, 1700-1947*, Delhi, Oxford University Press, 1995; Harald Fischer-Tiné and Michael Mann, *Colonialism as Civilizing Mission: Cultural Ideology in British India*, London, Anthem Press, 2004; Ben Marsden, *Engineering Empires: a cultural history of technology in nineteenth-century Britain*, New York, Palgrave Macmillan, 2005; Diana Chads, *Searching for African Prospects. Life as a Mining Engineer in Nigeria and Angola*, London, The Radcliffe Press, 2006; R. E. Elson, *Javanese Peasants and the Colonial Sugar Industry: Impact and Change in an East Java Residency, 1830-1940*, Singapore, Oxford University Press, 1984; Nancy Lee Peluso, *Rich Forests, Poor People: Resource Control and Resistance in Java*, Berkeley, University of California Press, 1992; Rudolf Mrázek, *Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony*, Princeton, University Press, 2002; Pascal Griset, *Technologie, entreprise et souveraineté: les télécommunications transatlantiques de la France (1869-1954)*, Paris, Institut d'Histoire de l'Industrie, Editions Rive-Droite, 1996; Alice L. Conklin, *A Mission to Civilize: The Republican Idea of Empire in France and West Africa, 1895-1930*, Stanford, University Press, 1998; Dominique Barjot et al, *L'électrification outre-mer de la fin du XIXe siècle aux premières décolonisations*, Paris: Publications de la Société Française d'Histoire d'Outre Mer, 2002; Pascal Blanchard et Sandrine Lemaire (eds.), *Culture Coloniale: La France conquise par son Empire*. Paris: Éditions Autrement, 2003; Dino Constantini, *Mission Civilizatrice: le rôle de l'histoire coloniale dans la construction de l'identité politique française*, Paris: Éditions de la Découverte, 2006; Gabrielle Hecht, *The radiance of France: nuclear power and national identity after World War II*, Cambridge - Massachusetts, MIT Press, 2009; Idem, *Entangled geographies: empire and technologies in the global Cold War*, Massachusetts, MIT Press, 2011; Dirk Laak, *Imperiale Infrastruktur: Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880-1960*, Paderborn: Ferdinand Schöningh Verlag, 2004; Michael Adas (ed), *Technology and European Overseas Enterprise: Diffusion, Adaption and Adoption*. London, Variorum, 1996; Idem, *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca: Cornell University Press, 1989;

³⁰ G. Basalla, "The spread of Western science. A three-stage model describes the introduction of modern science into any non-European nation" in *Science*, nº 156, 1967, pp. 611-622.

Ainda assim, a situação em Portugal tem vindo a alterar-se, sobretudo por meio de alguns projectos de investigação, financiados pela Fundação para a Ciência e Tecnologia e outras instituições internacionais congéneres, destinados a “analisar o processo de construção, afirmação e institucionalização do conceito de “ciência e tecnologia tropicais” em Portugal, entendidos, simultaneamente no plano nacional, enquanto elemento estruturante do progresso oitocentista e novecentista, e, no plano internacional, como centro de uma rede de centros(s) e periferia(s) sobre a qual o poder europeu se apoiou”. Ali se verificou estar ainda por fazer um estudo aprofundado, onde se infira, em particular, o papel da tecnologia “enquanto sistema cognitivo, imerso numa teia social, económica e política”, elemento decisivo para a construção da modernidade portuguesa, na prossecução dos desígnios nacionais que perpassaram os vários regimes políticos³¹. No que respeita à realidade colonial, se durante muito tempo, os esforços da engenharia portuguesa tinham sido apenas aflorado nos trabalhos que Maria Emília Madeira Santos e Ângela Guimarães dedicaram às expedições científicas em África e à acção colonial da Sociedade de Geografia de Lisboa³², nos últimos anos essa temática tem vindo a ser francamente desenvolvida, sobretudo por iniciativa do Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia, de que resultou, entre outros, a realização de congressos, sessões de congressos e um conjunto muito significativo de artigos e comunicações, nacionais e internacionais, onde assumem particularmente relevância os estudos de Maria Paula Diogo “Domesticating the wilderness: Portuguese engineering and the occupation of Africa”³³, “Portuguese Engineering and the African Empire”³⁴, e “Technology and the Empire: the portuguese project and its interest within the national and the European context”³⁵; os artigos que esta autora assinou com Ana Carneiro, Ana Simões e Manuel Troca “Portuguese Engineering and the colonial project in the nineteenth-century”³⁶; a comunicação de Ana Paula Silva “Power (dis)illusions – electricity

³¹ Maria Paula Diogo, *Op. Cit.*, p. 2.

³² Ângela Guimarães, *Uma corrente do colonialismo português. A Sociedade de Geografia de Lisboa*, Porto, Livros Horizonte, 1984; Maria Emília Madeira Santos, *Das travessias científicas à exploração regional em África: uma opção da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Separata do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1991; Idem, *Nos caminhos de África: serventia e posse: Angola – século XIX*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998; Idem, “A Europa e a África na segunda metade do século XIX: o problema das expedições e da ocupação na África Central” in *Portugal no Mundo*, dirigido por Luis de Albuquerque Lisboa, Alfa, 1989.

³³ Maria Paula Diogo, “Domesticating the wilderness: Portuguese engineering and the occupation of Africa”, in Ana Cardoso de Matos, Maria Paula Diogo, Irina Gouzevitch, André Grelon (eds.), *Jogos de Identidade: os engenheiros entre a formação e a acção (Les enjeux identitaires des ingénieurs: entre la formation et l’action)* (Lisboa: Colibri, 2009), pp. 471-482.

³⁴ Maria Paula Diogo, “Portuguese Engineering and the African Empire”, *SHOT (Society for the History of Technology) Annual Meeting*, Atlanta, Outubro 2003.

³⁵ Maria Paula Diogo, “Technology and the Empire: the portuguese project and its interest within the national and the European context”, *1st Plenary Conference da Rede de Excelência Tensions of Europe – Technology in the Making of the 20th century Europe* (ESF), Grupo de Trabalho *Colonisation, Decolonisation and Development*, Budapeste, 2004 (actas suporte informático).

³⁶ Ana Carneiro, Maria Paula Diogo, Ana Simões, Manuel Troca, “Portuguese Engineering and the colonial project in the nineteenth-century” in *ICON*, nº 6, 2000, pp. 160-175.

networks in Portuguese African colonies”³⁷ bem como o seu artigo “Shaping the 29th Century Portuguese Empire: the Telegraph and the Radio”³⁸; o artigo que esta autora assinou com Maria Paula Diogo “Host and Hostage: Portugal, Britain and the Atlantic Networks”³⁹; e o conjunto de estudos publicados, em 2012, na obra colectiva *A outra face do Império. Ciência, tecnologia e medicina (sécs. XIX-XX)*, coordenada por Maria Paula Diogo e Isabel Maria Amaral⁴⁰. Finalmente, o caso colonial português é também amplamente abordado no sexto volume da série “Making Europe”, editado, em 2016, por Maria Paula Diogo e Dirk van Laak, com o título *Europe Globalizing: Mapping, Exploiting, Exchanging*⁴¹.

A política de fomento material das colónias portuguesas, de que resultou a progressiva implementação de infraestruturas públicas, na área dos transportes e comunicações, continua a ser, todavia, um campo amplamente inexplorado, a carecer de abordagens mais sistemáticas e abrangentes. Para a história dos caminhos-de-ferro, em particular, sublinhem-se as contribuições externas de Simon E. Katzenellenbogen, autor das obras *Railways and the copper mines of Katanga* e *South Africa and Southern Mozambique: Labour, Railways and Trade in the Making of a Relationship* onde, com o concurso de bibliografia e documentação de arquivo, maioritariamente inglesa, menciona os casos da construção das linhas ferroviárias de Benguela e Lourenço Marques, sublinhando as suas implicações políticas, financeiras e económicas, regionais e internacionais; e, mais recentemente, a obra *Railway Imperialism*, da autoria de Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn e Ronald E. Robinson, onde também se referenciam as ferrovias coloniais transfronteiriças de Benguela, Lourenço Marques e Beira, como exemplos de infraestruturas de transporte terrestre, colocadas ao serviço de agendas imperialistas, formais e informais⁴². No plano nacional e lusófono, depois de largos anos confinada ao trabalho de alguns autores comprometidos com uma retórica propagandística e panegírica, veiculada pelo Estado Novo, destinada a glorificar as façanhas da engenharia portuguesa e a capacidade colonizadora do regime⁴³, a historiografia registou, nas últimas décadas, alguns aportes que merecem ser

³⁷ Ana Paula Silva, “Power (dis)illusions – electricity networks in Portuguese African colonies”, in the proceedings of *Reusing the Industrial Past – ICOHTEC & TICCIH Conference*, 10-15 August 2010 Tampere, Finland.

³⁸ Ana Paula, “Shaping the 29th Century Portuguese Empire: the Telegraph and the Radio”, *ICON. Journal of the International Committee for the History of Technology*, 2001, vol. 7, 106-122.

³⁹ Ana Paula Silva e Maria Paula Diogo, “Host and Hostage: Portugal, Britain and the Atlantic Networks”, in Erik van der Vleuten, Arne Kaijser (eds.), *Networking Europe. Infrastructures and the shaping of Europe*, Canton, MA, Science History Publications, 2006, pp. 51-69.

⁴⁰ *A outra face do Império. Ciência, tecnologia e medicina (sécs. XIX-XX)*, coord. por Maria Paula Diogo e Isabel Maria Amaral, Lisboa, Colibri, 2012.

⁴¹ Maria Paula Diogo and Dirk van Laak, *Europe Globalizing: Mapping, Exploiting, Exchanging*, [s.l.], Palgrave Macmillan, 2016.

⁴² *Railway Imperialism*, by Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn, Jr., Ronald E. Robinson, New York Westport, Connecticut London, Greenwood Press, 1991.

⁴³ Sublinhem-se, neste caso, as obras de Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, 3 volumes, Lourenço Marques, Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971; e de João

destacados: em 1982, o estudo exploratório de Ângela Guimarães, “Le Chemin de Fer de Luanda a Ambaca”, apresentado em Londres, na School of Oriental and African Studies, no âmbito do colóquio internacional *Business Empires in West-Central Africa*, organizado por Clarence-Smith, e publicado, no ano seguinte, na revista *African Economic History*, que a autora integrava no seu objectivo central de pesquisa, destinado a identificar os mecanismos de articulação do imperialismo internacional com o colonialismo português⁴⁴; em 1991, a obra de António José Telo, *Lourenço Marques na Política Externa Portuguesa. 1875-1900*, onde ficou demonstrada a relevância do caminho-de-ferro de Lourenço Marques, enquanto corredor privilegiado de passagem para o interior do continente africano, que pelas suas implicações na manutenção dos equilíbrios regionais e internacionais, monopolizou as atenções da política externa portuguesa⁴⁵; também datada de 1991, a tese de mestrado de Maria Luísa Norton Pinto Teixeira, *The railways of Mozambique: a regional or colonial project? 1895-1950*, interessante trabalho de síntese analítica, destinado a compreender o papel da rede ferroviária moçambicana no processo de integração da colónia no sistema político e económico da África do Sul, sendo apenas prejudicado pela ausência de documentação de arquivo nas fontes consultadas⁴⁶; em 1999, a extensa tese de doutoramento de Emanuel Esteves, sobre o caminho-de-ferro de Benguela e o impacto económico, social e cultural na respectiva zona de influência, muito enriquecida pelo acesso a documentação inédita do Arquivo Nacional de Angola e do Arquivo da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sediado no Lobito, mas também maculada por algumas considerações subjectivas, decorrentes da ligação sentimental do autor ao território e ao passado familiar⁴⁷; em 2001, a tese de doutoramento de Arlindo Gonçalo Chilundo, *Os camponeses e os caminhos-de-ferro e estradas em Nampula (1900-1961)*, contextualizando o processo de construção e exploração do caminho-de-ferro de Moçambique, numa abordagem não isenta de influências ideológicas, muito focada em sinalizar os esquemas da administração colonial portuguesa destinados a coagir os povos indígenas ao pagamento de impostos e ao trabalho compelido⁴⁸. Nos anos mais recentes, registem-se, por fim, os estudos de caso da autoria de Hugo Silveira Pereira, Ian Kerr e Bruno J. Navarro, olhando a política ferroviária colonial portuguesa numa perspectiva

Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.

⁴⁴ *Business Empires in West-Central Africa*, London, School of Oriental and African Studies, 1982; A. Guimarães, “Le Chemin de Fer de Luanda a Ambaca” in *African Economic History*, nº 12, 1983, pp. 109-124.

⁴⁵ António José Telo, *Lourenço Marques na Política Externa Portuguesa. 1875-1900*, Lisboa, Edições Cosmos, 1991

⁴⁶ Maria Luisa Norton Pinto Teixeira, *The railways of Mozambique: a regional or colonial project? 1895-1950*, Master of Arts, Concordia University, 1991.

⁴⁷ Emanuel Esteves, *O Caminho de Ferro de Bengela (sic) e o impacto económico, social e cultural na sua zona de influência (1902-1952)*, Dissertação de Doutoramento em História Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Volume II, Porto, 1999.

⁴⁸ Arlindo Gonçalo Chilundo, *Os camponeses e os caminhos-de-ferro e estradas em Nampula (1900-1961)*, [Maputo], Promédia, 2001.

mais interdisciplinar e comparativa, influenciada pela abordagem conceptual da História da Ciência e da Tecnologia⁴⁹.

É precisamente no enquadramento destes novos estudos que se posiciona a presente investigação, pretendendo analisar as dinâmicas de poder e as motivações dos vários actores implicados na adopção do caminho-de-ferro como uma das mais decisivas “ferramentas” do imperialismo moderno, e as suas implicações no estabelecimento de redes interactivas de circulação do conhecimento científico e tecnológico, envolvendo as realidades regional, metropolitana e europeia. Dispusemos, para isso, de um conjunto alargado de fontes primárias disponíveis para a investigação da política colonial portuguesa, entre 1869 e 1930, e para uma incursão historiográfica em torno da “natureza do conhecimento tecnológico, da sua produção por uma comunidade especializada e das suas funções enquanto elemento económico, social, político e cultural”⁵⁰. Desde logo, o valiosíssimo espólio documental existente no Arquivo Histórico Ultramarino, no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, no Arquivo Histórico do Ministério dos Negócios Estrangeiros; no fundo bibliográfico e documental do Banco Nacional Ultramarino, existente no Arquivo Histórico da Caixa Geral de Depósitos; e no fundo bibliográfico do antigo Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina (ISCSPU), nomeadamente a colecção de monografias contemporâneas deste período, relacionada com a presença de Portugal em África, e o núcleo de teses de licenciatura feitas naquela instituição de ensino, por alguns administradores coloniais naqueles territórios. O nosso trabalho foi ainda valorizado pelas pesquisas realizadas no Arquivo Histórico Moçambique, na dependência institucional da Universidade Eduardo Mondlane e do arquivo documental à guarda do novo Museu dos Caminhos de Ferro de Moçambique, onde, como notou Cláudia Castelo, é possível “aceder a um tipo de documentação que não existe no AHU: documentação produzida pelas camadas inferiores e intermédias da administração colonial no terreno (relatórios, informações e diários de serviço de intendentos de distrito, administradores de circunscrição e chefes de posto administrativo, cujo circuito de tomada de conhecimento não

⁴⁹ Bruno J. Navarro, "A Estação Central de Maputo no contexto das políticas de preservação do património edificado de Moçambique: estudo de caso" in *Historiae, Revista de História da Universidade Federal do Rio Grande*, nº 3(1), nº1, 2012, pp. 171-200; Idem, "Políticas de Preservação do Património Edificado de Origem Portuguesa – A Estação Central de Maputo, enquanto símbolo da Identidade Nacional" in *Ciência, Tecnologia e Medicina*, pp. 83-108; Idem, "The miracle of the locomotive in the construction of the third portuguese empire: the launch of railways in Angola" in *Railroads in Historical Context*, edited by Anne McCants, Eduardo Beira, José M. Lopes Cordeiro e Paulo Lourenço, Vol. II, Vila Nova de Gaia, MIT Portugal - INOVATEC, 2013, pp. 113-134; Ian J. Kerr and Hugo Silveira Pereira, "India and Portugal: the Mormugão and the Tua railway compared", in *Ibidem*, pp. 167-196; Ian Kerr, Bruno Navarro and Hugo Pereira, "Labour Relations and the processes of railway construction in Portugal, Índia and Africa, circa 1850 - circa 1910" in *Ibidem*, Vol. III, Vila Nova de Gaia, MIT Portugal - INOVATEC, 2013, pp. 319-342; Hugo Silveira Pereira, "Fontismo na Índia portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão" in *Revista Portuguesa de História*, nº 46, 2015, 237-262.

⁵⁰ Maria Paula Diogo, *A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937*, p. 6.

ultrapassava o governador-geral)”⁵¹. O material de arquivo foi depois confrontado e complementado com o depoimento de alguns dos protagonistas da época, impresso em numerosas memórias e relatórios oficiais, assim como pelas informações veiculadas na imprensa especializada, sua contemporânea, nomeadamente a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, a *Revista de Obras Públicas e Minas*, a *Revista de Engenharia Militar*, a *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, a *Revista Colonial*, a revista científica *Portugal em África*, a *Gazeta das Colónias* e o *Boletim Geral das Colónias*.

O enquadramento teórico-conceptual da investigação compreende o cruzamento de aproximações de curta e longa duração, numa abordagem de natureza sociotécnica, peça central da doutrinação da *social construction of technology*, destinada a superar as limitações frequentemente identificadas nas interpretações históricas *internalista* e *externalista*. Pretende-se, como foi dito atrás, interceptar as relações de causalidade entre tecnologia e sociedade, não apenas através do contexto histórico que mediou o surgimento de infraestruturas de base tecnológica nas antigas colónias portuguesas de Angola e Moçambique, mas também pelo próprio contexto científico e tecnológico, a quem se reconhece capacidade para influenciar a evolução da realidade política, económica e social daqueles territórios, no período em análise⁵². De entre os modelos de abordagem sociotécnica testados, verificou-se a utilidade da perspectiva *Actor Network (ANT)*, teorizada por autores como Bruno Latour, Michel Callon, ou John Law, que preconizam, justamente, a existência de uma interacção constante, sem costuras, entre homens, organizações, artefactos tecnológicos e território – os actores humanos e não humanos – todos eles entidades subjectivas, instáveis e heterogéneas, mas com capacidade idêntica de agenciamento, actante, influenciando directa e permanentemente no devir histórico e na própria evolução do processo tecnológico, por meio de uma intrincada dialéctica de fluxos, tensões, alianças, mediações, traduções e movimentos⁵³. Neste âmbito, foram particularmente consideradas a noção de “caixa negra” dos processos científicos e tecnológicos, que remete o historiador para a necessidade de a examinar antes que ela seja encerrada pela retórica complexa e triunfalista do discurso científico, objectivada pela existência positiva de factos e artefactos. Seguimos, por isso, a sugestão de Latour para que entrada no mundo da ciência e da tecnologia se fizesse “pela porta de trás, a da ciência em construção e não pela entrada mais grandiosa da

⁵¹ Cláudia Castelo, *Op. Cit.*, pp. 34-35.

⁵² *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, pp. 4-9.

⁵³ Bruno Latour, *Reassembling the Social: an Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford, Oxford University Press, 2005; pode ser lida, com proveito, a tradução portuguesa desta obra, feita no Brasil, com o título *Reagregando o Social: uma introdução à teoria do Ator-Rede*, Salvador – Bauru, EDUFBA – EDUSC, 2012. Do mesmo autor será também útil observar a utilização destas ferramentas conceptuais ao caso específico dos transportes públicos de Paris, em *Aramis, or the love of technology*, Harvard, University Press, 1996.

ciência acabada”⁵⁴; e o conceito de “guião” que o mesmo autor utilizou para ilustrar a vocação determinista dos objectos tecnológicos, assente na sua suposta capacidade de mediar e redefinir a acção dos diferentes actores, com quem interagem, ao materializarem uma sucessão cumulativa de *inscrições*, ou programas de acção, nem sempre coincidentes com a projecção inicial do seu criador. Ao historiador cabe, por isso, a tarefa de enunciar a *descrição* dessa complexa teia de compromissos, competências e traduções, por meio de uma narrativa que torne compreensíveis os aspectos internos e externos dos objectos técnicos, sem se prender à tensão paralisante do determinismo tecnológico e do construtivismo social⁵⁵.

De importância capital para a construção da narrativa, foi também a operacionalização do conceito de regimes tecnopolíticos (*technopolitical regimes*), fundados em instituições públicas, e que, segundo Gabrielle Hecht, consistem em “conjuntos vinculados de indivíduos, práticas institucionais e de engenharia, artefactos tecnológicos, programas políticos e ideologias institucionais que actuam de forma simultânea para liderar o desenvolvimento tecnológico e prosseguir tecnopolíticas”, gerando formas híbridas de poder⁵⁶. No caso em estudo, o processo de decisão, construção e mediação do caminho-de-ferro, em Angola e Moçambique, tem subjacente o propósito de consolidação da autoridade portuguesa no espaço ultramarino, tanto pelo controlo da circulação de pessoas e bens, como pela capacidade de influir nas dinâmicas de

⁵⁴ Bruno Latour, *Science in action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*, Cambridge, Harvard University Press, 1987, pp. 2-3, 21: “the first rule of method we decided upon in the preceding Introduction is the simplest of all. We will not try to analyse the final products, a computer, a nuclear plant, a cosmological theory, the shape of a double helix, a box of contraceptive pills, a model of the economy; instead we will follow scientists and engineers at the times and at the places where they plan a nuclear plant, undo a cosmological theory, modify the structure of a hormone for contraception, or disaggregate figures used in a new model of the economy. We go from final products to production, from 'cold' stable objects to 'warmer' and unstable ones. Instead of black boxing the technical aspects of science and then looking for social influences and biases, we realised in the Introduction how much simpler it was to be there before the box closes and becomes black. With this simple method we merely have to follow the best of all guides, scientists themselves, in their efforts to close one black box and to open another. This relativist and critical stand is not imposed by us on the scientists we study; it is what the scientists themselves do, at least for the tiny part of technoscience they are working on”; Existe também uma tradução desta obra, em português, recomendada pelo autor: *Ciência em ação: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora*, São Paulo, UNESP, 2000.

⁵⁵ Madeleine Akrich e Bruno Latour, "A Summary of a Convenient Vocabulary for the Semiotics of Human and Nonhuman Assemblies", in *Shaping Technology / Building Society: studies in sociotechnical change*, ed. by Wiebe E. Bijker and John Law, Cambridge, MIT Press, 2000, 259-260: “The aim of the academic written analysis of a setting is to put on paper the text of what the various actors in the settings are doing to one another. The de-scription, usually by the analyst, is the opposite movement of the in-scription by the engineer, inventor, manufacturer, or designer”; Madeleine Akrich, “The De-scription of Technical Objects” in *Ibidem*, pp.205-224; Bruno Latour, “What’s the story?” Organizing as a mode of existence” in Jan-H Passoth, Birgit Peuker and Michael Schillmeier, *Agency without Actors? New Approaches to Collective Action*, London, Routledge, 2011; Peter-Paul Verbeek, “Tecnópolis: a vida pública dos artefactos tecnológicos” in *Análise Social*, vol. XLI, 2006, pp. 1105-1125: “Latour recorre ao conceito de «guiões» para descrever a forma como os artefactos medeiam a acção. O autor sustenta que, à semelhança de uma peça de teatro ou de um filme as tecnologias possuem um «guião», no sentido de que determinam as acções dos actores envolvidos. As tecnologias conseguem suscitar um certo tipo de comportamento: uma lomba na estrada, por exemplo, convida os automobilistas a conduzirem devagar, pela sua” O conceito de “guião” foi recentemente utilizado, em Portugal, na tese de doutoramento de M. Luísa Sousa, *A mobilidade automóvel em Portugal, 1920-1950*, Lisboa, Chiado Editora, 2016.

⁵⁶ Gabrielle Hecht, *The radiance of France: nuclear power and national identity after World War II*, p. 16; Wiebe E. Bijker, “Why and How Technology Matters” in *The Oxford Handbook of Contextual Political Analysis*, edited by Robert E. Goodin and Charles Tilly, Oxford, University Press, 2006, pp. 682-702.

povoamento⁵⁷. Finalmente, com as conclusões deste investigação pretendemos concorrer para o esforço de reavaliação das premissas das teorias *difusionistas* sobre a introdução do conhecimento científico e tecnológico europeu nos territórios coloniais, valorizando as potencialidades do conceito de “apropriação”, recentemente testado por um conjunto de historiadores, oriundos dos denominados países periféricos, para examinarem as formas particulares de fusão dessas ideias e técnicas, geradas pelos principais centros de poder, com as tradições e práticas locais, por um processo dinâmico de transferência, negociação e adaptação em que os múltiplos actores, dos centros e das periferias, desempenham um papel igualmente activo⁵⁸.

A estrutura interna deste trabalho organiza-se em três capítulos, que combinam o registo narrativo com a reflexão analítica, desenvolvidos segundo um critério cronológico. Apesar da sua arrumação temática, em blocos autónomos de investigação, não dispensa uma leitura de conjunto, perspectivada para conseguir interceptar a complexidade das redes de poder formadas em redor das obras públicas coloniais e, em particular, da construção de caminhos-de-ferro em Angola e Moçambique. No primeiro capítulo debruçamo-nos sobre a intensa actividade legislativa dos poderes coloniais, subordinada ao processo de constituição e transformação progressiva dos serviços de obras públicas, de onde pretendemos captar as continuidades e descontinuidades da integração do conhecimento técnico na agenda colonial portuguesa. O segundo capítulo detém-se no acompanhamento biográfico de três dos mais destacados engenheiros coloniais portugueses, cada um desempenhando, à sua medida, um papel incontornável na prossecução daquele desígnio modernizador do espaço ultramarino, não apenas pela afirmação da sua competência técnica, mas também enquanto protagonistas da vida pública nacional, que se movimentaram nas mais diversas esferas de poder. O terceiro e último capítulo analisa detalhadamente a dinâmica dos processos que mediarão a construção de linhas férreas, naquelas duas províncias ultramarinas, de onde resultará uma compreensão mais fina das múltiplas interacções que os condicionaram, e das consequências que a sua instalação teve na organização da estrutura política, económica e social e na própria transformação do território.

⁵⁷ Jennifer Hart, “Automobility, Technopolitics, and African Histories of Technology-in- Use in Twentieth Century Ghana” in *Technology’s Stories: Past and Present*, October 2015.

⁵⁸ Kostas Gavroglu, “Science and Technology in the European Periphery: Some Historiographical Reflections” in *History of Science*, nº 46, June 2008, pp. 153-175.

1 – Da metrópole para as Colónias

Diz um tratadista moderno, que uma boa administração colonial só é possível quando haja uma boa legislação.

Quando tal não se der não há colónia que possa prosperar e subsistir. Um conjunto de leis boas, elaboradas com um sábio critério adivinhante das necessidades que elas procurem satisfazer, é para uma colónia, como um sol benéfico num terreno rico de húmus. Do mesmo modo, um amontoado de leis, gizadas à pressa, sem coordenação, nem lógica jurisdicional, é para essa mesma colónia, como que um flagelo, um calamitoso mal que devasta e arruína.

De resto, não se governa a África com odes, nem com punhadas líricas no peito. Requer-se para isso um tacto muito especial, um complexo de aptidões que se no continente, na governança de um distrito, por exemplo, são apreciáveis e de uma opípara excelência, transplantadas para climas de mais aspereza, degeneram muitas vezes em patacoadas quixotescas e ninharia irrisórias.

Armando Gonçalves de Moraes e Castro⁵⁹

Em Julho de 1871, Eça de Queirós dedicou uma das suas *Farpas*, à questão colonial portuguesa, arremessando-lhe tiradas judiciosas, servidas com a costumeira ironia corrosiva, carregada de cepticismo cáustico:

As relações de Portugal com as suas colónias são originais. Elas não nos dão rendimento algum: nós não lhes damos um único melhoramento: é uma sublime luta – de abstenção!

– Não – exclamam elas com o olhar voltado de revés para a Metrópole – mais rendimento que o deste ano, que é nenhum, não és tu capaz de nos pilhar, malvada!

– Também – responde obliquamente a Metrópole – em maior desprezo não sois vós capazes de estar!

Quando muito, às vezes, a Metrópole remete às colónias um *governador*: agradecidas, as colónias mandam à mãe-pátria – uma banana. E perante este grande movimento de interesses e de trocas, Lisboa exclama:

– Que riqueza a das nossas colónias! Positivamente, somos um povo de navegadores!⁶⁰

Para o autor, a prosperidade das colónias era, desde logo, comprometida pelas fragilidades intrínsecas do Ministério da Marinha e do Ultramar. Apesar da significativa despesa anual, que sulcava profundamente o orçamento, os serviços da Marinha, especificamente criados pelo motivo de Portugal ser um país detentor de vastas possessões ultramarinas queurgia dinamizar, não dispunham sequer de embarcações que ali vigiassem o litoral, garantissem a paz interior, impusessem o respeito das nações estrangeiras e protegessem o comércio. A somar a essa singular

⁵⁹ Armando Augusto Gonçalves de Moraes e Castro, *As colónias portuguesa e alguns dos principais problemas que as interessam*, Porto, Companhia Portuguesa Editora, 1927, p. 136.

⁶⁰ Eça de Queirós, *Uma Campanha Alegre*, de «As Farpas», Lisboa, Livros do Brasil, 2001, pp. 100-101.

circunstância, o facto de a instabilidade governativa afectar particularmente aquele ministério que, pelo seu peso marginal no elenco governamental, era não raras vezes entendido como lugar de tirocínio político, onde se admitia a iniciativa experimentalista, impetuosa e voluntarista, impedindo uma acção política estável, coerente e consequente⁶¹. Não admira, por isso, que Alípio Severo, Conde d'Abranhos, o inesquecível protagonista da ficção *queirosiana*, viesse a sobraçar a pasta da Marinha, apesar da repugnância que sentia pelo mar e de “jamais se ter ocupado do conhecimento subalterno da geografia”, ignorando a localização de Timor e julgando ser Moçambique a possessão portuguesa “na costa *occidental* de África”⁶².

Neste contexto, a posse das colónias africanas afigurava-se, no espírito de Eça, como um exotismo quixotesco, anacrónico, que estava condenado a sucumbir diante da imparável realidade política do século XIX, de um mundo genuinamente global⁶³:

Para que temos colónias? E aí de nós que as não teremos muito tempo! Bem cedo elas nos serão expropriadas por utilidade humana. A Europa pensará que imensos territórios, pelo facto lamentável de pertencerem a Portugal, não devem ficar perpetuamente sequestrados do movimento da civilização; e que tirar as colónias à nossa inércia nacional, é conquistá-las para o progresso universal. Nós temo-las aferrolhadas no nosso cárcere privado de miséria. Não tardará que na Europa se pense em as libertar.

Para evitar esse dia de humilhação sejamos vilmente agiotas, como compete a uma nação do século XIX – e vendamos as colónias.

Sim, sim! bem sabemos! a honra nacional, Afonso Henriques, Vasco da Gama, etc.!

Mas somos pobres, meus senhores! E que se diria de um fidalgo (quando os havia) que deixasse em redor dele seus filhos na fome e na imundície – para não vender as salvas de prata que foram de seus avós? Todos diriam que era um imbecil canalha!

Pois bem, estes 4 milhões de portugueses são os filhos esfomeados do Estado, para quem as colónias estão como velhas salvas de família postas a um canto num armário. E hesitará o Estado em as vender? Sobretudo quando temos de as perder? Se o País se pudesse reorganizar – bem! As colónias seriam no futuro uma força.

Mas assim! com esta decadência progressiva, irremissível...⁶⁴

Apesar da “luta de abstenção” identificada por Eça de Queirós na administração colonial portuguesa, o país conseguiu manter a sua presença em África muito para além daquilo que seria, por muitos, expectável, no momento de arranque de uma nova fase da política e economia

⁶¹ Pedro Tavares de Almeida e Paulo Silveira e Sousa, “Ruling the Empire: the Portuguese Colonial Office” in *Revista de História das Ideias*, Vol. 27, 2006, p. 28.

⁶² Eça de Queirós, *O Conde d'Abranhos*, Lisboa, Livros do Brasil, 2000, pp. 189-191.

⁶³ Andrew Porter, *Op. Cit.*, pp. 20, 95-96.

⁶⁴ Eça de Queirós, *Op. Cit.*, pp. 107-108. Em *A ilustre casa de Ramires*, Eça de Queiroz, recuperaria esta ideia da inutilidade das colónias portuguesas e da vantagem da sua venda, quando colocou o administrador João Gouveia a perorar, diante de D. Graça, sobre a abundância agrícola nos prazos concedidos a Gonçalo Ramires, em Moçambique: “Eu não acredito nesses prazos... Nem na África. Tenho horror à África. Só serve para nos dar desgostos. Boa para vender, minha senhora! a África é como essas quintarolas, meio a monte, que a gente herda de uma tia velha, numa terra muito bruta, muito distante, onde não se conhece ninguém, onde não se encontra sequer um estanco; só habitada por cabreiros, e com safras todo o ano. Boa para vender.

Gracinha enrolava lentamente nos dedos a fita do avental:

- O quê! Vender o que tanto custou a ganhar, com tantos trabalhos no mar, tanta perda de vida e fazenda?!

O administrador protestou logo com calor, já enristado para a controvérsia:

- Quais trabalhos, minha senhora? Era desembarcar ali na areia, plantar umas cruzeiras de pau, atirar uns safanões aos pretos. Essas glórias de África são balelas. Está claro, Vossa Excelência fala como fidalgo, neta de fidalgos. Mas eu, como economista...”.

internacionais, em que algumas das mais poderosas nações europeias começaram a lançar os seus ambiciosos projectos imperiais. A urgência de aplacar o perigo que dali pudesse resultar para a preservação das possessões portuguesas no ultramar foi determinante para que, nas décadas seguintes, se sucedessem as reformas administrativas, visando reorganizar os serviços do Ministério da Marinha e do Ultramar, na metrópole, assim como estruturar, progressivamente, a malha administrativa do Estado nas províncias ultramarinas. Sabia-se, porém, que a sorte das colónias portuguesas não dependia apenas dos esforços das suas instituições para obviar a sua civilização, em conformidade com os padrões do mundo avançado. Ela dependia, também, em grande medida, do sucesso de intrincadas negociações diplomáticas e, sobretudo, como notaram autores como António José Telo e Eric Hobsbawm, da capacidade, ou incapacidade, dos grandes poderes rivais europeus para acertarem entre eles a sua partilha⁶⁵.

Como veremos adiante, as reformas administrativas decorreram, frequentemente, da percepção de que era indispensável implementar uma política de fomento colonial, alicerçada na dinamização de obras públicas, ou melhoramentos materiais, testemunhos do avanço revolucionário da tecnologia, que concorresse efectivamente para a apropriação e alavancagem económica daqueles vastos e longínquos territórios. A sua prossecução tornou necessário o encaminhamento da acção governativa, no sentido de uma maior ou menor descentralização de poder, mas também da especialização técnica do funcionalismo colonial, nomeadamente pela criação de organismos dedicados às obras de engenharia, que teve um impacto expressivo no aproveitamento e valorização do conhecimento tecnocientífico dos engenheiros portugueses.

Sendo certo que a prolífica obra legislativa deste ministério, desde finais da década de sessenta do século XIX, até aos alvares da década de trinta, já no século XX, percorrendo os regimes políticos da Monarquia Constitucional, da I República e da Ditadura Militar, saída do golpe de 1926, nem sempre teve a desejada aplicação prática, tal foi o carácter errático de muitos desses diplomas, em grande medida resultante de voluntarismos pessoais, verdadeiramente inconsequentes e desgarrados de qualquer planificação de longo prazo, nem por isso ela deixa de ser uma fonte incontornável de informação histórica, um repositório de ideias e diagnósticos, capaz de nos fornecer elementos indispensáveis para a compreensão das suas motivações e das suas influências doutrinárias.

⁶⁵ E. J. Hobsbawm, *A Era do Império: 1875-1914*, Lisboa, Editorial Presença, 1987, pp. 31-32, 78-79; António José Telo, *Op. Cit.*, p. 95.

⁶⁵ Idem, *Ibidem*, p. 21.

1.1 – Da organização ministerial dos serviços coloniais

Os anos finais da década de sessenta, do século XIX, ficaram marcados por um inusitado frenesim legislativo, directamente relacionado com a governação das possessões ultramarinas portuguesas. Ao longo de três anos a orgânica do Ministério da Marinha e do Ultramar seria sucessivamente reformada por três governos, o que atesta bem, não apenas a instabilidade ministerial deste período da história política da Monarquia Constitucional, mas, sobretudo, a atenção que o poder político passou a dedicar aos assuntos ultramarinos, talvez porque, no plano nacional, se comesasse a esboçar o projecto de fazer em África um novo Brasil, que relançasse a grandeza histórica da nação e, no plano internacional, se comesasse a manifestar o interesse de vários países europeus pelas potencialidades do continente africano, sinalizando-se, assim, “um lento amadurecer de condições e de influências, um prelúdio à luta pela África das potências europeias e às ocupações militares de fins do século”⁶⁶. Neste contexto, os diferendos que Portugal vinha mantendo com a Inglaterra, desde a década anterior, relativamente ao domínio de várias parcelas de território colonial, impunham-se aos poderes públicos como um sério aviso à integridade do império português em África, que urgia acautelar⁶⁷.

A 26 de Junho de 1867, o Visconde da Praia Grande (Isidoro Francisco Guimarães), titular da pasta da Marinha, no “governo de fusão” presidido por Joaquim António Aguiar (1865-1868), fez publicar, em *Diário do Governo*, um decreto que alterava algumas disposições da lei de 1859, referente à administração superior dos negócios da marinha e do ultramar. Apesar de a organização da secretaria de estado se manter essencialmente inalterada, respeitando o sistema de divisão por áreas de competência, que pretendia reproduzir, ainda que de forma simplificada, a estrutura orgânica ministerial da metrópole, remetia-se, para diploma posterior, a distribuição do serviço pelas respectivas repartições daquela secretaria⁶⁸. Essa afectação foi determinada por portaria do governo, datada de 5 de Agosto, que estabelecia a composição da Direcção Geral da Marinha e da Direcção Geral do Ultramar. Para esta última previa-se a existência de três repartições para assuntos ultramarinos (além da repartição central, que era comum às duas direcções). A primeira tinha a seu cargo a administração, saúde pública, beneficência, polícia e segurança pública, instrução pública, negócios eclesiásticos e eleições; a segunda compreendia a justiça, fazenda, correios, força armada e fortificações; e a terceira abrangia áreas tão díspares como a agricultura, comércio e artes, minas, bens nacionais e concessão de terrenos, colonização

⁶⁶ Valentim Alexandre, *Origens do Colonialismo Português Moderno (1822-1891)*, p. 59.

⁶⁷ Marcelo Caetano, *Op. Cit.*, [Lisboa], Edições Ática, 1971, pp. 69-78.

⁶⁸ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1867*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868, pp. 192-194.

e emigração, escravidão e tráfico, administração de marinha, explorações científicas e obras públicas.

Um ano mais tarde, a 29 de Dezembro de 1868, o governo *reformista* de Sá da Bandeira (1868-1869), por iniciativa do ministro da marinha, Latino Coelho, instituía uma nova organização da secretaria de estado, subordinada aos princípios reformistas da simplificação de processos e redução de despesas. O interesse do legislador pelos assuntos ultramarinos parecia resumir-se à conveniência de estabelecer, na Direcção Geral do Ultramar, uma repartição especial para os “negócios militares” mas, em rigor, ele compreendia, também, um significativo aprofundamento e sistematização de competências nas várias áreas de governação das possessões, relativamente ao diploma anterior. A Direcção Geral do Ultramar dividia-se, agora, em apenas três repartições, com competências ajustadas de forma mais coesa. Na primeira reunia-se a actividade mais directamente relacionada com a administração colonial, geral e local; na terceira inseriam-se os serviços de natureza militar; e à segunda caberia um conjunto muito lato de responsabilidades, de pendor aparentemente mais técnico, como a agricultura, a colonização, a estatística, as explorações científicas, a indústria fabril e as obras públicas. O director geral do ultramar, exerceria funções em regime de comissão de serviços, sendo preferencialmente escolhido pela tutela, de entre os primeiros-oficiais da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar, e acumulando, nessa circunstância, as funções de chefia de uma das três repartições. Mas poderia também ser ocupado por funcionários que, apesar de estranhos ao quadro daquela direcção, tivessem dado “provas de competência nos negócios do ultramar”. A chefia das repartições, também ela desempenhada em regime de comissão, ficava atribuída a funcionários civis, com excepção dos negócios militares que seriam especificamente geridos por um oficial superior do Exército Português⁶⁹. De entre as denominadas instituições auxiliares da secretaria de estado, destacava-se a Junta Consultiva do Ultramar, criada pelo mesmo ministro, a 23 de Setembro, para substituição do extinto Conselho Ultramarino. Constituída por seis vogais, preferencialmente funcionários, que tivessem servido nas províncias ultramarinas, por período não inferior a três anos, era presidida pelo ministro da Marinha e do Ultramar, que a ela deveria recorrer, obrigatoriamente, quando se tratasse de assuntos relacionados com a redacção e interpretação de regulamentos, decretos e propostas de lei da administração do ultramar, contractos com empresas ou companhias para exploração agrícola, mineira, industrial, ou mercantil; e, facultativamente, sempre que se verificasse a conveniência da sua consulta⁷⁰.

⁶⁹ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1868*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1869, pp. 583-590.

⁷⁰ *Ibidem*, pp. 308-309.

Outro ano volvido, e já na vigência de um novo governo, liderado pelo Duque de Loulé (1869-1870), o ministro Rebelo da Silva promoveu uma nova reforma dos serviços da secretaria de estado, mais uma vez decorrente da necessidade de introduzir processos mais simplificados, de que resultasse uma maior economia, não obstante a sua convicção de que “não há economias tão caras como as que são feitas à custa do bom serviço”⁷¹. A Direcção Geral do Ultramar era novamente dividida em quatro repartições, as primeiras três incumbidas das competências já previstas na lei anterior e a quarta, que passava a concentrar os serviços de contabilidade do ultramar, na sequência da extinção da Direcção Geral de Contabilidade Naval e do Ultramar⁷². O advento dos anos setenta anunciava novos perigos e redobradas exigências à presença de Portugal em África. Tomás Ribeiro, primeiro ministro da Marinha e do Ultramar, de mais um governo *regenerador*, liderado por Fontes Pereira de Melo (1878-1879), não deixaria de assinalar, diante da Câmara dos Deputados, a 12 de Março de 1878, a desarticulação entre a orgânica ministerial, que vigorara nos últimos nove anos, e a multiplicação de responsabilidades, decorrente de factores tão distintos como o recente impulso dado às obras públicas nas províncias africanas, a integração desses territórios na união geral dos correios (que impunha uma maior celeridade de comunicação), a transição das condições de trabalho indígena, entre outras reformas administrativas e fiscais em curso, traziam assoberbado o voluntarioso quadro de pessoal privativo da Direcção Geral do Ultramar, que só não se limitava, pela sua exiguidade, ao serviço de expediente, porque fora possível reforçá-lo com empregados adidos da secretaria de estado e do extinto Conselho Ultramarino⁷³. O parlamento não deixou, por isso, de autorizar, com alguns condicionalismos, em matéria de despesa com pessoal, uma nova reorganização da secretaria de estado, decretada a 19 de Setembro, que alargava para seis o número de repartições da Direcção Geral do Ultramar. As obras públicas passavam a integrar a 3ª repartição, ao lado de outras áreas de fomento como o comércio interno e externo, negócios da marinha ultramarina, indústria fabril, explorações científicas, colecções e exposições de produtos coloniais, estatística, pessoal, correios e pesos e medidas⁷⁴. Saliente-se, porém, a determinação inédita para que a parte técnica das obras públicas formasse uma secção especial desta repartição, chefiada por um engenheiro civil ou militar, preferencialmente com experiência de serviço nas províncias ultramarinas, a quem caberia uma remuneração semelhante à do próprio director geral do Ultramar (excluindo gratificações), facto que não deixará de ser sintomático da relevância relativa que as obras de

⁷¹ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1869*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1870, p. 616.

⁷² *Ibidem*, pp. 616-619.

⁷³ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 12 de Março de 1878, p. 607.

⁷⁴ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1878*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, p. 314.

engenharia adquiriram neste período, no contexto das novas orientações da política colonial portuguesa⁷⁵.

Apesar das boas intenções do legislador, a verdade é que as apertadas limitações orçamentais comprometiam gravemente a eficácia dos serviços do ministério, atendendo, sobretudo, ao contínuo avolumar das exigências da administração colonial. A 25 de Maio de 1889, caberia a Ressano Garcia, o último ministro da marinha e do ultramar do governo *progressista* de José Luciano de Castro (1886-1890), a tarefa de sublinhar o subdimensionamento da estrutura ministerial:

Subiram de ponto as exigências da administração colonial depois de 1878. O movimento da secretaria tem crescido de um modo superior às forças dos seus empregados. Vieram os caminhos-de-ferro na África e na Índia; o maior desenvolvimento dado às obras públicas naquelas regiões; a constituição de companhias para abastecimento de águas e outros empreendimentos importantes; as reformas fiscais e administrativas; os telégrafos; as missões católicas portuguesas na Huíla, no Congo, e em outros pontos; o alargamento da nossa esfera de acção; a colonização africana que convém por todos os modos desenvolver e animar; a maior frequência das comunicações, que tem triplicado; os trabalhos estatísticos que é preciso aperfeiçoar e desenvolver muito mais do que até agora se há feito; e, enfim, a reforma da fazenda decretada em 20 de dezembro do ano passado, e que em breve vai ser iniciada e executada na firme esperança de se melhorar e fiscalizar a administração dos réditos públicos do ultramar⁷⁶.

Não se afigurava possível ao ministro corresponder a esta torrente avassaladora de serviço sem a correspondente actualização do quadro do pessoal do ministério, chegando a informar que a repartição onde, entre outros assuntos, se tratava de caminhos-de-ferro, telégrafos, abastecimento de águas, comércio e estatística, estava confinada ao serviço de um engenheiro, dois segundos oficiais e dois amanuenses⁷⁷. Para a formação da opinião do ministro muito terá contribuído uma representação da Comissão Africana, da Sociedade de Geografia de Lisboa, ao seu antecessor, Henrique de Macedo, onde se apontava a urgência de uma reorganização daqueles serviços, que abandonasse alguns dos vícios, entretanto cristalizados na administração, que estabelecesse uma acção coordenada na política de melhoramentos materiais através da criação de uma repartição independente de obras públicas na Direcção Geral do Ultramar, e que correspondesse a um genuíno imperativo colonizador, dissuasor da ameaça de alguns países europeus poderem vir a fazer, no território ultramarino português, uma expropriação por utilidade pública:

O começo da organização que se quis então dar ao serviço das obras públicas não vingou sobretudo por falta de nexos nas resoluções das estações superiores. Não havendo uma repartição que conservasse as tradições de administração, começou este serviço a ser afectado pelas influências políticas e desde esse momento ficou

⁷⁵ *Ibidem*, pp. 315-318.

⁷⁶ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 24 de Maio de 1889, p. 859.

⁷⁷ *Ibidem*.

perdido. Todos os ministérios que se sucediam, reconheciam a necessidade impreterível de fomentar o progresso material das colónias, mas procediam a medo e com passos incertos”⁷⁸.

Ressano Garcia não conseguiu ver concretizada a reforma planeada para que o ministério, por meio de um reforço orçamental não superior a 10.000\$000 reis, pudesse responder, com “solicitude e vigilância atenta”, às exigências da administração superior das províncias ultramarinas. E a instabilidade governativa do início da década de noventa, decorrente do *Ultimatum Inglês*, e da aguda crise financeira nacional, protelaram a reorganização da secretaria de estado até à constituição do governo de “acalmção” partidária, presidido por Dias Ferreira. No relatório que acompanhava o decreto de 19 de Dezembro de 1892, o ministro do ultramar, Ferreira do Amaral, recuperava o diagnóstico de Ressano Garcia, considerando que “o serviço de expediente e negócios do ultramar tem crescido prodigiosamente, tendo para isso concorrido muito o desenvolvimento material e moral das nossas colónias, a facilidade das comunicações, as linhas telegráficas, e não menos a atenção mais particularmente dirigida para o fomento e progresso dos nossos domínios ultramarinos”⁷⁹. Mas, contrariamente ao seu antecessor, propunha uma reorganização que, em vez de aumentar a despesa orçamental, promovia a sua redução, correspondendo, assim, ao espírito da lei de 26 de Fevereiro, que condicionava a remodelação dos serviços ministeriais ao estabelecimento das economias possíveis. Apesar de tudo, o novo diploma impunha uma verdadeira reformulação dos serviços, que apostava na especialização das diversas competências sectoriais. A Direcção Geral do Ultramar mantinha-se estruturada com seis repartições, ficando a terceira inteiramente entregue ao serviço de obras públicas, comércio e indústria cujo plano de organização tinha sido publicado em *Diário do Governo*, a 20 de Agosto, também por iniciativa de Ferreira do Amaral. A repartição, por sua vez, ficava agora dividida em quatro secções: a primeira compreendia os “estudos, construção e conservação de estradas, pontes, obras hidráulicas, incluindo o dessecamento de pântanos e irrigações; edifícios públicos, agrimensura, agronomia e silvicultura, colonização”; a segunda integrava os “caminhos-de-ferro, telégrafos, faróis, minas, pedreiras, estudos geológicos”; a terceira reunia os “correios ultramarinos, correspondência e contas com os correios estrangeiros, indústria fabril, pesos e medidas; e na quarta ficavam concentradas a “estatística geral dos serviços do ultramar, sua coordenação e publicação, comércio, explorações científicas, exposições coloniais”⁸⁰. Como notava o próprio ministro, no referido relatório, a terceira repartição passava assim a agregar “os serviços que na metrópole se encontram grupados no ministério das obras públicas”⁸¹. O chefe

⁷⁸ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. VI: 1886, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, p. 123.

⁷⁹ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, p. 1179.

⁸⁰ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, p. 627.

⁸¹ *Ibidem*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, p. 625.

de repartição, que seria simultaneamente chefe da primeira secção, e o chefe da segunda secção (caminhos-de-ferro) seriam nomeados, em regime de comissão, escolhidos preferencialmente entre os engenheiros que integrassem o corpo de engenheiros de obras públicas e minas. A chefia da terceira e quarta secções seria desempenhada por primeiros-oficiais do quadro da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar⁸².

A lei de 19 de Dezembro introduzia também algumas novidades, relativamente às instâncias de aconselhamento ministerial. A Junta Consultiva do Ultramar assumia agora prerrogativas deliberativas, funcionando, nomeadamente, como tribunal de contas, à semelhança do que acontecera, anteriormente, com o Conselho Ultramarino. A sua constituição passava de seis para nove vogais, pretendendo-se que os novos elementos induzissem uma

renovação sempre conveniente quando se trata de consultar e decidir sobre os negócios que dizem respeito a domínios, muitos deles nascentes para a civilização na sua compreensão moderna, e onde o seu modo de ser se altera e remodela em transições bem mais rápidas do que as que podem efectuar-se nas sociedades definitivamente constituídas⁸³.

Reconhecendo que, na vigência da monarquia constitucional, a grande maioria, ou a quase totalidade da legislação ultramarina não era sujeita a sanção parlamentar (por via dos poderes excepcionais que o Acto Adicional de 1852 conferira ao poder executivo, durante o interregno do funcionamento das Cortes), pretendia-se que os novos elementos fossem indicados por eleição popular indirecta, feita pelos representantes nas colónias, fórmula, alegadamente, mais merecedora da confiança dos habitantes das províncias ultramarinas, que, acreditava-se, não hesitariam em acatar as decisões deste órgão consultivo, quando fossem proferidas por pessoas habilitadas a bem aconselhar e decidir⁸⁴. Com esta reformulação, a Junta Consultiva do Ultramar, além de manter as prerrogativas que lhe foram atribuídas pela lei de 1868, e de assumir novamente competências deliberativas, nomeadamente na fiscalização das contas ultramarinas, via alargada a sua área de intervenção à emissão de pareceres “sobre tudo que ao governo convenha consultá-la, e sobre o que de sua iniciativa ela entenda propor ao governo”⁸⁵.

Ferreira do Amaral decidiu ainda dinamizar o funcionamento de uma outra estrutura ministerial, criada por decreto de 19 de Abril de 1883, à qual se referia, no mencionado relatório, nestes termos:

Como anexo ao serviço da secretaria havia uma comissão de cartografia, que era presidida por um engenheiro distinto e composta, além dos dois ilustres exploradores Capelo e Ivens, do engenheiro hidrografo Vasconcelos, de quase todos os diversos funcionários que no seu regresso das colónias podiam trazer notícia mais moderna

⁸² *Ibidem*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, p. 628.

⁸³ *Ibidem*, p. 1180.

⁸⁴ *Ibidem*, p. 1180.

⁸⁵ *Ibidem*, p. 1184.

das suas condições geográficas e etnográficas, e ainda de quaisquer novas indústrias e género de comércio ali introduzidos; convinha não anular estes fortes elementos de informação, era mister, porém, dar-lhes uma forma oficialmente permanente, que traduzisse pela organização o que realmente se aproximava da realidade dos factos. Quer dizer, era preciso constituir uma repartição devidamente montada e com competência determinada para certas especialidades de negócios, que tivessem a seu cargo compilar o que se perdia por vezes por falta de registo competente e organização adequada; isto consegue o novo regime proposto, sem em coisa alguma aumentar a despesa actual. Mas mais se consegue ainda; são repetidos os processos vindos do ministério dos negócios estrangeiros respeitantes a assuntos diplomáticos, a maioria dos quais entre nós se referem às nossas fronteiras ultramarinas e ainda à maior parte dos diversos ramos da nossa administração colonial; estes processos têm sido até hoje exclusivamente informados por um empregado inteligentíssimo e notavelmente erudito, mas que só devido ao seu zelo e às suas relações com todos os funcionários vindos do ultramar tem podido satisfazer às inúmeras exigências de um tal serviço; dar a este funcionário elementos de informação e auxílio, que seriam difíceis de obter por outra forma, e colaboradores oficiais devidamente escolhidos entre os mais competentes, é complementar o que até hoje só se tem podido conseguir excepcionalmente e pela dedicação de um só, aliás sobrecarregado com uma enorme série de outros muitos serviços e responsabilidades⁸⁶.

O quadro da Comissão de Cartografia passaria a ser preenchido por seis vogais permanentes, seleccionados entre os funcionários civis ou militares, com experiência comprovada em trabalhos de geografia e cartografia. Além disso, ficariam adidos a esta comissão, de forma temporária, “os oficiais de marinha ou do exército regressados do ultramar, e os funcionários de obras públicas, cuja consulta nas questões técnicas, sujeitas à comissão, lhe parecer conveniente”⁸⁷. Finalmente, instituíam um outro conselho, especial, privado, de atribuições meramente consultivas, composto pelo director-geral e chefes de repartição, “homens práticos da administração”, capazes de reduzir a visão política do ministro, porventura enferma de abstrações teóricas, ao estribilho das convenções burocráticas, a fórmulas aceitáveis e exequíveis, enquadradas pela força da razão técnica e pelos próprios precedentes históricos do gabinete. Paralelamente ocupar-se-ia também da disciplina da secretaria e dos concursos para recrutamento de pessoal⁸⁸.

A reorganização dos serviços da secretaria de estado da marinha e do ultramar, promovida por Ferreira do Amaral, manteve-se em vigor, nas suas disposições essenciais, até ao final do regime monárquico português. Isso não obstou, porém, a que, durante este período, se introduzissem algumas alterações significativas, designadamente em matéria de obras públicas, além da manifestação de intenções de novas reorganizações. A 20 de Março de 1899, António Eduardo Vilaça, ministro do governo *progressista* liderado por José Luciano de Castro (1898-1900), apresentou na Câmara dos Deputados dois projectos de lei, antecédidos de um extenso relatório, que visavam, justamente, implementar uma reforma substancial da Direcção Geral do Ultramar. O primeiro dizia respeito ao funcionamento da secretaria de estado que alegava ter-se cristalizado

⁸⁶ *Ibidem*, p. 1181.

⁸⁷ *Ibidem*, p. 1184.

⁸⁸ *Ibidem*, pp. 1181-1182.

desde o exercício ministerial de Tomás Ribeiro (uma vez que a lei de Ferreira do Amaral, apesar de reconhecer a insuficiência do pessoal do quadro, para assegurar as necessidades do serviço, não teria tratado, efectivamente, do seu redimensionamento, antes apostando numa pequena redução da despesa) e que, por essa razão, não estava em condições de acompanhar o desenvolvimento verificado nas províncias ultramarinas:

Basta examinar, mesmo perfunctoriamente, o modo por que hoje estão organizados na direcção geral do ultramar, alguns dos serviços mais importantes, para se reconhecer que a deficiência da sua organização não pode deixar de reflectir-se na administração colonial, à qual escassearão assim condições de mais rápido progresso e desenvolvimento. Serviços tão importantes como os da colonização, agronomia, silvicultura e estatística estão apenas esboçados; alguns, como os das obras públicas, carecem de elementos essenciais de trabalho e de estudo; os assuntos diplomáticos que interessam às colónias, e que são, decerto, os que quase exclusivamente ocupam neste momento a nossa diplomacia, constituem com muitos outros, que exigem não pequeno expediente, o serviço de uma só repartição; têm ganho importância cada vez maior e requerem atenção especial os serviços militares e os dos correios e telégrafos⁸⁹.

Face a esta realidade, defendia que o desígnio de progresso dos domínios ultramarinos, entendido como elemento central da ambicionada prosperidade nacional, impunha a implementação de um modelo de administração metropolitana esclarecida, coerente e eficaz, alicerçada no estudo meditado e na acção vigorosa e convicta, ainda que isso pudesse significar um pequeno aumento da despesa do estado. Propunha, por isso, uma nova estrutura para a administração ultramarina, consubstanciada em três direcções gerais, por onde se distribuiriam nove repartições, chefiadas por primeiros e segundos oficiais, e amanuenses; pessoal técnico do quadro de obras públicas do ultramar; um oficial da marinha, um agrónomo e um veterinário; e dois facultativos do quadro de saúde do ultramar⁹⁰.

O segundo projecto apresentado por Eduardo Vilaça estava mais especificamente relacionado com a organização dos serviços de obras públicas, por onde corriam os indispensáveis melhoramentos materiais, aqui entendidos como pedra angular do desenvolvimento económico das possessões ultramarinas:

com efeito, o estudo, saneamento e preparação dos terrenos nas regiões de além-mar que mais se prestam a uma justificada colonização; a abertura de estradas e canais, e, mais intensamente, a construção de caminhos-de-ferro, que asseguram fácil, económica e rápida comunicação entre regiões mais ou menos longínquas no interior, bem como entre estas e os portos marítimos, no intuito especial de auxiliarem a distribuição e permuta dos produtos e, subsidiariamente, o estabelecimento de relações entre o indígena sertanejo e o homem civilizado; a construção de faróis, que possam guiar a navegação e conduzi-la com segurança aos portos coloniais; os trabalhos empreendidos nestes portos para garantirem as necessárias comodidades à carga e descarga de mercadorias e às transacções comerciais; a igreja e a escola onde, por um sublime sentimento de altruísmo cristão, o indígena recebe a primeira noção de dignidade humana e se lhe incute o conhecimento do que deve a si próprio e aos seus semelhantes; o humanitário hospital; e, finalmente, entre outros muitos

⁸⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 20 de Março de 1899, p. 50.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 76.

exemplos, que seria fácil enumerar, as construções militares, quer consideradas como guarida, quer como posto de honra aos que têm por missão manter na colónia a ordem e respeito pela lei ou defendê-la contra agressões estranhas; todos estes benefícios, que são o produto de um trabalho difícil, violento e, por vezes, perigoso, tornam-se indispensáveis para promover e activar o progressivo desenvolvimento económico de uma colónia, como auxiliar obrigatório na grande cruzada em que se acham empenhadas as potências do velho e novo mundo, no intuito de fazer partilhar da civilização geral as vastas e porventura ricas regiões, cujos aborígenes ainda jazem mais ou menos profundamente imersos nas trevas da ignorância e da selvajaria”⁹¹.

Para prover a repartição de obras públicas de uma organização capaz de desempenhar positivamente a sua missão dinamizadora, o ministro pugnava pelo estabelecimento de um plano centralizado de melhoramentos materiais no ultramar, da responsabilidade directa da correspondente secretaria de estado, que fosse realizado em função do estágio de desenvolvimento, faculdades produtoras e relações externas de cada colónia, mas que também deixasse fixada a ordem da sua concretização no terreno, decidida por razões objectivas de utilidade, importância e urgência, atendendo às disponibilidades do tesouro. Para a definição desse plano geral dos trabalhos, de interesse público colonial, previa-se a criação do Conselho Superior Técnico de Obras Públicas (também designado, na mesma proposta, como Comissão Técnica), sediado no ministério da marinha e do ultramar e constituído por sete vogais efectivos, dos quais, três seriam designados pelo próprio ministro, de entre os engenheiros inspectores e engenheiros chefes de obras públicas, ou caminhos-de-ferro na metrópole, e dos oficiais superiores da arma de engenharia; dois, também de escolha ministerial, seleccionados de entre os engenheiros que tivessem desempenhado cargos de direcção de obras públicas, ou comissões especiais de serviço, no ultramar; um engenheiro de entre os directores de obras públicas das colónias, sucessivamente nomeados para integrarem este órgão consultivo; e o engenheiro-chefe da repartição de Obras Públicas, da Direcção Geral do Ultramar. A composição do conselho obedeceria, assim, de acordo com Eduardo Vilaça, a um critério de competência eminentemente técnica, ou então resultante de uma experiência profissional relevante ao serviço das colónias. Para justificar a sua constituição, recordava que “a sua necessidade foi reconhecida pelo ministro que, há poucos anos, criou a comissão superior técnica de obras públicas do ultramar”⁹².

Justifica-se, aqui, a abertura de um parêntese, nesta síntese cronológica da legislação ultramarina, para nos determos, brevemente, na referência de Eduardo Vilaça à Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, entidade que terá efectivamente sido criada nos meses finais de 1896, na vigência do governo do líder *regenerador*, Ernesto Hintze Ribeiro (1893-1897), quando, na pasta da Marinha e do Ultramar, pontificava o ministro Jacinto Cândido da Silva. Desconhecemos a data precisa da sua constituição, uma vez que, nas referências avulsas que

⁹¹ *Ibidem*, p. 51.

⁹² *Ibidem*, p. 52.

recolhemos, em documentação de distintas tipologias, a informação veiculada é contraditória e, em nenhuma delas foi possível validar a identificação do acto legislativo fundador, alegadamente publicado em *Diário do Governo*. No Arquivo Histórico Ultramarino estão depositados os livros onde foram lançadas as actas e as consultas daquela comissão. O primeiro foi aberto pelo secretário, António José de Araújo, a 5 de Dezembro de 1896, e contém os registos das reuniões realizadas até 1911. A nota de abertura informa que a Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar fora nomeada por portaria de 30 de Novembro de 1896⁹³. Mas essa portaria não consta da relação legislativa do *Diário do Governo*, nem mesmo da colectânea de legislação colonial, denominada *Legislação Novíssima do Ultramar*, nem sequer no *Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Moçambique*. O mesmo sucede com o conteúdo de uma proposta de lei apresentada, em 1897, na Câmara dos Deputados, por Henrique de Barros Gomes, mencionando o parecer de uma comissão alegadamente criada por portaria de 24 de Novembro de 1896⁹⁴; com a informação veiculada pelo deputado Dantas Baracho numa intervenção parlamentar, em 1908, citando a transcrição do texto de uma outra portaria, que refere a data de 14 de Novembro de 1896⁹⁵; e com um despacho, de 1913, assinado pelo Director Geral das Colónias, Freire de Andrade, datando a constituição daquela comissão de 19 de Dezembro de 1896⁹⁶. Apesar de não conhecermos inteiramente o conteúdo da referida disposição legal, nomeadamente o conjunto de incumbências específicas que a tutela atribuiu a este órgão de consulta privada do ministro, não nos oferece qualquer dificuldade a sua identificação, seja pelas considerações expressas na proposta de Eduardo Vilaça, parecendo que esta não pretendia estabelecer mais do que a mera oficialização formal de uma entidade já criada, pelo ministro antecessor, com a responsabilidade de emitir pareceres “sobre assuntos técnicos, económicos, administrativos, e disciplinares, referentes aos serviços de obras públicas, bem como emitir apreciação acerca dos engenheiros e seus auxiliares”⁹⁷; seja pelo próprio conteúdo dos livros de

⁹³ Arquivo Histórico Ultramarino, 2870, 1C, SEMU_MU, DGU. Mais tarde, o mesmo engenheiro apontaria 19 de Novembro de 1896, também como data de criação da comissão (António José de Araújo, *Colonies Portugaises d’Afrique. Colonization, Émigration, Deportation*, Lisbonne, [s.n.], 1900, pp. 69-70).

⁹⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 2 de Julho de 1897, p. 53.

⁹⁵ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 1 de Julho de 1908, p. 6.

⁹⁶ *Diário do Governo*, 23 de Junho de 1913, p. 2308.

⁹⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 20 de Março de 1899, p. 77. Refira-se, ainda, a seguinte informação fornecida pelo constituinte e professor de Direito, Marnoco e Sousa, que, por sua vez, indica a data de 19 de Novembro de 1896, veiculada em várias correspondências da época: “Esta comissão foi criada por portaria de 19 de Novembro de 1896 para presidir aos importantes trabalhos do porto de Lourenço Marques, quer no que respeita à sua direcção na metrópole, quer no que respeita à sua execução, tendo para este efeito delegados naquela cidade como nos grandes centros industriais. Foi nomeada esta comissão em virtude dos dois engenheiros encarregados dos trabalhos do porto de Lourenço Marques não poderem por si sós dirigir da metrópole e executar ou fiscalizar fora do reino obras tão importantes como as daquele porto. Agregaram-se-lhes outros funcionários, visto ser materialmente impossível só a dois homens desempenhar uma missão tão complexa. Entretanto as atribuições desta comissão foram ampliadas sucessivamente, a ponto de ser consultada sobre as questões mais variadas de trabalhos públicos, caminhos-de-ferro e concessões de terrenos nas colónias” (Marnoco e Sousa, *Administração Colonial*, Coimbra, Tipografia França Amado, 1906, p. 348.)

actas e consultas dessa comissão, onde é possível inferir, da sua actividade, faculdades consultivas sobre todas aquelas temáticas⁹⁸. Em última análise, a criação da Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar, revelava, uma vez mais, a intenção deliberada dos agentes políticos, de promoverem, na Direcção Geral do Ultramar, a criação de um conjunto de organismos decalcados das estruturas administrativas da metrópole, neste caso específico, directamente reproduzida do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas (que sucedera à Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas), entidade criada em 1852, por inspiração directa de novas correntes de doutrinação tecnocrática, muito em voga na centúria de oitocentos e que pretendiam contrapor às paixões sectaristas do debate político, a racionalidade distanciada da ciência, da técnica e da economia política, assumida como elemento crucial de legitimação e de reforço da autoridade do Estado, no seu propósito de projectar e construir a Nação⁹⁹. Esta nova instância consultiva do Ministério da Marinha e do Ultramar substituíu, positivamente, na organização burocrática do Estado, aquela outra, dependente do Ministério das Obras Públicas, por onde correram, até 1896, os processos de consulta técnica sobre projectos de obras, elaborados nas colónias, que precisassem de aprovação do governo central e cujos orçamentos fossem superiores a dez contos. Como notaria, alguns anos mais tarde, o ministro Cerveira de Albuquerque (que, também erroneamente, situava a criação da nova comissão, numa portaria datada de 19 de Novembro de 1906), a mudança teve efeitos muito positivos, uma vez que, “por este processo [os projectos de obras] deixaram de ir à antiga Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, o que tem a grande

⁹⁸ Arquivo Histórico Ultramarino, 2862, 1C, SEMU_MU, DGU; 2866, 1C, SEMU_MU, DGU; 2870, 1C, SEMU_MU, DGU; 421, 1F, SEMU_MU, DGU_DCFU; 68, 1F, SEMU_MU, DGU_DCFU; António José de Araújo, *Colonies Portugaises d'Afrique. Colonization, Émigration, Deportation*, pp. 69-70. Nesta monografia o autor revela apenas o texto do preâmbulo daquela portaria, que criara a comissão para presidir, temporariamente, aos trabalhos do porto de Lourenço Marques: “Cependant les attributions de cette Commission ont été amplifiées successivement jusqu'au point d'être consultée sur les questions variées de travaux publics, de chemins de fer et de concessions de terrains aux colonies. Pour bien comprendre le but qu'a eu en vue le ministre qui a nommé cette Commission, il convient de citer les passages suivants de l'arrêté auquel nous avons fait allusion: «Vu les services éclatants, l'intérêt patriotique et le zèle dévoué, suffisamment révélés et déjà efficacement appliqués relativement à ce genre de travaux (les travaux ci-dessus) dans leur direction et exécution, par l'ingénieur Adolpho Loureiro, à qui, dès le commencement et eu égard à son indiscutable autorité professionnelle, ils ont été confiés; et, vu la non moindre compétence et autorité, ainsi que le zèle et le dévouement non moindres de l'ingénieur João Joaquim de Mattos, qui a collaboré avec lui de la manière la plus habile et profitable; Considérant qu'il était de toute nécessité, pour satisfaire au double but de diriger d'ici (dans la métropole) et d'exécuter ou de contrôler hors du royaume de si importants travaux, de leur adjoindre d'autres fonctionnaires aussi distingués, attendu qu'il est matériellement impossible à deux hommes seuls de remplir la mission complexe en question; Considérant le haut mérite et les belles aptitudes dont ont fait preuve les ingénieurs Joaquim Pires de Sousa Gomes et Silvério Augusto Pereira da Silva, dont le premier, avec sa compétence distinguée, a déjà coopéré à ces travaux, et le second s'est fait remarquer dans l'exécution d'autres entreprises; Considérant encore qu'il convient d'attacher à cette commission un élément stable et permanent qui représente la continuité de la pensée et apporte les éclaircissements nécessaires sur l'histoire des questions soumises à l'étude; Considérant enfin que le chef de la troisième section, Tito Augusto de Carvalho, non seulement satisfait à ces importantes conditions, mais réunit encore aux plus hautes et précieuses facultés une longue pratique et une expérience éprouvée de ces sortes de services, facultés qui concourent à recommander, comme étant d'une grande efficacité et du plus haut avantage, son adjonction à cette commission”.

⁹⁹ Marta Macedo, *Projectar e Construir a Nação. Engenheiros, Ciência e Território em Portugal no Século XIX*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2012, pp. 115-188; Hugo José Silveira da Silva Pereira, *A Política Ferroviária Nacional (1845-1899)*. Dissertação de doutoramento em História, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2012, pp. 32-41.

vantagem de evitar demoras na elaboração dos processos”¹⁰⁰. Da documentação compulsada, é possível depreender que as reuniões eram convocadas pelo presidente, a quem cabia também distribuir, pelos vogais que entendesse mais adequados, os assuntos e projectos submetidos, pelo ministro, à consideração deste órgão consultivo. O vogal a quem coubesse essa incumbência trataria então de redigir um parecer fundamentado, que seria mais tarde colocado à apreciação e votação dos restantes membros, sendo a versão final ali formulada, entregue à tutela.

Na sua formação inicial a Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar era constituída pelos vogais Silvério Augusto Pereira da Silva (presidente)¹⁰¹, João Joaquim de Matos

¹⁰⁰ Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque Castro, *Relatório apresentado ao Congresso da República na sessão legislativa de 1912-1913*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912, p. 243.

¹⁰¹ Engenheiro, oficial do exército, nasceu, em Santarém, a 3 de Janeiro de 1827, filho de Joaquim Augusto Pereira da Silva da Fonseca e Maria Luísa Mascarenhas de Ataíde, e morreu a 5 de Abril de 1910. Coursou também Matemática, na Universidade de Coimbra. Assentou praça em 1842, sendo promovido às patentes de Alferes (1850), Tenente (1852), Capitão (1864), Major (1873), Tenente-coronel (1876), Coronel (1884), General de Brigada (1893) e General de Divisão (1897). Da sua carreira militar destaca-se a participação na Guerra Civil (1846-1847), tendo transitado, em 1853 para os serviços de engenharia do Ministério das Obras Públicas. Entre 1853 e 1857 integrou o serviço de obras públicas, primeiro no distrito de Leiria (1853) e depois no distrito de Coimbra (1856). Foi neste último ano nomeado director das obras públicas do distrito da Guarda (1857), transitando nas mesmas funções para Aveiro (1858), ali assumindo também a direcção das obras da barra de Aveiro e o governo civil do distrito. Em 1869 chefiava a 4ª Repartição do Ministério das Obras Públicas. Ao longo da sua carreira de servidor público ocupou-se de várias comissões de serviço, fosse na realização de estudos e projectos portuários e ferroviários, estradas, obras hidráulicas e pontes (atribui-se-lhe um lugar pioneiro na aplicação de cimento armado na construção de pontes e foi premiado na Exposição de Filadélfia pelo projecto de uma ponte de ferro e madeira), fosse na realização de inspecções aos serviços de obras públicas pelos vários distritos de Portugal continental, chegando a 1891 no cargo de director das obras públicas de Lisboa. Durante os anos de 1896 e 1899 desempenhou, em regime de comissão, no Ministério da Marinha, o cargo de director das obras do Porto de Lourenço Marques, responsável pela elaboração do projecto daquela infraestrutura. Em Fevereiro de 1900 foi nomeado Inspector-geral das Obras Públicas e, no mesmo ano, Vogal do Conselho Técnico de Obras Públicas, de que viria a ser presidente, a partir de 1901. A 19 de Dezembro de 1910 passou a desempenhar as funções de director geral de obras públicas e minas. Era vogal adido da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, desde 1887, passando a efectivo em 1892, assumindo, pouco depois, a presidência. Era sobrinho de Luís Mousinho de Albuquerque e primo de Joaquim Augusto Mousinho de Albuquerque (*Os Generais do Exército Português*, II Volume, Tomo II: *Das invasões francesas à queda da Monarquia (1864 – 5 de Outubro de 1910)*, Lisboa, Biblioteca do Exército, 2005, p. 280). *Revista de Obras Públicas e Minas*, 493-494, Janeiro-Fevereiro de 1911, pp. 1-19; *Portugal. Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico*, Volume V, [Lisboa], João Romano Torres – Editor, 1904-1915, págs. 666-667; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de Silvério Augusto Pereira da Silva*; *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. XXI, p. 207; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, pp. 186-188).

(vice-presidente)¹⁰², Joaquim Pires de Sousa Gomes¹⁰³ e Adolfo Ferreira de Loureiro¹⁰⁴, engenheiros do quadro do Ministério das Obras Públicas, que já desempenhavam a mesma

¹⁰² Engenheiro, oficial do exército, nasceu a 23 de Junho de 1826 e morreu a 27 de Novembro de 1906. Ao longo da sua carreira profissional, iniciada no Ministério das Obras Públicas, colaborou em diversos projectos de obras públicas, como os estudos de construção do Caminho de Ferro de Lisboa a Sintra, realizados em 1848, da estrada de Aldeia Galega à fronteira (1856), das estradas e pontes de Abrantes, Vila Velha, Covilhã e Guarda (1864), entre outras; Foi nomeado Director das Obras Públicas dos distritos da Guarda (1856 – não chegando a tomar posse – e, depois, em 1864), de Beja (1857), Castelo Branco (1861-1864) e Porto e foi o primeiro engenheiro-director dos Caminhos de Ferro do Minho. Dirigiu, ainda, o serviço telegráfico de Lisboa à fronteira e presidiu à Comissão de Pontes Metálicas. Integrava a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas (que, em 1892, passou a designar-se Conselho Superior de Obras Públicas e Minas), desde 1878 (Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de João Joaquim de Matos, Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. XVI, Lisboa/Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia Limitada, [s.d.], p. 598; Hugo José Silveira da Silva Pereira, *Op. Cit.*, Anexo 6).

¹⁰³ Engenheiro, oficial do exército (capitão, em 1874; tenente-coronel, em 1885), nasceu em Tavira a 23 de Abril de 1836 e morreu a 28 de Julho de 1912. Entre 1860 e 1863, frequentou, em comissão do Governo, a Escola Imperial de Pontes e Calçadas de Paris, onde obteve o diploma de engenheiro de pontes e calçadas. Ao longo da sua carreira profissional desempenhou várias comissões de serviço, na metrópole, na Direcção de Obras Públicas de Lisboa (1864), na Companhia das Águas de Lisboa (1868), nos estudos do regime do Tejo (1880), do porto de Leixões (1882), de um regulamento de caminhos-de-ferro (1883). Desempenhou também os cargos de adjunto da fiscalização do Caminho de Ferro da Beira Alta (1884); director da companhia Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal (1884); director fiscal do Caminho de Ferro de Sintra; membro das comissões de inquérito à Companhia Real dos Caminhos de Ferro (1884); vogal da comissão encarregada de organizar o Corpo de Engenheiros (1885); Director do Caminho de Ferro de Lisboa a Torres Vedras (1886); Director da 3ª Circunscrição Hidráulica (1886); membro da comissão encarregada de elaborar o projecto de obras do Hospital das Caldas da Rainha (1887); da comissão de fiscalização da linha férrea de Torres Vedras a Leiria (1887, com João Joaquim de Matos); da comissão encarregada de estudar o sistema de esgotos da cidade de Lisboa (1888); da comissão de estudos da barra de Aveiro (1889); comissão de exame à ponte sobre o Tejo na linha do Leste (1889, com João Joaquim de Matos e Adolfo Loureiro); comissão de exame da linha férrea do Algarve (1889); representante do governo na Exposição Mundial de 1889, para se inteirar das novidades em matéria de obras hidráulicas. Ainda nesse ano foi um dos nomeados para constituir a comissão que haveria de proceder à liquidação geral das despesas de construção do caminho-de-ferro de Mormugão; integrou, também, a delegação portuguesa no congresso internacional de Navegação Interior, que decorreu em Paris, em 1892, no congresso internacional de caminhos-de-ferro, realizado em S. Petersburgo, em 1892, e no Congresso Internacional de Trabalhos Marítimos, agendado para Londres, em 1893; Foi classificado engenheiro chefe de 1ª classe, graduado em inspetor (1892), sendo ainda nomeado Inspetor de Obras Públicas (1901) e, já depois de ter passado à reserva, Presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa (1908). Era vogal da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas (depois Conselho Superior de Obras Públicas e Minas), desde 1889 e vogal do Conselho Técnico de Obras Públicas, desde 1899; Teve ainda um percurso político, desempenhando as funções de deputado, entre 1878 e 1880, eleito pelo círculo de Tavira, nas listas do Partido Regenerador, ali integrando a comissão parlamentar das Obras Públicas. Recebeu a medalha de Comendador (1901) e Grande Oficial (1903) da Ordem Militar de S. Bento de Avis (Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de Joaquim Pires de Sousa Gomes; Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, vol. II, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa e Assembleia da República, 2004, pp. 338-339; Hugo José Silveira da Silva Pereira, *Op. Cit.*, Anexo 6; Ana Cardoso de Matos, “Asserting the Portuguese Civil Engineering Identity: the Role Played by the École des ponts et chaussées” in *Les enjeux identitaires des ingénieurs: entre la formation et l’action*, editada por Ana Cardoso de Matos, M. Paula Diogo, Irina Gouzevitch e André Grelon (Lisboa, Colibri / CIDEHUS / CIUHCT, 2009, pp. 177-209).

¹⁰⁴ Engenheiro militar, formado na Escola do Exército, especialista em hidráulica marítima, nasceu a 12 de Dezembro de 1836 e morreu a 22 de Novembro de 1911. Entrou no serviço de obras públicas em 1860. Ao longo da sua carreira profissional assinou diversos projectos de engenharia, nomeadamente para a construção de estradas, cais, saneamento de pântanos e melhoramento de portos marítimos, e desempenhou vários cargos directamente relacionados com a sua área de competência técnica, na administração pública: vogal da Comissão Central Permanente de Piscicultura, engenheiro director da 1.ª Secção Hidráulica do Ministério das Obras Públicas; director das Obras do Mondego e Barra da Figueira; director da 1.ª, 2.ª e 3.ª Circunscrições Hidráulicas, director interino das Obras Públicas do Distrito de Coimbra, director das obras da Penitenciária de Coimbra e da Escola Agrícola de Coimbra; director-fiscal das Obras do Porto de Lisboa, director-geral das Obras Públicas e Minas; vogal das Comissões encarregadas de elaborar o Plano Geral de Melhoramentos do Vale do Tejo e diferentes projectos de melhoramentos na barra do Douro (nomeadamente o porto de Leixões); autor de um pormenorizado e discutido anteprojecto do porto de Macau, naquela que terá sido a sua única experiência colonial (1883); em 1889 foi nomeado, juntamente com João Joaquim de Matos e Joaquim Pires de Sousa Gomes, responsável pela verificação da ponte ferroviária sobre o Tejo, na linha do Leste. Ainda nesse ano, foi autorizado a visitar a exposição internacional de Paris, para se inteirar dos assuntos referentes a portos de mar, tendo ali estabelecido uma ampla rede de contactos internacionais. Ocupou depois o cargo de Director das Construções Cíveis, no Ministério da Marinha, entre outras múltiplas comissões de serviço, que também o levaram a dirigir e inspecionar obras nos portos de Ponta Delgada e Funchal, e à vice-presidência do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado. Foi membro e vice-presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa (presidindo à secção de Geodesia); presidente da Associação dos Engenheiros Cíveis e da Associação dos Arqueólogos Portugueses. Entre 1890 e 1900 exerceu, por duas vezes, o cargo de deputado, eleito nas listas do Partido Progressista, primeiro pelo círculo de Macau e depois pelo círculo de S. Tomé, tendo, nesta última ocasião, integrado as comissões parlamentares

função no referido Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, e ainda o director da 3ª Repartição da Direcção Geral do Ultramar, Tito Augusto de Carvalho¹⁰⁵ e o engenheiro colonial António José de Araújo¹⁰⁶, inspector extraordinário das Obras Públicas e Caminhos de Ferro Ultramarinos e ex-director do caminho-de-ferro de Lourenço Marques que, além de vogal, secretariava também o funcionamento da comissão. Nos anos que se seguiram à sua criação, e até ao final do regime monárquico constitucional, passaram pela Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar, personalidades destacadas da engenharia portuguesa, como Joaquim José Machado (nome cimeiro da engenharia colonial, de que nos ocuparemos mais adiante),

de Obras Públicas e do Ultramar. Foi autor de um conjunto de obras de natureza técnica e literária. Era, à data da sua nomeação para a Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar, vogal e presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas. Foi condecorado com os graus de Oficial e Grã-cruz da ordem de S. Bento de Avis, Cavaleiro da Ordem da Coroa de Itália e Leão Neerlandês. (Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de Adolfo Ferreira Loureiro*; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 246-249; I. B. Mota Oliveira, *Adolpho Ferreira de Loureiro – 1836-1911. Nota biográfica*, Lisboa, Delegação Portuguesa da AIPCN, 2003; *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, vol. II, pp. 628-630).

¹⁰⁵ Funcionário Superior do Ministério da Marinha e do Ultramar, diplomado com o Curso Superior de Letras, nasceu a 7 de Janeiro de 1841 e faleceu a 25 de Março de 1902. A sua entrada na administração pública fez-se em 1859, no Ministério das Obras Públicas. Em 1874 assumiu o cargo de chefe da Repartição Central da Direcção-Geral dos Correios. Quatro anos mais tarde ingressou no Ministério da Marinha, onde exerceu durante mais de duas décadas o lugar de chefe da 3ª Repartição da Direcção Geral do Ultramar, integrando ainda algumas comissões especializadas, como a que foi encarregada de estudar a organização do serviço postal nas províncias ultramarinas, ou esta Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar. Era um especialista em temas geográficos. No plano político, foi militante do Partido Regenerador, eleito deputado, por diversas vezes, até legislatura de 1894, pelos círculos eleitorais de Mafra e, depois, pelas circunscrições da província de Moçambique. Ali integrou as comissões parlamentares do Ultramar, Marinha, Orçamento, Negócios Externos e Internacionais, Estatística, Comércio e Artes e Bill de Indemnidade, sendo por diversas vezes o relator de pareceres sobre propostas legislativas do governo, cumprindo destacar o que tratou da construção do caminho-de-ferro de Luanda a Ambaca (1885) e a operação financeira para a conclusão das obras do caminho-de-ferro e do porto de Mormugão (1885). Depois de terminada a carreira política assumiu ainda os cargos de comissário régio junto da Companhia de Moçambique (1899), director dos Caminhos de Ferro do Ultramar (1900), chegando também a assumir a vice-presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa (1900-1902) (*Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, vol. I, pp. 676-678).

¹⁰⁶ Engenheiro, oficial do exército, nasceu a 20 de Setembro de 1848. Em 1881 foi integrado no quadro das obras públicas de Moçambique, assumindo, pouco depois, a direcção dos trabalhos de construção do Caminho-de-ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, até que a companhia concessionária estivesse em condições de assegurar o empreendimento. Nesse momento passou a desempenhar as funções de director da fiscalização do caminho-de-ferro. Em 1883 ocupou o cargo de Presidente da Câmara Municipal de Moçambique. Regressou a Moçambique em 1890 para assumir a direcção das obras públicas de Lourenço Marques, influenciando decisivamente na definição da malha urbana da cidade e, logo depois, uma vez mais, a direcção do caminho-de-ferro. No decorrer do processo de arbitragem entre Portugal, a Inglaterra e os Estados Unidos da América, referente à resolução unilateral do contrato de concessão do caminho-de-ferro de Lourenço Marques, foi designado para acompanhar os peritos do Tribunal de Berne, encarregados da inspecção àquela linha férrea. Nos últimos tempos de serviço em Moçambique, foi encarregado do expediente do governo do distrito, na ausência do governador. Regressado à metrópole foi imediatamente nomeado inspector extraordinário das Obras Públicas e Caminhos de Ferro Ultramarinos (5 de Outubro de 1896), vogal da Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar e, mais tarde, da Junta Consultiva do Ultramar (João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 191-194).

Pedro Augusto Arnaut de Meneses¹⁰⁷, Belchior Machado¹⁰⁸, António Carlos Coelho de Vasconcelos Porto¹⁰⁹, Arnaldo de Novais Guedes Rebelo¹¹⁰ e Basílio de Sousa Pinto Júnior¹¹¹.

¹⁰⁷ Engenheiro (Curso preparatório na Universidade de Coimbra, curso da Arma de Engenharia, na Escola do Exército), Oficial do Exército, nasceu a 14 de Maio de 1849, filho de Augusto José de Macedo e Meneses e Ana Augusta Cabral Arnaut, e morreu a 10 de Junho de 1913. Alferes-aluno (1874), Alferes (1877), Tenente (1880), Capitão (1884), Major (1901), Tenente-coronel (1903), Coronel (1908), passou à reserva em 1912. Em 1881 foi requisitado pelo Ministério das Obras Públicas, colocado no quadro como engenheiro de 4ª Classe, servindo na Direcção das Obras Públicas do distrito de Coimbra e, depois, na 1ª Circunscrição Hidráulica (1886). Promovido a engenheiro de 3ª classe em 1888, foi nomeado Director das Obras Públicas do Distrito de Portalegre (1889), seguindo dali para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1889). Em 1894, depois de uma breve passagem pelo Ministério da Guerra, foi colocado na 2ª Circunscrição Industrial, transitando, em 1897, para a Direcção dos Edifícios Públicos e Fornecimento de Materiais e, em 1898, para a Direcção de Obras Públicas do Porto (1898), Lisboa (1898), Coimbra (1899). Em 1902, já na qualidade de engenheiro-chefe de 2ª classe, foi nomeado vogal do Conselho de Melhoramentos Sanitário, exerceu uma comissão de serviço no Ministério da Marinha e do Ultramar, e dirigiu as Obras Públicas de Lisboa (3ª Direcção). Ainda nesse ano foi autorizado a integrar a Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, optando, em 1905, pelo serviço no Ministério das Obras Públicas, onde dirigiu os serviços de construção da Escola Médica de Lisboa. Foi engenheiro chefe de 1.ª classe da Secção de Obras Públicas do corpo de engenharia civil na Direcção Geral das Obras Públicas e Minas (1909), tendo sido nomeado vogal e secretário do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos-de-Ferro do Estado depois de 22 de Janeiro de 1911 (*Diário do Governo*, 1 de Fevereiro de 1911, p. 381). Coronel (1908) Foi também sócio da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, integrando a Classe de Estradas e Caminhos-de-ferro. Foi condecorado com os graus de Cavaleiro (1895), Oficial (1901) e Comendador (1909) da Ordem Militar de S. Bento de Avis (1895), oficial da mesma ordem, em 1901, e comendador em 1909. (Arquivo Histórico Militar, *Processo individual de Pedro Augusto Arnaut de Meneses*, Caixas 1737 e 1259; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo individual de Pedro Augusto Arnaut de Meneses*).

¹⁰⁸ Engenheiro e oficial do exército, formado na Escola do Exército e na Escola Politécnica de Lisboa, nasceu a 28 de Agosto de 1856 e morreu a 10 de Outubro de 1937. Depois de passar ao Estado-maior de Infantaria, em 1889, ingressou no quadro do Ministério das Obras Públicas, tendo exercido, até funções nos distritos de Beja, Leiria, Santarém e Lisboa, até 1892. Neste ano foi nomeado chefe da 2ª Secção da Repartição das Obras Públicas, na Direcção Geral do Ultramar. Integrou a Comissão de Minas do Ultramar (1897) e membro da comissão incumbida de apresentar um projecto de reorganização dos serviços de obras públicas do ultramar (1898). Quando, no ano de 1900, Tito de Carvalho foi nomeado Presidente da Junta Administrativa do Caminho de Ferro de Benguela, Belchior Machado assumiu, em sua substituição, a chefia da 3ª Repartição, passando, por essa via, a integrar, por inerência, a Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar. Em 1912, detentor da patente militar de tenente de infantaria, ingressou definitivamente no serviço do Ministério das Colónias. Paralelamente, foi membro e director da Sociedade de Geografia de Lisboa, vogal da Comissão Central da Cruz Vermelha Portuguesa, vice-governador da Companhia Geral do Crédito Predial Português, director da Sociedade de Agricultura Colonial, e do Caminho de Ferro do Vale do Vouga. Teve ainda uma passagem pela vida política portuguesa, sendo eleito deputado eleito nas listas do Partido Regenerador, primeiro pelo círculo da Guarda (1901, 1904) e, depois, pelo de Leiria (1906) (*Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, vol. II, pp. 670-671; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de Belchior José Machado*).

¹⁰⁹ Engenheiro, oficial do exército, nasceu a 26 de Agosto de 1855 e morreu a 17 de Setembro de 1924. Foi professor da Escola do Exército, desde 1879, e engenheiro, engenheiro-chefe, subdirector e director, de reconhecida competência, na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Integrou o quadro do Ministério das Obras Públicas em 1886. Atribuiu-se-lhe a responsabilidade pela projecção e execução de obras importantes de engenharia ferroviária, como a linha da Beira-Baixa, o túnel e a nova estação do Rossio e a ponte sobre o Tejo (Vendas Novas-Santana). Teve também uma intensa actividade política, apesar do seu perfil discreto e da sua vocação eminentemente técnica: eleito deputado nas listas do Partido Regenerador, pelo círculo de Évora, em 1894, reeleito, pelo círculo de Montemor-o-Novo, em 1900, e mais tarde, pouco antes da derrocada do regime monárquico, pelo círculo de Évora, nas listas do Partido Regenerador-Liberal, de que foi um dos mais destacados dirigentes. Em 1906 foi escolhido por João Franco para ministro da Guerra, cargo que desempenhou até ao regicídio de 1908, altura em que substituiu o caudilho ditador na liderança do partido, recebendo o apoio de figuras incontornáveis da monarquia e do colonialismo, como Aires de Ornelas e Paiva Couceiro. Data deste período o projecto polémico que desenvolveu para as obras do porto de Macau, rapidamente contraditado pelo engenheiro Miranda Guedes. Com a implantação da I República, afastou-se da vida política e rumou para o exílio em França, ali continuando a colaborar com os caminhos-de-ferro portugueses, na qualidade de engenheiro consultor do *comité* de Paris. Foi Presidente da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses (*Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, vol. III, pp. 368-370; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de António Carlos Coelho de Vasconcelos Porto*).

¹¹⁰ Engenheiro, oficial do Exército, nasceu no Porto a 11 de Junho de 1847 e morreu a 17 de Setembro de 1917. Formado na Escola do Exército, a sua carreira profissional, no quadro da hierarquia militar, foi intercalada com o desempenho de diversas comissões de serviço noutras áreas da administração pública, nomeadamente no Ministério das Obras Públicas e no Ministério da Marinha e do Ultramar. Em 1877 e 1880 integrou as missões de obras públicas a Angola (chegou a ser substituído interino do director das Obras Públicas), encarregando-se dos estudos para a construção do caminho-de-ferro de Luanda a Ambaca e, pouco depois, dos trabalhos de nivelamento entre Luanda e Quifangondo, destinados ao lançamento do projecto de abastecimento de água daquela cidade. Em 1886 foi um dos fundadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África, a quem caberia a concessão do caminho-de-ferro de Luanda a Ambaca. Em 1894 voltou a Angola, e ao caminho-de-ferro, para definir a rede de comunicações que deveria estabelecer a ligação da via-férrea às regiões por ela atravessadas. Mais tarde, viria a ser nomeado vogal da Junta Consultiva do Ultramar (1905), director dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

À semelhança do que sucedeu com Ressano Garcia, também o projecto de reorganização da Secretaria de Estado da Marinha e do Ultramar, apresentado por Eduardo Vilaça, no parlamento, não passou do plano das intenções, atribuindo-se-lhe, apenas a responsabilidade pela promulgação da portaria de 14 de Novembro de 1898, que determinava aos governadores do ultramar a elaboração de um plano geral de melhoramentos a executar nas suas províncias, que depois seria sujeito à aprovação do ministério, mediante consulta da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar e atendendo a uma avaliação da sua relevância, urgência e cabimento orçamental¹¹².

Caberia ao seu sucessor, António Teixeira de Sousa, ministro da marinha de mais um governo *regenerador*, liderado por Ernesto Hintze Ribeiro (1900-1903), a iniciativa de introduzir, naquela estrutura administrativa, uma nova direcção especializada, exclusivamente dedicada aos assuntos ferroviários ultramarinos. Na base desta decisão estava a convicção de que os caminhos-de-ferro, sobretudo nos territórios coloniais, além de promoverem o aprofundamento das relações entre os povos e o incentivo ao desenvolvimento económico das regiões que atravessava, instituíam-se, também, como um “poderoso auxiliar da administração e a mais segura garantia da consolidação do domínio”¹¹³. Atendendo ao desenvolvimento dos empreendimentos ferroviários, sobretudo

(1907) e vogal do Conselho Superior de Disciplina do Ultramar (1908). A sua experiência teria sido, de acordo com depoimento de Aires de Omelas, determinante para que fosse convidado a integrar o Conselho Superior Técnico de Obras Públicas do Ultramar. Teve também responsabilidades políticas, na administração colonial, enquanto governador das províncias de Cabo Verde (1900-1902), Macau, e no Estado da Índia, que chegou a acumular com a representação diplomática portuguesa nas cortes do Sião e do Japão (1902-1903). Na metrópole, foi eleito deputado, em 1897, nas listas do Partido Progressista, pelo círculo de S. Tomé e Príncipe, integrando as comissões parlamentares do Ultramar, da Guerra e das Obras Públicas. Foi condecorado com os graus de Cavaleiro, Oficial e Comendador da Ordem Militar de S. Bento de Avis e Cruz de 3ª Classe da Ordem de Mérito Militar de Espanha (*Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, vol. III, pp. 421-422; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 200-202; *Portugal em África*, Volume 9: *Ano de 1902*, Lisboa, Tipografia da Companhia “A Editora”, 1902, pp. 419-422).

¹¹¹ Engenheiro, oficial do exército, coronel de engenharia, nasceu a 10 de Abril de 1853, filho de Rodrigo Ribeiro de Sousa Pinto e Jacinta Cândida de Macedo de Sousa Pinto, e morreu a 22 de Outubro de 1912. Frequentou a Universidade de Coimbra e a Escola do Exército; A sua colaboração no Ministério das Obras Públicas iniciou-se em 1886, em projectos de fomento hidráulico, agrícola e de comunicações em Coimbra e Lisboa. Em 1891 e 1893 integrou as equipas de fiscalização das pontes metálicas dos caminhos-de-ferro da Beira Baixa e Zêzere. Passou ao serviço de obras públicas em 1904, assumindo as funções de chefe de 1ª classe da secção de obras públicas do corpo de engenharia civil; subdirector dos caminhos-de-ferro de entre o Douro e Minho; director das Obras Públicas do distrito de Castelo Branco (1891); Inspector-geral dos Correios (1893); membro do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1894); Chefe da 1ª Divisão e Fiscal de Tracção da Direcção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro (1895); Delegado Técnico Extraordinário nos distritos de Lisboa, Santarém, Beja, Castelo Branco, Évora, Faro, Guarda e Portalegre (1898); Chefe da 3ª Zona dos Serviços de Obras Públicas de Lisboa (1898); Chefe de Divisão do Serviço de Via e Obras do Caminho de Ferro do Minho e Douro (1898); Director das Obras Públicas do Distrito do Porto (1899), foi o engenheiro responsável pela construção da estação ferroviária de S. Bento, naquela cidade; À data da sua morte era coronel graduado de engenharia, engenheiro chefe de 1ª Classe dos serviços de obras públicas do corpo de engenharia civil, não se encontrando ao serviço do Ministério das Colónias. Foi nomeado membro da Comissão Superior Técnica das Obras Públicas do Ultramar a 7 de Junho de 1904. Agraciado com o título do Conselho, pelo Ministério da Guerra, Comendador da Ordem de S. Tiago (1908); Cavaleiro da Ordem Militar de S. Bento de Avis (1895), Oficial da Ordem de S. Bento de Avis (1905). Assentou praça em 1872, Alferes-aluno (1873), Alferes (1879), Tenente (1881), Capitão (1887), Major da arma de engenharia (1901), Tenente-Coronel (1904), Coronel (1910) (Arquivo Histórico Militar, *Processo Individual de Basílio Alberto Sousa Pinto Júnior*, Caixa 1211; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de Basílio Alberto de Sousa Pinto Júnior*).

¹¹² *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1898*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900, p. 810; António José de Araújo, *Colonies Portugaises d'Afrique. Colonization, Émigration, Deportation*, Lisbonne, [s.n.], 1900, pp. 152-153.

¹¹³ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1900*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901, p. 647.

em África, promovidos pelas grandes potências coloniais, e considerando os esforços que o estado português ali tinha realizado recentemente, afigurava-se de grande utilidade a instalação de um organismo que centralizasse a política ferroviária ultramarina, conferindo-lhe unidade e coerência de acção, evitando a dispersão de esforços, que advinha da sua permanência na área de competência geral da 3ª Repartição da Direcção Geral do Ultramar e acautelando os interesses estratégicos do império português, no contexto da política internacional, de forma a evitar a acumulação de dissabores diplomáticos, entretanto já experienciados:

Não bastará estudar as questões de interesse imediato que se lhes apresentarem; é mister que, examinando cuidadosamente o que se projecta e se executa nos países que se avizinham das nossas colónias, estando ao facto sucessivamente do alcance e dos intuitos das providências ali adoptadas, esteja sempre habilitada a propor e a indicar o que parecer mais conforme aos nossos interesses, por forma que não possamos ser surpreendidos com factos que nos contrariem e que a tempo poderíamos ter evitado, atalhando acertadamente as suas consequências. Todos sabem que influência pode ter no futuro de uma linha férrea a directriz escolhida, a fixação das suas tarifas, quanto ela pode sofrer a concorrência de outras linhas férreas ou vias de comunicação; e como, portanto, é indispensável estar sempre ao facto do que se passa nos países vizinhos com que estamos em relações mais ou menos directas¹¹⁴.

A criação da Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, determinada por decreto de 19 de Outubro de 1900, visava, por isso, concentrar, em duas secções permanentes, todos os assuntos relativos a estudos, construção, exploração, fiscalização, estatística, pessoal, companhias e concessões de caminhos-de-ferro das províncias ultramarinas, estabelecendo, para o efeito a constituição de um quadro de pessoal permanente e um quadro de pessoal eventual. O primeiro seria formado por um engenheiro director e dois adjuntos, recomendando-se que pelo menos um deles possuísse conhecimentos especiais de construção e administração de caminhos-de-ferro. O segundo integraria, consoante as necessidades, funcionários técnicos e administrativos em número variável, fixado anualmente na lei de orçamento do Estado, ou em diploma especial, preferencialmente recrutados de entre os funcionários ultramarinos no activo, ou em situação de aposentação. O legislador determinava ainda, talvez precavido pela experiência colonial dos últimos anos, a incompatibilidade do exercício de funções na Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, com os cargos de “director, administrador, gerente, membro do conselho fiscal ou quaisquer outros, de companhias ou empresas, construtoras ou exploradoras de caminhos-de-ferro ou de qualquer sistema de locomoção mecânica das províncias ultramarinas”¹¹⁵.

Ainda durante o exercício ministerial de Teixeira de Sousa, haveria de ser determinada a extinção do conselho privado do ministro, criado por Ferreira do Amaral¹¹⁶ e a republicação, em *Diário*

¹¹⁴ *Ibidem*, p. 647.

¹¹⁵ *Ibidem*, pp. 648-649.

¹¹⁶ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1901*, p. 798.

do Governo, de todas as disposições que regiam a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar, e respectivas corporações administrativas, de modo a acondicionar, num único diploma, todas as alterações introduzidas, desde a última reorganização geral de 1892. No regulamento publicado a 13 de Agosto de 1902, verifica-se, com surpresa, a omissão de qualquer menção à existência efectiva da Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar que, como vimos, reunia, regularmente, nas instalações do ministério, desde finais de 1896. Com referência às corporações consultivas do ultramar identificavam-se, apenas, o Conselho das Pautas Ultramarinas, a Comissão de Cartografia e a Junta Consultiva do Ultramar, que desde o decreto de 30 de Junho de 1898, vira ampliada a sua competência para emitir pareceres sobre “contractos para empresas no ultramar, quer se refiram a minas, telégrafos, caminhos-de-ferro ou a quaisquer outras, e sobre a alteração ou rescisão dos já existentes”¹¹⁷.

O regime político saído da revolução de 5 de Outubro de 1910 assumira, desde os tempos da propaganda, um compromisso com a valorização das colónias portuguesas, associado ao desejo de regeneração do país, tema incontornável de toda a retórica republicana¹¹⁸. Seria, pois, de esperar, que, depois de estabelecidas as novas instituições, se verificassem alterações significativas no modelo de administração colonial. No que se relaciona com a organização interna do ministério, podemos perceber que as mudanças iniciais foram tímidas. A 27 de Maio de 1912, Amaro de Azevedo Gomes, ministro das Colónias, no Governo Provisório da República, presidido por Teófilo Braga (1910-1911), determinava que no Ministério da Marinha e do Ultramar (*sic*), a Secretaria das Colónias fosse dividida em duas direcções gerais: a Direcção Geral das Colónias e a Direcção Geral de Fazenda das Colónias. A primeira integraria, entre outras, as repartições de Obras Públicas (terceira) e Viação (quarta). Nas obras públicas ficavam englobados todos os serviços daquela área de intervenção ministerial, nomeadamente estradas (apesar de existir uma repartição subordinada à viação), agrimensura, agronomia e silvicultura, correios e telégrafos, minas e pedreiras, estudos geológicos, concessões de terrenos e minas, jardim colonial, comércio e indústria, pesos e medidas. A repartição de Viação, resultante da extinção da Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, concentrava os serviços de caminhos-de-ferro, portos e faróis.

¹¹⁷ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1902*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1903, p. 831. V. tb. Eduardo da Costa, *Estudo sobre a administração civil das nossas possessões africanas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1903, pp. 15-17. Referindo-se ao diploma de 30 de Junho de 1898 o autor considerava ter-se conseguido uma formulação melhor do que a do seu congénere Conselho Superior Francês, lamentando, no entanto, que apenas se exigissem aos seus membros três anos de permanência nas colónias e não se especificassem os empregos exercidos que deveriam contar para o ingresso na junta.

¹¹⁸ Fernando Catroga, *Republicanismo em Portugal. Da formação ao 5 de Outubro de 1910*, 2ª edição, Lisboa, Editorial Notícias, 2000, p. 75-80. Sobre a inclusão do tema colonial nos programas partidários republicanos v. Ernesto Castro Leal, *Partidos e Programas. O campo partidário republicano português (1910-1926)*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2008, pp. 135-355.

A Junta Consultiva do Ultramar, o Conselho de Pautas Ultramarinas e o Conselho da Magistratura eram fundidas no Conselho Colonial que adquiria, sensivelmente, as mesmas incumbências daquelas instâncias de aconselhamento. Na nova estrutura previa-se a nomeação de onze vogais e seis suplentes, além do Presidente – o Ministro da Marinha e Colónias, e do vice-Presidente – o Secretário-geral do Ministério, especificando-se a existência de dois jurisconsultos, um engenheiro, um oficial da marinha e outro do exército, um médico e um consultor (jurisconsulto). Aplicar-se-ia, na sua nomeação, um sistema eleitoral indirecto. Em cada província ultramarina seriam convocados os vinte maiores contribuintes de cada distrito a quem caberia designar dois representantes que, por sua vez, reunidos em assembleia conjunta, presidida pelo governador de província, indicariam a composição do conselho, que vigoraria em mandatos de dez anos¹¹⁹.

De fora da organização oficial, cujo regimento foi aprovado a 30 de Junho de 1911, ficava, uma vez mais, a Comissão Superior Técnica de Obras Públicas e Minas, apesar de, passado pouco mais de um ano, se ter publicado em *Diário do Governo* a nomeação de novos vogais: David Xavier Cohen¹²⁰ (seria substituído, ainda neste ano, por Belchior Machado, que assim passava a

¹¹⁹ *Diário do Governo*, 31 de Maio de 1911, pp. 2318-2321.

¹²⁰ Engenheiro, oficial do exército, nasceu a 29 de Agosto de 1850, filho de Jaime Cohen e Guilhermina Machado, e morreu a 3 de Dezembro de 1913. Concluiu o curso preparatório de Engenharia na Escola Politécnica (1871) e o curso de Engenharia Militar na Escola do Exército (1874). Assentou praça no regimento de Artilharia, em 1867, subindo depois às patentes de Alferes (1875), Tenente (1877), Capitão (1877), Major (1888), Tenente-coronel (1893), Coronel (1900), General de Brigada e General de Divisão (1910), colocado na reserva por incapacidade. Em 1876 integrou uma comissão encarregada pela Associação dos Engenheiros Civis de estabelecer um plano para a rede ferroviária nacional e estudou o projecto de construção de uma linha férrea de Évora ao Crato, ou a Ponte de Sor. Foi autor de outros estudos técnicos sobre caminhos-de-ferro, nomeadamente o ramal entre Viseu e a Beira Alta (1878) e a linha a norte do Douro (1879). Em 1882 passou ao Ministério das Obras Públicas, classificado como engenheiro de 3ª Classe, sendo integrado no respectivo quadro de pessoal, em 1886. Em 1887 projectou os portos marítimos de S. Miguel (Ponta Delgada) e Horta (Faial). Regressado ao continente, assumiu as funções de Director das Obras Públicas do distrito de Évora (1890). Em 1892 foi promovido a engenheiro subalterno de 1ª Classe do Corpo de Engenheiros de Obras Públicas. Foi o Director da Companhia Nacional de Construções que, em 1892, construiu o edifício do Grande Hotel Internacional (depois Avenida Palace Hotel), contíguo à estação do Rossio, em Lisboa. Neste mesmo ano foi destacado do Ministério da Guerra para o Ministério da Marinha e do Ultramar, ali assumindo as funções de chefe da secção de construções civis da 2ª Repartição da Secretaria do Conselho do Almirantado, permanecendo ao serviço daquele ministério até 1910. Em 1902 apresentou uma proposta para a concessão do caminho-de-ferro de Mirandela. Em 1909 foi nomeado para integrar a comissão encarregada de estudar e completar o anteprojecto de António dos Santos Viegas para a instalação de um arsenal da Marinha, na margem sul do Tejo. Em 1911 integrou a comissão que haveria de proceder à revisão do plano ferroviário entre o Mondego e o Tejo. Neste mesmo ano assumiu as funções de vogal-secretário do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas. Foi agraciado com os graus de Oficial e Comendador da Ordem Militar de S. Bento de Avis (Arquivo Histórico Militar, *Processo Individual de David Xavier Cohen*, Caixa 1303-A; *Os Generais do Exército Português*, II Volume, Tomo II: *Das invasões francesas à queda da Monarquia (1864 – 5 de Outubro de 1910)*, Lisboa, Biblioteca do Exército, 2005, pp. 591-592; Arquivo do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de David Xavier Cohen*).

ocupar um lugar efectivo), Luís Feliciano Marrecas Ferreira¹²¹, António Guedes Infante¹²² e Alfredo Augusto Lisboa de Lima (outro engenheiro colonial que merecerá, adiante, atenção mais pormenorizada)¹²³. Até 1919 viriam ainda a ser integrados: Henrique Augusto de Lima e

¹²¹ Engenheiro, oficial de infantaria do exército, nasceu a 1 de Julho de 1851, filho de Francisco António Ferreira e Feliciano Jerónima Marrecas Ferreira e morreu a 4 de Junho de 1928. Tenente-coronel (1885). Estudou no Colégio Militar e terminou o curso de engenharia militar na Escola Politécnica, em 1876. Foi incorporado no exército em 1868, progressivamente promovido às patentes de Alferes (1871), Tenente (1878), Capitão (1881) e Tenente-coronel (1895). Em 1902 foi demitido do exército para poder integrar, a seu pedido, o corpo de engenharia de obras públicas. Foi professor das 6ª, 7ª, 8ª, 12ª, 13ª e 16ª Cadeira da Escola do Exército (1880-1894), Cálculo de Operações Financeiras, no Instituto Industrial e Comercial de Lisboa (1886) e de Estatística, no Instituto Superior do Comércio (1913) de que foi também o primeiro director. Em 1887 foi nomeado engenheiro de 3ª classe no quadro de engenheiros de obras públicas, sendo, depois, progressivamente promovido na hierarquia daquele serviço. Foi também engenheiro chefe da 3ª Circunscrição dos Serviços Técnicos da Indústria (1906) e Chefe da Repartição Técnica (1920). Era sócio extraordinário do Círculo Eborense (1880); sócio efectivo da Classe de ciências matemáticas, físicas e naturais e membro do Conselho Administrativo da Academia Real das Ciências (1880); sócio da Sociedade de Geografia de Lisboa, tendo integrado, em 1881, a Expedição Científica à Serra da Estrela, promovida pela secção de Etnografia; sócio da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, incumbido de integrara a comissão que redigiu o *Dicionário Tecnológico*; sócio fundador da Associação dos Actuários Portugueses (1926). Foi condecorado como Comendador (1894), Cavaleiro (1888) da Ordem Militar de S. Bento de Avis e Cavaleiro (1886) e Oficial (1893) da Ordem de S. Tiago (Arquivo Histórico Militar, *Processo Individual de Luís Feliciano Marrecas Ferreira*, Caixa 1679; *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. XVI, p. 416; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de Luís Feliciano Marrecas Ferreira*).

¹²² Engenheiro de pontes e estradas, formado na Academia Politécnica do Porto, era natural da Foz do Douro, filho de António Guedes Infante. Integrou, em 1881, o quadro do Ministério das Obras Públicas, começando por servir na direcção distrital de Braga, passando, depois, para o Porto (1883), Vila Real (1884), Porto, novamente (1885). Em 1886 integrou, na qualidade de Chefe da 1ª Secção, a 2ª Divisão de Estudos do Caminho de Ferro de Chaves a Viseu. Dali transitou, em 1887, para a Direcção de Obras Públicas de Lisboa, acumulando temporariamente funções na Direcção de Estudos do Caminho de Ferro a norte do Mondego. Um ano mais tarde seguiu para a Direcção das Obras da Barra do Douro e Porto de Leixões. Em 1889 obteve licença ilimitada para serviço na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África, responsável pela direcção da concessão da linha férrea de Luanda a Ambaca. Regressaria, em 1905 ao Ministério das Obras Públicas, com a categoria de engenheiro subalterno de 1ª classe, sendo nomeado, no ano seguinte, Director dos Serviços Fluviais e Marítimos e transitando, depois, para a Direcção Fiscal da Exploração dos Caminhos de Ferro. Em 1908 assumiu o cargo de Director interino dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, de que já era Subdirector (Arquivo do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de António Guedes Infante Júnior*).

¹²³ *Diário do Governo*, 23 de Junho de 1913, p. 2308; *Diário do Governo*, 18 de Novembro de 1913, p. 4416.

Cunha¹²⁴, Alfredo Vaz Pinto da Veiga, Alfredo Augusto Freire de Andrade¹²⁵, José Maria Vasconcelos e Sá¹²⁶ e Ernesto Júlio Navarro¹²⁷.

¹²⁴ Engenheiro, oficial do Exército, nasceu a 15 de Março de 1843, filho do brigadeiro Joaquim Inácio de Lima e Margarida de Lima, e morreu a 17 de Setembro de 1915. Matriculou-se na Escola Politécnica, em 1857, com catorze anos de idade. Em 1960 entrou na Escola do Exército, concluindo o curso de Artilharia, em 1863. No decurso da sua carreira militar obteve, sucessivamente, as patentes de Alferes (1863), Tenente (1865), Capitão (1870), Major (1880), Tenente-coronel (1884), Coronel (1890), General de Brigada (1906), General de Divisão (1908). Em 1878 passou a servir no Ministério das Obras Públicas, colaborando em diversos projectos de fomento na ilha da Madeira, relacionados com estradas. Em 1879 publicou, no *Jornal das Ciências Matemáticas*, da Academia Real das Ciências de Lisboa a sua invenção de um novo instrumento para sondagens, que viria a ser referenciada na revista *Times* a 28 de Janeiro de 1880. Apresentou, em 1888, o primeiro projecto de um sistema de caminhos-de-ferro subterrâneo para Lisboa e, em 30 de Abril de 1894, juntamente com Cunha e Brás Faustino da Mota contratou com o governo português a construção de um Caminho-de-ferro que ligaria a Baía do Lobito às terras de Caconda. Em 1898 era engenheiro-chefe de 1ª Classe do quadro de engenharia de obras públicas, tendo optado, para efeitos de progressão na carreira por este serviço, sendo colocado, no ano seguinte, no cargo de inspector permanente de obras públicas nas ilhas adjacentes. Em 1906 foi colocado na situação de adido ao serviço do Ministério das Obras Públicas. Foi presente, a seu pedido, em 1908, a uma junta hospitalar de inspecção que o julgou incapaz para o serviço activo, sendo-lhe então concedida a passagem à reserva. Integrado na Direcção de Obras Públicas do Ministério do Fomento, era Inspector-geral supranumerário da secção de Obras Públicas do Corpo de Engenharia Civil quando, em 1911 foi nomeado vogal (e depois Presidente) da Comissão Superior Técnica das Obras Públicas das Colónias. Em 1915, foi nomeado Vice-Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de que era vogal desde 1892. Foi condecorado com a Grã-Cruz (1907), Grande Oficial (1900), Cavaleiro (1880) e Comendador (1898) da Ordem Militar de S. Bento de Avis (Arquivo Histórico Militar, *Processo individual de Henrique de Lima e Cunha*, Caixa nº 2227; *Os Generais do Exército Português*, II Volume, Tomo II: *Das invasões francesas à queda da Monarquia (1864 – 5 de Outubro de 1910)*, Lisboa, Biblioteca do Exército, 2005, pp. 360-361; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de Henrique de Lima e Cunha*).

¹²⁵ Engenheiro, oficial do exército, nasceu a 19 de Dezembro de 1859 e morreu a 30 de Julho de 1929. Foi professor de Mineralogia, na Escola do Exército, e de Mineralogia e Geologia, na Escola Politécnica. Nome cemeiro da engenharia e administração colonial, rumou a Moçambique, em 1889, para exercer o cargo de comissário geral de minas, integrando, no ano seguinte, a comissão de delimitação de fronteiras entre Lourenço Marques e o Transvaal. O reconhecimento geológico do território a que procedeu, nesta ocasião, haveria de ser replicado, alguns anos mais tarde, em Angola. Exerceu interinamente as funções de governador interino de Lourenço Marques (1892), no âmbito das quais esteve envolvido nas negociações para a demarcação de fronteiras entre os territórios de Manica e a Rodésia. Regressando à metrópole, por 1893, passou a integrar a Repartição de Minas, por proposta do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas. Em 1894 ocupava o lugar de chefe de gabinete do comissário régio António Enes, distinguindo-se a sua acção nas campanhas de pacificação e, entre 1899 e 1903, desempenhou o cargo de director de minas da Companhia de Moçambique. À data da proclamação da República exercia as funções de governador-geral de Moçambique, ficando o seu mandato associado à implementação de um conjunto significativo de melhoramentos infraestruturais, nos quais aplicou frequentemente os seus conhecimentos técnicos. Recebendo ordem de exoneração, regressou à metrópole para, pouco tempo depois, assumir a liderança da Direcção Geral das Colónias e da Secretaria-geral do Ministério das Colónias (1911-1913). No regime republicano teve uma actividade política intensa: ministro dos Negócios Estrangeiros, no governo de Bernardino Machado (1914). No rescaldo da Grande Guerra foi nomeado representante de Portugal na Conferência de Versalhes, no Bureau International du Travail e na Sociedade das Nações, integrando a respectiva Comissão de Mandatos. Em 1922 fez parte da direcção da Carris de Ferro de Lisboa (*Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, vol. I, Lisboa, Assembleia da República, 2014, pp. 127-128; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 179-185).

¹²⁶ Oficial do Exército, coronel de engenharia, nasceu a 23 de Janeiro de 1866, filho de José Maria de Vasconcelos e Sá e Luísa Pereira Belchior da Cunha, e morreu a 17 de Junho de 1953. Concluiu o curso da arma de Engenharia, na Escola do Exército, em 1888. Foi incorporado no regimento de Infantaria nº 16, sendo sucessivamente promovido a Alferes (1889), Tenente (1891), Capitão (1901), Major (1913), Tenente-Coronel (1915) e Coronel (1917), passando à reserva em 1920 e reformando-se em 1929. A partir de 1896 desempenhou diversas comissões de serviço no Ministério da Marinha e Ultramar, nomeadamente no quartel-general da província de Moçambique, gozando sucessivas licenças ilimitadas no Ministério da Guerra. Acompanhou o engenheiro Silvério da Silva Pereira nos estudos do porto de Lourenço Marques, dirigindo, interinamente, essas obras e sendo o responsável pela montagem do farol Cockburn. Em 1909 integrou a comissão encarregada de analisar o projecto de António dos Santos Viegas, para a instalação do arsenal da Marinha na margem sul do Tejo. Em 1910 Elaborou, juntamente com Xavier Cohen, o projecto dos caminhos-de-ferro do Alto Minho. Em 1911 integrou a comissão do Ministério das Obras Públicas, encarregada de inspecionar a ponte de Setil, na linha férrea de Vendas Novas. Foi Major da 4ª Brigada de Caminhos-de-ferro, Director da Exploração dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, em 1914. Neste ano passou definitivamente ao serviço do Ministério das Colónias. Em 1919 foi nomeado inspector do serviço de Pioneiros, delegado do Ministério da Guerra na Junta Consultiva dos Caminhos-de-ferro (depois Conselho Superior de Caminhos de Ferro) e membro da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas das Colónias, desde 1914. Foi distinguido com o grau de Cavaleiro da Real Ordem Militar de S. Bento de Avís (1901) (Arquivo Histórico Militar, *Processo Individual de José Maria de Vasconcelos e Sá*, Caixa 3511; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 186-187).

¹²⁷ Engenheiro civil, diplomado pela Escola Central de Paris, nasceu a 7 de Abril de 1876 e morreu a 19 de Junho de 1938. Tendo integrado o quadro técnico permanente das Obras Públicas das Colónias, em 1900, desempenhou os cargos de engenheiro-adjunto da Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, subdirector geral do Ministério das Colónias e de

A 23 de Agosto de 1911, a Assembleia Nacional Constituinte, determinava a divisão do Ministério da Marinha e das Colónias (*sic*), em dois ministérios distintos, prevendo-se, até regulamentação definitiva da respectiva organização, a manutenção das leis orgânicas e regulamentares das direcções gerais já estabelecidas¹²⁸. Apesar das boas intenções e da apresentação, no parlamento, de alguns projectos de lei¹²⁹, a verdade é que a organização de 27 de Maio de 1911 se manteve em vigor até ao advento do *sidonismo*, facto que não poderá ser dissociado, por um lado, do permanente estado de instabilidade política do regime, com ministérios que se sucediam numa cadência vertiginosa, baldando qualquer plano de continuidade governativa e, por outro, pela deflagração da Grande Guerra, no território europeu e africano, que exponenciou o estado de emergência nacional, deixando pouco espaço para demoradas teorizações burocrático-institucionais.

A 8 de Maio de 1918, quando a cadeira ministerial das colónias, era ocupada pelo malogrado oficial da marinha, José Carlos da Maia (1918), foi finalmente aprovada a nova reformulação dos serviços, justificada pelo seu desajustamento, relativamente às necessidades da administração, que impedia o responsável ministerial de “exercer com perfeito e completo conhecimento de causa a função” que lhe competia. As tendências descentralizadoras que se pretendia abraçar exigiam especiais competências daqueles a quem competia

orientar, impulsionar, e fiscalizar a administração local das diversas possessões ultramarinas e coordenar e ligar entre si e com a metrópole as diferentes administrações coloniais, exercendo os actos que excedam a competência concedida aos respectivos Governos¹³⁰.

A Secretaria do Ministério compreendia agora a Repartição do Gabinete do Ministro, a Direcção-geral da Administração Civil, a Direcção-geral do Fomento, a Direcção-geral Militar, a Direcção-geral de Finanças e a Biblioteca e Arquivo Histórico. As direcções seriam decompostas em repartições que, por sua vez, se fragmentavam em secções, concretizando-se, assim, a desejada

director dos Caminhos de Ferro do Estado, marcando presença em vários congressos internacionais de caminhos-de-ferro e radiodifusão. Teve intensa actividade política sobretudo no regime republicano, sendo filiado no Partido Republicano Português (Partido Democrático). Foi vereador da Câmara de Lisboa (1915); deputado, eleito pelo círculo de Aveiro (1915-1917), integrando, entre outras, as comissões parlamentares de obras públicas e caminhos-de-ferro; ministro do Comércio (1919-1920); subsecretário de estado dos Abastecimentos e Transportes (1919), ministro da Agricultura (1922) e senador (1922-1925) (*Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, vol. III, pp. 27-28; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Processo Individual de Ernesto Júlio Navarro*).

¹²⁸ *Diário do Governo*, 24 de Agosto de 1911, pp. 3573-3574.

¹²⁹ Refira-se, a título de exemplo, a proposta apresentada ao parlamento pelo ministro Cerveira de Albuquerque, a 30 de Abril de 1912, que veiculava uma transformação radical do funcionamento do ministério, instituindo o princípio da especialização geográfica, com a criação da Direcção Geral das Colónias Ocidentais e a Direcção Geral das Colónias Orientais, dotados de uma orgânica privativa, alicerçada em seis repartições, dotadas de pessoal especializado. Tratava-se, nas palavras do ministro, de efectivar a implementação de um modelo de administração bastante discutido e testado por outros países coloniais, nomeadamente a Inglaterra e a França, atendendo às especificidades dos territórios e às respectivas tradições burocráticas, que assegurasse, enfim, a realização do princípio geral da “unidade de direcção”. Curiosamente, apesar de, no seu relatório, elogiar, como vimos, o trabalho da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, não lhe faz qualquer referência no projecto de lei (*Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 30 de Abril de 1912, pp. 35-43).

¹³⁰ *Diário do Governo*, 16 de Maio de 1918, p. 764.

especialização de serviços que, em última análise, viria a libertar o ministro do expediente ordinário, permitindo-lhe concentrar-se, efectivamente, na definição da acção política. Na Direcção-geral do Fomento coexistiriam três repartições e um arquivo. A 1ª Repartição compreendia três secções: na primeira concentravam-se todos os assuntos relacionados com o estudo, construção, conservação, exploração e fiscalização de obras públicas; na segunda as áreas da geologia, hidrologia, minas e pedreiras, desenvolvimento industrial (patentes, marcas, novas indústrias e previdência social); na terceira, os serviços dos correios, telégrafos e telefone. A 2ª Repartição reunia duas secções: na primeira, todos os assuntos relacionados com o estudo, construção, conservação, exploração e fiscalização de caminhos-de-ferro e portos de mar; na segunda, os serviços geográficos e geodésicos, agrimensura, concessão de terrenos, emigração e colonização, estudo dos sistemas de colonização estrangeira. Finalmente, a 3ª Repartição agrupava também três secções: na primeira, corriam os serviços de agricultura (crédito, ensino, museu e sindicato), silvicultura e jardim colonial; na segunda, as áreas zootécnicas, fomento pecuário, estatística, patologia veterinária tropical, higiene e polícia sanitária; na terceira, o comércio, exposições e informações comerciais e a agência comercial. Os cargos de director e subdirector seriam desempenhados por engenheiros, que contassem, nas respectivas folhas de serviço, comissões em diferentes colónias, preferencialmente no exercício dos cargos de governador, inspector, director das obras públicas, ou dos caminhos-de-ferro. Os chefes da 1ª e 2ª repartições, assim como os responsáveis das respectivas secções, teriam de ter também formação em engenharia, com tirocínio de especialidade feito em território colonial. Pretendia-se, deste modo, que na administração central se instituísse um arremedo de especialização geográfica, não resultante da criação de unidades administrativas correlativas aos distintos espaços coloniais portugueses, mas decorrente da experiência profissional e competência técnica dos seus agentes, a quem se exigia que possuísem um conhecimento local das diferentes colónias¹³¹. Por essa razão, o Art.º 61.º determinava especificamente que todos os anos um dos directores gerais visitasse “uma ou mais colónias a fim de, em harmonia com instruções do Ministro, inspecionar determinados serviços e a marcha geral da administração local”¹³². O decreto não se detinha na identificação e atribuição de competências de qualquer um dos órgãos consultivos já existentes, remetendo para uma alínea das disposições transitórias a informação de que essas corporações, e demais serviços anexos, se mantinham em funcionamento, relegando-se a sua reorganização para momento mais oportuno. E, de facto, a breve trecho foram publicadas algumas disposições referentes ao funcionamento do Conselho Colonial e da Comissão de

¹³¹ *Ibidem*, p. 765.

¹³² *Ibidem*, p. 773.

Cartografia, que aparentemente mantinham as mesmas incumbências¹³³. Mas criava uma nova instância de aconselhamento privativo do ministro, constituída por todos os directores e subdirectores da secretaria do ministério, para assuntos de interesse geral, como a defesa das colónias, política indígena, regime financeiro e aduaneiro¹³⁴. De fora ficava, uma vez mais, a Comissão Superior Técnica de Obras Públicas e Minas cuja existência, *de jure*, só veio a ser confirmada, em carta orgânica, um ano mais tarde, vinte e três anos depois de se terem iniciado as suas consultas regulares, de periodicidade aproximadamente mensal. O regime tinha regressado, entretanto, à “normalidade” constitucional da “nova República velha”, recuperando-se o denominado multipartidarismo imperfeito, ou de partido dominante¹³⁵. Nas cadeiras do poder pontificava mais um governo *democrático*, liderado por Domingos Pereira, cabendo ao pedagogo João Lopo Soares sobraçar a pasta das Colónias. A nova lei, aprovada, a 10 de Maio de 1919, não deixava escapar a oportunidade para um remoque certo à legislação anterior, herdeira da revolução *dezembrista*, reconhecendo-lhe, apesar de estar em vigor há pouco mais de um ano, um conjunto de defeitos que entravavam a prática administrativa, impedindo-a de se instituir como elemento coordenador e fiscal da acção governativa colonial:

Aos inconvenientes de ordem propriamente estrutural há a juntar o mau aproveitamento das aptidões do pessoal, de fácil correcção, é certo, desde que desapareçam aqueles. Por motivos que não se encontram pormenorizados no respectivo relatório e cuja explicação não seria fácil, foi eliminado o cargo de secretário-geral; também se suprimiu a Repartição Central para a distribuição ciente da correspondência a todo o Ministério; foram esquecidas as comissões de obras públicas e minas. A Repartição do Gabinete, composta na sua maioria de pessoal estranho ao Ministério e da confiança de cada Ministro, foram dadas atribuições de carácter geral que prejudicam os serviços das Direcções Gerais, resolvendo e despachando assuntos sem conhecimento e informação das mesmas Direcções que são as entidades em contacto com os organismos coloniais. A Repartição e comissão de cartografia foram também desfeitas sem que o critério a que essa medida obedeceu respeitasse as condições privilegiadas da nossa situação geográfica e das colónias que muito mais atenção devia merecer e jamais ser votada ao desprezo¹³⁶.

A nova lei impunha, por essa razão, uma nova remodelação completa dos serviços, estabelecendo o critério dos quadros privativos para cada direcção geral e direcções de serviço, restabelecia a Secretaria-geral, “em moldes de mais rasgada iniciativa”, atribuía a fiscalização das sociedades anónimas à repartição que já superintendia nos assuntos das companhias privilegiadas, criava uma repartição para os serviços relacionados com a instrução pública e dividia os serviços de estatística pelas diversas secções. A Secretaria do Ministério compunha-se, assim, da Secretária-geral, das Direcções Gerais da Administração Civil, Fomento, Militar e Fazenda, e das Direcções dos

¹³³ *Diário do Governo*, 13 de Julho de 1918, pp. 1273-1274; *Ibidem*, 29 de Agosto de 1918, p. 1568.

¹³⁴ *Diário do Governo*, 16 de Maio de 1918, p. 772.

¹³⁵ Marcelo Rebelo de Sousa, *Os partidos políticos no Direito Constitucional português*, Braga, Livraria Cruz, 1983, p. 173.

¹³⁶ *Diário do Governo*, Suplemento, 22 de Maio de 1919, p. 1251.

serviços de Saúde e dos serviços Diplomáticos, Geográficos e de Marinha. Na Direcção-geral do Fomento mantinha-se o número de repartições, com alterações não muito significativas na distribuição dos serviços. Na 1ª Repartição existiam agora quatro secções: à primeira competiam, além de todos os assuntos relativos a obras públicas, a aquisição, conservação e fornecimento de material de engenharia, construção de faróis e o estudo e construção de portos de mar, que não estivessem ligados a vias férreas; a segunda conservava os serviços de geologia, hidrologia e a plêiade de matérias relacionadas com a indústria (patentes, marcas, novas indústrias e previdência social), acrescidas dos processos de concessão, exploração e fiscalização de minas e pedreiras, oficinas eléctricas, e técnicos coloniais; na terceira concentravam-se, uma vez mais, todos os serviços de correio, telégrafo, telefone e telegrafia sem fios; e a quarta integrava, agora, as áreas do comércio (nomeadamente as exposições e informações comerciais, que na legislação anterior ocupavam a 2ª Secção da 3ª Repartição), e a agência colonial. A 2ª Repartição superintendia o serviço de duas secções: na primeira, mantinham-se os diversos assuntos correlativos a caminhos-de-ferro e aos restantes portos de mar; na segunda reunia-se também a agrimensura, concessão de terrenos, emigração e colonização, estudo dos sistemas de colonização estrangeira, acrescentando-se-lhe a previdência social e retirando-se-lhe os serviços geográficos e geodésicos. A 3ª Repartição abrangia duas secções: na primeira permaneciam os processos relacionados com a agricultura (crédito, sindicatos, hidráulica, ensino e museu agrícolas), silvicultura, jardim colonial e exposições industriais; na segunda fixavam-se, outra vez, os serviços zootécnicos e fomento pecuário, patologia veterinária tropical, higiene e polícia sanitária¹³⁷. No que se refere ao preenchimento dos quadros de pessoal, mantinham-se também as disposições que obrigavam a experiência colonial além de competência reconhecida, na área de engenharia, tanto na nomeação do director-geral do Fomento, como dos cargos de chefia da 1ª e 2ª repartições. Junto da Direcção do Fomento, funcionaria, a partir daqui, o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, órgão consultivo, resultante da fusão da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas e da Comissão de Minas, cujas competências se dividiriam por duas secções. O novo organismo seria presidido pelo director-geral do Fomento e composto por dezasseis vogais, nomeados em comissão gratuita, de entre engenheiros da especialidade, inspectores e directores dos serviços de Obras Públicas e Minas das colónias, e directores ou chefes de serviços idênticos na metrópole. O conselho reuniria, todos os meses, aos dias 1 e 15, cabendo-lhe emitir parecer sobre processos da sua competência, sempre que solicitado pelo ministro, ou director-geral. O expediente, ficaria agora a cargo de um funcionário da Direcção Geral do Fomento¹³⁸. A institucionalização desta

¹³⁷ *Ibidem*, pp. 1256-1257.

¹³⁸ *Ibidem*, p. 1260.

instância consultiva continha, por isso, algumas novidades, relativamente ao modelo de funcionamento seguido desde 1896. Por um lado as reuniões quinzenais substituíam a prática dos encontros que decorriam, aparentemente, todos os meses, mas sem dia definido. Por outro, a presidência, que agora caberia ao director-geral, fora, até aqui, sucessivamente ocupada, obedecendo, porventura a um critério etário, por João Joaquim de Matos, Henrique de Lima e Cunha e Joaquim José Machado.

Das restantes entidades consultivas, a Comissão de Cartografia ficaria integrada na Direcção dos Serviços Diplomáticos, Geográficos e de Marinha, mantendo-se o seu funcionamento regulado pelas disposições legais de 13 de Agosto de 1902 e 19 de Janeiro de 1893; o Conselho Colonial que, aparentemente, se mantinha subordinado pela lei de 13 de Julho de 1918; e o conselho privativo do ministro, para assuntos de interesse geral, conforme estabelecido pelo diploma de 16 de Maio de 1918.

Teve também vida breve esta nova ordenação legal do Ministério das Colónias, sendo substituída no ano seguinte pelo decreto nº 7029, aprovado a 16 de Outubro de 1920, pelo governo *republicano liberal* de António Granjo (1920), que tinha no Ministério das Colónias, o oficial da Marinha, ex-governador de Macau, Manuel Ferreira da Rocha. Resultava de uma autorização legislativa para a reorganização da administração central ultramarina, seguindo o princípio da redução de despesa, nomeadamente com o quadro de pessoal¹³⁹. A Secretaria do Ministério era agora repartida por quatro direcções: Serviços Centrais, Colónias do Ocidente, Colónias do Oriente e Militar, recuperando-se, assim, o critério geográfico anteriormente consignado no projecto de Cerveira de Albuquerque, e que, muito provavelmente, se inspirava directamente na reforma do ministério das colónias francês, de 29 de Junho de 1919. A Direcção Geral dos Serviços Centrais integrava as repartições Central, Jurídica, Pessoal Civil e Colonial e Contabilidade Colonial; a Biblioteca e Arquivo; e as direcções técnicas de Saúde e de Fomento. Esta última subdividia-se, ainda, em quatro repartições: Obras Públicas, Portos e Caminhos-de-ferro; Estudos Económicos, Correios e Telégrafos; e Estudos Geográficos. A 1ª Repartição ocupar-se-ia de todos os assuntos de obras públicas coloniais, da aquisição de instrumentos e material de engenharia, dos serviços de geologia, hidrologia, minas, pedreiras, energia eléctrica e hidroeléctrica, agrimensura e de todos os processos referentes à construção e exploração de portos marítimos e caminhos-de-ferro¹⁴⁰. Os cargos de direcção geral eram de nomeação vitalícia. No caso do director-geral do Fomento, que acumulava o cargo de chefe da Repartição do Estudos Geográficos, ou da Repartição de Obras Públicas, Portos e Caminhos-de-ferro, a escolha deveria

¹³⁹ *Diário do Governo*, 17 de Maio de 1920, pp. 696-697; *Ibidem*, 20 de Agosto de 1920, p. 1003.

¹⁴⁰ *Diário do Governo*, 16 de Outubro de 1920, pp. 1340-1341.

recair num engenheiro civil, ou engenheiro hidrógrafo, de competência provada no exercício de funções técnicas, nas colónias, por tempo não inferior a cinco anos. Esta última repartição, quando não estivesse entregue ao director-geral do Fomento, seria ocupada por um engenheiro do quadro superior de obras públicas coloniais¹⁴¹. Previa-se ainda a existência de um conjunto alargado de estações consultivas, apesar da ausência do Conselho Colonial, que viria a ser substituído, em 1926, pelo Conselho Superior das Colónias¹⁴²: Conselho do Gabinete, Conselho Superior de Instrução Pública das Colónias, Conselho de Nomeações e Promoções do Pessoal Civil Colonial, Comissão de Cartografia, Junta Central do Trabalho e Emigração, Conselho Superior de Disciplina e Promoções do Exército Colonial e o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que mantinha a composição e atribuições previstas na legislação anterior. Esta última reorganização dos serviços centrais do Ministério das Colónias vigorou, nas suas disposições essenciais, até 1936, altura em que foi substituída por um modelo muito mais centralizador, que restabeleceria o critério técnico da administração colonial, em conformidade com as disposições da Carta Orgânica do Império Colonial Português, peça basilar da política ultramarina do Estado Novo¹⁴³. Registe-se, porém, a lei publicada a 14 de Maio de 1929, já em pleno período de ditadura militar, da autoria do ministro José Bacelar Bebiano, no governo liderado por José Vicente de Freitas (1928-1929), que nunca chegou a ser aplicada. No relatório que antecede as disposições normativas, faz-se um diagnóstico muito revelador do estado dos serviços centrais do ministério, em grande medida replicado do aceso debate que se travara alguns anos antes, sobre esta matéria, no segundo Congresso Colonial Nacional, promovido pela Sociedade de Geografia de Lisboa¹⁴⁴:

A experiência demonstrou já que a actual organização do Ministério das Colónias carece de modificações profundas que lhe dêem a ordem e a ligação necessárias aos serviços. Todos o reconhecem. Sofreu a última reorganização geral desse Ministério, feita em 1920, várias alterações, que não conseguiram, todavia, dar-lhe a eficiência de que precisa o órgão central da nossa administração colonial. Foram também profundamente modificadas as leis básicas da administração das colónias, e não só elas como o antigo Conselho Colonial e todos os organismos e instituições fundamentais relacionados com essa administração. O critério exclusivo da especialização geográfica, excelente nos assuntos principalmente de administração civil, é de impossível

¹⁴¹ *Ibidem*, p. 1343.

¹⁴² *Diário do Governo*, 13 de Agosto de 1926, pp. 1011-1013. O Conselho Superior das Colónias foi proposto a 15 de Maio de 1925, no contexto da apresentação ao Presidente da Comissão de Defesa das Colónias, da Sociedade de Geografia de Lisboa, de um Projecto de Bases para a Reorganização do Ministério das Colónias, elaborado por uma subcomissão composta por António Augusto de Aguiar, Armando Zuzarte Cortesão, Artur Tamagnini Barbosa, Carlos de Almeida Pereira, Fernando Utra Machado e Jaime de Moraes. Nesta proposta, pretendia-se que o Conselho Superior das Colónias pairasse acima da estrutura ministerial, sendo composto por cidadãos que oferecessem todas as garantias de idoneidade, para assumirem um papel predominante no processo de neutralização política do Ministério das Colónias, cabendo-lhe a responsabilidade de indicar as melhores individualidades do país para integrarem os governos coloniais, o Conselho Colonial e os altos cargos do Ministério (“Projecto de Bases para a Reorganização do Ministério das Colónias” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, Junho de 1926, p. 16). Nos considerando da lei que foi aprovada em Agosto, dizia-se, textualmente, que com a criação do Conselho Superior das Colónias, em moldes diferentes daqueles projectados pela subcomissão, se dava “oficialmente o primeiro passo para a tão aconselhada neutralização política da administração colonial”.

¹⁴³ *Diário do Governo*, 7 de Janeiro de 1936, pp. 9-36.

¹⁴⁴ *Congresso Colonial Nacional de 6 a 10 de Maio de 1924*, Teses e Actas das Sessões, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1924, pp. 63-112.

execução na prática e dispendiosíssimo se se pretender dar-lhe eficiência e perfeição. Nem o permitem as actuais circunstâncias do Tesouro nem as disponibilidades de um numeroso pessoal que teriam de empregar-se nas repartições respectivas para terem essa eficiência e perfeição. Há que organizar em novos moldes o Ministério, consoante os dados fornecidos pela experiência e as indicações dos nossos publicistas sobre assuntos coloniais. Cada colónia constituiu um organismo administrativo autónomo e uma entidade financeira autónoma, sob a superintendência e fiscalização do Ministério das Colónias. Dentro destes princípios fundamentais, o Ministério das Colónias é essencialmente um organismo central, mais de orientação, superintendência e fiscalização do que administração directa, no governo e administração das colónias, além da função de coordenação dos interesses de cada colónia em relação às outras e à economia nacional¹⁴⁵.

O mesmo diagnóstico consta do relatório que antecede o referido decreto de 1936, que já surge bem impregnado dos ventos de mudança, trazidos pelo regime ditatorial de Oliveira Salazar:

Cremos que não poderá haver discordância sobre os deficientes resultados da actual organização. Ela desagregou tantos os serviços e criou uma tal barreira de expediente entre o Ministérios e as colónias, que ainda hoje, embora com algum desconto, se poderia reproduzir do relatório do decreto de 14 de Setembro de 1900 a frase seguinte: «ao contrário do que se diz – que as colónias são governadas do Terreiro do Paço –, o Ministro da Marinha e Ultramar não só não governa, mas nem sequer tem elementos para apreciar como se governa». Não há antagonismos nem diferenças profundas entre os sistemas governativos de cada uma das nossas colónias que justifiquem a sua submissão a organismos isolados, aplicando métodos diferentes. Desde longo tempo a acção colonizadora dos portugueses criou laços morais e políticos tão fortes que da solidariedade do Império brotou naturalmente a comunidade do direito. Salvas especialidades de detalhe, uma só Carta Orgânica é hoje aplicável a todas as colónias e fundamentalmente idênticos são os serviços administrativos, judiciários, militares e técnicos de todas elas. Por um mesmo estatuto, que aliás respeita os usos locais, se regem os direitos civis e políticos dos indígenas de toda a África portuguesa e um mesmo Código regula o seu regime de trabalho e emigração. Lei comum de todos os portugueses de todas as raças é o Código Civil Português, sempre que não haja ressalva de usos e costumes privativos dos ainda não assimilados, em número que tende gradualmente a diminuir. Parece assim que o retalhamento geográfico dos serviços do Ministério não se coaduna com este espírito de unidade de que se acha impregnada a legislação colonial portuguesa. A um império uno e solidário tem de corresponder um órgão central de governo que seja coerente¹⁴⁶.

¹⁴⁵ *Diário do Governo*, 14 de Maio de 1929, p. 1149. Neste diploma a Direcção dos Serviços de Obras Públicas e Comunicações surgia na dependência directa da Secretaria Geral das Colónias, e dispersava as suas responsabilidades por duas repartições: Repartição de Obras Públicas, Minas, Portos e Caminhos-de-ferro e Repartição dos Correios e Telégrafos. Previa ainda a existência de um Conselho Técnico de Obras Públicas e Minas, constituído por quatro vogais natos (director dos serviços de Obras Públicas e Comunicações; engenheiro adjunto da Repartição de Obras Públicas, Minas, Portos e Caminhos de Ferro; engenheiro electrotécnico, inspector dos serviços radiotelegráficos das colónias; e um engenheiro, vogal de nomeação, do Conselho Superior das Colónias), e por cinco vogais de nomeação do Ministro, designados para exercerem a função por períodos de três anos, de entre os engenheiros da especialidade, de reconhecido mérito, que tivessem desempenhado cargos técnicos superiores nas colónias, ou em serviços idênticos na metrópole. As reuniões do conselho voltariam a não ter data fixa, ocorrendo quando requeridas pelo Ministro ou secretário-geral. Aos vogais passaria a ser abonada uma ajuda de custo.

¹⁴⁶ *Diário do Governo*, 7 de Janeiro de 1936, pp. 12-34. Destaque-se, neste diploma, a separação das comunicações telegráficas e postais da Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação que, no resto, mantinha a supervisão sobre todos os serviços técnicos de engenharia, incluindo portos, comunicações e transportes. Saliente-se, ainda, uma curiosa referência ao Conselho Superior de Obras Públicas e Minas (que esta lei substitui pelo Conselho Técnico de Fomento Colonial) reveladora, não apenas da sua utilidade ao longo dos anos, mas sobretudo pela afirmação de que os serviços de engenharia colonial do ministério tinham vindo a ser progressivamente esvaziados: “Desde a organização de 1919 existia no Ministério das Colónias o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, resultante da fusão da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas e da Comissão de Minas, anteriormente criadas. Era composto de dezasseis vogais, nomeados em comissão gratuita pelo Ministro das Colónias entre engenheiros dos serviços coloniais ou metropolitanos. Com esta organização passou para a reforma de 1920 e, apesar de não ter tradições longínquas, com ela sobreviveu incólume a todas as decisões que vieram reduzindo a zero os serviços de engenharia do Ministério das Colónias. Sem embargo do seu carácter de gratuidade, este organismo, que era agora dentro do Ministério o único elemento de consulta técnica, deixou vincada em bastantes pareceres uma actividade que é de justiça considerar útil e notável”.

Não deixa de ser curioso notar que, em cerca de setenta anos, nunca chegou sequer a ser consensualizado, no meio político português, que percorreu três regimes distintos, o próprio modelo de organização do Ministério das Colónias. E, como notaria Ferreira da Rocha, na animada sessão do Congresso Colonial Nacional que, em 1924, se dedicou à discussão dessa matéria, a divergência não era, tampouco, exclusiva das querelas estéreis de facção, tão características em Portugal. Ela era também alimentada “por pessoas que deveres do cargo obrigam a conhecer profundamente a organização do Ministério, por funcionários que vivem em contacto directo com os serviços dessa Secretaria de Estado”¹⁴⁷.

1.2 – Da implementação da malha administrativa nas colónias

Se ao nível da organização interna da administração central metropolitana o debate se fez em torno da adopção de um modelo subordinado a um critério de competência técnica, ou de um outro, que estipulasse o critério da organização geográfica, no que concerne ao estabelecimento da administração pública nos territórios coloniais, a divergência centrou-se, quase sempre, na preferência pela adopção de um modelo de gestão mais ou menos centralizador, consoante a conjuntura económica do país impusesse um maior ou menor alívio das responsabilidades metropolitanas. A literatura colonial portuguesa convencionou assinalar no decreto de 1 de Dezembro de 1869, firmado por Rebelo da Silva, a fixação do marco miliário que anunciou a entrada da administração ultramarina na modernidade política e institucional, ao enunciar, claramente, o princípio da descentralização “prudente” dos serviços públicos, impondo a ampliação das competências e a liberdade de iniciativa às províncias ultramarinas de Angola e Índia, que, alegadamente, se encontravam num estado de desenvolvimento mais adiantado, mais que não fosse, porque a elas já se dirigia o crescente e promissor tráfego da navegação a vapor. A ideia de progresso colonial, expressa no texto desta reforma legislativa, era indissociável da implementação de melhoramentos materiais, fossem eles relacionados com o estado sanitário das províncias, com a criação de infraestruturas de ensino, ou com a aposta estratégica na implementação de vias de comunicação, que desbravavam territórios impenetráveis, potenciando a produção e exploração agrícola e encurtavam as distâncias que os separavam dos grandes centros mundiais de comercialização:

¹⁴⁷ Congresso Colonial Nacional de 6 a 10 de Maio de 1924, p. 71.

Confiando à acção local o plano e os meios de execução em assuntos valiosos e chamando-a ao exame e decisão das questões, que principalmente devem interessá-la, tende esta reforma a costumar as possessões a contarem para a solução destes graves assuntos com os recursos próprios da sua inteligência e dos seus cabedais. Esta provisão, não deve assustar, porque só pode produzir o bem, parece-me que em um provir pouco remoto há-de desenvolver o gérmen de grandes cometimentos. As províncias dotadas com esta faculdade, ficam tendo a opção entre o progresso e a inércia, entre o melhoramento e o atraso. Nesta parte essencial os progressos mais desejados ficam dependentes da sua vontade e dedicação. As restrições desaparecem. A metrópole emancipa-as de toda a tutela e reconhece-lhes a maioridade e a capacidade. Se não souberem aproveitar-se da concessão imputem a si a culpa¹⁴⁸.

Rebello da Silva atribuía competências alargadas aos governadores ultramarinos, nomeadamente de provimento de funcionários no aparelho do Estado, até a um determinado nível salarial e criava-lhes uma entidade consultiva privativa, o Conselho de Governo, com atribuições eminentemente políticas, com a qual pretendia ver assegurada a unidade de acção governativa, para lá das crónicas convulsões ministeriais. Num nível inferior da hierarquia da administração colonial, funcionaria um Conselho de Distrito, que se ocuparia de matérias mais administrativas. Finalmente criava também, no estado da Índia e na província de Angola, as juntas gerais de província, com competências consultivas e deliberativas, nomeadamente em matéria de obras públicas, saúde pública, defesa militar, ensino, justiça, indústria, comércio e lançamento de impostos, entre outras. Sublinhe-se que, para Angola, ficava especificamente prevista a participação do engenheiro principal da província na composição desse novo órgão administrativo, enquanto, para a Índia, o membro que mais se aproximava das atribuições daquele funcionário era o director dos trabalhos públicos¹⁴⁹.

Depois de regular a nova organização da secretaria de estado dos negócios da marinha e do ultramar e da organização da administração pública no ultramar, Rebello da Silva completou a sua reforma legislativa com a reorganização da força militar, dos serviços de saúde e, sobretudo, com a primeira regulamentação dos serviços de obras públicas ultramarinas, decretada a 3 de Dezembro. O relatório desse diploma deixa perceber a esperança que o poder político depositava no esforço de desenvolvimento material das colónias portuguesas, assente nos progressos científicos e tecnológicos daquele século, e quais as orientações a seguir em matéria de prioridades infraestruturais, com as quais se poderiam abrir, finalmente, os caminhos da civilização nas possessões portuguesas:

Entre os melhoramentos de que mais carecem as províncias ultramarinas avulta o de estimular o desenvolvimento eficaz dos progressos materiais de que depende em grande parte a sua prosperidade. Sem estradas e comunicações fluviais, que abreviem as distâncias e aproximem os produtos dos mercados, facilitando os transportes, sem trabalhos apropriados para minorar em diversas regiões as causas de insalubridade, e finalmente sem uma aplicação inteligente e activa de forças e de vontade perseverante à

¹⁴⁸ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1869*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1870, p. 610.

¹⁴⁹ *Ibidem*, pp. 610-616.

transformação do estado actual, tudo o que se conceber para dar impulso aos melhoramentos coloniais sairá imperfeito, mutilado e incompleto. A civilização impõe deveres, e para a atrair há só um caminho, que é cumpri-los. As obras públicas hão-de forçosamente entrar com uma parte importante nesta empresa¹⁵⁰.

Para levar a cabo semelhante empreendimento, dentro do mesmo espírito de descentralização administrativa que norteara toda a sua actuação, entendia o legislador ser indispensável, por um lado, imputar verbas orçamentais substancialmente significativas para a concepção de um verdadeiro plano de regeneração de todo o espaço colonial e, por outro, acautelar para os serviços de obras públicas dessas regiões, o concurso de pessoal técnico, devidamente habilitado e competente. Instituiu, para esse efeito, em vez de um quadro especial de funcionários em cada província, que implicaria um esforço financeiro verdadeiramente inoportável, a sua nomeação e colocação “*na situação de serviço de obras públicas no ultramar*”, feita por imposição da administração central, em função das necessidades verificadas e de acordo com as disponibilidades do orçamento ultramarino, definidas anualmente.

A totalidade das províncias ultramarinas era agrupada em duas divisões. A primeira compreendia os territórios ocidentais de Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe e Angola, e a segunda os territórios orientais da província de Moçambique, estado da Índia e governo de Macau e Timor. À frente de cada divisão ficaria um director de obras públicas, subordinado ao governador de província, mas tendo a possibilidade de se corresponder directamente com o governo, para a apresentação anual de um relatório dos trabalhos realizados; e responsável por todo o corpo técnico, composto por engenheiros, condutores de trabalhos, desenhadores e artífices. Os directores e os engenheiros seriam preferencialmente recrutados no exército, “por ser a classe onde podia achar elementos mais valiosos”, não se inviabilizando, porém, o recurso a outros diplomados em engenharia militar, ou civil, independentemente de estarem integrados nos quadros da administração pública¹⁵¹. Se para a primeira divisão de obras públicas se considerava essencialmente o pessoal técnico da metrópole, para a segunda previa-se o recurso ao pessoal formado nas escolas da Índia. A remuneração e demais vantagens na progressão da carreira e aposentação destes funcionários, deveriam levar em consideração as especificidades sanitárias e a distância que separava a metrópole do território ultramarino português.

Não obstante o serviço de obras públicas nas províncias ultramarinas passar a ser obrigatório para os funcionários dos quadros, ficando consignada a perda de vínculo laboral, em caso de escusa,

¹⁵⁰ *Ibidem*, p. 693.

¹⁵¹ *Ibidem*, p. 695. O Art.º 20.º estabelecia a seguinte ordem de preferência no recrutamento de engenheiros: 1 – os do quadro de engenharia militar de Portugal e da Índia; 2 – os dos quadros de engenheiros, ou adidos ao serviço das obras públicas do reino; 3 – os do corpo do estado-maior; 4 – os da arma de artilharia; 5 – os habilitados na conformidade deste decreto.

Rebello da Silva não deixava, ainda assim, de antever dificuldades de recrutamento, sobretudo dos mais qualificados, se a compensação prevista não fosse ajustada aos sacrifícios exigidos:

Sem retribuição condigna não se espere que seja aceite encargo tão pesado por aqueles que estiverem no caso de exercerem com proveito semelhantes funções. É mais sensato cercear o número dos empregados, do que diminuir-lhes os vencimentos em nome de uma falsa economia. Os extremos são viciosos, e neste ponto a mesquinhez pode ser tão nociva como a exageração contrária. O serviço das obras públicas nas possessões só há-de oferecer resultados vantajosos quando for cometido a um pessoal hábil, cónscio das suas responsabilidades, e apto para explorar e aproveitar aqueles extensos territórios, como a ciência e a civilização hoje querem que sejam explorados¹⁵².

Em cada província (oriental, ou ocidental) seria criado um Conselho Técnico, encarregado de examinar todos os assuntos relacionados com o serviço de obras públicas, de modo a evitar decisões administrativas precipitadas e inconsequentes, privadas de um parecer especializado, competente e esclarecido, conhecedor dos preceitos e regras observadas na metrópole, mas também capaz de lhes introduzir as modificações exigidas pelas circunstâncias locais. Este novo órgão consultivo seria presidido pelo governador-geral, tendo por restantes vogais o director das obras públicas, substituído, quando ausente, pelo engenheiro mais graduado; o secretário da Junta da Fazenda; um cidadão escolhido pela câmara municipal da capital de província; e o procurador da Coroa e da Fazenda¹⁵³. Caber-lhe-ia deliberar sobre todos os projectos de obras cujo valor orçamentado não excedesse os 10.000\$000 reis. Acima destes valores os processos transitariam para a metrópole, remetidos à Direcção Geral do Ultramar, a fim de serem apreciados pela Junta Consultiva das Obras Públicas, dependente do Ministério das Obras Públicas, para posterior resolução ministerial¹⁵⁴.

Finalmente, estabelecia-se também a prática das inspecções ordinárias e extraordinárias, devendo as primeiras ocorrer anualmente e as segundas sempre que determinadas pelo governo central ou pelo governo-geral da província. A inspecção seria desempenhada por pessoa que se considerasse habilitada para a função, cabendo-lhe examinar, inquirir, e investigar factos relacionados com a execução e fiscalização de trabalhos incumbidos às repartições das obras públicas, assim como emitir parecer sobre estudos e projectos de obras¹⁵⁵. Esta indefinição das habilitações do inspector das obras públicas haveria de ser clarificada alguns meses mais tarde, quando o mesmo ministro Rebello da Silva, determinou que as disposições da lei de 1869 fossem aplicadas, sem qualquer restrição, também ao estado da Índia¹⁵⁶. Neste novo decreto, datado de 26 de Fevereiro de 1870,

¹⁵² *Ibidem*, p. 693.

¹⁵³ *Ibidem*, p. 694.

¹⁵⁴ Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, pp. 239-240.

¹⁵⁵ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1869*, p. 696.

¹⁵⁶ O Art.º 24.º da lei de 3 de Dezembro de 1869 determinara que as disposições ali constantes não fossem aplicadas ao estado da Índia, permanecendo nesse território a organização dos serviços de obras públicas já ali existente (*Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1869*, p. 695). No decreto de 26 de Fevereiro de 1870 acabaria por fundamentar aquela

estipulava-se que o cargo de inspector das obras públicas fosse desempenhado pelo comandante do corpo de engenheiros, facto que deixava antever que, nas restantes possessões ultramarinas portuguesas, ele viesse a ser desempenhado, já não por qualquer pessoa que se considerasse apta, mas mais especificamente por um engenheiro militar.

O conjunto de reformas implementadas por Rebelo da Silva decorre num contexto histórico de transição. Portugal encontrava-se a braços com uma crise económica severa, de origem europeia, mas também relacionada com a quebra abrupta das remessas do Brasil, na sequência da guerra do Paraguai, e havia quem questionasse os benefícios de um tão vasto império, sobretudo depois do fracasso da última campanha militar em Angola. Em 1867 adoptara-se, nas províncias ultramarinas, um novo sistema pautal, de natureza proteccionista, seguido, pouco depois, da imposição oficial de proibição do tráfico escravagista, que abria caminho a uma lenta reconversão do modelo económico ultramarino. As potências europeias lançavam um olhar cada vez mais perscrutador sobre as potencialidades endógenas do continente africano, que era de molde a deixar antever mudanças significativas num futuro próximo.

Também em 1867, a descoberta de diamantes em Griqualand West (território sul-africano reivindicado pelas repúblicas bóeres, mas que acabaria anexado ao domínio inglês e incorporado na colónia do Cabo, em 1871), e as suspeitas criadas, nos anos seguintes, de que no interior da África Austral, em terrenos eventualmente pertencentes ao domínio português, estariam concentrados “importantíssimos jazigos auríferos, e de pedras preciosas”¹⁵⁷, terão contribuído eficazmente para um novo empolamento da discussão política nacional, em torno da temática colonial, sobretudo respeitante à província de Moçambique, onde se anunciava o perigo de perda da baía de Lourenço Marques (hoje, Maputo), fosse em benefício da próspera colónia inglesa do Natal, que reivindicava para si, cada vez mais insistentemente, a posse daquele território, sobretudo depois da abertura do canal do Suez, ocorrida, justamente, em 1869, fosse a favor da emergente república bóer do Transvaal que, tendo ali reclamado, também, a sua soberania, e chegando mesmo a decretar unilateralmente a sua anexação, acabaria por se conformar com a assinatura, nesse mesmo ano, de um tratado de amizade, comércio e delimitação de fronteiras com Portugal¹⁵⁸. A 9 de Maio de 1870, o deputado *regenerador*, Pinto de Magalhães,

decisão: “Os motivos desta excepção fundaram-se na ideia de utilizar o quadro de engenharia militar existente naquela possessão, e na conveniência de apreciar nela com mais detido exame a situação deste serviço, a fim de não antecipar sem exacto conhecimento prescrições, que só a necessidade e a experiência deviam aconselhar” (*Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1870*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1871, p. 138).

¹⁵⁷ Maria Paula Diogo and Dirk van Laak, *Europe Globalizing: Mapping, Exploiting, Exchanging*, [s.l.], Palgrave Macmillan, no prelo, p. 115-116; *Jornal do Comércio*, 24 de Março de 1869 e 9 de Abril de 1869, citado por *Nova História da Expansão Portuguesa*, dirigido por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Vol. X: *O Império Africano*, coordenado por Valentim Alexandre e Jill Dias, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, p. 93.

¹⁵⁸ Visconde de Paiva Manso, *Memória sobre Lourenço Marques (Delagoa Bay)*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1870, pp. 33-63; A. da Silva Rego, *O Ultramar Português no século XIX (1834-1910)*, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1969, pp. 139-

encarecendo a importância crucial das províncias ultramarinas portuguesas para o futuro da vida pátria, interpelava Rebelo da Silva sobre as suas intenções políticas para aqueles territórios, nestes termos:

Tendo corrido sobre o rio do Oiro, no distrito de Lourenço Marques, alguns mineiros da Austrália para minerar as minas que existem dentro do nosso território, e que nos ficam pertencendo pelo tratado que há pouco tempo se fez com os *bóeres* por ordem do governo; está o governo disposto a mandar para aquelas minas, conforme desejam os mineiros, um governador e uma guarnição, que pode ser sustentada com um pequeno imposto lançado sobre o minério? Tenciona o governo mandar fazer a estrada que ligue aquela povoação com a baía de Lourenço Marques? Ou tenciona o governo abandonar este negócio, e correr o risco de que aqueles povos se tornem súbditos ingleses e vão comerciar só com a terra de Natal? Creia a camara que a monarquia portuguesa só tem duas peças de grande valor: é o porto de Lisboa e as colónias. É sobre estes dois pontos que está assente a monarquia, e descurado qualquer deles, a monarquia treme; devemos estimá-los e protegê-los¹⁵⁹.

Em resposta, o ministro garantia estar empenhado no acompanhamento daquelas descobertas e preparado para fazer valer os direitos portugueses naquele território africano, subitamente visto como um novo *Eldorado*, capaz de compensar a perda traumática do Brasil¹⁶⁰:

O governo recebeu informações muito importantes a respeito dos *bóeres*, e apenas as recebeu mandou consultar a junta do ultramar sobre se conviria organizar ali um novo governo subalterno. A junta foi de opinião, em que concordei, que era melhor começar-se pelo exame verdadeiro dessas riquezas, e encarregar o engenheiro Moltke, que já ali estava, de nos dar uma notícia geológica (depois das instruções que lhe hão de ser enviadas daqui) dessas riquezas. Se corresponderem ao que se diz, o governo há-de proceder de modo que assegure os interesses fiscais e que assegure daquela vasta parte do território africano¹⁶¹.

Ficaria clara, nesta intervenção, a convicção do ministro de que se caminhava para um novo período da história de África:

Estou persuadido que a época das conquistas pelas armas acabou (...). Nenhuma nação sensata trata hoje de conquistar, nem na Europa, nem nas outras partes do mundo, e muito menos na Africa. As conquistas fazem-se na época actual pelo comércio e pela civilização (...); e nos desertos da Africa, onde a luz da civilização é tão escassa, fazem-se também pela acção da religião e por meio de bons párocos e bons missionários (...). A conquista das armas é uma conquista falsa, que nós no interior da Africa nunca podemos manter, mesmo nas épocas mais gloriosas, e que há-de ser sempre punida pela resistência indómita daqueles que supusermos vencidos (...). Portanto, os meus desejos e a minha política é ocupar fortemente o litoral, guarnecer a linha fluvial, e mantê-la convenientemente defendida; e quanto ao interior abrir o mais que poder aqueles territórios às relações comerciais¹⁶².

Um ano mais tarde, no relatório de gestão que apresentou também ao parlamento, acabaria por identificar na boa direcção das obras públicas um coadjuvante eficaz na exploração dessas

150. A reclamação da Grã-Bretanha haveria de ser sujeita a arbitragem internacional, dirimida pelo Presidente da República Francesa, Marie-Edme Patrice de Mac-Mahonn, cuja sentença, favorável às pretensões portuguesas, foi proferida a 24 de Julho de 1875.

¹⁵⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 9 de Maio de 1870, p. 375.

¹⁶⁰ *História da Expansão Portuguesa*, Volume IV: *Do Brasil para África (1808-1930)*, dirigido por Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, pp. 104-105.

¹⁶¹ *Ibidem*, p. 376.

¹⁶² *Ibidem*, p. 376.

riquezas naturais, um veículo fundamental de civilização das sociedades modernas, que pretendia fazer chegar às possessões portuguesas do ultramar:

“Não há sem ela melhoramentos eficazes. Abrangendo tudo o que respeita aos cómodos indispensáveis da vida, à circulação dos produtos, e à salubridade pública, opera transformações admiráveis, faz brotar mananciais de riqueza por muito tempo inertes, ou escondidos, e recompensa com usura os sacrifícios, mas sempre sob condição de não se esgotarem as faculdades, antecipando-se demais, e de não se antepor ao necessário o supérfluo, ou o inútil. As obras públicas entram forçosamente com uma mui avultada parte em todos os sistemas bem concebidos de regeneração colonial, e já principiam a ser consideradas em quase todas as províncias como elemento essencial”¹⁶³.

Apesar da crescente agitação internacional, decorrente das descobertas africanas, e não obstante as boas intenções de Rebelo da Silva, que lançou sobre as possessões portuguesas, daquele continente, legislação genuinamente liberal, em linha com as melhores práticas da governança colonial, sua contemporânea, a verdade é que foi preciso esperar pelo ano de 1876 para que se pudessem verificar algumas consequências práticas da sua visão política, comprometida, entre outros factores, pela repugnância que os funcionários, em geral, e o pessoal técnico, em particular, tinham em emigrar para África¹⁶⁴ e pela fraca dotação orçamental que se lhes dedicara, sobretudo depois da saída extemporânea do ministro, provocada pelo ambiente de instabilidade política da época¹⁶⁵.

Coube a João de Andrade Corvo, ministro da Marinha e do Ultramar de um outro governo *regenerador* liderado por Fontes Pereira de Melo (1871-1977), o mérito de ter lançado, na África Portuguesa, as primeiras expedições de obras públicas, depois de ter assegurado, nas cortes, a autorização necessária para contrair um empréstimo, até à quantia de 5.000 contos, exclusivamente destinado à execução de obras e melhoramentos públicos nas províncias africanas de Cabo Verde, S. Tomé, Angola e Moçambique¹⁶⁶.

A data dessa autorização não é insignificante. Ela aconteceu num momento de redefinição do projecto imperial português, impulsionada pela percepção de sinais de recuperação económica

¹⁶³ *Relatórios do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar apresentados às cortes na sessão legislativa de 1870*, Lisboa, Ministério do Ultramar, 1969.

¹⁶⁴ Henrique César da Silva Barahona e Costa, *O problema das Obras Públicas nas suas relações com o progresso e desenvolvimento dos nossos domínios africanos*, Conferência realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, na noite de 5 de Maio de 1901, Lisboa, Imprensa Nacional, 1902, p. 4.

¹⁶⁵ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, p. 21: “Segundo se lê no relatório de Rebelo da Silva, essa dotação andava à roda de 81000\$000 reis, e com tal verba pouco se podia fazer”

¹⁶⁶ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1876*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877, p. 96. V. tb. Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, pp. 240-241: O autor deixou registado em 5362000\$000 reis, o valor das verbas destinadas a obras públicas, resultante da emissão de obrigações, títulos amortizáveis, ou levantamento de empréstimos, no período compreendido entre 1876 a 1890: 1876 – 1000000\$000; 1877 – 400000\$000; 1878 – 800000\$000; 1879 – 540000\$000; 1887 – 312000\$000; 1888 – 500000\$000; 1889 – 1310000\$000; 1890 – 500000\$000. Em 1901, Barahona e Costa lamentava as restrições orçamentais colocadas a estas expedições, que impediram, até, a utilização da verba autorizada inicialmente pelo parlamento: “De sorte que em Portugal se chegou a julgar que depois de se haverem gasto [entre 1876 e 1880] 2100 contos nos melhoramentos materiais de quatro grandes províncias ultramarinas, bastava gastar mais 400 contos para que tudo ficasse feito, e acabar com aquele dispêndio” (Henrique César da Silva Barahona e Costa, *Op. Cit.*, pp. 4-5).

francamente animadores, tanto nos territórios coloniais de Angola, Moçambique e S. Tomé, como na própria metrópole. Mas a evolução da conjuntura internacional terá sido porventura ainda mais determinante. O interesse europeu por África intensificara-se, agora também estimulado pela realização de várias expedições exploratórias que começavam a revelar, efectivamente, as potencialidades do continente negro. Esse entusiasmo crescente, reforçado pela descoberta das minas de ouro de Lidemburgo, em 1873, acabaria por desencadear inquietantes pendências diplomáticas, envolvendo a propriedade de territórios coloniais, que Portugal reivindicava por direito histórico de descoberta, um princípio de legitimação cuja invocação principiava a ser vivamente contestada (e até escarnejada) no seio da comunidade internacional, onde o “espírito utilitário dominante” tratava de o substituir pela necessidade de afirmação de uma efectiva competência colonizadora¹⁶⁷. Por esse motivo, a resolução do litígio anglo-português sobre os direitos de soberania da baía de Lourenço Marques, feita por arbitragem internacional, concluída, justamente, em 1875, a contento das pretensões portuguesas, e a assinatura, nesse mesmo ano, de um novo tratado de amizade e comércio com o Transvaal (prevendo, entre outras, a construção de um caminho de ferro entre os dois territórios) não chegaram a gerar uma expectativa mais optimista e tranquilizadora na classe política portuguesa. O agravamento dos sinais de perturbação internacional, verificado nos anos subsequentes, haveria de ocasionar, inversamente, mais alarmismo e desconfiança que, como veremos, eram amplamente justificados. Em 1876, Leopoldo II, da Bélgica, decidiu organizar a Conferência Geográfica de Bruxelas, destinada a projectar a exploração científica, o estabelecimento de vias de comunicação e a abolição da escravatura no continente africano, dali resultando, no final, a criação da Associação Internacional Africana. Muito significativamente, Portugal não constava da lista de países convidados, apesar de, como notou Silva Rego, ser, pelo menos em teoria, “o país que mais territórios possuía em África”¹⁶⁸.

Admirador confesso da obra legislativa de Rebelo da Silva, a quem reconhecia verdadeiro talento e sincero patriotismo, o ministro Andrade Corvo não deixava de lamentar os efeitos insignificantes, nulos, ou quase nulos, da sua reforma administrativa, no desenvolvimento efectivo do espaço colonial, eventualmente resultantes dos seus pruridos descentralizadores. Em Angola assegurava não ter existido qualquer organização no serviço de obras públicas até 1877 e, por esse motivo, não hesitava em assacar ao seu antecessor, a responsabilidade por não ter

¹⁶⁷ Pedro Aires Oliveira, “O Ciclo Africano” in *História da Expansão e do Império Português*, coordenada por João Paulo Oliveira e Costa, Lisboa, Esfera dos Livros, 2014, p. 391.

¹⁶⁸ A. da Silva Rego, *Op. Cit.*, p. 154.

ousado retirar todas as consequências dos seus princípios que estabelecera. Na sua opinião, as boas intenções não tinham reflectido resultados práticos,

porque não apareceram nem engenheiros nem condutores de trabalhos, que se sujeitassem a servir nesta província com os pequenos vencimentos que o decreto fixava. Mesmo quando as coisas melhoraram reduzia-se o pessoal a um oficial com o curso de engenharia da escola da Goa, outro oficial do exército de Portugal, e dois condutores índios¹⁶⁹.

Na ausência de um plano geral, emanado de um serviço centralizado de estudo e informação, que orientasse e fiscalizasse a execução metódica das obras, estrategicamente definidas, a iniciativa coubera quase exclusivamente aos governadores que, apesar do empenho e boa vontade, não podiam evitar que “tudo se empreendesse sem sistema, tudo caminhasse quase ao acaso; que não existisse um plano de obras; que estas se encetassem sem estudos prévios, sem orçamentos, sem intuito definido, quase sem causa determinante, por mero capricho: não admira que todas as obras se concentrassem nas localidades onde estavam os governadores, e que os fundos facilmente se desviassem da sua natural e útil aplicação”¹⁷⁰. Em Moçambique, o mesmo cenário desolador, pautado pela inobservância das regras mais elementares dos procedimentos administrativos: “fizeram-se muitas obras sem prévia autorização, sem os devidos orçamentos, ao completo arbítrio dos governadores subalternos e sem contas da despesa especial de cada obra”¹⁷¹.

A organização das expedições de obras públicas pretendia inverter, eficazmente, este estado decadente, letárgico e caótico, que podendo favorecer alguns interesses particulares locais, era fatalmente nocivo para o interesse geral da nação portuguesa e do seu império ultramarino. Ao isolamento secular destes territórios, Andrade Corvo contrapunha a urgência de os abrir à civilização, seguindo as modernas orientações da política internacional, promovendo a liberalização das pautas e favorecendo a introdução de capitais estrangeiros, nomeadamente ingleses, por confiar inteiramente na ideia de que “a reciprocidade de interesses é a mais sólida base de uma boa aliança”¹⁷². O mundo mudara e o país tinha de acompanhar essa mudança, empenhando-se num modelo de reconversão económica que Andrade Corvo acreditava ser irresistível e imparável:

não podemos continuar a viver isolados como sucedia quando as nossas colónias de África eram parques de produção e criação de escravos, ou pouco mais. Hoje o mundo é do trabalho, e não da indolência; a terra é para os homens, e ninguém pode sequestrar à civilização o que é dela. É preciso que se produza, e produza largamente, onde a natureza concentrou as suas forças produtivas. A humanidade cresce, e crescem simultaneamente as suas necessidades; cresce de dia para dia a civilização dos povos, e com esta desenvolvem-

¹⁶⁹ João de Andrade Corvo, *Estudos sobre as províncias ultramarinas*, vol. I, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1883, p. 220.

¹⁷⁰ Idem, *Ibidem*, pp. 220-221.

¹⁷¹ Idem, *Ibidem*, Vol. II, p. 379.

¹⁷² Idem, *Ibidem*, Vol. I, p. 38.

se as ideias de liberdade; - não só de liberdade política, mas de liberdade de trabalho, de produção, de transacções, de relações mútuas entre todos os povos. O homem quer mover-se livremente, produzir livremente, livremente caminhar à conquista da terra, à conquista da sua prosperidade. Neste caminho em que ele vai, impetuoso e firme, apoiado pelo direito que a própria natureza lhe assegurou, e aguilhoado pela necessidade, é inútil querê-lo deter. Ele caminhará sempre, esmagando sem piedade os obstáculos que ousarem opor-se-lhe¹⁷³.

As obras públicas e, dentro destas, a abertura de vias de comunicação em África, surgiam, na visão deste político, como uma ferramenta incontornável, “uma das forças mais activas das sociedades modernas”, ao serviço dos poderes coloniais mais avançados, para promoverem a educação das raças indígenas e sobre elas exercerem, efectivamente, prestígio e autoridade:

Os povos práticos, que conhecem as condições essenciais da civilização moderna, sabem que todo o progresso moral e material depende das fáceis comunicações; das estradas, dos caminhos-de-ferro, dos telégrafos eléctricos. Do movimento, da liberdade, da luz. Os norte-americanos abrem vias férreas, não para os centros de produção mas para férteis regiões, onde esses centros de produção industrial e agrícola podem formar-se: e o resultado não lhes ilude as esperanças. Os ingleses, onde quer que chegam, fecundam o solo, acordam a actividade dos povos, sulcando os mares, derramando os benefícios do comércio, cortando as mais longínquas regiões de estradas, de caminhos-de-ferro, de canais de navegação e irrigação, estendendo uma vasta rede de telégrafos eléctricos. Os franceses seguem os mesmos princípios e obtêm os mesmos resultados: as vias de transporte e a rápida comunicação do pensamento, tem contribuído mais do que exércitos, para firmar o seu império Africano. Os holandeses, como bons colonizadores que são, não têm esquecido estes preceitos, e deles tiram os resultados práticos, que nunca falham. Só nós os portugueses – concluía Andrade Corvo, em registo pesaroso – é que, parece, temos medo do que a experiência universal e a lógica mostram ser bom. Fechar-nos em casa; fechar os portos com exclusivos, privilégios, monopólios; deixar cobertos de mato e intransitáveis os caminhos; não fazer nada produtivo por errada economia; considerar o isolamento como uma força e os caminhos-de-ferro como uma fraqueza; serrar os olhos à luz para não ver e para que nos não vejam; não fazer nada em benefício da civilização e da humanidade e querer que os outros nos respeitem; ocupar vastas regiões do mundo sem querer aceitar francamente a responsabilidade que pesa sobre nós; tais são os erros que a cada instante perturbam a razão e enfraquecem as faculdades físicas e morais do nosso país¹⁷⁴.

Fugindo desse atavismo crónico da sociedade portuguesa, de que só se poderiam esperar consequências nefastas para a própria soberania portuguesa nas possessões ultramarinas, a missão das expedições de obras públicas em África não se limitava a promover a execução das obras indispensáveis para a valorização daqueles territórios. Seria também a de “realizar um penoso e difícil trabalho de exploração; abrir novos horizontes à administração colonial; ensinar o que se não sabia; derramar luz naquelas trevas, que os séculos não haviam atenuado sequer; e resolver um duplo problema, técnico e económico, penetrando com a ciência e com o trabalho, onde não tinha entrado nunca senão a ignorância e a preguiça”¹⁷⁵. Em última análise, seria também essa a missão de que se ocupariam a recém-constituída Sociedade de Geografia de Lisboa, importante grupo de pressão política e de sensibilização da opinião pública, de iniciativa privada, para onde

¹⁷³ Idem, *Ibidem*, p. 212.

¹⁷⁴ Idem, *Ibidem*, vol. II, pp. 377-378.

¹⁷⁵ Idem, *Ibidem*, Vol. I, pp. 236-237.

confluíram representantes de uma elite difusa, empenhada no ressurgimento nacional, pela afirmação intransigente da soberania portuguesa em África e da sua capacidade de desenvolver as potencialidades do vasto império colonial; e a efémera Comissão Central Permanente de Geografia, criada sob os mesmos auspícios, em Fevereiro de 1876, como contrapeso de moderação àquela outra, por iniciativa pessoal de Andrade Corvo, no Ministério da Marinha e do Ultramar¹⁷⁶.

Os serviços de obras públicas de Moçambique e Angola foram respectivamente regulados pelos decretos de 23 de Dezembro de 1876 e 19 de Fevereiro de 1877, compreendendo os trabalhos de geodesia e hidrografia, levantamento de cartas e plantas; geologia, pesquisa e lavra de minas; estudos, construção e conservação de estradas, pontes, caminhos-de-ferro e telégrafos; obras de rios, canais, portos de mar, faróis, dessecamento de pântanos e irrigações; construção, reparação e conservação de edifícios públicos e fortificações. Em Moçambique, previa-se a criação de três secções: a primeira, sedeada na ilha de Moçambique, compreendia os territórios de Ibo, Moçambique e Angoche; a segunda, sedeada em Quelimane, superintendia as povoações de Tete, Sena, Quelimane, Sofala e ilha de Chiloane; e a terceira, com sede em Lourenço Marques abrangia as localidades de Bazaruto, Inhambane e Lourenço Marques. Em Angola, determinava-se a existência de duas direcções: a Direcção das Obras Públicas de Angola e a Direcção do Caminho de Ferro de Ambaca.

Os directores de obras públicas, naquelas duas províncias, adquiriam competências alargadas, sendo-lhe atribuídas, simultaneamente, a direcção e fiscalização de todos os serviços, fossem eles técnicos, ou administrativos, e permitindo-se-lhes comunicar directamente, não apenas com o governador-geral, como fora anteriormente estabelecido, mas também com o ministro da tutela, a quem deveriam dirigir um relatório semestral com informações pormenorizadas sobre a organização do serviço e os trabalhos entretanto desenvolvidos. A sua acção era orientada pelas deliberações do Conselho de Serviço Técnico, cuja composição se reduzia agora ao governador-geral, que presidia, ao director das obras públicas e ao engenheiro mais graduado da província. Caberia a este órgão consultivo a prerrogativa de determinar a realização de projectos de obra, cujo valor orçamentado, não ultrapassasse os dez contos. Sempre que se excedesse aquela fasquia, determinava-se que o projecto fosse remetido à metrópole, a fim de ser avaliado pela Junta Consultiva das Obras Públicas, e posteriormente despachado pelo ministro. Em qualquer dos

¹⁷⁶ Ângela Guimarães, *Uma corrente do colonialismo português. A Sociedade de Geografia de Lisboa*, Porto, Livros Horizonte, 1984, pp. 11-21; Maria Emília Madeira Santos, *Das travessias científicas à exploração regional em África: uma opção da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Separata do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1991, pp. 3-4; Daniel Brito Candeias Gamito Marques, *O Ensino e a Investigação em Zoologia e em Botânica na Escola Politécnica de Lisboa (1837-1911)*, Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia, Monte da Caparica, FCT/UNL, 2015, pp. 119-126.

casos, impunha-se a observância dos procedimentos administrativos convencionais, utilizados na metrópole, na projecção e orçamentação de obras, bem como a obrigação de informar o ministério do começo, andamento e conclusão de todos os trabalhos¹⁷⁷.

Não obstante o entusiasmo que o ministro colocou no projecto, a organização das expedições defrontou-se, também, com grandes resistências no processo de recrutamento de pessoal técnico, pouco convencido dos benefícios de uma aventura profissional pelo desconhecido, obscuro e selvagem mato africano, que até aí servira de morada exclusiva para indígenas e degredados¹⁷⁸. Essa relutância afastava os mais aptos e os restantes só aceitavam o convite por extrema necessidade, ainda que conformados com a remota possibilidade de sobreviverem a essa empresa, razão que os levava a reclamarem avultadas compensações financeiras para os familiares:

Realmente, muitos deles por lá ficavam, já porque o clima, ao tempo, era bem traiçoeiro, zombando das medidas profiláticas e da acção medicamentosa; já porque os que iam nem sempre se defendiam dele como se fazia mister. Os que lá não ficavam, regressavam, muitos deles, pálidos, macilentos, maldizendo a hora em que haviam partido para tão longínquas paragens. E assim se mantinha, quando não se avolumava, o horror pelo continente africano. As comunicações com ele eram raras e a escassez de notícias de cá e de lá aumentava a inquietação dos espíritos. Nem os que ficavam, nem os que partiam, se sentiam bem com a ausência forçada. Resultava daí que por mais seduções que se inventassem nenhum recrutamento de jeito se podia conseguir. Esse espírito de relutância pela vida do Ultramar ficou bem evidenciado nesta ocasião. Meses e meses se gastaram para se conseguir o recrutamento do pessoal. Nem o prestígio dos chefes escolhidos, nem os ordenados que se lhes dava e as vantagens que se ofereciam eram bastantes para demover os que eram convidados¹⁷⁹.

Não admira, por isso, que Andrade Corvo confessasse aos expedicionários, segundo testemunho de Henrique César da Silva Barahona e Costa, que o maior serviço que podiam prestar ao país era regressarem com vida à metrópole, “para acabar com o terror infundado que as possessões de África então inspiravam”¹⁸⁰.

O sentido de urgência na acção colonial, manifestado por Andrade Corvo seria também partilhado por Januário Correia de Almeida (Visconde de S. Januário), ministro da Marinha e do Ultramar,

¹⁷⁷ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1876*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877, pp. 460-463; *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1877*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1878, pp. 18-20.

¹⁷⁸ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, p. 35.

¹⁷⁹ *Idem, Ibidem*, pp. 36-62.

¹⁸⁰ Henrique César da Silva Barahona e Costa, *Op. Cit.*, p. 6; *Portugal em África*, Volume 9: *Ano de 1902*, pp. 228-229: Em 1902, Fernandes Costa, rememorava, no *Jornal das Colónias*, as revelações que lhe fizeram Andrade Corvo, aquando do lançamento das expedições de obras públicas: “Não as mandava, dizia, esperançado em que as obras materiais, que eles lá pudessem executar, contribuíssem para o desenvolvimento colonial, que estava sendo preciso. Essas obras seriam apenas uma gota de água num oceano amplíssimo (...). Mas o que estas expedições têm de importante, o que delas fica, verdadeiramente aproveitável e útil, é o levarem à África, a vê-la, a tomar conhecimento com ela, a familiarizarem-se com a sua vida, com o seu feitio, e a trazerem de lá informações colhidas em flagrante, uma porção de homens novos, inteligentes, instruídos, que dela hão-de trazer saudades, que lá hão-de querer voltar, e que induzirão outros e outros a segui-los, a acompanhá-los, começando assim a romaria, que depois jamais poderá acabar. Estas expedições (...) são o início de um novo período histórico, que neste momento para a nossa pátria se está abrindo; elas mostrarão a Portugal o que é a sua África, quebrando o encanto secular que até agora lha trouxe desconhecida, ou pior ainda, mal conhecida; ficando a saber-se por elas, e depois delas que a África não é inhospita e cruel região das febres e dos degredados, mas sim uma terra nova de promessa, onde se trabalha, se goza e se vive”.

no primeiro gabinete *progressista*, liderado por Anselmo José Braamcamp (1879-1881) e o primeiro presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, responsável pela integração, nesta instituição científica, da referida Comissão Central Permanente de Geografia. No parlamento distinguiu-se pelo dramatismo que empregou na caracterização dos perigos que acossavam o império e impunham a continuidade e reforço de uma política francamente apostada na implementação de melhoramentos materiais:

Nestas questões ultramarinas entendo que nós devemos concorrer e colaborar com as outras nações que estão trabalhando activamente no continente africano em favor da causa da humanidade, do progresso e da civilização; e que, com relação ao que nos pertence, ou havemos de melhorar agora as condições económicas das nossas províncias do ultramar e promover o seu desenvolvimento em todo o sentido, sobretudo em Moçambique e em Angola, ou nunca chegaremos a resolver esse problema. É fatal a ocasião. Ou agora ou nunca. Temos necessariamente de empregar todos os nossos recursos, de empenhar todas as nossas diligências para resolver esta grave questão. Todos sabem o modo por que a maioria das nações da Europa e até os Estados Unidos da América estão concorrendo para a exploração de continente africano. A exploração está-se fazendo por meio de missões, ora sob o nome de missões religiosas, ora de missões científicas. Mas as missões religiosas e as missões científicas, propriamente ditas, foram de outro tempo. Hoje creio que são principalmente políticas e comerciais. Se tomarmos um mapa do continente africano, e marcarmos com tinta vermelha os pontos onde se acham as numerosas missões dos diferentes países, veremos que elas se fazem sobretudo em volta das nossas vastas possessões de Angola e Moçambique. Se depois desta demarcação examinarmos o mapa, veremos que há uma espécie de círculo de fogo que cerca as nossas possessões. Eu estou persuadido que nesse círculo de fogo se há-de queimar e reduzir a cinzas a nossa autonomia colonial, se não tratarmos de acompanhar os esforços que no continente africano estão fazendo outras nações, se não aperfeiçoarmos as condições económicas das colónias, se não introduzirmos ali todo o género de melhoramentos que forem compatíveis com os recursos delas e com os recursos do Estado¹⁸¹.

Fora este desígnio de manutenção dos esforços já empreendidos que norteava a publicação do decreto que, em 23 de Dezembro de 1880, reorganizou o serviço e o quadro de pessoal de obras públicas das províncias africanas, estabelecendo uma espécie de compromisso entre as leis de Rebelo da Silva e de Andrade Corvo. O serviço de obras públicas nas colónias passava a incluir na sua área de competência, os trabalhos de agrimensura e os seus procedimentos administrativos reger-se-iam, em matéria de estudos, projectos e orçamentos, escrituração, conservação das obras e pagamentos, pelas leis e regulamentos em vigor no Ministério das Obras Públicas. Previa-se a existência de direcções de obras públicas em todas as colónias africanas, com excepção da Guiné, onde o quadro de pessoal se resumia a dois condutores e um auxiliar. Os directores voltavam a ficar subordinados ao governador-geral, em todos os objectos de serviço, sendo-lhes vedada qualquer comunicação com a secretaria de estado, sem a intermediação daquele representante político, e tinham também de prestar contas da sua actividade às juntas de fazenda. Para os lugares de directores e engenheiros só poderia ser nomeado quem possuísse um curso de engenharia civil, ou militar, ou estivesse habilitado com qualquer curso de arma científica, desde que possuísse

¹⁸¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 8 de Fevereiro de 1881, p. 131.

experiência comprovada, na metrópole ou no ultramar. O Conselho de Serviço Técnico voltava também a ser constituído pelo governador, que presidia, pelo director das Obras Públicas, pelo secretário da Junta de Fazenda e pelo procurador da Coroa e Fazenda, excluindo-se, apenas, relativamente às disposições de Rebelo da Silva, a participação de um representante municipal. Como novidade, a enunciação detalhada das competências deste órgão consultivo, que previa o exame e proposta anual do plano de execução das obras mais importantes; a aprovação e execução de obras que não excedessem, nas colónias mais pequenas, uma verba de cinco contos e, em Angola e Moçambique, um valor de dez contos; a definição dos procedimentos que deviam enformar a elaboração de projectos de obra, bem como do sistema a adoptar na sua realização, fosse por administração, por empreitada geral, ou parcial. Por fim, previa-se, uma vez mais a existência de inspecções regulares, ou extraordinárias, feitas aos serviços de obras públicas das colónias por engenheiros em regime de comissão¹⁸².

Um ano mais tarde, Júlio de Vilhena, na sua estreia em lides governativas, à frente do Ministério da Marinha do Ultramar, no governo *regenerador* de Rodrigues Sampaio (1881), faria aprovar no parlamento uma autorização para estabelecer um novo regime administrativo nas colónias, substituto da organização de Rebelo da Silva. Reconhecendo ao seu antecessor na gestão daquela pasta ministerial um talento admirável, que teria legado à posteridade uma das mais brilhantes páginas da história da administração colonial, apontava-lhe, porém, o pecado capital de ter subordinado a sua obra de grande alcance à aplicação genérica do Código Administrativo de 1842, “codificação mal redigida, mutilada por portarias, interpolada de arestos dos tribunais superiores, exautorada, enfim, em todas as repartições da metrópole”¹⁸³. Os anos que se lhe seguiram vieram provar a impossibilidade da sua aclimação nas possessões ultramarinas, não sendo desajustado reconhecer que não existia ainda uma verdadeira administração civil no ultramar, “porque não compreendo que seja administração a execução parcial e incompleta de uma lei, ou corpo de leis, sem pensamento organizador e sistemático, levada a efeito por funcionários nem sempre rigorosamente disciplinados”¹⁸⁴. Vilhena propunha, consequentemente, uma inversão daquele estado de anarquia, pela adopção de um regime amplamente descentralizador, digno herdeiro da legislação ultramarina de 1869 e representante das melhores práticas do direito administrativo português, que serviria, dali em diante, como lei geral para o ultramar, consignando a sua aplicação, com as necessárias modificações, em função do grau de civilização de cada província, por lhe parecer absurda a mera transplantação para as

¹⁸² *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1880*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881, pp. 410-411.

¹⁸³ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1881*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1872, p. 354.

¹⁸⁴ *Ibidem*.

colónias do sistema administrativo da metrópole. As boas intenções do legislador não tiveram, porém, qualquer aplicação efectiva, uma vez que os seus sucessores na administração colonial não chegaram a fazer uso daquela autorização parlamentar, mantendo-se assim, em vigor, com algumas alterações entretanto introduzidas, o diploma orgânico de Rebelo da Silva¹⁸⁵.

Caberia, curiosamente, também a Júlio de Vilhena, dez anos mais tarde, aquando da sua terceira passagem pelo Ministério do Ultramar, no governo de João Crisóstomo (1891-1892), a iniciativa de ensaiar uma mudança estrutural na governança da província de Moçambique, agora denominada Estado da África Oriental, que se dividia em duas províncias, administradas por governadores distintos: Província de Moçambique, sedeada na cidade homónima; e Província de Lourenço Marques, também sedeada na cidade com o mesmo nome. As circunstâncias da política colonial africana tinham-se então alterado significativamente. Portugal, com um atraso significativo, relativamente às demais potências europeias, decidira, na ressaca da Conferência de Bruxelas, abalançar-se no lançamento de expedições científicas e militares para reconhecimento e ocupação do território africano, tendo ficado célebres as viagens de Serpa Pinto (1877-1879), Roberto Ivens e Hermenegildo Capelo (1877-1879), António Maria Cardoso (1883), Henrique Carvalho (1884-1887), Roberto Ivens e Hermenegildo Capelo (1884-1885), Serpa Pinto e Augusto Cardoso (1885-1886), entre outras, de menor impacto, protagonizadas por Paiva de Andrade (1887), António Maria Cardoso (1888) e Victor Cordon (1888)¹⁸⁶. No plano diplomático, não obstante o falhanço das negociações luso-britânicas, sobre Lourenço Marques, a estratégia passaria, numa primeira fase, pelo estabelecimento de um acordo com a Inglaterra, para o reconhecimento da sua soberania nas regiões das duas margens do rio Zaire. O tratado, assinado em 1884, haveria de concitar reacções hostis, por parte da França, Bélgica e Alemanha, que directa ou indirectamente, haveriam de precipitar a realização da Conferência de Berlim, por muitos considerado o momento decisivo de viragem para a “corrida a África”, de onde derivou a legitimação tácita do estabelecimento de “esferas de influência”. E sendo certo que desse encontro diplomático resultou a criação do Estado Livre do Congo e a abertura dos territórios do Níger e do Zaire à livre navegação e comércio, cumpre notar, na senda de Valentim Alexandre, que ali não ficou consagrado, como parece ter-se tornado lenda, “o princípio da ocupação efectiva para

¹⁸⁵ *Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea D – Política Colonial*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1913, p. 32.

¹⁸⁶ Nesse esforço de ocupação salientem-se ainda as campanhas militares de pacificação na Zambézia (1887-1888), as expedições de ocupação empreendidas por Paiva Couceiro no Barotze (1889) e do Bailundo ao Mussulo (1890); as “estações civilizadoras”, tentadas por Júlio de Vilhena, em 1881; as colónias de povoamento e as missões católicas.

o reconhecimento da soberania de qualquer potência no continente africano (exigindo-a apenas para o litoral)¹⁸⁷.

Quanto a Portugal, apesar da crença generalizada, no meio político nacional, de que as conclusões daquela reunião internacional não apontavam senão para utopias, veria gorar-se, efectivamente, a sua pretensão ao domínio de todo o baixo Congo, uma vez que a margem direita do rio era concedida ao Estado Livre¹⁸⁸. “Mas ficavam-lhe a margem esquerda (até ao porto de Noqui) e, a norte do Zaire, os territórios de Cabinda e Molembo. Estava longe de se poder ter por catastrófico, para um pequeno país pouco desenvolvido, com dificuldades em gerir um império já demasiado vasto para os seus recursos. Frustravam-se, no entanto – e definitivamente – as aspirações do comércio luso-africano a apropriar-se da zona do Congo inferior, fechando-a às trocas internacionais. Frustrada também a corrente expansionista radical, cada vez com maior peso, que sonhava com um avanço português para o interior, sem limites definidos, na região do médio e alto Zaire, com base nos direitos históricos e numa vaga influência na África Central”¹⁸⁹.

Nestes nacionalistas exaltados, seduzidos pelo sonho expansionista do mapa cor-de-rosa, radicaria, segundo o mesmo autor, o denominado “mito da espoliação” dos direitos portugueses que esteve na origem de um distanciamento diplomático da Inglaterra e de uma aproximação à Alemanha e à França, com quem viriam a ser assinados convénios no decurso do ano de 1886. Esse novo, arriscado e porventura irrealista posicionamento da política externa portuguesa, personificado na acção voluntarista de Barros Gomes, estaria na origem de um conjunto de incidentes, recebidos com crescente impaciência no *Foreign Office* – as expedições secretas ao Zambeze, a expropriação do caminho-de-ferro de Lourenço Marques, os entraves colocados à navegação no Zambeze e à passagem de armamento para a African Lakes Company, no Niassa – e que haveriam de ditar a imposição do *Ultimatum Inglês*, o conflito diplomático que a Inglaterra impôs como uma lição admoestadora, “uma «chicotada psicológica» para trazer de novo Portugal para o seio da aliança inglesa na posição tradicional” de subordinação¹⁹⁰, mas que em Portugal foi recebido como uma humilhação colectiva sem precedentes, imediatamente

¹⁸⁷ Vicente Ferreira, *A Política Colonial Portuguesa em Angola*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1932, p. 13. Como notaria este autor, a imposição da ocupação efectiva foi feita a Portugal, não pela Conferência de Berlim, mas dois anos mais tarde, pela Inglaterra, sua aliada: “E para que não restassem dúvidas no espírito do governo português quanto ao valor atribuído aos nossos alegados «direitos históricos», fomos informados, em 1887, pelo governo britânico, de que a ocupação tinha não só de ser efectiva, mas de ser «em força suficiente para manter a ordem, proteger os estrangeiros e dominar os indígenas. Passou a não bastar, portanto, que possuíssemos fortaleza e feitorias no litoral, e celebrássemos tratados de amizade e vassalagem com os sobas e outros potentados africanos, como era da tradicional política, para que nos deixassem explorar tranquilamente o monopólio do comércio de Angola e Moçambique”.

¹⁸⁸ Norton de Matos, *Memórias e trabalhos da minha vida*, 2ª edição, III volume, Lisboa, Editora Marítimo-Colonial Lda., 1944, p. 13.

¹⁸⁹ *Nova História da Expansão Portuguesa*, dirigido por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Vol. X: *O Império Africano*, coordenado por Valentim Alexandre e Jill Dias, pp. 112-114.

¹⁹⁰ António José Telo, *Op. Cit.*, p. 95.

metamorfoseada num arrebatado clamor nacionalista que, por um lado, quase teve como consequência o derrube imediato do regime monárquico português¹⁹¹ e, por outro, fez emergir o mito da “sacralização do império”, testemunho de glórias passadas, que impunha, doravante, a sua preservação a qualquer custo, pois ali residiria, como no passado, a solução para a regeneração da nacionalidade¹⁹².

A resolução do litígio entre os dois países ficaria consubstanciada na assinatura do tratado de 11 de Junho de 1891 onde, entre outras determinações, amplamente vantajosas para os desígnios imperialistas ingleses, se previa a construção, pelo governo português, de um caminho-de-ferro que ligasse o porto moçambicano da Beira a Umtali (actual Mutare, Zimbabué), em território dominado pela poderosa British South Africa Company, liderada por Cecil Rhodes, o visionário *Napoleão do Cabo*, que sonhara estabelecer uma ligação ferroviária, em domínios ingleses, do Cabo ao Cairo.

Como notou Valentim Alexandre, a crise do *Ultimatum* teve implicações duradouras a vários níveis. No plano político ela serviu para assinalar o início do lento esboroamento das instituições monárquicas e o alastramento de um sentimento nacionalista anglófono, de que se aproveitaria, muito eficazmente, a propaganda do Partido Republicano Português; por outro lado ela contribuiu para a definição perene dos limites territoriais de Moçambique, impondo-se, no tempo imediato, a sua ocupação militar e administrativa; no plano económico a emergência adicional de uma grave crise económica e financeira, indutora de uma bancarrota parcial, conduziu ao abandono definitivo das aspirações mais liberais da política colonial portuguesa, assistindo-se a um reforço do proteccionismo mercantil e industrial, com a imposição das novas pautas aduaneiras de 1892, que privilegiavam, ainda mais, as transacções comerciais entre metrópole e colónias; finalmente a urgência da colonização efectiva, imposta pela força das circunstâncias, derrotou os princípios mais humanitaristas e fez vingar o denominado racismo de teor «científico»¹⁹³.

É pois nesta conjuntura que se insere o decreto de 30 de Setembro de 1891, assinado por Júlio de Vilhena, um dos políticos mais empenhados nesse esforço de apropriação do território africano, que agora clamava por uma vida nova na administração colonial, que substituisse com vantagem os princípios isolacionistas do presente e os feitos de épocas passadas, cuja memória resgatava com vivacidade, pragmatismo e eloquência mordaz:

Em três períodos se pode dividir a nossa administração colonial. No primeiro metemos lanças em África: esse período deixou-nos fortes desmantelados, restos venerandos de antigos presídios, conventos em ruínas, lendas

¹⁹¹ Idem, *Ibidem*, pp. 106-107.

¹⁹² *Nova História da Expansão Portuguesa*, dirigido por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Vol. X: *O Império Africano*, coordenado por Valentim Alexandre e Jill Dias, pp. 116-117.

¹⁹³ Idem, *Ibidem*, pp. 117-119.

de regiões de Ofir, onde o ouro se mesclava às areias em finas palhetas, ou luzia entre pedras em barras e maticais. Foi o período da conquista, da espada e da cruz, da aventura cavaleiresca e fidalga, do feito audacioso, nem sempre digno do poema épico, porque não raras vezes encobria a crueldade, a extorsão e a rapina. A nossa imaginação peninsular olhando este período à distância de quatro séculos, através das narrações dos cronistas e das estâncias calorosas dos poetas, fez dele o período áureo das colónias e considerou-o e considera-o ainda como o nobiliário intangível das suas glórias. Mas encerrando esse período que teve aliás uma razão de ser histórica, encontrámo-nos apenas com muitos títulos de domínio, desde as bulas dos papas que nos davam o império do mundo até às submissões dos imperadores do sertão que se carteavam com os nossos monarcas em preitos de homenagem e suserania. Sem falar num largo parêntese de indiferença pelo ultramar, principalmente caracterizado pelos feitos que os soldados práticos já tinham denunciado ou que algum jesuíta eloquente declamara do alto do púlpito, entrou-se enfim no segundo período. Neste período não metemos lanças em África; efectuámos, é certo, obras de relevante importância, abolindo a escravidão, alargando a navegação de cabotagem, traçando as primeiras linhas férreas, facilitando as comunicações marítimas e telegráficas, nacionalizando e cultivando os terrenos incultos pela formação de colónias e missões religiosas, estabelecendo fortes correntes de emigração portuguesa, investigando rios e cordilheiras, e restaurando ou adquirindo vassalagens de régulos insubmissos; mas o que caracteriza principalmente este período é o excesso de relatórios.

Foi o período das sociedades sábias, das escavações literárias, dos problemas geográficos, da proclamação altíssima das glórias passadas, da ressurreição de um sentimentalismo adormecido, sempre nobilíssimo nos seus intuitos, mas por sua própria natureza de espontâneo, nem sempre reflectido. Este período em que todos nós colaborámos, dentro e fora do governo, trouxe uma liquidação terrível, inegável porque é um facto histórico, que seria ocioso ocultar, porque lhe sentimos profundamente o gravame: o *ultimatum* de 11 de Janeiro, o convénio de 20 de Agosto, o de 28 de Maio e por último, como se tudo isto não fosse bastante a aconselhar-nos a mudar de rumo, a expedição militar, recrutada por um homem de estado notabilíssimo, imposta pelo sentimento geral do país, que hoje se ocupa menos em averiguar o êxito da empresa, do que em salvar da morte inglória esse troço valente do seu exército.

Abramos, pois, o terceiro período da nossa administração colonial por uma vida nova, mas uma vida nova não só nos processos do governo, mas nos processos de crítica aos seus actos. A crítica também governa, porque desnorreia ou encaminha as multidões, e porque exerce uma sugestão poderosa nos caracteres dirigentes, ainda nos mais consistentes e tenazes. O novo período deve ter uma orientação toda moderna, e essa não pode ser conservar as colónias hermeticamente fechadas à exploração, como um usurário que guarda um tesouro improdutivo. Antes que nos expropiem em nome da civilização que tem direitos superiores ao egoísmo de qualquer nacionalidade, vamos nós procurar o capital e o trabalho onde eles estiverem, e se não podemos, como as grandes potências, proscrever capital e trabalho alheios, aproveitamo-los na constituição de um usufruto a breve prazo, em que participemos largamente das vantagens da fruição e em que por fim entremos no gozo das benfeitorias realizadas, sempre sob a nossa vigilância e tutela¹⁹⁴.

A vida nova, que Vilhena reclamava, passava por seguir o exemplo inglês, promovendo a constituição de grandes companhias coloniais, de capital privado, a quem doravante caberia a responsabilidade pela efectivação da exploração e ocupação do território que lhes fosse concessionado, sempre sob a apertada fiscalização de um representante do governo metropolitano, o Comissário Régio, nomeado por períodos de três anos, a quem se atribuíam amplos poderes, de natureza autonómica, e que ficava sediado em Lourenço Marques, cidade que, por essa razão, ganhava o estatuto de capital do Estado da África Oriental. O novo sistema permitiria, assim, não apenas corresponder à necessidade imperativa de garantir a soberania

¹⁹⁴ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1891*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p. 558.

portuguesa em Moçambique, mas também de reduzir significativamente a despesa da máquina administrativa daquela província ultramarina, ao delegar noutros, responsabilidades que até esse momento lhe pertenciam exclusivamente, mas que não poderia manter, em virtude dos pesados encargos que envolviam e muito menos poderia satisfazer, no futuro, os encargos que a civilização exigisse. Confiava, por isso, nas companhias majestáticas, dotadas de poderes de soberania, para esse auspicioso esforço desenvolvimentista, feito em articulação com as necessidades e interesses do estado, e que passava pelo lançamento de um conjunto diversificado de melhoramentos materiais, onde preponderavam as ligações ferroviárias (a começar pela linha do porto da Beira à fronteira inglesa, prevista no convénio luso-britânico de 1891), a que o legislador atribuía, numa perspectiva francamente optimista, um papel crucial na modernização de Moçambique, instituindo-se como importantes corredores de penetração, para onde seria drenado o movimento comercial do sertão africano:

“Quando o porto de Lourenço Marques, ligado com Pretória, e transformado nas suas condições actuais for o centro da civilização e do comércio do sul-africano; quando uma linha férrea rasgar o distrito de Inhambane desde a costa até à fronteira interior; quando a Beira concentrar todo o movimento comercial da Machona e dos Matebeles por meio de uma outra linha férrea que chegue ao Massiquece; quando estiver construído o caminho-de-ferro de Quelimane, que trará ao nosso porto todo o comércio do alto Zambeze; quando, enfim, a região dos lagos encontrar uma linha de derivação para os seus produtos, que podem vir a Tungue, ou a Pemba, então ninguém nos poderá contestar a soberania da África oriental, porque a conquistámos por todos os títulos, pelo valor guerreiro, pela fé religiosa, pela exploração científica, pelo capital e pela indústria”¹⁹⁵.

Um ano mais tarde, Ferreira do Amaral, ao observar o estado evolutivo da introdução de melhoramentos materiais no ultramar, em resultado da criação de sucessivos impostos especiais sobre a importação e exportação, exclusivamente aplicados em obras públicas, mas também por acção da iniciativa privada que, lentamente (desde a constituição do Banco Nacional Ultramarino, em 1864), se lançava nos empreendimentos coloniais, reconhecia, todavia, a inexistência de um plano geral de construções, que enquadrasse a sua execução e, inclusivamente, o incompreensível incumprimento das determinações da lei de 3 de Dezembro de 1869, que previam a criação de um quadro de pessoal técnico nas províncias ultramarinas. A junção destes dois factores determinou a aprovação da lei de 20 de Agosto de 1892, que fixava a reorganização dos serviços de obras públicas nas províncias ultramarinas, em articulação com as alterações introduzidas no funcionamento da secretaria de estado, a que aludimos no capítulo anterior, e em consonância com as orientações do seu antecessor para, em face da dramática situação financeira do país, se restringirem as despesas do estado com obras públicas, em benefício de parcerias instituídas com empresas e companhias de capital privado, nacionais e estrangeiras, que estivessem dispostas a

¹⁹⁵ *Ibidem*, p. 555.

investir naqueles territórios. Essa reforma institucional, deveria ser implementada, porém, com rigoroso critério e exigência, patrocinando o recrutamento de quadros técnicos competentes e experimentados, que, ao invés do que aparentemente sucedia, ali concorressem para o aperfeiçoamento da administração portuguesa, tornando-a mais inteligente, eficaz e sensata, tanto no plano das realizações que lhe incumbiam, como no desempenho das suas prerrogativas fiscalizadoras:

É preciso que para o ultramar não vão senão os que já tiverem conhecimento prático dos trabalhos de obras públicas e que possuam as habilitações necessárias para o desempenho dos lugares que forem exercer. O que seria uma dificuldade em 1876, o que só se poderia obter à custa de concessões especiais e onerosas para o estado, não o é hoje decerto, em que a solicitação de comissões em África, por parte de homens habilitados com todos os requisitos para bem corresponderem ao desempenho dos lugares que solicitam, é cada vez mais frequente.

Segundo a ordem de ideias exposta o novo regime proposto obedece principalmente ao pensamento de ter no serviço de obras públicas pessoal habilitado e com prática de trabalhos.

Nem mesmo nos lugares inferiores dos quadros dos empregados técnicos nos parece possível que, em relação ao serviço do ultramar, se permita que tenham entrada indivíduos apenas munidos com algumas habilitações, mas inteiramente alheios á pratica dos trabalhos. No reino, onde o pessoal é numeroso, onde o empregado que se inicia no serviço tem ao seu lado a dirigi-lo, a encaminhá-lo, a esclarecê-lo empregados com larga prática do serviço, esta como que aprendizagem é útil, é mesmo indispensável e não traz nenhum prejuízo ao regular andamento dos trabalhos; mas nas províncias ultramarinas, onde o pessoal é insignificante em relação á enorme área do território, onde cada empregado tem em geral de trabalhar isolado e não encontra quem lhe possa servir de guia e de mestre, tendo só a esclarecê-lo os conhecimentos teóricos, não é razoável que se dê fácil entrada nos quadros senão àqueles que já ofereçam garantia, pelo conhecimento prático do serviço, de que podem desempenhar-se com vantagem das funções que lhes forem incumbidas”¹⁹⁶.

A lei, de feição mais centralizadora que a anterior, criava, por isso, tal como fora preconizado pela Sociedade de Geografia de Lisboa, um quadro de pessoal único para a terceira repartição da Direcção Geral do Ultramar e para o serviço técnico nas colónias, concedendo vantagens especiais de integração aos funcionários saídos dos quadros do reino, sobretudo aqueles que tivessem perdido a sua colocação no contexto da última reorganização dos serviços de obras públicas da metrópole¹⁹⁷. Determinava ainda a equiparação de benefícios entre funcionários civis e militares, por considerar que da desigualdade que vigorara até esse momento, resultara o crónico afastamento de engenheiros e condutores civis, que agora também ficavam abrangidos pelas disposições que a lei de 10 de Setembro de 1846, tinha consignado para a engenharia militar. Resumidamente, o serviço de obras públicas nas colónias seria desempenhado pelas direcções e repartições de obras públicas das diferentes províncias; pelas direcções dos caminhos-de-ferro de Lourenço Marques, Mormugão e Ambaca, que já se encontravam em construção; e por estações ou comissões temporárias ou permanentes, cuja direcção estivesse a cargo do pessoal técnico de

¹⁹⁶ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, p. 624.

¹⁹⁷ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 26-27.

obras públicas. O preenchimento dos lugares de direcção seria feito, por nomeação, com engenheiros, civis ou militares, que possuísem pelo menos três anos de prática de serviço em obras públicas, na metrópole, ou nas províncias ultramarinas. Os directores das obras públicas e dos caminhos-de-ferro ficavam exclusivamente subordinados aos governadores-gerais, sendo-lhes vedada qualquer correspondência directa com a secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. O relatório anual, a que estavam obrigados, só chegaria àquela instância governamental, acompanhado por uma informação especial dos governadores. Estes mantinham a prerrogativa de aprovarem obras, desde que acompanhadas do respectivo projecto e orçamento prévio, em conformidade com as leis e regulamentos em vigor no reino, até ao limite de cinco mil contos, ficando agora expressamente proibido o expediente, que se adivinha ter-se entretanto instituído, da execução de obras de valor superior, com recurso à sua divisão artificial, por secções, para contornar aquela obrigação legal. No Conselho de Serviço Técnico de cada província, que agora reuniria, obrigatoriamente, uma vez por mês, para analisar todas as propostas, projectos, orçamentos, regulamentos e determinar a aplicação de fundos destinados a obras públicas, tomariam assento, além dos membros já previstos na reforma de S. Januário, quaisquer engenheiros e oficiais mais graduados do exército ou da armada, que se encontrassem em comissão de serviço na sede de província. Finalmente, ficavam suprimidos os cargos de inspectores das obras públicas do ultramar, sem que para essa decisão se apresentasse qualquer justificação, que não a da necessidade de redução de despesa¹⁹⁸.

O mesmo ministro Ferreira do Amaral faria expedir, em Novembro de 1892, por intermédio do director-geral das Colónias, Francisco da Costa e Silva, um ofício circular, dirigido aos governadores do ultramar, cujo teor levanta as maiores dúvidas quanto à eficácia da legislação produzida em matéria de obras públicas e, sobretudo, quanto à razoabilidade das perspectivas benevolentes que ali se veicularam reiteradamente. O documento chamava a atenção dos governadores para a necessidade de todos os projectos de obras públicas, fossem eles de aprovação ministerial, ou provincial, serem convenientemente elaborados e devidamente acompanhados das indispensáveis informações e elementos de apreciação, pois só assim se poderiam aferir as respectivas condições técnicas de execução. Do mesmo modo, recomendava que as acções de fiscalização das construções preenchessem todos os quesitos regulamentares, nomeadamente o do recurso sistemático a sondagens que permitissem obter um conhecimento

¹⁹⁸ *Ibidem*, pp. 627-640. Na província de Moçambique o quadro de pessoal previa a existência de um engenheiro director, um engenheiro, dois condutores de primeira classe, e cinco condutores de segunda classe. Em Angola, estabeleciam-se também lugares para engenheiro director, engenheiro, três condutores de primeira classe e oito condutores de segunda classe. A fiscalização do caminho-de-ferro de Ambaca ficava dotada com um engenheiro director, um condutor de primeira, dois condutores de segunda e um chefe de contabilidade. A construção do caminho-de-ferro de Lourenço Marques seria servida por um engenheiro director, um engenheiro subdirector, um condutor de primeira, três condutores de segunda e um tesoureiro.

mais fiável dos terrenos. O ofício terminava com um aviso velado, bem revelador das disfuncionalidades da administração colonial, e que tinha por últimos destinatários os responsáveis hierárquicos daquela área de serviço:

S. Exa. o ministro ordena-me que eu diga a V. Exa, que deve bem claramente fazer saber aos directores de serviços de obras públicas que a execução das ordens acima indicadas é por S. Exa. considerada de máximo alcance, e que o bom desempenho dos projectos e a sua conveniente execução será sempre considerada como uma das razões mais atendíveis para a conservação nos exercícios dos actuais lugares¹⁹⁹.

As mesmas disfuncionalidades haveriam de ser diagnosticadas no notável e decisivo relatório, escrito em 1893, por António Enes, figura precursora do “colonialismo pragmático”, que desempenhara as funções de ministro da Marinha e do Ultramar, no governo extrapartidário de João Crisóstomo (1890-1891), no período imediatamente subsequente ao *Ultimatum*, e que viria a ser também o primeiro comissário régio de Moçambique, desempenhando essas funções em 1891 e, mais tarde, em 1894, ficando célebres, durante o seu consulado, as campanhas militares que promoveu para a pacificação dos indígenas, nomeadamente a lendária captura de Gungunhana, o todo-poderoso imperador vátua²⁰⁰.

Regozijando-se com a legislação que excluía das obras públicas coloniais os engenheiros improvisados, o pessoal leigo recrutado ao sabor das conveniências de ministros e governadores, António Enes não deixava de apontar a improbidade e a incúria tradicionais da administração colonial como um dos cancros que também urgia extirpar. Da experiência acumulada, sabia-se que a aquisição de materiais de construção e os tortuosos processos burocráticos ali empregados faziam inflacionar sistematicamente os preços das obras públicas, recordando-se, com humor, a construção do famoso pombal da residência de Quelimane que os serviços tinham construído por oitocentos reis e um particular copiara, com os mesmos materiais, pelo valor de nove²⁰¹.

Não obstante os “rios de dinheiro” que a metrópole enviara para Moçambique, a realidade dos melhoramentos materiais, apesar de todas as boas intenções propaladas em documentos oficiais, continuava a ser desoladora, não apenas nas zonas mais periféricas, mas inclusive na própria capital, Lourenço Marques, cidade portuária, potencialmente destinada a transformar-se num

¹⁹⁹ *Legislação Novíssima do Ultramar*, Vol. XX: 1892, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894, p. 433. V. tb. Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, p. 242. Este autor asseguraria em relatório posterior a incapacidade desta medida legislativa para conseguir cativar os engenheiros competentes da metrópole: “Por decreto de 20 de Agosto de 1892 foram reorganizados os serviços das obras públicas das colónias. Esta reorganização obedecia principalmente ao pensamento de ter em serviço de obras públicas pessoal habilitado e com prática de trabalhos, mas infelizmente não o conseguiu devido certamente ao exíguo vencimento dos engenheiros e seus auxiliares. Com os vencimentos estipulados, poucos engenheiros e condutores se abalançaram a ir servir nas nossas colónias”.

²⁰⁰ V. James Duffy, *Portugal in Africa*, Harmondsworth, Penguin Books, 1962, pp. 120-122; Luís Alves de Fraga, “A Guerra de África em 1895 — Uma Leitura Estratégica” in *XVIII Colóquio de História Militar. Política Diplomática, Militar e Social do Reinado de D. Carlos no Centenário da sua Morte*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2008.

²⁰¹ António Enes, *Moçambique: relatório apresentado ao governo*, 3ª edição, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1946, p. 187.

empório comercial, mas onde, se a maré estivesse baixa, qualquer viajante desembarcaria aos ombros de um negro, enquanto podia avistar ao longe, “os pegões abandonados de uma ponte sem tabuleiro, com cuja despesa se poderia ter guarnecido a ilha de cais acostáveis em toda a largura de água”²⁰². O seu cepticismo irreduzível levava-o a concluir que o Estado deveria manter-se afastado das obras públicas por administração sendo-lhe vedado sequer “mandar pregar um prego por sua conta”, e reconhecia, sem reboço, as vantagens do sistema de empreitadas particulares, aplicado inicialmente em Lourenço Marques e depois por toda a província, à medida que fossem surgindo empreiteiros com propostas razoáveis, limitando-se, assim, a administração às tarefas da fiscalização:

Bem sei que o sistema das empreitadas, por mais que o rodeiem de precauções, também permite, sobre inépcias, delapidações; mas tem a preciosa vantagem de deixar entrar nos cofres públicos uma só mão de cada vez, a mão do empreiteiro. Exige, certamente, uma fiscalização activa e proba; mas essa fiscalização é mais fácil do que uma administração com as mesmas virtudes, e os funcionários superiores, a quem ela especialmente compete, são os menos suspeitos de corrupção²⁰³.

De entre os vícios recorrentes do funcionalismo colonial condenava, com particular acinte, o recurso arbitrário e fraudulento às passagens gratuitas entre a metrópole e a província, concessão benévola da administração, que assim permitia dar

foros de doença à madraçaria e ao relaxismo, e subvencioná-los para virem mezinhar-se nas arcadas do Terreiro do Paço e nos passeios do Chiado (...). Todos os dias embarcam para o ultramar sujeitos de quem o hospital se despede dizendo-lhes *até breve!* e esses cruzam-se no mar com outros que de lá vêm, ao que parece, para vender saúde na metrópole. Estavam aborrecidos, tinham saudades da família, precisavam solicitar uma promoção, davam-se mal com os chefes ou comandantes ou davam-se mal com eles os governadores, e foram recomendados à condescendência das juntas por alguma febrilha que se curou na viagem do cais para o paquete. Funcionários há que têm custado mais ao Estado em passagens do que em ordenados; alguns foram ao ultramar ver o que aquilo era, voltaram assustados e ficaram sempre a curar-se do susto; um ou outro adoptou o sistema de veranejar em África e hibernar na Europa, ao contrário das Andorinhas. E o Estado está por tudo, e até leva a condescendência ao extremo de dar passagens a senhoras cloróticas e meninos escrofulosos para ter que as

²⁰² Idem, *Ibidem*, p. 197-199. A identificação dos problemas e das excentricidades surrealistas da colónia não ficava por aqui: “Inhambane não tem um desembarcadouro, desde que lhe demoliram a velha ponte de madeira; mas na praia jazem, inutilizados, paralelepípedos de betão e outros copiosos materiais, destinados à execução de um projecto de balizagem e farolagem da barra, posto de parte com a mesma falta de critério com que fora esboçado. A costa está quase às escuras, não há luzes nem para assinalarem a Ilha de Mafamede e a Ilha de Bazaruto, tão perigosas para a navegação. Os paquetes esperam à entrada das barras por indolentes pilotos fuscões, embrulhados em panos, que se desculpem das tardanças e ausências com os mofinos catraios em que se aventuram ao mar; o sr. Conselheiro Mariano de Carvalho ia-se perdendo com a *Zaire*, porque foi surpreendido por um vendaval junta da barra, muitas horas depois de pedir pilotagem. Gastaram-se quantias fabulosas com a construção de hospitais, mas em Quelimane empilham-se os doentes num barracão que faria adoecer os sãos, e o hospital de Lourenço Marques não tem água; além disso, em todos os estabelecimentos de saúde, e naqueles mesmos onde até há pouco se gastava tanto como se as dietas fossem de faisão e ninhos de andorinhas e os medicamentos dissolução de pérolas, faltam por completo os enfermeiros, e faltam por serem mal pagos. Há no Palácio de S. Paulo uma sala de recepção cuja mobília custou 15000\$000 reis; todavia, os altares das igrejas são decorados com sanefas de paninho lustrino e palmitos de papel espetados em botijas. Quase todos os comandos militares e alguns postos fiscais estão alojados em vis palhotas, e algumas casas aduaneiras não têm onde guardar mercadorias. As estradas da província são faixas de terreno de que se cortou o arvoredor e que, uma vez por outra, os pretos limpam da erva; essas mesmas quase só existem nos arrabaldes das capitais, e uma das poucas construídas a preceito, a da Cabeceira, não dá serventia a povoado algum”.

²⁰³ Idem, *Ibidem*, p. 187.

repatriar seis meses depois, com o inevitável chefe de família, habilitado com um catarro ou uma ciática para acompanhar os entes queridos e queridíssimo pretexto do regalório de uma viagem à Pátria²⁰⁴.

Descrente de uma regeneração de hábitos, sem recurso a medidas ásperas de moralização, preceituava contratos de trabalhos por períodos não superiores a dois anos, ficando o Estado responsável pelas viagens de início e fim de comissão de serviço e criando uma dedução no salário dos funcionários que acautelasse verdadeiras necessidades de resgate, por motivos de saúde²⁰⁵.

A solução para inverter a realidade confrangedora da administração colonial, que António Enes diagnosticava de forma tão impressiva, passaria, a seu ver, por colocar nos órgãos de liderança da província, homens probos, de reconhecida capacidade intelectual e elevação moral, a quem fosse possível confiar a responsabilidade de um poder descentralizado, concedendo-lhe uma maior liberdade de acção legal, uma vez que, em grande medida, atribuía as disfuncionalidades da administração aos esforços sempre baldados de fazer aplicar na província as leis e costumes metropolitanos, ignorando a especificidade e diversidade do império colonial²⁰⁶.

A centralização do Terreiro do Paço era encarada como uma ilusão, de que resultava, sistematicamente, todo o tipo de arbitrariedades, exercidas pelo governador, a coberto dos poderes extraordinários que lhe eram conferidos pelo art.º 15.º do Acto Adicional à Carta Constitucional²⁰⁷. Diante da incapacidade logística e financeira da metrópole para zelar directamente pela administração de tão vastas porções de território, a consequência prática era a imposição de uma outra ditadura legislativa, apesar de autorizada pela metrópole, a pretexto de urgência. Neste ponto, a descentralização de poder, que defendia empenhadamente, inspirada no modelo imperial britânico, andaria de mão dada com a abertura da província aos capitais e colonização estrangeiros, na senda do que já preconizavam, com aparente sucesso, alguns dos seus antecessores, reflectido na nova dinâmica exportadora, não obstante a permanente pressão exercida pelo poder centrífugo das colónias inglesas fronteiriças²⁰⁸:

O Ministério do Ultramar, ainda que as suas repartições fossem melhor organizadas, não conseguiria atender e resolver com prontidão e acerto os mil negócios complexos de sete províncias ultramarinas, dispersas na superfície do globo. Raramente consegue ter conhecimento perfeito de todas as particularidades desses

²⁰⁴ Idem, *Ibidem*, p. 189.

²⁰⁵ Idem, *Ibidem*, pp. 468-469.

²⁰⁶ Idem, *Ibidem*, pp. 234-235.

²⁰⁷ Jorge Miranda, *As Constituições Portuguesas de 1822 ao Texto Actual da Constituição*, 3ª edição, Lisboa, Petrony, 1992. O artigo 15.º do Acto Adicional de 1852 estabelecia que as Províncias Ultramarinas poderiam ser governadas por leis especiais, em função das necessidades e da conveniência de cada uma delas. No §2.º previa-se que os governadores-gerais pudessem tomar as “providências indispensáveis para acudir a alguma necessidade tão urgente que não possa esperar pela decisão das Cortes, ou do Governo”. Esmeralda Simões Martinez, “Legislação Portuguesa para o Ultramar” in *Sankofa. Revista de História da África e de Estudos da Diáspora Africana*, Ano III, Nº 5, julho/2010, pp. 42-66.

²⁰⁸ Pedro Aires Oliveira, *Op. Cit.*, p. 413. *História Económica de Portugal, 1700-2000*, organizada por Pedro Laíns e Álvaro Ferreira da Silva, Volume II: *O Século XIX*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2012, pp. 372-375.

negócios. De quanto se passa nas províncias só sabe o que lhe querem dizer. Se quer ver para lá, há-de ver pelos olhos das autoridades. O telégrafo, com a sua linguagem forçadamente lacónica, é um precário meio de informação, e não raro induz em erros, prestando-se até a dolos. A correspondência postal gasta tanto tempo na transmissão, que sucede passar, nesse tempo, a oportunidade das deliberações que nela se pedem. Depois, a variedade e a multiplicidade dos assuntos quase proíbem o exame, o estudo, a reflexão, aos funcionários compelidos a ocuparem-se de todos eles, especialmente aos ministros, já absorvidos pela rotina do despacho, extenuados pela perseguição dos pretendentes, e distraídos pelas preocupações da política. Portanto, praticamente, o exagero da centralização legal corrige-se com um outro exagero, o da descentralização da *confiança*. *Confia-se* nos governadores-gerais a ponto de se fazer, ou deixar-se-lhes fazerem quanto querem; a ponto da *confiança* suprimir a própria fiscalização. Já se tem mandado dizer a esses funcionários que *façam o que entenderem, uma vez que não peçam dinheiro*²⁰⁹.

No caso específico da organização dos serviços de obras públicas da província, António Enes discordava da separação existente entre o pessoal dos quadros das obras públicas, caminhos-de-ferro e telegrafia, todos escassamente dotados de meios humanos e materiais, e pronunciava-se a favor de uma fusão daqueles organismos de competência técnica, e da sua distribuição geográfica, pelos distritos da província de Moçambique, de que acreditava poder resultar uma maior eficácia e economia de meios. Tratava-se, nas suas palavras, de avaliar o pessoal disponível, “não pelo critério da necessidade que a província tem de melhoramentos materiais, mas pelo da satisfação que se pode dar a essas necessidades” Procedendo a esta alteração, concluíu, com mordacidade, “ainda deve sobejar gente para medir terrenos, para estar doente, e para ser «pau mandado» e «arre-burrinho» de governadores”²¹⁰.

Pretendendo estabelecer as bases para uma nova organização dos serviços de Obras Públicas, Correios, Telégrafos e Caminhos-de-ferro, consignava, além de novos tipos de contrato para o pessoal dos quadros e do recurso preferencial ao sistema de empreitadas particulares, com a correspondente fiscalização da repartição distrital, a atribuição, ao governador-geral da prerrogativa de aprovar, sob proposta do director-geral e ouvido o Conselho Técnico de Obras Públicas, todas as obras que pudessem ser pagas exclusivamente pelo orçamento anual do distrito, em que deviam realizar-se. Por sua vez, os governadores dos distritos deveriam poder autorizar despesas de obras públicas até ao limite de dois contos de reis, depois de ouvido o respectivo conselho administrativo. Finalmente, consignava-se que todo o material de construção fosse adquirido em hasta pública, na metrópole, sendo a arrematação anunciada com a devida antecedência, e formalização posterior de contratos anuais de fornecimento²¹¹.

²⁰⁹ António Enes, *Op. Cit.*, pp. 230-231.

²¹⁰ Idem, *Ibidem*, pp. 182-186.

²¹¹ Idem, *Ibidem*, pp. 467-475. De acordo com esta proposta, o quadro do pessoal técnico das obras públicas seria constituído por um engenheiro director-geral das obras públicas e chefe de repartição distrital de Moçambique; um engenheiro-chefe da repartição distrital da Zambézia; um engenheiro-chefe da repartição distrital de Lourenço Marques; dois condutores de segunda classe para a repartição de Moçambique e outros dois para a Zambézia; um condutor de primeira e quatro condutores de segunda para a repartição de Lourenço Marques; e um chefe de secção postal em cada uma das três repartições.

Do ilustre escol de discípulos de António Enes, que lançou na administração moçambicana, o “tempo dos centuriões”, destacou-se Mousinho de Albuquerque, oficial de cavalaria, “um templário em África”, herói do monarquismo ultranacionalista finissecular²¹², também ele Comissário Régio em Moçambique (1896-1898), autor de um outro relatório modelar sobre a sua passagem por aquela colónia portuguesa, onde deixou reiterados os propósitos de descentralização política e autonomia financeira, que animaram a sua gestão, destinados a fazer proscrever os processos erráticos e ineficazes de um sistema político centralizador e assimilador. Porém, como notou, René Pélissier, afastava-se de António Enes, ao recusar integrar na vida da província o comerciante indiano e o capital estrangeiro das companhias privilegiadas, que considerava alheio aos interesses da nação²¹³.

Notando que as colónias continuavam a ser regidas pelos princípios da carta orgânica de Rebelo da Silva, implementada há quase três décadas, Mousinho de Albuquerque, lamentava o absurdo de se terem atribuído ao indígena, direitos de cidadania semelhantes aos dos colonizadores brancos, relevando o facto de, naquele território, haver potentados independentes e outros em regime de meio protectorado, além daqueles que estavam efetivamente submetidos à soberania portuguesa:

Lendo todo o decreto orgânico – assim se chama o de 1 de Dezembro de 1869 – não se descobre uma só providência, uma palavra só, de onde se possa concluir que o modo de ser das colónias, a sua população e constituição social, não é inteiramente igual à da metrópole e, muito menos, que de uma a outra província haja diferenças profundas, radicais. É esse defeito comum a quase toda a legislação ultramarina²¹⁴.

Fazia, aparentemente, uma apreciação diferente da lei de Ferreira do Amaral, datada de 20 de Agosto de 1892, para a reorganização dos serviços de obras públicas, que considerava aproveitável, conquanto lhe expurgassem as restrições centralizadoras, que limitavam o poder do governador-geral à aprovação de projectos cujo valor orçamentado não fosse superior a cinco contos. Apresentava, por essa razão, algumas propostas de modificação que passavam, em primeiro lugar, pela reintrodução da figura do inspector das obras públicas, que despacharia directamente com o governador-geral, a ele devendo ser remetidos todos os projectos e orçamentos, e solicitado aconselhamento sempre que estes importassem uma verba superior à legalmente definida nas prerrogativas daquele responsável político; depois propunha que fosse estabelecida, subordinada a cada governador distrital, uma direcção de obras públicas, que seria

²¹² René Pélissier, *História de Moçambique*, Lisboa, Editorial Estampa, pp. 176-181.

²¹³ Idem, *Ibidem*, p. 178.

²¹⁴ Mousinho de Albuquerque, *Moçambique: 1896-1898*, [Lisboa], Agência Geral das Colónias, 1934, p. 234.

chefiada por engenheiros nos distritos de Quelimane, Inhambane e Lourenço Marques, e por condutores, em Moçambique e Gaza²¹⁵.

Com Mousinho de Albuquerque seguiu também para Moçambique, Carlos Roma Machado, que ali assumiu as funções de Director das Obras Públicas, e que deixou registado, em memória escrita, o estado vicioso em que encontrou o sistema de administração de obras, bem diferente, daquele que António Enes preconizara, alguns anos antes, assim se percebendo a resistência local às determinações do poder, viesse elas da metrópole, ou do palácio do governador:

A orientação que encontrámos quer na província de Moçambique, que no Governo da Companhia de Moçambique, ao tomarmos conta das respectivas direcções de obras públicas foi a do trabalho na generalidade a jornal, com os materiais adquiridos directamente pela repartição, por intermédio dos condutores, e raras vezes o trabalho de empreitadas gerais, consentindo-se serem estas dadas a qualquer indivíduo, técnico ou não, que concorresse²¹⁶.

As críticas ao centralismo do Terreiro do Paço, nomeadamente em matéria de obras públicas, não se circunscreviam ao território moçambicano. Em Angola, governadores como Francisco Cabral Moncada (1900-1903), e o seu sucessor, Eduardo da Costa (1903-1904; 1906-1907), haveriam de deixar impressas as mesmas diatribes, contra tão desacertado e nocivo método de administração, diametralmente oposto aos modelos já implementados em grande parte das colónias inglesas, francesas, belgas e holandesas, onde os governadores exerciam, quase por completo, os poderes executivos e legislativo²¹⁷. Dizia, este último, em 1903, que o serviço de obras públicas, que deveria instituir-se como um dos motores fundamentais do progresso colonial, estava também

eivado de alguns dos males que atacam toda a nossa legislação ultramarina, e que tanta vez têm sido aqui postos em relevo. Limitando a alçada do Governador à aprovação dos orçamentos inferiores a 5000\$000 reis, inibe-o de acudir às mais urgentes, embora insignificantes, obras necessárias. A construção de um posto interior, que é preciso ocupar sem detença, a reparação de uma ponte, os consertos inadiáveis de um edifício qualquer, são, por via de regra, de custeio muito superior à verba que os Governadores podem autorizar, o que não admira em vista da carestia quase geral em que se obtêm nas colónias os materiais de construção e a mão-de-obra. Por outro lado, fixando o Governo da metrópole uma verba – sempre escassa – para a dotação de obras públicas

²¹⁵ Idem, *Ibidem*, pp. 242-243. V. tb. Aires de Ornelas, *A nossa Administração Colonial: o que é e o que deve ser*, Conferência realizada na Sociedade de Geografia na noite de 30 de Novembro de 1901, [Lisboa], Sociedade de Geografia de Lisboa, 1903.

²¹⁶ Carlos Roma Machado Faria e Maia, *Alguns projectos e obras executados na província de Moçambique nos últimos nove anos*, Lisboa, Tipografia do Comércio, 1908, p. 9. Também este engenheiro desaconselhava esses procedimentos, que tentou inverter: “sem querermos criticar estes processos, que são bons, sempre que o pessoal seja todo muito sério e honesto, e além disso seja em número e qualidade suficiente para o serviço de fiscalização, contudo como o pessoal subalterno é em geral muito diminuto, e mal pago, como os condutores, apontadores e fiscais devem estar sempre fora de quaisquer suspeitas desagradáveis para a sua dignidade (...). Se as obras a jornal no continente demandam como se sabe uma grande e muito assídua fiscalização, tanto no que respeita a mão-de-obra, como e muito especialmente a materiais, o que não sucederá em África, onde é vulgar dizer-se que *ninguém vem para tomar ares*, o que se traduz em muitos artistas quererem gananciar o mais que podem, sem se importarem com os prejuízos de terceiros, e muitas vezes com a própria dignidade. Apesar de bons empregados que tínhamos, em geral, uma repartição de obras públicas precisa fazer todos os seus serviços bem à luz do dia, pois nunca se pode livrar de ser enxovalhada, ou por um empreiteiro que recalitre por preterido, embora justamente, ou que aproveitando um descuido”

²¹⁷ Eduardo da Costa, *Op. Cit.*, pp. 20-23.

durante anos consecutivos, reduz a iniciativa dos governadores a só ter de escolher os trabalhos a abandonar, e não tem em conta as vantagens materiais e até, frequentemente, económicas, que poderiam advir de se iniciar ou terminar maior soma de trabalhos em determinados anos. Obedecendo à mania de tudo concentrar no Ministério, desprestigiando Governadores e funcionários ultramarinos, *inventa-se* para cada nova obra de importância, como a direcção de um caminho-de-ferro ou os estudos de um porto de comércio, uma administração independente da direcção das obras públicas e até, às vezes, dos próprios Governadores. Não pode, nem deve, continuar tal abuso, que reduz as funções de uma direcção de obras públicas a trabalhos locais, sem importância nem utilidade que justifiquem o seu pessoal, e que, ao mesmo tempo, aumenta a despesa e os embaraços administrativos do Governo. Não contentes com isso, sobre todas as obras, se formula aqui opinião e se não admite a das autoridades locais²¹⁸.

O queixume dos governadores tinha, por regra, paradoxal contraponto da parte de alguns responsáveis ministeriais, que garantiam ser espúria e artificiosa a crítica ao centralismo do Estado, assim deixando descoberta, entre as duas instâncias da administração, a existência de uma convivência política minada por desconfianças mútuas. Teixeira de Sousa não se inibia, de resto, de devolver aos administradores das províncias ultramarinas, a responsabilidade pela situação caótica daqueles territórios africanos, vituperando a sua propensão crónica para iludir e adulterar impunemente, ao sabor do seu arbítrio pessoal, a aplicação das verbas atribuídas pela metrópole:

Nomeia-se pessoal além dos quadros, aumenta-se-lhe os vencimentos, compra-se material de preço avultado, e como, ao pagar, o respectivo cofre não tem recursos, é a metrópole que tem de proceder à satisfação de encargos, que, em regra, o ministro da marinha e ultramar conhece quando tem de assinar as ordens de pagamento ou de autorizar algum saque feito pelo governador. Neste ponto a anarquia não podia ser mais completa. São raríssimas as contas prestadas, e com tão grande atraso, que, não sendo de longa duração as comissões no ultramar, quando elas são julgadas já os responsáveis não são atingidos. A ligação entre a contabilidade do ministério e os funcionários ultramarinos que ordenam, fixam ou fiscalizam a aplicação dos dinheiros públicos é tão ténue, que se pode dizer, sem erro grave, que não existe. Administre-se bem ou administre-se mal, gastem de mais ou de menos, sejam ou não escrupulosos na administração da fazenda, os funcionários ultramarinos, esbanjem ou economizem, a contabilidade não tem elementos para o apreciar, o ministro respectivo nada sabe, porque nada pode saber em consequência do actual regime. Ao contrário do que se diz – que as colónias são governadas do Terreiro do Paço – o ministro da marinha e ultramar, não só não governa, mas nem sequer tem elementos para apreciar como se governa²¹⁹.

Não deixa, aliás, de ser bem demonstrativo dessa inércia e barafunda burocráticas, o facto de, só em 1900 e 1902, quando nas colónias portuguesas já se tinham lançado obras decisivas, como os caminhos-de-ferro de Lourenço Marques, Beira e Ambaca, se ter finalmente procedido, mais uma vez por iniciativa do ministro Teixeira de Sousa, à normalização do regime de concessões de obras públicas e ao estabelecimento das primeiras instruções administrativas em matéria de

²¹⁸ Idem, *Ibidem*, pp. 47-48. Este administrador colonial considerava que a direcção das obras públicas coloniais deveria seguir o exemplo de colónias inglesas, como a Rodésia, assumindo as seguintes atribuições: 1 – “O estudo pensado e minucioso, do plano geral de obras e melhoramentos materiais necessários, ou convenientes, para o progresso ou estabilidade do desenvolvimento económico da colónia, seu policiamento, higiene, etc.”; 2 – “O estudo, construção e reparação de todas as obras a seu cargo, como estradas, edifícios públicos, pontes, obras hidráulicas e, eventualmente, caminhos-de-ferro e telégrafos”; 3 – “A organização anual do programa e orçamento das obras a começar, ou a continuar, nesse ano”; 4 – “A elaboração de todos os projectos e orçamentos de obras a construir, dentro do programa anual, ou fora dele, nos casos de urgência”.

²¹⁹ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1900*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901, pp. 517-518.

adjudicação de obras e fornecimento de materiais, que vinham substituir as determinações de uma vetusta portaria da metrópole, datada de 1861. Tratava-se, em rigor, de regular genericamente aquilo que já vinha sendo aplicado, de forma casuística. Mas percebe-se, também, o cuidado de ver preventivamente acauteladas, em função do conhecimento adquirido, das propostas apresentadas por eminentes personalidades coloniais e das experiências negativas entretanto acumuladas, todas as situações potencialmente lesivas dos interesses do Estado. Não obstante as reclamações sistemáticas dos governadores ultramarinos, a nova legislação acentuava, ainda mais, o centralismo da metrópole, ao retirar-lhes atribuições em matéria de nomeação provisória de pessoal técnico de obras públicas, que se transferiam para a alçada exclusiva da secretaria de estado²²⁰. Mantinha-lhes também intacta a competência para superintenderem os concursos de adjudicação de obras públicas, cujo montante global não excedesse os cinco contos, e os de fornecimento de materiais, que não ultrapassassem os mil reis²²¹. Acima desses valores os processos transitariam para a alçada do governo metropolitano. Nesta instância, quando a previsão orçamental excedesse os vinte e cinco contos, seriam avaliados por uma comissão de nomeação ministerial, presidida pelo Director-geral do Ultramar e composta por quatro vogais, um dos quais seria sempre o chefe da 7ª Repartição de Contabilidade Pública. Quando a previsão se situasse abaixo daquele valor, o processo seria entregue a uma comissão de três membros, incluindo também aquele funcionário superior.

Privilegiar-se-iam os concursos para a construção completa de cada obra ou, em alternativa, a construção por secções. Em qualquer dos casos, o procedimento legal dispensaria o concurso, sempre que se verificasse não ser essa a solução mais conveniente, ou quando fosse invocada a realização urgente do melhoramento. Se não fosse possível recorrer à construção completa, ou por secções, admitia-se o recurso a empreitadas, em separado, para construção, ou fornecimento, das diferentes partes da obra. Em última instância, sempre que se afigurasse manifestamente impossível arrematar, naqueles moldes, a construção da obra, o governo, metropolitano ou provincial, ordenaria a sua execução por administração directa, evitando-se, quanto possível, o trabalho a jornal.

Nas cláusulas e condições gerais das empreitadas estabeleciam-se várias imposições ao empreiteiro, nomeadamente a proibição de trespasse da empreitada sem consentimento prévio de entidade adjudicante; a obrigação de estabelecer residência na proximidade dos trabalhos e de

²²⁰ Francisco Cabral de Moncada, *Relatório enviado em Maio de 1902 à Secretaria do Ministério da Marinha*, Luanda, Imprensa Nacional, 1902, pp. 99-100.

²²¹ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1900*, pp. 689-690. Estabelecia-se mais pormenorizadamente que as obras de orçamento compreendido entre 1000\$000 reis e 5000\$000 reis seriam sujeitas a concurso promovido pelo governador, passando para a jurisdição do director de obras públicas, as obras de valor compreendido entre 500\$000 reis e 1000\$000 reis e para o chefe da secção de obras públicas, as de valor inferior, ficando ambas dispensadas de concurso.

não se ausentar sem a aquiescência do director de fiscalização; de seleccionar criteriosamente os seus empregados, a quem devia pagar atempadamente, a cada quinze dias, ou a cada semana; de assegurar o regular funcionamento dos trabalhos de construção, o cumprimento escrupuloso das cláusulas contratuais e a colaboração estreita e leal com aquele representante técnico do Estado²²². Defensor convicto de uma política colonial de integração económica, que seguisse por um caminho “sem devaneios, nem utopias, prático e realizável, com seguimento e coerência”²²³, Teixeira de Sousa, o ministro que haveria de viabilizar a construção da linha férrea de Benguela, também acolhia, sem embaraço, a possibilidade de o Estado concessionar a empresas, ou companhias particulares, por meio de concurso, ou na sequência de requerimentos, a construção e exploração de obras destinadas a estabelecer ou melhorar vias de comunicação, serviços dos portos marítimos ou fluviais, obras de hidráulica agrícola ou urbana, aproveitamento e transporte das forças naturais e construções de reconhecida utilidade pública. O recurso à concessão pressupunha que o Estado não ficaria obrigado a qualquer subvenção financeira, ou garantia de qualquer espécie, sendo todavia permitido ao governo, na negociação dos contratos, conceder explorações agrícolas, florestais ou mineiras, em terrenos públicos, assim como exclusivos de transporte, sempre que nisso não adviesse prejuízo para o erário, nem para outros interesses particulares já fixados no território a ser beneficiado. O pedido de concessão podia ser imediatamente deferido pelo governo, ou enviado ao governador-geral para informação sobre a sua utilidade para a província. Em qualquer circunstância o contrato teria sempre de passar pelo crivo da Junta Consultiva do Ultramar e de ser aprovado previamente em Conselho de Ministros. À semelhança do que ficara estabelecido para o regime de empreitadas, nas concessões de obras públicas o concessionário também deveria assumir um conjunto significativo de compromissos, a saber: reconhecer o direito de fiscalização das entidades competentes; aceitar as penalidades decorrentes do incumprimento contratual; garantir a presença de uma maioria de gerentes e representantes, metropolitanos ou ultramarinos, assim como de administradores nos corpos sociais, das empresas que se viessem a formar, de nacionalidade portuguesa, domiciliados em território nacional; o mesmo cuidado deveria ser adoptado no recrutamento de funcionários, admitindo-se, excepcionalmente a contratação de cidadãos estrangeiros, aos quais se exigiria o acatamento das leis, tribunais e autoridades portuguesas; sempre que a relevância da obra o justificasse devia conformar-se com a prerrogativa governamental de nomear parte dos órgãos administrativos e até um comissário do governo, remunerado pela companhia, com atribuições

²²² *Ibidem*, pp. 693-700.

²²³ *Congresso Colonial Nacional inaugurado no dia 2 de Dezembro de 1901*, Actas das Sessões, Lisboa, A Liberal, 1902, p. 123.

fiscais; a empresa a constituir seria ela própria portuguesa, para todos os efeitos, devendo sujeitar-se à legislação metropolitana e ultramarina, elaborando os respectivos estatutos e regulamentos internos em conformidade com as suas disposições normativas e com as recomendações que o Procurador-Geral da Coroa e da Fazenda e da Junta Consultiva do Ultramar faziam ao governo. As reacções da administração colonial a esta nova legislação não se fizeram tardar. Francisco Cabral Moncada, em relatório enviado ao Ministério do Ultramar, em 1902, garantia que, durante o curto período em que se aplicaram rigorosamente as instruções sobre empreitadas, das vinte e seis obras postas em arrematação, na província de Angola, só três tinham sido adjudicadas, e em circunstâncias deprimentes, uma vez que todas tinham recebido apenas uma proposta e em duas repetira-se o adjudicatário seleccionado. Tratava-se, por isso, em seu entender, de multiplicar a burocracia, com perda de tempo, aumento de despesa e sem quaisquer benefícios para o Estado, uma vez que, na grande maioria dos casos, a consequência foi a acumulação de obras executadas por administração directa, que era justamente o processo que aquelas medidas legislativas pretendiam evitar. A conclusão, depois de verificados os engulhos suscitados pelas instruções emanadas do governo metropolitano, não podia deixar de passar pela manifesta impraticabilidade dessa norma geral no espaço africano, com todas as suas especificidades idiossincráticas:

A empreitada pode justificar-se onde haja quem possa ser empreiteiro e pessoal idóneo numeroso para fiscalizar; mas em terras de Angola, onde a competência dos empreiteiros escasseia e o pessoal é pouquíssimo para a fiscalização, a imposição absoluta de tal princípio só serviria para complicar o serviço, retardar inutilmente as obras, que por vezes as circunstâncias impõem com urgência e duplicar o seu custo. No caso de uma estrada, por exemplo, antes da execução haveria que fazer o seu estudo, quase tão caro como aquela, e que, no meu tempo pelo menos, lhe tem corrido simultâneo; e havendo empreiteiro, correr-se-á o risco de se perder o equivalente ao seu lucro e ainda de se ficar com uma obra que, por indevidamente fiscalizada, talvez nem satisfaça inteiramente. Quem não conhecer Angola dirá que onde não há pessoal para fiscalizar não o há para construir. Assim parece, mas as circunstâncias da província, tornam coisas muito diversas isto de alguém ir e permanecer como construtor, ou ir como fiscal; e ter o fiscal permanente dará em muitos casos um agravamento de despesa na execução, em que além do custo da obra haverá a contar com o lucro do empreiteiro e dispêndio da fiscalização. A imposição deste princípio, pois, não se recomendava, e agravava inutilmente o péssimo regime de desconfiança que caracteriza em geral a nossa administração pública e em especial a colonial, e que estabelecido como norma, evidentemente reconhece da parte dos empregados, não direi o direito legitimado, mas a prática sancionada do abuso²²⁴.

Teixeira de Sousa, em face das reclamações, terá assentido no estabelecimento de regimes excepcionais, tratando, em ofício datado de 4 de Janeiro de 1902, de clarificar o âmbito da aplicação daquelas instruções, que se deveria circunscrever aos concursos de empreitadas, “quando este modo de execução de obra fosse o adoptado pelas autoridades competentes e em conformidade com a conveniência e a lei em vigor”²²⁵. Ora, a lei em vigor era a de Ferreira do

²²⁴ Francisco Cabral de Moncada, *Op. Cit.*, pp. 97-98.

²²⁵ Idem, *Ibidem*, p. 99.

Amaral, datada de 20 de Agosto de 1892 que, em face das informações do ministro, mantinha intacto o seu clausulado, dado que a praxe jurídica estabelecia que leis, ou decretos com igual força, só poderiam ser derogados por diplomas congêneres²²⁶.

Não obstante a iniciativa de Eduardo Vilaça, em 1898, de nomear uma comissão incumbida de apresentar um projecto de reorganização dos serviços técnicos de obras públicas do ultramar, de modo a adaptá-lo às novas exigências, a verdade é que até ao fim do regime monárquico português foi aquela a legislação que se manteve²²⁷, apesar da sinalização regular de anomalias graves no seu funcionamento, feitas pelos mais diversos agentes políticos. Em 1907, Freire de Andrade, o último governador-geral de Moçambique (1906-1910), no regime monárquico, haveria de reclamar, na senda dos seus antecessores, uma reforma urgente daquela organização, que incidisse particularmente no recrutamento do funcionalismo técnico: “É este recrutado, sobretudo os condutores e apontadores, entre pessoal sem as precisas habilitações e alguns até sem nunca se terem ocupado de quaisquer trabalhos de construção”. A causa das irregularidades diagnosticadas fundava-se, como sempre, na insuficiência dos recursos humanos e, sobretudo, na exiguidade da remuneração prevista para aquelas funções, que afastava, naturalmente, os melhores profissionais:

Não muito tempo há que um condutor auxiliar me veio pedir para ser dispensado de dirigir a construção de uma escada de madeira, das mais simples, de que lhe fora dado o desenho, e isto porque, segundo dizia, aceitara o lugar por não haver outro em que pudesse ser empregado, mas que nunca vira um projecto, nem sabia o que havia de fazer com o que lhe fora agora dado (...). Não é raro ver os condutores auxiliares e apontadores desrespeitados pelos operários, em consequência das observações que fazem, e também deixarem, por não

²²⁶ Idem, *Ibidem*, p. 99.

²²⁷ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1898*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 677-678. A comissão nomeada por Eduardo Vilaça era composta pelos membros da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar – João Joaquim de Matos, Joaquim Pires de Sousa Gomes, Adolfo Ferreira de Loureiro e António José de Araújo, o chefe da 3ª Repartição da Direcção Geral do Ultramar, Tito Augusto de Carvalho e ainda pelos engenheiros Afonso de Moraes Sarmento, José Maria de Sousa Horta e Costa, Álvaro Castelões e Belchior José Machado. No desempenho da sua comissão deveriam seguir as seguintes indicações ministeriais: a) “Recrutamento do pessoal entre os indivíduos habilitados com os conhecimentos requeridos para os diversos serviços e com a prática de trabalhos no reino ou no ultramar”; b) “Fixação de vencimentos, por forma que não dependa nunca de arbítrio, quer do governo da metrópole, quer dos governos das províncias ultramarinas, estabelecer quaisquer gratificações, devendo estas ser determinadas, na organização proposta, de acordo com a natureza dos serviços e, quando indispensável, com a localidade em que estes hajam de ser desempenhados”; c) “Organização dos quadros dos diferentes serviços, compreendendo o pessoal técnico que deva servir na direcção geral do ultramar, não excedendo a despesa dessa organização, excepto no caso de necessidade de criação de novos serviços, a despesa actual”; d) “Restabelecimento do serviço de inspecções, devidamente regulado”; e) “Definição clara das faculdades dos governadores das províncias ultramarinas em assuntos relativos aos serviços de obras públicas”; f) Determinação das atribuições das repartições de obras públicas, convindo que entre elas se inclua o estudo regular e metódico das questões que mais interessam ao progresso de cada uma das províncias, e se fixem prazos para serem enviados à secretaria da marinha e ultramar relatórios periódicos, dando conta desse estudo, e bem assim, em geral, dos serviços a cargo das ditas repartições”; g) Aproveitamento do pessoal para os estudos geológicos e outros que possam harmonizar-se com os serviços especialmente incumbidos àquele pessoal”. A proposta de reorganização dos serviços chegou a ser apresentada na Câmara dos Deputados, na sessão de 20 de Março de 1900, pouco tempo antes de Eduardo Vilaça ter sido substituído no cargo ministerial por Teixeira de Sousa, daí resultando, porventura, o seu abandono. Em termos gerais ela pretendia atribuir ao governo metropolitano competências exclusivas na definição de um plano geral de melhoramentos, que correspondesse ao interesse geral do país. Para alcançar esse objectivo, além de prever, como vimos anteriormente, a criação da comissão superior técnica de obras públicas do ultramar, estabelecia também a reintrodução do cargo de inspector das obras públicas” (*Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão de 20 de Março de 1899, pp. 51-53).

saberem que é prejudicial, cometer toda a espécie de barbaridades técnicas; visitando uma obra tive a ocasião de ver ser empregada em betão, pedra de todos os tamanhos e feitios, vindo com a pedra, pelo menos, 20% de terra; e o betão era feito amontoando a pedra, deitando-lhe a argamassa por cima e batendo tudo ligeiramente; o resultado era o que se pode prever²²⁸.

No plano mais abrangente da legislação ultramarina coube a Aires de Ornelas, aquando da sua passagem pelo Ministério da Marinha e Ultramar (1906-1907), no governo ditatorial de João Franco (1907-1908), promover também a constituição de uma comissão encarregada de apresentar as bases de uma reforma da carta orgânica do ultramar, que substituisse, em definitivo, a lei de Rebelo da Silva, de 1869. Em vez disso, até ao advento da I República, surgiu apenas, pela mão do mesmo ministro, por proposta daquela comissão, uma lei que se limitou a reorganizar os serviços administrativos da província de Moçambique, fixando definitivamente a sua capital em Lourenço Marques²²⁹. A lei de 23 de Maio de 1907 era precedida de um extenso e pormenorizado relatório, onde Aires de Ornelas justificava a oportunidade e premência da legislação que propunha:

Está-se dando hoje na África Austral um facto sem precedentes na história do mundo; a feitura económica e política de um continente. Levou na velha Europa a história, e no Novo Mundo séculos; pois está-se ali realizando esse fenómeno no curto prazo de uma geração. Os problemas que nos nossos velhos países os antepassados colocavam perante os vindouros, surgem lá impetuosos, e formidáveis, reclamando solução imediata. Palpita-se em Lourenço Marques com o estremeção emocionante da gestação de nações novas, e é indispensável ocorrer desde logo às exigências que tais fenómenos impõem²³⁰.

Contrariamente ao que sucedia em 1869, a província de Moçambique era agora o território colonial português mais desenvolvido, muito por acção do movimento comercial marítimo e terrestre, exponenciado pelo caminho-de-ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, que se considerava “um dos mais produtivos factores de riqueza para a província, um dos mais seguros esteios da sua importância política”, não obstante a animosidade que lhe devotavam as colónias inglesas sul-africanas²³¹. Os seus portos, os melhores da costa oriental africana, para onde já se

²²⁸ A. Freire de Andrade, *Relatórios sobre Moçambique*, Vol. II, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1907, pp. 395-397; Eduardo da Costa, *Op. Cit.*, p. 211. No primeiro Congresso Nacional Colonial, Eduardo da Costa também se referiu a este problema das corporações de carreira: “Hoje, nas nossas colónias, muitos são os serviços desempenhados por funcionários de carreira e quadros especiais, mas não vai longe o tempo em que de Portugal se mandava quem quer que fosse para servir de engenheiro ou condutor de obras públicas; professores que mal sabiam ler e outros empregados de igual jaez”.

²²⁹ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1906*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907, p. 458. A comissão nomeada por Aires de Ornelas era constituída por Joaquim José Machado, que presidia, António Duarte Ramada Curto, José Maria de Sousa Horta e Costa, António Alfredo Barjona de Freitas, João Mascarenhas Gaivão, Manuel Moreira Feio, João Pinto Rodrigues dos Santos, o Conde de Vale Flor e Baltasar Freire Cabral. As instruções ministeriais estabeleciam que a proposta a apresentar consignasse o governo das províncias ultramarinas, em função dos seus costumes e estado de civilização, e a adopção do regime descentralizado conveniente ao seu estado de desenvolvimento gradual e evolutivo. René Pélissier afirma, na sua *História de Moçambique*, que a reforma implementada foi inspirada pelas sugestões que Eduardo Ferreira da Costa fez na sua comunicação ao Congresso Colonial de 1901 (René Pélissier, *Op. Cit.*, p. 186).

²³⁰ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1907*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1908, p. 344.

²³¹ *Ibidem*, pp. 337-338. O ministro apresentava dados objectivos sobre a evolução económica, financeira e comercial da colónia: No ano económico de 1867-1868 Moçambique tinha um rendimento total de 124185\$000 reis e uma despesa de 180365\$000; no orçamento de 2006-2007 previa-se uma receita de 5935234\$000 reis e uma despesa de 5408549\$000 reis. A conclusão era simples: “Em quarenta anos a receita da província aumentou cerca de cinquenta vezes e desapareceu o défice

dirigiam, desde 1903, as carreiras da Empresa Nacional de Navegação (constituída em 1880) e as rotas da navegação por cabotagem, afirmavam-se como portas naturais de saída comercial para o vasto *hinterland* a que se encontrava ligado por linhas férreas, ficando o seu destino indissolúvelmente ligado “ao futuro e ao desenvolvimento da África Austral e da África Central Britânicas” necessitando, de ser dotada da mesma autonomia administrativa que já vigorava nessas colónias vizinhas, e que era de há muito reclamada por todos os que nela criavam riqueza: “É preciso que se lhe dê iniciativa e acção local: reconhecendo-lhe a maioridade e a capacidade, e dando-lhe a metrópole liberdade de se governar, deixe-se-lhe a responsabilidade que lhe caiba se não souber aproveitar-se da concessão, e não será pequeno o castigo”²³². Aires de Ornelas partilhava o mesmo espírito descentralizador e autonomista de Rebelo da Silva, António Enes e Mousinho, e condenava aqueles que, ao longo de décadas, arreigados ao princípio da tutela administrativa, se esforçaram por desvirtuar o espírito liberalizante da carta orgânica do ultramar, de 1869, impedindo que a administração colonial se fixasse em bases claras e científicas, em “contradição flagrante com os princípios do direito colonial moderno”, teorizado, entre outros, pelo economista francês Pierre Paul Leroy-Beaulieu e pelo ex-ministro das colónias e ex-governador da Indochina, Jean-Marie de Lanessan, dois dos mais conceituados teóricos da colonização moderna, da sua época²³³. Era francesa, de resto, a influência directa do diploma que agora se apresentava, por se considerar impossível de aclimatar ao temperamento português, o modelo de administração britânico:

São por demais marcadas as diferenças nas nossas raças, nos nossos usos e costumes, nos princípios até em que assenta a legislação, para que uma tão profunda mudança de meio não influísse perniciosamente, a nossa ver, numa organização nova. Outro tanto não sucede com a França com a qual temos profundas semelhanças e analogias na legislação. O modelo francês, modificado no nosso meio português, foi o que quisemos definir²³⁴.

Ao governador seriam atribuídas honras de Ministro de Estado e amplos poderes executivos, cabendo ao Conselho do Governo, constituído por aquele supremo magistrado da colónia, por todos os chefes de serviços provinciais e representantes dos interesses criados na colónia, o exercício do poder legislativo, exceptuando apenas os negócios judiciais, eclesiásticos, e, em

crónico nos orçamentos até ao último decénio”. Relativamente ao movimento comercial, notava-se que em 1877 fora de 1656113\$365 reis e que em 1906 chegara aos 35894000\$000 reis. Em Lourenço Marques cifrava-se, em 1901, em 3164000\$000 reis, alcançando, em 1906, o valor de 20720000\$000 reis. E continuava: “A Alfândega de Lourenço Marques rendeu em 1867, 2348\$302 reis, em 1906 rende 1130162\$861. Deixa de haver comparação em presença de cifras destas”.

²³² *Ibidem*, pp. 338-339. V. tb. Aires de Ornelas, *Colecânea das suas principais obras militares e coloniais*, Volume III, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1936, pp. 234-235; Francisco Xavier Basílio, *Antecedentes históricos da Reforma Administrativa da Província de Moçambique*, Dissertação apresentada no acto de licenciatura do Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, Lisboa, 1965, pp. 257-315.

²³³ *Ibidem*, p. 339-340. Leroy-Beaulieu (1843-1916), escrevera, em 1874, o ensaio *De la Colonisation chez les peuples modernes* [Paris, Guillaumin et Cie, Libraires, 1874], que rapidamente se transformou numa referência incontornável da política colonial, sendo sucessivamente reeditado ao longo das décadas seguintes. O mesmo sucedeu, alguns anos mais tarde, a Jean-Marie de Lanessan (1843-1919) com a obra *Principes de colonisation* [Paris, Félix Alcan, Éditeur, 1897].

²³⁴ *Ibidem*, p. 340.

particular, a competência para aprovação dos orçamentos da colónia, que permaneceria sob a alçada tutelar da metrópole. Devendo submeter-se ao voto maioritário desse conselho, o governador podia, porém, sempre que não se conformasse com a resolução tomada, apelar para a intervenção do governo central que, nesse caso, decidiria em última instância. O governador seria, de resto, o interlocutor exclusivo do ministério, cessando, com este diploma, a possibilidade de outros responsáveis coloniais poderem estabelecer comunicação directa com o Terreiro do Paço, uma vez que, na perspectiva do legislador, essa prática estabelecia uma vigilância deprimente para aquela que era a primeira autoridade da província:

Esses chefes de serviço desempenham funções análogas às dos Ministros de Estado, mas sem a responsabilidade, que pesa toda sobre o governador-geral. Todos despacham [doravante] directamente com ele, preparando e informando convenientemente esse despacho. Assim se desafogará o actual serviço do secretário-geral, que centralizará porém toda a correspondência com o Governo central²³⁵.

Paralelamente, pretendia-se reforçar o poder dos governadores de distrito, que tinha sido progressivamente diminuído ao longo dos anos, em benefício da sua centralização nas direcções dos serviços, ao ponto de, no tocante a obras públicas, aqueles não terem “autorização para mandar cair uma caserna”²³⁶. A este governador subalterno eram atribuídas, no respectivo distrito, o poder executivo, que lhe era delegado pelo governador-geral, e exercido por intermédio dos chefes de serviço distritais, sob a vigilância dos conselhos de distrito, a quem competia zelar pelos interesses criados nesse território. Com estas atribuições mais latas deixava de fazer sentido o fracionamento de Moçambique em duas províncias, tal como fora proposto por Júlio de Vilhena, evitando-se a duplicação inútil do funcionalismo colonial, e permitindo que as avultadas verbas, que ela pressupunha, pudessem ser canalizadas para as tão necessárias medidas de fomento.

Em matéria de melhoramentos materiais, era a cometido ao governador-geral o poder de aprovar, depois de auscultadas as entidades competentes, os projectos de obras públicas, mandando executar aqueles que pudessem ser suportadas pelo orçamento da província. Ao Conselho do Governo, caberia votar e aprovar definitivamente a distribuição das verbas orçamentais, pelas diferentes obras a executar. De entre os chefes de serviço, com assento nesse conselho, por intermédio dos quais se exercia o poder do governo-geral, refreando eventuais derivas autocratas, pontificava, em substituição das extintas direcções das obras públicas da província, o Inspector das Obras Públicas, cargo exercido em comissão, por períodos mínimos de cinco anos, por um oficial superior, ou capitão de engenharia, ou engenheiros dos quadros das obras públicas, a quem

²³⁵ *Ibidem*, p. 340, 346.

²³⁶ *Ibidem*, p. 341.

fosse reconhecido mérito e experiência nos serviços de engenharia civil. Cabiam-lhe as incumbências do estudo e direcção do plano geral das obras e melhoramentos materiais da província, em função da sua necessidade e conveniência; a direcção superior sobre os serviços de agrimensura, hidráulica, estradas, caminhos-de-ferro, portos, canais, edifícios públicos e minas; a fiscalização dos serviços de correio e telegrafia. No plano distrital, de entre as repartições delegadas das diversas secretarias que funcionavam junto do governo-geral, contavam-se o chefe da secção das obras públicas e o director dos caminhos-de-ferro.

Finalmente, estabelecia-se, pela primeira vez, um quadro de carreira administrativa da província, tal como ele existia já nas colónias holandesa, francesa e inglesa, destinando-se-lhe o pessoal adequado para a aplicação do sistema que agora se implementava:

Não é possível continuar deixando os lugares mais importantes do nosso domínio ultramarino ao arbítrio de governadores ou ministros, ao favoritismo da política partidária, a todas essas causas que fazem proclamar que *não temos homens*, quando o que nos falta é precisamente método, ordem, organização científica²³⁷.

Não obstante os efeitos positivos que imediatamente se sentiram com a aplicação da lei de Aires de Ornelas, não faltou quem viesse questionar a sua eficácia e até a sua constitucionalidade. Como notaria alguns anos mais tarde o também ministro Cerveira de Albuquerque (que apesar de republicano não se inibia de elogiar os fundamentos daquele decreto), sucedera com aquela legislação o mesmo que com a carta orgânica de Rebelo da Silva:

adoptada a doutrina, não soubemos manter-lhe, na aplicação, a amplitude que ela exigia. Para que a reforma surtisse todos os seus bons efeitos era indispensável que ela fosse executada, não só na colónia, mas no continente, por indivíduos inspirados nos princípios em que ela se fundara. Ora isso não aconteceu²³⁸.

O advento da República em Portugal anunciou alterações significativas na administração das províncias ultramarinas, em conformidade com as propostas e promessas do Partido Republicano Português, desde o tempo da propaganda contra o regime monárquico, que passavam pela efectivação da descentralização administrativa, pelo reforço da autonomia dos órgãos locais e pela elaboração de leis específicas para cada território²³⁹. O Art.º 67.º da Constituição de 1911 estabelecia naqueles territórios o regime da descentralização de poderes, por meio de legislação especial, adequada ao estado de civilização de cada colónia, que deveria, nos termos do Art.º 85.º, ser elaborada pelo Congresso da República²⁴⁰. O Art.º 87.º previa a possibilidade de o governo

²³⁷ *Ibidem*, p. 342.

²³⁸ Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, pp. 43-46.

²³⁹ José de Macedo, *Autonomia de Angola*, 2ª edição, Lisboa, Centro de Socio-Economia. Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, pp. 168-275.

²⁴⁰ *Constituição Política da República Portuguesa de 21 de Agosto de 1911*, Coimbra, Livraria Editora, F. França Amado, 1911, p. 17.

tomar as medidas que considerasse necessárias e urgentes, naqueles territórios, sempre que o congresso estivesse encerrado²⁴¹.

Antes, porém, que as instituições republicanas dessem forma legal às novas cartas orgânicas das colónias, trataram de estabelecer, em Novembro de 1911, o novo Regulamento Geral das Direcções e Inspecções das Obras Públicas das Colónias²⁴², por considerarem ser este um serviço crucial para o fomento colonial. A elaboração da lei terá levantado algumas apreensões no seio da corporação militar, uma vez que, em Junho daquele ano, a direcção da *Revista de Engenharia Militar*, decidiu fazer rememorar o poder político, dos valiosos contributos da arma de engenharia, ao longo das últimas décadas, para o desenvolvimento material das províncias ultramarinas, evocando o nome de todos os engenheiros militares que ali tinham prestado e ainda prestavam serviço e disponibilizando uma sinopse dos estudos por eles veiculados naquela publicação:

Principalmente a partir de 1876, em que foram organizadas duas importantes missões de estudo dirigidas por oficiais de engenharia, têm sido variadíssimos os serviços desempenhados em todo o ultramar por engenheiros militares; é, pois, uma justa aspiração, que por certo terá sido atendida, a de que, com a projectada reforma, os oficiais de engenharia não fiquem impedidos de continuar a dedicar a sua actividade ao serviço do ultramar. É tão elevada a percentagem de oficiais, que aí têm exercido comissões de engenharia civil, que não pode deixar-se, mesmo em nome dos interesses do Estado, de aproveitar os conhecimentos especiais por eles adquiridos nas diferentes regiões em que têm permanecido. Bem sensivelmente menor é, no quadro de Obras Públicas e Minas, a percentagem de engenheiros com serviços nas colónias²⁴³.

Os receios da corporação não eram infundados, como haveria de notar, dois anos mais tarde, naquela mesma revista, o coronel de engenharia João José Pereira Dias. Em Maio de 1911 o Governo Provisório alterara profundamente a organização da engenharia militar no país, dismantando o antigo Corpo de Engenheiros Militares e remodelando a antiga Escola do Exército (que passara a ter a designação de Escola de Guerra), com a extinção do curso de engenharia civil, das cadeiras técnicas de estradas, caminhos-de-ferro, portos de mar, rios e canais, pontes e arquitectura, no curso de engenharia militar, que passariam a ser frequentadas no recém-criado Instituto Superior Técnico²⁴⁴. A consequência imediata de semelhante resolução seria, na perspectiva daquele oficial, a inibição dos engenheiros militares de “poderem servir, como até aqui sempre serviram, nas obras públicas do país, onde se habilitavam com a prática, que no

²⁴¹ *Ibidem*, p. 20.

²⁴² *Diário do Governo*, 16 de Novembro de 1911, depois rectificado no *Diário do Governo*, 23 de Novembro de 1911. A 17 de Fevereiro de 1911, o Ministro da Marinha e Colónias, Amaro de Azevedo Gomes, nomeara uma comissão incumbida de apresentar um projecto de reorganização dos serviços de obras públicas das colónias, “a fim de se poder apressar o desenvolvimento de que urgentemente carecem”. Era constituída pelos engenheiros Alfredo Augusto Freire de Andrade, Belchior José Machado, José Eduardo de Brito Carvalho da Silva, António Teles de Vasconcelos Pignatelly, Caetano Marques de Amorim, Higino Durão, e César da Silva Azevedo (*Diário do Governo*, 21 de Fevereiro de 1911, p. 686).

²⁴³ “Serviço de Obras Públicas nas Colónias” in *Revista de Engenharia Militar*, Maio de 1911, pp. 197-201.

²⁴⁴ Maria de Lurdes Rodrigues, *Os engenheiros em Portugal*, Oeiras, Celta Editora, 1999, p. 84; Maria Paula Diogo, *A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Cívicos Portuguezes, 1869-1937*, pp. 82-84.

exército não pode haver em tempo de paz, desses variados serviços da viação ordinária, acelerada, fluvial e marítima, tão úteis aos exércitos em campanha”²⁴⁵.

Entre os meses de Maio e Setembro, a Associação dos Engenheiros Civis reunira ordinária e extraordinariamente para apreciar o projecto de organização da engenharia civil das colónias, sendo reconhecido pela maioria dos sócios que ele era lesivo dos interesses dos engenheiros militares, devendo por isso ser contestado junto das instâncias governamentais²⁴⁶. O decreto de 11 de Novembro, um dos últimos, assinado por Celestino de Almeida, Ministro das Colónias do governo de concentração, liderado por João Chagas (1911), acabaria por esvaziar as previsões mais alarmistas. As direcções de obras públicas das colónias, chefiadas por um director de reconhecida competência e experiência, proveniente do meio militar, ou civil, teriam sob a sua alçada o estudo, construção e conservação de monumentos públicos, estradas, telegrafia pública, hidráulica marítima e terrestre, geologia, minas, agrimensura e caminhos-de-ferro que não estivessem entregues a repartições técnicas independentes. Para a execução de todas essas tarefas seriam criadas as secções permanentes de serviço que se entendessem por convenientes. O trabalho seria assegurado por um quadro permanente técnico geral, resultante da soma de todo o funcionalismo superior que viesse a ser formado em território colonial, recrutado de entre os engenheiros e condutores do quadro de pessoal das obras públicas ultramarinas, ou dos engenheiros militares e civis, arquitectos e condutores dos quadros metropolitanos, requisitados para servirem em regime de comissão, por períodos nunca inferiores a quatro anos. Previam-se ainda o preenchimento daqueles lugares com recurso a concurso documental, ao qual poderiam candidatar-se os cidadãos portugueses militares, ou civis, formados na respectiva especialidade, em escola nacional, ou estrangeira. Em cada província ultramarina existiria também um quadro permanente de pessoal de conservação e auxiliar de construção, proposto localmente, admitindo-se, ainda, a existência de quadros eventuais para serviços temporários, de duração máxima de dois anos, em função das necessidades de serviço.

Complementando o que ficara instituído na reorganização administrativa de Moçambique, de 1907, criava-se agora o lugar de Inspector de Obras Públicas de Angola, com jurisdição sobre toda a África Ocidental Portuguesa, que além de ser vogal nato do Conselho do Governo, desempenharia também as funções de consultor técnico do governador, com quem despacharia directamente, vice-presidente do conselho de administração dos portos e caminhos-de-ferro e,

²⁴⁵ João José Pereira Dias, “O Corpo de Engenheiros Militares Portugueses em 1812 e em 1913” in *Revista de Engenharia Militar*, Julho de 1913, pp. 293-303.

²⁴⁶ “Actas das Sessões Ordinárias de 27 de Março de 1911 e 25 de Maio de 1911” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Maio e Junho de 1911, pp. 262-265; “Actas das Sessões Ordinárias de 9 de Junho e 15 de Julho” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Julho e Agosto de 1911, pp. 340-358; “Acta da Sessão Extraordinária de 22 de Julho de 1911” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Setembro e Outubro de 1911, pp. 411-415.

enquanto as exigências de serviço permitisse, director das obras públicas da província²⁴⁷. Além das inspecções regulares, feitas anualmente, por este funcionário, previam-se ainda inspecções extraordinárias, feitas por engenheiros do quadro de obras públicas da metrópole. Em qualquer dos casos as suas atribuições passariam, entre outras, pela fiscalização de todas as repartições de serviço, reconhecendo-se-lhe competência para proceder a alterações nos projectos de obra em vias de execução, sempre que nisso visse utilidade e economia, e para ordenar o estudo dos projectos que parecendo-lhe urgentes, não constassem ainda do mapa de distribuição de fundos. O novo diploma modificava também a organização e regimento dos Conselhos Técnicos de Obras Públicas, que seria igualmente presidido pelo governador, cabendo a vice-presidência ao inspector das obras públicas e constituído por todos os engenheiros em serviço permanente na sede de província, pelo oficial mais graduado do exército ou da armada, pelo inspector da Fazenda, procurador da República, pelo chefe do serviço de saúde e por um secretário, sem direito de voto. O *modus operandi* deste órgão consultivo, que agora via reforçadas as suas atribuições, era decalcado do funcionamento do seu congénere metropolitano, cabendo-lhe a responsabilidade de emitir pareceres sobre a distribuição anual de fundos para obras públicas; sobre projectos e respectivos orçamentos de valor superior a duzentos reis; e sobre os métodos a aplicar na execução dos trabalhos.

Finalmente, a lei regulava os procedimentos a tomar na execução das obras públicas nas colónias, estabelecendo, como princípio geral, a sua realização pelo sistema de empreitada, ou tarefa, precedida de concurso público. Em casos de manifesta conveniência poderia adoptar-se o concurso limitado, recorrendo-se à administração directa, por jornal ou tarefa, sempre que esse sistema pudesse ser utilizado com vantagem sobre os outros, quando os valores implicados fossem de pequena monta, quando se demonstrasse a inexistência de empreiteiros ou tarefeiros habilitados. Ao governador de distrito era permitido aprovar obras de orçamento inferior a mil reis (sic); o governador-geral via alargada a sua competência nesta matéria, sendo-lhe agora concedida autorização para aprovar projectos de importância compreendida entre aquela importância e os vinte contos, ouvido o respectivo Conselho Técnico de Obras Públicas. Acima deste valor a autorização competia ao Ministro das Colónias, depois de ouvido o já mencionado Conselho Superior Técnico de Obras Públicas das Colónias.

²⁴⁷ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 29-30: Como notou, mais tarde, Lopes Galvão, estas disposições prestavam-se a interpretações subversivas do seu espírito original: “Na prática aconteceu que o primeiro inspector de obras públicas, que houve, teve de fazer muitas vezes de director das obras públicas de Angola e de director do caminho-de-ferro de Malange, director das fiscalizações dos caminhos-de-ferro em regime de concessão, etc., etc. Como podia ele exercer a função de Inspector das obras públicas de S. Tomé, Cabo Verde e Guiné? Nunca teve a oportunidade sequer de visitar tais colónias, quanto mais de inspecionar os seus serviços!”.

A nova organização limitava-se à regulamentação geral dos serviços de obras públicas, destinada a garantir a eficácia da acção orientadora do governo, a quem competia definir o plano geral de melhoramentos que deveria ser consignado na distribuição anual de fundos. Admitia-se, porém, a possibilidade de se virem a constituir “serviços separados dos demais serviços de Obras Públicas, os de construção e exploração dos portos e linhas férreas das colónias, subordinados a Conselhos de Administração em que estejam representados o comércio, as indústrias, a agricultura e navegação, princípio [...] que realizando uma relativa descentralização, permite que cooperem na marcha de tais serviços, e no progresso e desenvolvimento deles, as forças vivas locais, a quem mais pode interessar aquele progresso e desenvolvimento”²⁴⁸.

Como notaram mais tarde os engenheiros José de Queiroz Vaz Guedes e José da Veiga Lima, em trabalho publicado na *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, essa porta que a legislação deixava aberta à descentralização dos serviços de obras públicas nas colónias, não tardou a ser aproveitada pelos interesses locais, com aparente prejuízo dos princípios de ordem e disciplina que teriam norteado o diploma de Celestino de Almeida, e que aqueles autores consideravam ter sido “o mais notável trabalho sobre o assunto produzido, e que marca com energia e clarividência a necessidade de uma orgânica definida para bem da eficiência da acção orientadora do Governo Central na vida económica do Império”²⁴⁹. A 31 de Agosto de 1912 um decreto de Cerveira de Albuquerque, Ministro das Colónias do governo de concentração liderado por Duarte Leite (1912-1913), aprovava a organização da Comissão de Melhoramentos do distrito de Moçâmedes, a primeira de um conjunto de entidades que haveriam de emergir do regime republicano, durante os anos seguintes, nas províncias ultramarinas²⁵⁰.

Cerveira de Albuquerque tinha uma opinião fundamentada da situação das colónias portuguesas, que deixou expressa num relatório circunstanciado apresentado na Câmara dos Deputados. Ali defendeu, como princípio axiomático, que “o ressurgimento e integridade do nosso país estão indestrutivelmente ligados hoje ao progresso e desenvolvimento das nossas colónias”²⁵¹. Condenava o descrédito político em que a Monarquia fizera cair o país, mas reconhecia também que as pugnas intransigentes, ferozes e intermináveis da jovem República, tinham até agravado o estado de anarquia e de desorientação nos serviços administrativos coloniais onde, não obstante

²⁴⁸ *Diário do Governo*, 23 de Novembro de 1911, pp. 4679-4686.

²⁴⁹ José de Queiroz Vaz Guedes e José da Veiga Lima, “Subsídio para a organização dos serviços de Engenharia no Ultramar” in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Fevereiro de 1934, pp. 69-72.

²⁵⁰ Refira-se, porém, que a primeira entidade deste género foi criada em 1895, ainda no tempo da monarquia constitucional. Tratava-se da Comissão Permanente dos Melhoramentos do porto de Lourenço Marques (*Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1906*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907, p. 597).

²⁵¹ Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, p. 4.

a dureza dos sucessivos diagnósticos, os analfabetos e incompetentes continuavam a encontrar asilo seguro:

Ao proclamar-se a República, e aproveitando a natural agitação que produz sempre uma mudança de instituições, todos estes criminosos, todos estes vadios, todos estes incompetentes julgaram azada a ocasião para se intitularem republicanos de sempre e com esta simples qualidade, que, ainda que fosse verdadeira, não dá garantias seguras de critério e sensatez, arrogaram-se o direito de assumirem o supremo mando e a suprema direcção de tudo e de todos, satisfazendo assim a sôfrega ânsia de saciarem ambições desmedidas e de auferirem interesses ilegítimos e criminosos²⁵².

Criticava também a tradição centralizadora da política colonial que teimava em ver as províncias ultramarinas como extensões do território continental, aplicando-lhe as mesmas leis e os mesmos princípios, e submetendo-as a uma tutela constante, apesar da distância que as separava da metrópole. Seguindo as doutrinas imperialistas liberais de autores como John Stuart Mill e John Strachey, considerava que ao parlamento deveria ser negada competência legislativa directa sobre as colónias, limitando-se a sua esfera de acção à administração geral e à fiscalização da acção governativa e dirigente, partindo das próprias colónias a iniciativa legislativa²⁵³. Na sua perspectiva a acção do Ministério das Colónias necessitava ser despolitizada, entregando-se, por sistema, a sua direcção a um colonial, com um conhecimento directo e aprofundado das necessidades coloniais:

e estas só se conhecem quando se auscultam e apalpam, e só se podem auscultar e apalpar no próprio local. Curar por informações vindas de longe ou esparsas nas folhas dos livros e mais ou menos douradas com teorias sedutoras, não é sistema admissível na administração pública. É indispensável estabelecer contacto directo com os assuntos, conhecer *de visu* o meio, as necessidades e os elementos com que é lícito contar²⁵⁴.

Tomava parte na discussão teórica sobre os benefícios dos sistemas coloniais de administração directa, ou de administração autónoma, preferindo esta última solução de poder descentralizado, que conferia poderes mais amplos a ministros e governadores, aos quais se deveria sujeitar todo o funcionalismo das províncias ultramarinas. Convicto das dificuldades da administração portuguesa e da notória apatia dos investidores nacionais, só encontrava benefícios na presença

²⁵² Idem, *Ibidem*, p. 6.

²⁵³ Idem, *Ibidem*, p. 10. John Stuart Mill (1806-1873) escrevera, em 1862, a obra *Considerations on Representative Government* (New York, Harper & Brothers Publishers, 1862, pp. 336-365). Sobre o pensamento colonial de Stuart Mill pode ler-se, com vantagem, o estudo recente de Duncan Bell, “John Stuart Mill on Colonies” in *Political Theory*, Vol. 38, nº 1, 2010, que pode ser consultado em <http://ptx.sagepub.com/content/38/1/34>. John Strachey (1823-1907) escreveu, em 1882, *The finances and public works of India from 1869 to 1881* (London, K. Paul, Trench & Co, 1882). Ao longo do relatório de Cerveira de Albuquerque são citados também o embaixador francês Jules Harmand, autor de *Domination et Colonization*, (Paris, Ernest Flammarion, 1910), Paul Samuel Reinsch, autor de *Colonial Government* (New York – London, Macmillan, 1902) e *Colonial Administration* (New York, Macmillan, 1905) e Arthur Girault, que escreveu *Principes de colonisation et de législation coloniale* (Larose, Paris, 1895), obra fundamental para a formação de administradores coloniais nas décadas seguintes, tendo conhecido várias reedições.

²⁵⁴ Idem, *Ibidem*, p. 5.

de estrangeiros em território colonial, que estivessem dispostos a ali empregar o seu trabalho e o seu capital, de modo a afastar os perigos que persistiam sobre aqueles domínios ultramarinos:

O que precisamos nas colónias é de elementos de civilização e de progresso, venham de onde vierem, a fim de concorrerem para o seu desenvolvimento, abrindo-lhe largamente o caminho. Perigoso e de péssimos resultados será deixarmos as nossas colónias incultas e paradas; pois o movimento que se produz nas que nos rodeiam, e o seu progresso sempre crescente, poderá absorvê-las e aniquilá-las. O que se está dando em Angola é disso uma prova frisante, pois que o Congo Belga e a Rodésia nos vão cada dia apertando mais com as suas redes de caminhos-de-ferro, com os seus processos de comerciar, com as suas indústrias e assim vemos a nossa colónia empobrecer todos os dias, ao passo que as outras medram²⁵⁵.

Cerveira de Albuquerque procedeu também, nesse relatório, a um balanço do serviço de obras públicas nas colónias, concluindo que ao longo dos anos recentes ele funcionara sem planeamento, sem método e dispondo de recursos exíguos, sobretudo quando comparados com as despesas de administração, mas que, ainda assim, poderiam ter tido resultados bem mais satisfatórios do que aqueles que se podiam observar. A inexistência de um plano de fomento, o recurso sistemático a obras de duvidosa utilidade, feitas por administração directa (apesar de a lei determinar a preferência por empreitadas), pelas direcções ou secções de obras públicas, na maior parte das vezes feitos sem projecto prévio eram apontados como deficiências profundas dos serviços de obras públicas coloniais: “As obras fazem-se às cegas, à toa, consoante o modo de pensar dos governadores, que, em regra, pouco tempo se demoram nos seus lugares, quando tão conveniente seria que neles permanecessem”²⁵⁶. A solução passaria, por isso, pelo recurso sistemático ao regime da “empreitada bem fiscalizada”, antecedido do competente projecto prévio, havendo porém casos, em que o concurso poderia ser substituído com vantagem pela adjudicação a “empreiteiros de confiança e peritos em executá-las”²⁵⁷.

À transumância crónica dos governadores havia que juntar a sua reduzida predisposição para se empenharem a fundo naquela planificação infraestrutural, recorrentemente subalternizada, em sucessivos ofícios e relatórios, relativamente aos pedidos de aumento de verbas para vencimentos e gratificações do pessoal. E se era certo que o funcionalismo técnico colonial beneficiava agora de condições de trabalho menos espartanas, sobretudo quando comparadas com as resultantes da

²⁵⁵ Idem, *Ibidem*, p. 62.

²⁵⁶ Idem, *Ibidem*, p. 249. Cerveira de Albuquerque identificava, no serviço de obras públicas, a propensão histórica para as reparações dispendiosas e inúteis, decorrentes da precariedade do seu funcionamento: “O fazer reparações, alterações, modificações, construir hoje um casinhoto para o destruir amanhã, mandar abrir portas, fazer divisórias, abrir janelas, etc., para depois fazer justamente o contrário, é vício antigo em que se tem gasto centenas de contos de reis nas colónias. E parece que tão entranhado está nos nossos hábitos que tem continuado apesar de a lei o proibir. De esperar é, porém, que, com mais algum tempo e mais algum bom entendimento de quais sejam os verdadeiros interesses das colónias, não se continue a deitar abaixo hoje o que ontem se fez, na ânsia irreflectida de inovar ou com a ideia falsa de fazer melhor do que outros fizeram”.

²⁵⁷ Idem, *Ibidem*, p. 248.

austeridade imposta pela lei de 1892, isso não se reflectia ainda numa melhoria generalizada da sua qualidade profissional, nem no desaparecimento das iniquidades da máquina administrativa:

Hoje tem-se aumentado e muito os vencimentos dos engenheiros em serviço nas colónias, mas devo dizer que, nem por isso, se tem conseguido sempre grande melhoria no pessoal. Se temos nas colónias alguns engenheiros de valor, em regra só para lá vão aqueles que, tendo pouca prática, ali vão fazer o seu tirocínio à custa do Governo, sem mestres, e resultando por isso dispendiosa a sua aprendizagem. Foi por isso que, no decreto que criou os técnicos coloniais, procurei criar engenheiros que, se não podem ter uma larga prática, deverão ter, pelo menos, experiência de alguns trabalhos, um curso feito com orientação prática e sobretudo serão menos dispendiosos durante os seus serviços nas colónias. Para colónias pobres como as nossas não se justifica que se dêem aos engenheiros que para lá vão em serviço, quando não tenham a precisa prática, vencimentos que vão desde 3700 a 6000 escudos, além das ajudas de custo. E o que se diz para os engenheiros a mesma aplicação tem aos condutores e apontadores de obras públicas; apesar dos vencimentos em algumas colónias não serem mínimos, contra o que se diz frequentemente, pode afirmar-se, de uma maneira geral, que a maioria dos condutores de obras públicas coloniais não tinham, ao ser nomeados, nem curso, nem prática. Infelizmente, porém, todos se julgam com qualidades para condutores e por isso procuram substituir as qualidades que não têm por recomendações e influências que estou certo deixaram e deixarão doravante de ter efeito útil²⁵⁸.

Não obstante a acutilância da crítica aos processos da administração colonial portuguesa, Cerveira Albuquerque mantinha uma opinião optimista acerca do impacto dos melhoramentos materiais no processo de colonização, directamente inspirada nos textos de autores como o jurista francês Arthur Girault, cuja autoridade convocava para fundamentar as suas asserções:

Girault, no seu livro sobre administração colonial, diz: «Nunca se repetirá bastante que a questão colonial se tornou uma questão de obras públicas. As vantagens materiais que delas retiram os indígenas são aos seus olhos uma desculpa do nosso domínio; e são ao mesmo tempo o melhor meio de assimilação. O progresso material deve preceder e preparar o progresso moral». E tem razão. Sem estradas e sem caminhos-de-ferro; sem edificios apropriados para a instalação dos serviços públicos; sem hospitais e sem escolas; sem portos de mar devidamente equipados; e, enfim, sem ter as ferramentas necessárias, não haverá operário, por melhor que seja, que possa produzir obra útil. Nos tempos passados era lícito ao europeu instalar-se nas feitorias da costa e esperar que o preto lhe trouxesse às costas os géneros de permuta; hoje, porém, a concorrência e as obrigações que a civilização impõe, obriga a por de parte esses processos antiquados. Uma estrada ou um caminho-de-ferro consegue mais facilmente assegurar o nosso domínio do que uma série de guerras felizes e muitas vezes com bem menor despesa. «O carril – como dizia Cecil Rhodes – é menos dispendioso do que a peça de artilharia e alcança mais longe»²⁵⁹.

A criação de comissões de melhoramentos nas sedes dos vários distritos das colónias portuguesas pretendia colmatar as dificuldades de desenvolvimento do património colonial, decorrentes da incúria, do desleixo e do abandono a que as votara o poder centralizador do Estado. Com estas novas corporações administrativas, caminhava-se num sentido mais liberalizante e progressista, dando voz às forças vivas das colónias, “admitindo-as a cooperar na sua própria administração”²⁶⁰, Coresponsabilizando-as na tarefa de promoverem o aproveitamento das

²⁵⁸ Idem, *Ibidem*, p. 249.

²⁵⁹ Idem, *Ibidem*, p. 238.

²⁶⁰ *Diário do Governo*, 4 de Setembro de 1912, p. 3159.

riquezas naturais e o seu povoamento sistemático, mas sem cair, de imediato, no exagero inverso de uma verdadeira autonomia, sem o indispensável tirocínio administrativo. Seriam presididas pelo governador distrital e constituídas por sete vogais natos, que correspondiam à representação dos engenheiros directores dos serviços de obras públicas e caminhos-de-ferro do distrito, do delegado do procurador da República, do director da alfândega, do delegado de saúde, do inspector distrital da fazenda e do presidente da câmara municipal. Incluiriam ainda quatro vogais eleitos, em representação das companhias de navegação, carregadores e estivadores e das actividades do comércio, indústria e agricultura, a quem se exigia apenas que soubessem ler e escrever e, sempre que possível, os inspectores das obras públicas, permanentes ou extraordinários. Destas comissões, que reuniriam mensalmente, seriam administradores-delegados o respectivo director das obras públicas, ou o director dos caminhos-de-ferro, responsáveis pela direcção superior e execução dos serviços técnicos. Dotadas de fundos especiais, compostos pelos emolumentos sanitários e dos portos marítimos; pelos impostos de tonelagem e os impostos sobre o peixe e outros derivados da pesca nas águas do distrito; dez por cento dos direitos de importação; e as verbas ordinárias e extraordinárias consignadas a obras públicas naquele território e ao seu próprio funcionamento institucional, as comissões detinham um conjunto significativo de competências, onde avultavam a iniciativa e superintendência na execução de melhoramentos no distrito; a avaliação de estudos, construção e exploração de obras ali projectadas; e a deliberação sobre contratos de obras e fornecimento de material que não excedessem os quinze contos²⁶¹. Como notariam, mais tarde, Vaz Guedes e Veiga Lima, a latitude de atribuições destas novas corporações administrativas coloniais, transformava-as “num verdadeiro Conselho Superior de Obras Públicas locais, com funções deliberativas” que, em seu entender, destruíam os antigos princípios emanados pelo diploma de 1911²⁶².

Surpreendentemente, só a 29 de Julho de 1914, Lisboa de Lima, Ministro das Colónias no governo de concentração liderado por Bernardino Machado (1914), correspondendo a uma representação do governador-geral Norton de Matos (1912-1915), daria seguimento às disposições preceituadas naquela reforma dos serviços, ao aprovar o primeiro regulamento

²⁶¹ *Ibidem*, pp. 3159-3161. Cerveira Albuquerque aprovou, ainda, em termos análogos, a 2 de Novembro de 1912, a organização da Comissão de Melhoramentos do Distrito de Inhambane. A 21 de Outubro de 1913, o seu sucessor na pasta das Colónias, Almeida Ribeiro, autor da célebre pauta aduaneira “de porta aberta” para Angola, haveria de publicar, também no mesmo espírito descentralizador, a organização do Conselho de Administração dos portos e Caminhos de Ferro de Angola, de quem se esperava que conferisse unidade de acção aos propósitos de definição de uma rede ferroviária em Angola e de autonomização dos serviços portuários face às alfândegas e capitánias. O ministro Lisboa de Lima determinou, a 3 de Novembro de 1913, a organização da Comissão de Melhoramentos do Distrito de Quelimane e, um mês mais tarde, a Comissão de Melhoramentos do Distrito de Moçambique. Já mais tarde, a 13 de Maio de 1916, o ministro António José de Almeida fez aprovar, por proposta da Companhia de Moçambique, o regulamento da Comissão de Melhoramentos da Cidade da Beira.

²⁶² José de Queiroz Vaz Guedes e José da Veiga Lima, *Op. Cit.*, p. 72.

orgânico local de organização da Direcção das Obras Públicas da província de Angola²⁶³. Neste diploma a estrutura directiva, encabeçada pelo inspector das Obras Públicas, dividia-se entre os serviços internos, onde pontificava, entre outros, uma repartição de serviços técnicos, chefiada por um engenheiro, que teria a seu cargo a organização de projectos para edifícios, monumentos, vias de comunicação, pontes, obras hidráulicas e portos de mar; e os serviços externos, que compreenderiam os trabalhos de campo, o reconhecimento, estudo, construção, conservação e fiscalização das obras que ali se realizassem. Existiriam ainda secções de obras públicas, sedeadas nas capitais dos distritos, dotadas de serviços técnicos, que também seriam supervisionados por um engenheiro²⁶⁴. Cinco anos mais tarde, uma portaria provincial do governador Filomeno da Câmara (1918-1919), oficial da armada, futuro membro destacado do movimento republicano, conservador e nacionalista, Cruzada Nacional D. Nuno Alvares Pereira²⁶⁵, definia, em articulação com os diplomas de 1911 e 1914, “as atribuições da Inspecção das Obras Públicas, procurando dar-lhe um papel de orientadora de toda a actividade dos Serviços de Engenharia na Colónia”²⁶⁶. Todavia, na mesma data, uma outra portaria do governador-geral de Moçambique, Pedro Massano de Amorim, parecia caminhar em sentido diverso ao conceder inteira autonomia financeira aos serviços do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, submetendo-os apenas ao escrutínio do governador-geral, à revelia de uma verdadeira direcção técnica superior²⁶⁷.

A lentidão e o carácter errático da administração colonial portuguesa, associadas ao ambiente de permanente turbulência política interna, com sucessivas crises governativas, decorrentes de

²⁶³ *Diário do Governo*, 29 de Julho de 1914, pp. 581-586. Refira-se que Norton de Matos apresentou também em 1912, ao Ministro das Colónias, um projecto de Lei Orgânica das Instituições administrativas da Província de Angola, que continha, em anexo, propostas para a criação de uma Repartição de Gabinete do Governo Geral, para o estabelecimento de um número alargado de serviços provinciais, para a organização do quadro administrativo da Província de Angola, para a organização da Secretaria Geral do Governo, para a criação da Secretaria dos Negócios Indígenas, para a reorganização do Serviço de Saúde e para o estabelecimento da futura divisão distrital (*Projectos de Lei orgânica da Província de Angola e de organização de alguns serviços provinciais submetido à apreciação do Ministro das Colónias pelo Governador Geral José Mendes Ribeiro Norton de Matos*, Luanda, Imprensa Nacional, 1912).

²⁶⁴ *Diário do Governo*, 29 de Julho de 1914, pp. 581-586. A Direcção dos Serviços de Obras Públicas ficaria entregue ao Inspector das Obras Públicas, enquanto fosse possível assegurar aquela acumulação de funções. Assim que as necessidades de serviço o justificassem, seria nomeado, pelo governo, por proposta do governador de Angola, um Director de Obras Públicas. O provimento desse lugar foi decretado por Lisboa de Lima, a 24 de Novembro de 1914, prevendo-se um vencimento de 900\$ de categoria e de 3300\$ de exercício (*Diário do Governo*, 4 de Novembro de 1914, p. 1284). Verificou-se porém que o primeiro valor não coincidia com o que ficara estabelecido no regulamento de 1911 e, por esse motivo, um novo decreto, datado de 16 de Outubro de 1917, da autoria de Norton de Matos, corrigiu o lapso, fixando em 1020\$ o vencimento de categoria e em 3.180\$ o de exercício (*Diário do Governo*, 16 de Outubro de 1917, p. 1014). Mais tarde, um decreto emanado do Ministério das Colónias, tratou de adaptar às condições desta província, as disposições do regulamento de 11 de Novembro de 1911, harmonizando-o com o decreto de 1913, estabelecendo as prerrogativas específicas do Director Geral das Obras Públicas de Angola e a sua articulação com as atribuições do Inspector das Obras Públicas de Angola (*Diário do Governo*, 1 de Julho de 1919, pp. 1712-1713).

²⁶⁵ Ernesto Castro Leal, *Nação e Nacionalismos. A Cruzada Nacional D. Nuno Álvares Pereira e as origens do Estado Novo*, Lisboa, Edições Cosmos, 1999, 169-174.

²⁶⁶ José de Queiroz Vaz Guedes e José da Veiga Lima, *Op. Cit.*, pp. 72-73.

²⁶⁷ *Idem, Ibidem*, p. 78; *Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1919*, 1º Semestre, Lisboa, Imprensa Nacional, 1927, pp. 584-588.

antagonismos partidários, gerados durante o processo de afirmação do regime republicano, e as recorrentes sublevações indígenas, que implicavam a manutenção de um dispendioso esforço militar, levou a que só em 1914 se desse alguma continuidade às disposições constitucionais que atribuíam ao Congresso da República a prerrogativa de definir o regime da descentralização de poderes para as províncias ultramarinas, por meio de legislação especial. Coube, de resto, a Lisboa de Lima, fazer aprovar no parlamento, ainda durante a vigência da primeira legislatura republicana, as novas leis orgânicas da administração civil e financeira dos territórios coloniais, inspiradas, em grande medida, nas propostas já apresentadas na Câmara dos Deputados pelos seus antecessores, Cerveira de Albuquerque, a 26 de Junho de 1912²⁶⁸, e Almeida Ribeiro, a 13 de Fevereiro de 1914²⁶⁹.

Na base das leis nº 277 e 278, de 15 de Agosto de 1914, estava, por isso, a determinação dos poderes públicos em defenderem a integridade do espaço colonial português e a sua ligação indissolúvel à metrópole, revelando ter, entretanto, emergido uma nova concepção das competências administrativas, que considerava dever-se apenas atribuir ao poder legislativo a faculdade de “agrupar em dois únicos diplomas de aplicação geral as disposições por que deva regular-se, essencialmente, a administração civil e a financeira das colónias, deixando a especialização para ser decretada pelo Executivo”, a quem competiria, portanto, fazer aprovar as cartas orgânicas de cada província²⁷⁰. Estes diplomas fundamentar-se-iam em projectos apresentados pelos poderes coloniais, posteriormente submetidos ao exame do Conselho Colonial, responsável por atestar a sua conformidade com a Constituição e com as bases que a própria lei agora fixava²⁷¹. De acordo com este conjunto de enunciados orientadores, os governadores coloniais, interlocutores exclusivos da secretaria de estado, viam substancialmente alargadas as suas atribuições legislativas e executivas, em conformidade com o “princípio da relativa autonomia” ou, dito de outro modo, “princípio da máxima descentralização, compatível com o grau de civilização”, que pretendia habilitá-los para a promoção do progresso material e moral do território e da sua população²⁷². Também aos conselhos de governo, que funcionariam como pequenos parlamentos, órgãos de competência consultiva e deliberativa, constituídos por habitantes da colónia, funcionários e não funcionários, se garantiam amplas prerrogativas, sem

²⁶⁸ *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de Junho de 1912, pp. 2-3.

²⁶⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 13 de Fevereiro de 1914, pp. 8-29.

²⁷⁰ *Ibidem*, p. 8; v. tb. *Diário da Câmara dos Deputados*, 22 de Junho de 1914, p. 13: o novo diploma resultava do trabalho de uma comissão constituída por Ferreira do Amaral, Cerveira de Albuquerque, José de Freitas Ribeiro, António de Paiva Gomes, Álvaro Nunes Ribeiro, José Barbosa, António Augusto Pereira Cabral, Manuel Bravo, António Silva Gouveia, Prazeres da Costa e Philemon Duarte de Almeida.

²⁷¹ *Administração Civil e financeira das Províncias Ultramarinas. Leis nº 277 e 278, de 15 de Agosto de 1914*, Luanda, Imprensa Nacional, 1914, pp. 3-4.

²⁷² *Diário da Câmara dos Deputados*, 13 de Fevereiro de 1914, p. 9; *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de Junho de 1912, p. 12.

prejuízo das atribuições conferidas aos conselhos de distrito, conselhos de administração e comissões de melhoramentos, nomeadamente em matéria de execução de projectos de obras, melhoramentos ou serviços, sempre que orçamentados além do limite das competência do governador, e desde que não excedessem três por cento da receita da colónia, ou o valor máximo de sessenta contos. Neste último caso, e sempre que se tratasse de grandes obras públicas, como concessões de construção ou exploração de cabos submarinos, comunicações radiotelegráficas, portos e vias férreas de interesse geral, as deliberações da administração colonial careciam de aprovação do governo central²⁷³. Sempre que projectos dessa natureza fossem promovidos pela governação distrital e municipal, teriam de ser submetidos à autorização do governador, em sessão do Conselho de Governo²⁷⁴.

A lei de Lisboa de Lima seria publicada justamente no momento da deflagração da Grande Guerra, acontecimento crucial tanto para a evolução da conjuntura internacional, como para a vida do próprio regime republicano, sendo responsável pelo agudizar das tensões políticas, económicas e sociais, que haveriam de condicionar a efectiva implementação de um plano de desenvolvimento colonial, que se coadunasse com as aspirações republicanas de regeneração e engrandecimento do império português. Com ela, e com as suas implicações na frente europeia e africana, a acção política tornou-se ainda mais esparsa, decidida em função de problemas conjunturais, desgarrada de qualquer estratégia consistente de longo prazo, e nunca conformando a tão desejada e propalada unidade de acção, princípio norteador de uma efectiva descentralização administrativa.

Só em 1917 se procedeu à publicação das insistentemente reivindicadas cartas orgânicas das províncias ultramarinas de Cabo Verde (25 de Abril), Guiné (31 de Maio), S. Tomé e Príncipe (11 de Agosto), Índia (27 de Julho), Timor (23 de Agosto), Macau (5 de Novembro) e Angola (28 de Novembro) verificando-se, porém, que elas não eram mais que a transposição para aqueles territórios das bases da lei orgânica de 1914, a que se juntaram um conjunto de disposições regulamentares desconexas, referentes a outros diplomas que regulavam os serviços de cada colónia²⁷⁵. No caso específico de Angola são evidentes, a título de exemplo, as referências decalcadas do *Regulamento Geral das Direcções e Inspeções das Obras Públicas das Colónias*, aprovado em 1911²⁷⁶. A Carta Orgânica de Moçambique, apesar de também ter sido apreciada e modificada pelo Conselho Colonial, não chegou a ser publicada em *Diário do Governo*, uma vez

²⁷³ *Administração Civil e financeira das Províncias Ultramarinas. Leis nº 277 e 278, de 15 de Agosto de 1914*, pp. 20-22.

²⁷⁴ *Ibidem*, pp. 33-34.

²⁷⁵ *Diário do Governo*, 14 de Julho de 1918, p. 1269. Refira-se, como curiosidade que só a 26 de Novembro de 1917 é que foi aprovado o decreto do *Regulamento Disciplinar dos Funcionários Cíveis do Estado nas Províncias Ultramarinas* (*Diário do Governo*, 26 de Novembro de 1917, pp. 1206-1209).

²⁷⁶ *Diário do Governo*, 28 de Novembro de 1917, pp. 1231-1250.

que o processo legislativo foi subitamente interrompido pela revolução *sidonista*, de 5 de Dezembro de 1917, deixando a província a reger-se ainda mais algum tempo pela lei de 1907, promulgada por Aires de Ornelas.

A nova situação política, durante a sua breve existência, viria a determinar, por iniciativa do Secretário de Estado das Colónias, João Tamagnini Barbosa, a revogação de todos aqueles diplomas, recuperando para a administração civil e financeira das colónias, as disposições, com algumas alterações, das leis de 15 de Agosto de 1914²⁷⁷. A morte do ditador e o posterior regresso à agora denominada “Nova República Velha” haveriam, por sua vez, de ditar, durante a vigência do governo de Domingos Pereira (1919), onde João Soares pontificava no Ministério das Colónias, a exautoração das leis de Sidónio, que se apodavam de antiliberais, e o restabelecimento imediato daquelas cartas orgânicas²⁷⁸. Nesse mesmo dia 10 de Maio de 1919, um outro decreto criava os comissariados da República, na África Ocidental e na África Oriental, respectivamente sedeados em Angola e Moçambique, que pretendiam significar, uma vez mais, o toque de finados de um regime administrativo centralizador e a sua substituição por um outro, de aspirações autonómicas, em linha com o que já vigorava nas colónias estrangeiras mais avançadas, por ser esse o imperativo de uma nação membro da Sociedade das Nações, com especiais responsabilidades na promoção do progresso moral e material das suas províncias ultramarinas, sobretudo depois de assinado o armistício e o tratado de paz em Versalhes²⁷⁹.

O cargo de Alto-Comissário da República, criado num contexto de transição da política colonial, para corresponder a uma necessidade urgente, seria desejavelmente ocupado por figuras prestigiadas da elite política portuguesa, que não tivessem interesses particulares nas colónias sob a sua jurisdição, e ficava investido de vastos poderes executivos e legislativos, os primeiros exercidos sobretudo pelo Conselho Executivo e pelo conjunto de secretarias provinciais, dedicadas aos vários ramos da administração, e os segundos exercidos no âmbito das atribuições do Conselho Superior, onde aquele magistrado detinha a presidência²⁸⁰. Como notaria Manuel

²⁷⁷ *Diário do Governo*, 14 de Julho de 1918, p. 1270-1273. Uma das alterações era a eliminação da referência às obras públicas cujo valor orçamental não excedesse três por cento da receita da colónia, no âmbito das prerrogativas do Conselho Colonial, fixando-se apenas, o mesmo valor máximo de 60000\$.

²⁷⁸ *Diário do Governo*, 10 de Maio de 1919, pp. 1281-1282.

²⁷⁹ *Diário do Governo*, 10 de Maio de 1919, pp. 1343-1345.

²⁸⁰ *Ibidem*, p. 1345. Um novo diploma, datado de 20 de Agosto de 1920, haveria de especificar mais pormenorizadamente as atribuições do Alto-Comissário, instituindo o Conselho Legislativo e Conselho Executivo como novas corporações recebendo o primeiro atribuições semelhantes às dos conselhos de governo e prevendo a criação de secretarias provinciais “para cada um dos mais importantes grupos de negócios da administração das colónias” (*Diário do Governo*, 20 de Agosto de 1920, pp. 1001-1003; Norton de Matos, *A Província de Angola*, Porto, Edição de Maranus, 1926, p. 80). Os termos finais deste diploma encarregavam o governo de republicar num único decreto as leis orgânicas de 1914, com todas as modificações entretanto ali introduzidas por legislação posterior. Foi esse o objectivo do decreto de 16 de Outubro de 1920 (*Diário do Governo*, 9 de Outubro de 1920, pp. 1288-1306). O mesmo haveria de acontecer com a publicação da lei de 26 de Março de 1921, pela qual se prevê a actualização anual daquelas bases orgânicas (*Diário do Governo*, 26 de Março de 1921, pp. 366-367). Em 1926, o vogal do Conselho Colonial, J. M. L. Prazeres da Costa, compilou o texto integral, com a identificação de todas as modificações nele introduzidas ao longo do tempo, em dois números do *Boletim da Agência Geral das Colónias* (Abril e

Ferreira da Rocha, numa tese apresentada ao Congresso Colonial de 1924, o regime instituído pelas bases de 1914, por vicissitudes várias, só veio a ter efeitos práticos a partir de 1920, depois de revista a Constituição²⁸¹.

Diante desta concessão tão significativa de autonomia administrativa e financeira, o poder central sentiu necessidade de clarificar e acautelar as suas competências exclusivas, em matéria de legislação colonial. A Lei de 7 de Agosto de 1920, da autoria do mesmo Manuel Ferreira da Rocha, enquanto Ministro das Colónias no governo de António Granjo (1920), determinava que ao Congresso da República ficavam reservadas todas as leis orgânicas e diplomas legislativos que abrangessem a cessão de direitos de soberania, ou definição de fronteiras; autorização para declaração de guerra, ou paz; resolução definitiva sobre tratados e convenções; autorização de empréstimos, cauções e garantias especiais; concessões exclusivas ou privilégio especial; alteração da organização do poder judicial. Ao poder executivo ficava alocada a prerrogativa de legislar sobre todas as restantes matérias, conquanto a abrangência dos diplomas não se circunscrevesse a uma só colónia, além de orientar e fiscalizar a acção legislativa dos governos coloniais²⁸². Ficava, por isso, evidente que a área governativa das obras públicas caberia de ora em diante aos governos coloniais, sendo possível identificar no decreto de 31 de Maio de 1919, que estabelecia um novo regime de diuturnidades para engenheiros condutores, arquitectos e chefes de exploração dos quadros das obras públicas e caminhos-de-ferro das colónias, o derradeiro diploma legislativo do governo central até à revolução do 28 de Maio de 1926²⁸³. Durante esse período foi particularmente notada a intensa actividade legislativa de Norton de Matos, Alto-Comissário em Angola (1920-1924) que, a 12 de Maio de 1921 fez publicar em decreto o Regulamento Geral da Secretaria de Obras Públicas e Minas daquela colónia, já depois de aprovado o Estatuto do Alto-Comissariado da República em Angola (16 de Abril de 1921) e promulgada a Carta Orgânica da Província de Angola (4 de Maio de 1921), em conformidade com a legislação metropolitana²⁸⁴.

Maio de 1926). Finalmente, a 16 de Outubro de 1920, o decreto 7030 determinava o modelo de constituição dos Conselhos Executivos, Conselhos Legislativos, Tribunais Administrativos e os Conselhos de Finanças de cada colónia (*Diário do Governo*, 16 de Outubro de 1920, pp. 1352-1354).

²⁸¹ *Congresso Colonial Nacional de 6 a 10 de Maio de 1924*, p. [86].

²⁸² *Diário do Governo*, 7 de Agosto de 1920, p. 950.

²⁸³ *Diário do Governo*, 31 de Maio de 1919, p. 1419. Refira-se que os considerandos deste decreto davam conta da necessidade imperiosa de recrutamento de pessoal técnico competente, reclamada insistentemente pelos respectivos directores e inspectores, para integração nos quadros dos serviços de obras públicas e caminhos-de-ferro, tendo em vista tendo em vista a prossecução de uma larga obra de fomento nos territórios coloniais, capaz de assegurar a prosperidade da nação. Na parte final desta justificação da lei, dizia-se: “Considerando que o facto de terem ficado desertos sucessivos convites dirigidos aos engenheiros e condutores do quadro das obras públicas do Ministério do Comércio, para irem prestar serviço no Ultramar, se explica por não oferecerem os quadros coloniais vantagens compensadoras, o que manifesta a necessidade de, pelo menos melhorar as condições de aposentação e facilitar o uso de licenças gratuitas ou da Junta de Saúde a uma classe de funcionários que pela natureza dos seus trabalhos é das mais expostas ao rigor dos climas coloniais”.

²⁸⁴ Norton de Matos, *A Província de Angola*, Porto, Edição de Maranus, 1926, pp. 69-80. O próprio autor haveria de reconhecer esse intenso labor, destinado a imprimir uma nova orientação no governo provincial, que durante os seus primeiros

Norton de Matos, figura cimeira do colonialismo republicano, haveria de deixar registada a impressão que colhera do estado dos serviços públicos da província angolana à sua chegada:

Pouco existia em Angola, à minha chegada à Província, digno deste nome. – A promulgação das Leis Orgânicas Coloniais de 1914 e o mau efeito produzido pelo facto de não se terem posto em vigor nas colónias; a falta de continuidade governativa; o descalabro financeiro de Angola em 1921; a indisciplina e a corrupção que, por causas várias, lavravam na Província: – constituem as razões principais da ausência quase completa de organização de serviços que fui encontrar²⁸⁵.

Nos serviços das obras públicas avultava a inexistência de dinheiro, de técnicos, de operários, de todo o tipo de material de construção e de estudos técnicos, ficando assim comprometida a execução do plano de fomento para um período de dez anos, que gizara ainda na metrópole, com o objectivo de ali promover a ocupação e colonização do território, com elementos essencialmente portugueses. As linhas essenciais desse programa incluíam a construção de caminhos-de-ferro, portos e estradas, entre outros melhoramentos relacionados com a higiene e profilaxia, urbanização, estabelecimento de linhas telegráficas e telefónicas, navegação de cabotagem e fluvial, farolagem e construção de quartéis. Num plano mais científico pressupunha a criação e dinamização de serviços geológicos, geográficos, observatórios astronómicos e meteorológicos, laboratórios médicos e veterinários, e demais institutos de investigações científicas²⁸⁶.

O regulamento geral da secretaria provincial desse serviço vinha, por isso, fixar as regras de funcionamento de uma entidade a quem caberia “a superintendência e fiscalização, técnica e administrativa, dos serviços e edifícios, estradas e pontes; geologia e minas; hidráulica e saneamento; portos e caminhos-de-ferro; geodesia, geografia e corografia”²⁸⁷. À frente deste organismo estaria o Secretário de Obras Públicas e Minas, agente imediato do Alto-Comissário, e responsável pela tutela das duas repartições encarregadas da execução dos serviços: a Repartição Superior de Obras Públicas, com especiais competências na supervisão do estudo, construção e conservação de edifícios, estradas e pontes, e na direcção e fiscalização dos serviços de geologia e minas, hidráulica e saneamento; e a Repartição Superior dos Portos e Caminhos de Ferro de Luanda, resultante da extinção do Conselho de Administração dos Portos e Caminhos

dozes meses, no cargo de Alto-Comissário, se traduziu na produção de 115 decretos e 210 portarias provinciais: “Às épocas de transformação – e Angola está atravessando uma dessas épocas – corresponde sempre um intenso trabalho legislativo. Se transformação ou revolução significa destruir e construir, só com leis se podem fazer desaparecer disposições que não correspondem às novas épocas que as fortes e predominantes camadas sociais provocam, só com leis se pode estabelecer a doutrina e a regra que perfeitamente se adaptem ao novo estado social”. A 26 de Novembro de 1921 seria publicada a portaria provincial nº 119, com o *Regulamento da Repartição Superior de Obras Públicas (Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1921, 1º Semestre, Lisboa, Imprensa Nacional, 1928, pp. 602-610)*.

²⁸⁵ Idem, *Ibidem*, p. 72.

²⁸⁶ Idem, *Ibidem*, p. 147.

²⁸⁷ *Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1921, 1º Semestre, Lisboa, Imprensa Nacional, 1928, pp. 742-747.*

de Ferro de Angola, que englobava a política colonial e intercolonial do sector, o planeamento geral da rede ferroviária e dos portos, a fixação de directrizes, coordenação e fiscalização dos serviços e trabalhos das direcções, divisões, missões ou brigadas de portos e caminhos-de-ferro. Na organização dos serviços previa-se, ainda, a sua distribuição territorial pelos distritos e circunscrições, dependentes da autoridade do respectivo governador distrital. Tanto o secretário provincial como os seus subordinados, chefes das repartições superiores, seriam nomeados de entre o conjunto de engenheiros civis ou de minas, de reconhecido mérito e comprovada competência, que tivessem exercido cargos de direcção nos serviços de obras públicas da metrópole ou das colónias.

Instituíam-se, como órgão consultivo, o Conselho Técnico de Obras Públicas e Minas, composto pelos chefes de repartição e directores de serviços, bem como todos os engenheiros e arquitectos, de qualquer categoria ou especialidade, dependentes daquela secretaria, ou ao serviço na capital de província. O conselho reuniria por secções, ou em plenário, sempre que instado pelo governador-geral, ou pelo secretário provincial, para emitir parecer sobre planos, estudos, projectos e orçamentos de obras públicas e realizar na província; serviços técnicos ferroviários; tarifas; hidráulica industrial e agrícola; minas e pedreiras²⁸⁸.

Desaparecia a figura proeminente do inspector provincial de obras públicas, estabelecendo-se, em sua substituição, a realização de inspecções periódicas a todos os serviços, determinadas pelo secretário provincial, e executadas por engenheiros inspectores, que pertencessem ao quadro geral de obras públicas das colónias.

Com referência à constituição do funcionalismo das obras públicas, a lei estabelecia uma distinção fundamental entre pessoal técnico e pessoal administrativo ou fiscal, prevendo, para ambos os casos, que o seu recrutamento se fizesse por meio de contrato. Na categoria do pessoal técnico coexistiam o pessoal técnico superior, incorporando as classificações de engenheiros, arquitectos e condutores, o pessoal técnico especial e o pessoal técnico operário²⁸⁹. Norton de Matos dizia pretender dotar a província de pessoal suficiente e competente para empreender o seu ambicioso projecto de fomento, mas também disciplinar e moralizar o serviço público na colónia, recorrendo, para esse efeito, a medidas impopulares que, na sua opinião teriam incendiado a campanha de difamação política que lhe fora dirigida:

²⁸⁸ *Ibidem*, p. 743-744. Três anos mais tarde, o Governador-geral interino, Antero Tavares de Carvalho, tendo sido confrontado com algumas dúvidas na interpretação do regulamento de 1921, publicaria uma nova portaria no *Boletim Oficial de Angola*, clarificando que todos os “chefes de repartição superiores e directores de serviço, engenheiros e arquitectos, pertencentes a repartições e serviços presentemente autónomos” também se encontravam abrangidos pelas disposições que regulavam o funcionamento do Conselho Técnico de Obras Públicas e Minas (*Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1924*, 2º Semestre, Lisboa, Imprensa Nacional, 1932, p. 742).

²⁸⁹ *Ibidem*, pp. 742-747.

Sem funcionários disciplinados, trabalhadores e honestos não há organização possível. Um dos meus primeiros actos (...) foi dissolver a Associação dos Funcionários Públicos da Província de Angola. Seguidamente fiz cumprir com o maior rigor as disposições (...) que proibem que os funcionários públicos tomem parte na direcção ou administração de quaisquer empresas agrícolas, industriais ou comerciais que estejam interessados em qualquer dessas empresas na colónia, em termos de os interesses particulares resultantes poderem colidir com o desempenho das suas funções públicas (...). Simultaneamente fiz a mais severa selecção nos quadros da colónia, e muitos funcionários, desde os mais graduados aos mais modestos, caíram sob a sanção da pena disciplinar de demissão ou tiveram de pedir a sua exoneração para a não sofrerem²⁹⁰.

Em Moçambique, na ausência de uma normal geral para a província, em matéria de obras públicas, socorremo-nos da legislação produzida pelo Secretário Provincial do Fomento, António Craveiro Lopes, durante o governo do Alto-Comissário Victor Hugo de Azevedo Coutinho (1924-1926), para a organização dos serviços da Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques que, à semelhança do que acontecia em Angola, se considerava estar enferma de uma orgânica defeituosa, com o poder de decisão disperso por várias assembleias²⁹¹. Sugeria-se, assim, uma remodelação rigorosa e urgente, aumentando consideravelmente a eficácia dos serviços, limitando-lhes, de forma precisa, as diversas atribuições, mas assegurando-lhes, simultaneamente, a indispensável autonomia, que não se compaginava com a aplicação estrita das disposições gerais estabelecidas, pelo governo metropolitano, para a generalidade dos serviços públicos²⁹². Debruçando-se, também, sobre a premente discussão da organização dos quadros de pessoal, sinalizava a necessidade de se adaptar o funcionalismo técnico, recrutado no tempo da construção das vias férreas, às necessidades actuais do serviço de exploração, na secção de Via e Obras, e identificava as lacunas existentes no recrutamento e na carreira profissional desses funcionários:

Pelo que se refere ao recrutamento do pessoal, deixam muito a desejar as condições actuais de admissão, pelo muito pouco que se exige aos candidatos, e as de promoção, que, feitas em parte por antiguidade, não garantem o acesso aos mais competentes, notando-se ainda a falta de qualquer estímulo que leve o pessoal a bem cumprir as suas obrigações, e a de recompensas para aqueles que, pelas suas aptidões e zelo pelo serviço, se distinguem dos que, seguros do lugar, pouco ou nada produzem. Não é melhor a situação pelo que diz respeito a vencimentos, estabelecidos sem ter em atenção as diferentes categorias, às quais muitas vezes não correspondem, e que, na maior parte dos casos, não marcam as diferenças que entre as diversas categorias devem existir, sucedendo ainda serem os vencimentos que realmente alguns agentes recebem muito diferentes,

²⁹⁰ Norton de Matos, *A Província de Angola*, pp. 71-72. V. tb. José de Queiroz Vaz Guedes e José da Veiga Lima, "Subsídio para a organização dos serviços de Engenharia no Ultramar" in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Março de 1934, p. 97: avaliando a largueza de vistas de Norton de Matos, os autores consideravam, todavia, que esse projecto estava desfasado das reais possibilidades da província, atribuindo aos poderes tão amplos do Alto-Comissário e à tibieza do poder central nas suas prerrogativas fiscalizadoras, a responsabilidade pelo mau resultado de semelhante orientação.

²⁹¹ *Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1925*, 1º Semestre, Lisboa, Imprensa Nacional, 1931, p. 496. O princípio da autonomia administrativa na organização da Administração do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, estabelecera-se com o decreto ministerial de 20 de Setembro de 1906, e com as portarias provinciais de 20 de Março de 1919, 17 e 31 de Outubro de 1925 (Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, *Relatório do Ano Económico 1928-29*, Lourenço Marques, Tipografia Minerva Central, 1930).

²⁹² *Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1925*, 2º Semestre, Lisboa, Imprensa Nacional, 1932, p. 368.

para mais, dos legalmente estabelecidos, em virtude das importâncias que lhes são abonadas permanentemente a título de vencimentos complementares, horas extraordinárias fixas, ajudas de custo permanentes, etc.²⁹³.

A leveza irresponsável dos critérios aplicados ao recrutamento de funcionários para as colónias ficaria jocosamente caricaturada por Carneiro de Moura, no Congresso Colonial de 1924:

Um desgraçadinho rapaz de Lisboa, que nada sabia, pediu-me para lhe dar uma carta de apresentação para o sr. Grandela. Dois dias depois, procurava-me, dizendo que já não era precisa a minha intervenção, porque um senhor político lhe arranjava um bom lugar em Angola²⁹⁴.

Não obstante a existência de uma prolífica colecção de legislação colonial, confirmando a curiosa expressão de Amável Granger de que nas colónias portuguesas haveria “mais leis que mosquitos”²⁹⁵, a verdade é que, a cada novo diploma se repetiam os diagnósticos demolidores do *status quo*, denunciando o marasmo e a inépcia que ali persistiam, assim como os hábitos desviantes que ali rapidamente se instalaram, corroendo a máquina administrativa do Estado, apesar dos esforços bem-intencionados dos múltiplos legisladores que, como ilustrara Armando de Moraes e Castro, se afoitavam nessa mania insana de legislar, que era, em Portugal, “uma pitoresca balda, de uma inofensividade tocante, apesar do seu carácter epidémico”²⁹⁶. A I República findara nesse ano de 1926, deixando para trás a marca da instabilidade política, que consumiu, nesses dezasseis anos, a existência de quarenta e seis governos metropolitanos, e um número ainda superior de ministros das colónias, transitando “com uma rapidez cinematográfica” à frente dos destinos da nação²⁹⁷.

²⁹³ *Ibidem*, p. 369.

²⁹⁴ Congresso Colonial Nacional de 6 a 10 de Maio de 1924, p. 115.

²⁹⁵ Amável Granger, *Facetas de Angola*, Paris-Lisboa, Livrarias Aillaud e Bertrand, 1926, p. 37-56. V. tb. Douglas L. Wheeler, *Op. Cit.*, pp. 133-168.

²⁹⁶ Armando Augusto Gonçalves de Moraes e Castro, *Op. Cit.*, pp. 133-135: “Todos temos no bolso do colete ou no fundo da gaveta uma pequenina sentença para espalhar ao vento. E se se atravessa o Oceano, embora amarelo de enjoos e vomitando miserandamente, então essa mania de legislar assume o seu potencial máximo. A simples e apressada leitura de um relatório, faz logo nascer no cérebro ardente do português colonial que o lê, a ideia de pôr nesse relatório notas à margem e comentários, encerrando *preciosas coisas* que nesse relatório não figuram e deviam figurar. Se António Enes, por exemplo, foi um grande colonial não há herbívoro amanuense que não esteja absolutamente certo de poder vir a sê-lo muito mais ainda. Daí, dessa ênfase humorística, o que tem resultado? As toneladas de leis, cada qual mais desacertada; a infinidade de diplomasecos e de portarias explicativas, de mais diplomas e mais leis, que têm chovido, e hão-de continuar a chover sobre o nosso atordoadado País, inundando-o de tretas e de inconseqüências”. A propensão nacional para esse rodopio normativo tinha raízes profundas na governação. Em 1899, já Tito Augusto de Carvalho a identificara nas páginas da *Revista Portuguesa Colonial e Marítima* (nº 25, 1899, p. 49): “Quem vem sobraçar de novo uma pasta em geral não pensa no que já está feito e que é preciso completar; o que deseja é publicar coisas novas”; Freire de Andrade, no incontornável relatório sobre Moçambique, deixou registados, de forma impressiva, os números dessa copiosa legislação: “Por aqui se vê que, desde 1869 a 1887, se publicaram 5380 páginas de legislação, ou sejam 298 páginas por ano; nos dezoito anos que se seguiram foram publicadas 14325 páginas de legislação, ou sejam 795 páginas por ano e 2,17 páginas por dia, tornando-se notável entre todos o ano de 1902, em que foram publicadas 2113 páginas de legislação, isto é, 5,7 páginas por dia, sem exceptuar domingos ou feriados. A esta legislação há ainda a acrescentar a legislação promulgada na Província e que não é muito menor do que aquela que acabo de me referir. Portanto, facilmente se compreende que qualquer assunto seja de mui difícil resolução, causando as leis dificuldades aos indivíduos de boa-fé e sendo um magnífico refugio para os mal-intencionados de toda a espécie, que em qualquer parte se encontram” (Freire de Andrade, *Op. Cit.*, Vol. II, pp. 13-14).

²⁹⁷ Anselmo Vieira, *A Crise Nacional*, Lisboa, J. Rodrigues & Cia., 1926, citado por Douglas L. Wheeler, *Op. Cit.*, p. 138.

A Ditadura Militar, saída da revolução de 28 de Maio, não tardou a transportar para as colónias os princípios do “nacionalismo rígido”, que garantia vicejar em todas as nações civilizadas e que, nesta área específica da governação, implicava promover a “nacionalização do vasto Império Colonial Português” e reforçar a função orientadora e fiscalizadora do Ministério das Colónias,

promovendo a mais estreita ligação entre o Ministério e os governos coloniais, entre os interesses da Metrópole e os das colónias que fazem parte integrante do património nacional, e precisam ser estreitamente relacionados com a Mãe-Pátria, visto constituírem uns e outros os interesses da Nação inteira²⁹⁸.

Assim falava João Belo, colonial de carreira e novo titular da pasta das Colónias, do terceiro governo ditatorial, presidido por Óscar Carmona (1926-1928), no discurso de encerramento da Semana das Colónias, ciclo de conferências promovido pela Sociedade de Geografia de Lisboa, entre Maio e Junho de 1927. Em jeito de balanço dos primeiros meses de governação identificava na sua acção legislativa a intenção de reforçar o regime de descentralização administrativa e autonomia financeira, nomeadamente nas colónias que não se encontrassem em regime deficitário, resgatando-o da desorganização deprimente em que jazia; restringir o sistema municipalista nos territórios em que comprovadamente ele não conseguisse implementar-se; modificar o funcionamento dos alto-comissariados, tornando-os mais adaptáveis a circunstâncias excepcionais; garantir uma economia significativa no funcionamento dos serviços públicos, “sem prejuízo do fomento inteligente de cada colónia” e sem prescindir da desejada unidade de orientação de trabalho; tornar mais independentes e eficientes as instituições fiscalizadoras da gestão administrativa e financeira das colónias; constituir um quadro de funcionários competentes, preparados para as exigências de conhecimento reclamadas pelos modernos princípios da ciência colonial; “desenvolver largamente, com método e segurança, a colonização nacional”, sobretudo em Angola e Moçambique; e despolitizar a acção governativa do Ministério das Colónias, tal como vinha sendo insistentemente reclamado.

Tinham sido, de resto, estes os princípios que nortearam, entre outras, a promulgação do decreto de 2 de Outubro de 1926, que definia a reforma das bases orgânicas da administração colonial, na antecâmara do que se projectava vir a ser o novo texto constitucional do regime²⁹⁹. Pretendia-se aqui formatar um documento de referência, minimalista, com elasticidade suficiente para que pudesse servir de verdadeira orientação à formulação das novas cartas orgânicas coloniais, nomeadamente em matéria de organização das direcções e repartições de serviço da colónia, que era agora matéria da exclusiva competência do governo-geral e do conselho do governo. Ficava

²⁹⁸ “Discurso de encerramento da “Semana das Colónias” pelo Comandante João Belo, Ministro das Colónias” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, Julho de 1927, p. 23. V. tb. Valentim Alexandre, “Ideologia, Economia e Política: a questão colonial na implantação do Estado Novo”, p. 1127.

²⁹⁹ *Ibidem*, pp. 23-26; *Diário do Governo*, 2 de Outubro de 1926, pp. 1451-1452.

também clarificado e estabelecido que o regime dos Alto-Comissariados deveria vigorar a título provisório e apenas em casos excepcionais, sinal de que o novo regime tencionava afastar-se de um modelo político mais descentralizador, tal como tinha sido preconizado pela linha mais avançada do colonialismo republicano³⁰⁰.

As cartas de Angola e Moçambique seriam promulgadas, dois dias depois, a 4 de Outubro, sendo evidentes as similaridades normativas entre as duas, facto que evidenciava não estar ainda corrigido o hábito pernicioso, que Manuel Ferreira da Rocha identificara na administração portuguesa, de legislar em bloco para os territórios ultramarinos, “admitindo-se porventura que colónias são organismos diferentes da metrópole, mas estabelecendo-se o errado critério de que são iguais entre si, e de que tal medida que serve para uma delas, é, por esse facto, útil em qualquer das outras”³⁰¹. Os governadores-gerais mantinham um estatuto político preponderante, com uma significativa amplitude de funções, sendo-lhe permitido, na área governativa das obras públicas, determinar a execução de projectos de obras, melhoramentos, ou aquisição de materiais e serviços, cuja despesa, em cada ano económico, não suplantasse o limite de cem contos. Acima desse valor teriam de ser submetidos à deliberação do Conselho de Governo, que mantinha a sua existência, composição e atribuições, nomeadamente em matéria de contratos de concessão e empreitadas, sem prejuízo das competências já atribuídas aos conselhos distritais e comissões de melhoramentos.

As obras públicas ficavam integradas numa direcção de serviço, que compreendia a grande maioria dos estudos e execução de projectos de intervenção, superintendendo, ainda, em Angola, a Repartição Técnica de Hidráulica, a Repartição Técnica de Transportes Mecânicos Terrestres (exceptuando os ferroviários) e a Repartição Técnica de Água e Saneamento da Cidade de Luanda, e em Moçambique, a Repartição Técnica de Indústria e Minas. Os portos comerciais e caminhos-de-ferro constituiriam uma outra direcção de serviço, responsável por essa área específica da administração das infraestruturas exploradas directamente pelo Estado, e também pela fiscalização daquelas que pertencessem a capitais privados. A Administração do Porto e dos Caminhos-de-ferro de Lourenço Marques mantinham a sua organização autónoma. Os chefes de direcção, que tinham assento, por inerência do cargo, no Conselho de Governo, e que despachavam directamente com o governador-geral, seriam recrutados nos quadros privativos das colónias, ou do ministério, prevendo-se, complementarmente, a possibilidade de serem

³⁰⁰ *Diário do Governo*, 2 de Outubro de 1926, pp. 1452-1453.

³⁰¹ *Congresso Colonial Nacional de 6 a 10 de Maio de 1924*, p. [88].

desempenhados em regime de comissão, por indivíduos de comprovada competência e experiência em funções similares³⁰².

Os novos diplomas emanados da metrópole tiveram reflexo na legislação das colónias, nomeadamente no governo de Angola que, por se reger, temporariamente, pelo sistema dos alto-comissariados, ajuizou da necessidade de esclarecer os moldes de funcionamento das secretarias provinciais, as entidades que também provisoriamente superintendiam aos diversos negócios da administração, “dando-lhes a unidade de acção e conjunto” que interessasse à “eficiência desses serviços, ao fomento e progresso da Província”³⁰³. A 30 de Junho de 1927, o Alto-Comissário Vicente Ferreira, consignava a existência de quatro secretarias provinciais: Interior, Finanças, Agricultura e Obras Públicas e Comunicações. Esta última compreendia quatro direcções técnicas, onde se concentravam todos os serviços de engenharia: Obras Públicas, Correios e Telégrafos, Portos e Caminhos-de-ferro e Indústria e Minas³⁰⁴. Vicente Ferreira, engenheiro militar, civil e de minas, professor da Escola do Exército e do Instituto Superior Técnico, com uma notável carreira profissional no ultramar, tinha já desempenhado as funções de ministro das colónias, no governo presidido por Ginestal Machado (1923)³⁰⁵. Atribuía-se-lhe, agora, enquanto Alto-Comissário, o mérito do lançamento da “fase mais brilhante da organização dos serviços de Engenharia na Província de Angola”³⁰⁶. Naquele ano de 1927, remetera às associações comerciais, industriais e agrícolas, uma circular-consulta intitulada *A Situação de Angola*, onde deixava registadas as impressões que recolhera desde que assumira aquelas funções, nomeadamente com referência às obras públicas naquela colónia, cuja organização dizia existir apenas no papel, sobretudo por falta de pessoal técnico competente, não raras vezes compensada pelo recurso a “curiosos de engenharia e arquitectura” que, desde 1922, tinham inflacionado o funcionalismo colonial a ponto de, como notou um seu contemporâneo, se contabilizarem, em alguns distritos, mais funcionários públicos do que agricultores, comerciantes, ou industriais³⁰⁷:

Recrutaram-se, um pouco ao capricho das conveniências políticas, muitos indivíduos incompetentes e, com mais frequência do que seria para desejar, pouco escrupulosos. Idêntico fenómeno se deu nas empresas particulares. Mas, ao passo que estas operaram logo, com brutal energia, a deflacção dos seus quadros, o Estado, entidade vaga, sem responsabilidade individualizada e onde o amanuensado implantou, desde há muito e para sua defesa, o princípio dos direitos adquiridos, ainda conserva quase intacto o elenco do seu pessoal. E porque

³⁰² *Diário do Governo*, 15 de Outubro de 1926, pp. 1608-1620; *Diário do Governo*, 17 de Novembro de 1926, pp. 1889-1902;

³⁰³ *Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1927*, 1º Semestre, Lisboa, Imprensa Nacional, 1932, pp. 990-992.

³⁰⁴ *Ibidem*, p. 990.

³⁰⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Fevereiro de 1953, p. 490.

³⁰⁶ José de Queiroz Vaz Guedes e José da Veiga Lima, “Subsídio para a organização dos serviços de Engenharia no Ultramar” in *Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, Março de 1934, p. 98.

³⁰⁷ *Congresso Colonial Nacional de 8 a 15 de Maio de 1930*, p. LXXXVIII.

a operação de o reduzir, sendo pouco simpática, exige um desapego de popularidade de que nem todos são capazes, talvez este facto tenha contribuído para o seu adiamento³⁰⁸.

O mau pessoal gerara, alegadamente, a desordem geral nos serviços do Estado, que se manifestava no atraso dos serviços, no relaxamento da disciplina, nos roubos, fraudes, delapidações, desvios de fundos e aplicações ilícitas de dinheiros públicos. O denominado amanuensado invadira sobretudo, os serviços dos caminhos-de-ferro, onde grassava a maior impunidade:

Como tem sido possível administrar estes caminhos-de-ferro e estabelecer tarifas, sem estatísticas e sem contabilidade industrial, é mistério inabordável. Ignora-se o custo dos diferentes serviços e é desconhecido este elemento essencial da formação dos preços: – o custo da produção. Os caminhos-de-ferro do Estado ignoram o custo médio do transporte de uma tonelada de carga a um quilómetro de distância, ou – em linguagem profissional – o custo do transporte da tonelada quilométrica³⁰⁹.

Para as obras públicas da província contava com muito anos de dificuldades no recrutamento de engenheiros, arquitectos, condutores e até de pessoal operário especializado, provavelmente desencantados com os vencimentos pouco atractivos e com as dificuldades criadas à construção de obras de fomento interessantes³¹⁰. O reconhecimento dessa dificuldade levou-o, posteriormente, por mais de uma vez, a tentar persuadir os jovens estudantes de engenharia civil do Instituto Superior Técnico a abraçarem, no final das suas formaturas, sem reservas, nem pretensiosismos de classe e estatuto, a carreira colonial como complemento enriquecedor da sua formação pessoal e profissional:

Os conhecimentos científicos são, incontestavelmente, de alto valor. Um engenheiro desprovido de ciência dará, porventura, um bom chefe de repartição ou um magnífico capataz; nunca será um profissional competente, cristalizará na rotina que tiver adquirido. Mas um engenheiro sem aprendizagem prática não passa de um pedante inútil e ridículo, objecto do riso desdenhoso dos seus subordinados. Na Metrópole encontram-se muitas situações onde o engenheiro bisonho pode praticar a sua arte sob a tuição de um colega veterano; mais difícil lhe será, porém, desenvolver as qualidades de iniciativa, decisão e amor das responsabilidades que devem constituir a base do seu carácter, para se tornar um chefe. As funções estão aqui muito limitadas e as iniciativas são, em regra, comprimidas pelas chicanas das regulamentações e pelo fardo imóvel das tradições e precedentes. Nas colónias a situação é mais desafogada sob todos os pontos de vista. O novo engenheiro, embora trabalhe sob a direcção e tuição de outro mais antigo, tem mil ocasiões de manifestar e desenvolver o seu espírito de iniciativa; na maioria dos casos encontrar-se-á isolado e terá de resolver com os recursos próprios, as dificuldades que lhe aparecerem; ele terá de cuidar pessoalmente, do seu alojamento, da sua alimentação, dos seus meios de transporte e da sua saúde e da dos seus subordinados, brancos e pretos. O trabalho ao ar livre, a vida nos acampamentos e as grandes deslocções torná-lo-ão rijo de corpo e o hábito de contar muito consigo e pouco com os outros, para sair das dificuldades, temperar-lhe-á o carácter e fará dele um homem³¹¹.

³⁰⁸ Vicente Ferreira, *Estudos Ultramarinos*, Volume II: *Angola e os seus problemas (1ª parte)*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954, pp. 167-168.

³⁰⁹ Idem, *Ibidem*, p. 172.

³¹⁰ Idem, *Ibidem*, p. pp. 171-173.

³¹¹ Idem, *Ibidem*, vol. IV: *Colonização e diversos*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1955, pp. 20-21.

A verdade porém é que nestes anos finais da década de 20, o continente africano ainda suscitava muitos receios nos europeus e os melhores engenheiros, por regra, preferiam acomodar-se nas repartições da metrópole. Não sendo possível ao Alto-Comissário colocar engenheiros habilitados em todas as repartições regionais das obras públicas de Angola, a alternativa que se lhe afigurou mais sensata foi a de determinar a redução do número de circunscrições, que passavam a ficar sedeadas apenas em Luanda, Zaire, Huambo, Sá da Bandeira e Vila Luso, chefiadas por engenheiros subalternos (ou condutores diplomados), com a superintendência da Direcção dos Serviços das Obras Públicas e contando com a colaboração de administradores de circunscrições civis, chefes de posto, comandantes das unidades militares e, até, de “indivíduos que, sem serem propriamente técnicos, têm contudo conhecimentos suficientes para, bem orientados, poderem rapidamente e facilmente aprenderem os rudimentos da arte de construtor”³¹². Assim se começavam a esboçar, de acordo com a opinião avalizada de José de Queiroz Vaz Guedes e José da Veiga Lima, os critérios da concentração e redução dos serviços técnicos nas colónias, que haveriam de ser responsáveis pelo estado de “miséria orgânica” a que se chegara na entrada da década seguinte, e que aqueles engenheiros consideravam ser incompreensíveis num país colonizador³¹³.

A 24 de Março de 1928, ainda na vigência do governo de Óscar Carmona, mas estando a pasta das colónias interinamente entregue a Agnelo Portela, em substituição de Artur Ivens Ferraz, as bases orgânicas sofreram novas alterações, alegadamente destinadas a esclarecer e completar as disposições do diploma de 1926, mas que em nada alteravam o seu espírito orientador³¹⁴. Havendo, nesse mesmo ano, de se proceder, por imperativo legal, a uma revisão das cartas orgânicas das colónias, os novos diplomas para Angola e Moçambique foram respectivamente aprovados a 1 de Setembro de 1928, pelo ministro José Bacelar Bebiano, e a 6 de Julho de 1929, pelo ministro Aníbal de Mesquita Guimarães, já sob a vigência daquela actualização das bases orientadoras. Desta vez, notavam-se, todavia, algumas diferenças de maior monta na redacção dos textos, algumas delas relacionadas, justamente, com a área das obras públicas. O limite de cem contos definido para prerrogativa da competência do governador-geral, na aprovação de projectos de obras, melhoramentos, ou aquisição de materiais e serviços, era substituído, em Angola, pelo valor de cinco contos ouro e, em Moçambique, de vinte contos ouro³¹⁵, uma

³¹² *Boletim Oficial da Província de Angola*, 6 de Agosto de 1927, 522-523.

³¹³ José de Queiroz Vaz Guedes e José da Veiga Lima, “Subsídio para a organização dos serviços de Engenharia no Ultramar” in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Março de 1934, pp. 98-99.

³¹⁴ *Diário do Governo*, 24 de Março de 1928, pp. 584-590. Uma das inovações desta reforma era a criação de uma Secção Permanente do Conselho do Governo, especialmente encarregada de emitir pareceres, junto do governador-geral, “sobre os regulamentos necessários à boa execução dos diplomas vigentes na colónia”.

³¹⁵ *Diário do Governo*, 1 de Setembro de 1928, pp. 1793-1804; *Diário do Governo*, 26 de Julho de 1929, pp. 1744-1755.

diferença substancial para a qual não encontrámos qualquer justificação. Em ambos os casos, porém, fica por clarificar a entidade a quem competiria deliberar sobre projectos orçamentados acima daqueles valores, quedando a dúvida sobre se essa responsabilidade se mantinha no âmbito das atribuições do Conselho de Governo, ou se transitara para a esfera de competências do ministro das Colónias, nesse processo político que haveria de conduzir, progressivamente, à adopção de um modelo de administração colonial mais centralizado³¹⁶.

Em Angola, o novo Alto-Comissário, Filomeno da Câmara (1929-1930), protagonista activo no processo de radicalização reacionária da Ditadura Militar, empenhava-se numa reestruturação sistemática dos serviços de obras públicas e minas, que implicava, essencialmente, a extinção e compressão de serviços e quadros de pessoal³¹⁷. O Diploma Legislativo de 25 de Maio de 1929 aprovava a nova organização da Direcção dos Serviços de Obras Públicas, que agora abrangia todos os serviços de carácter permanente, centrais ou regionais, e os de carácter temporário, como as secções temporárias de obras públicas e missões de estudo. Os primeiros, sedeados em Luanda, compreendiam as repartições de Transportes Automóveis, Hidráulica e Indústrias e Minas, e duas divisões técnicas, que compreendiam um Gabinete de Estudos e uma Secção de Aquisições, pelo Depósito de Materiais. Os serviços regionais distribuíam-se agora por quatro circunscrições, sedeadas em Luanda, Malange, Nova Lisboa e Sá da Bandeira, e chefiadas por engenheiros subalternos³¹⁸.

A 8 de Julho de 1930 a doutrina das bases orgânicas de 1928 ficaria plasmada no título III do Acto Colonial, que vinha reformar, substancialmente, antes que fosse aprovada a nova lei fundamental da ditadura, as disposições que a Constituição de 1911 dedicara à administração colonial. Com esse diploma, assinado pelo Ministro das Colónias interino, António de Oliveira Salazar, no governo presidido por Domingos Oliveira (1930-1932), assinalava-se, simbolicamente, o fim da concepção republicana de descentralização de poder e autonomia financeira, que teve a sua máxima expressão, na magistratura tutelar do Alto-Comissário, cargo

³¹⁶ A 11 de Agosto de 1928, um novo decreto vinha retirar aos governadores-gerais a faculdade de poderem ordenar transferências de verbas entre capítulos do orçamento, depois de se constatar o uso abusivo que faziam desta concessão, deturpando sistematicamente a estrutura das previsões orçamentais sancionadas pelo ministério, na maior parte das vezes substituindo verbas destinadas a obras de fomento, por rubricas do quadro do pessoal: “o abuso neste ponto chegou ao inconcebível de até as verbas da tabela de despesa extraordinária, destinadas a realizações de incontestável importância para o desenvolvimento da colónia, serem cerceadas para reforço de despesa ordinária com pessoal. A conclusão a tirar destes factos é que se destinaram importantes verbas para obras, não com a intenção de as realizar, mas com o fim de se dispor de saldos para transferir” (*Diário do Governo*, 11 de Agosto de 1928, p. 1692).

³¹⁷ *Boletim Oficial da Colónia de Angola*, 18 de Abril de 1929, pp. 160-161. Um ano depois, o mesmo Alto-Comissário aprovou o novo Quadro da Direcção dos Serviços de Obras Públicas da Colónia que, na rubrica do pessoal técnico, previa a existência de trinta e seis funcionários, entre engenheiros para a direcção de serviço e para a chefia das repartições técnicas; engenheiros subalternos, geólogos e condutores (*Boletim Oficial da Colónia de Angola*, 8 de Março de 1930, pp. 162-163).

³¹⁸ *Boletim Oficial da Colónia de Angola*, 1 de Junho de 1929, pp. 267-271.

que, doravante se considerava extinto, por alegadamente não ter produzido senão uma outra modalidade de despotismo centralista³¹⁹.

As colónias seriam, a partir daqui, administradas exclusivamente por governadores-gerais e governadores, cada vez mais dependentes do Terreiro do Paço, correspondendo, assim, a um desígnio de consolidação de uma unidade política e económica, entre a metrópole e as colónias, em que à primeira cabia, por excelência, a função tutelar do exercício da autoridade. Aparentemente, o caminho sugerido visava fazer de Angola e Moçambique, províncias genuinamente portuguesas, semelhantes, em estatuto, ao Algarve, ou Alentejo³²⁰. Essa aspiração não era um exclusivo da nova elite política do país. Ela era acarinhada, também, por um grupo significativo de prestigiadas figuras coloniais que, no decurso do terceiro Congresso Colonial Nacional, organizado, em 1930, pela Sociedade de Geografia de Lisboa, debateram vigorosamente a publicação do Acto Colonial, pronunciando-se, maioritariamente, pela sua oportunidade e pertinência, nele vislumbrando um genuíno e ambicioso programa de ressurgimento imperial e regeneração disciplinadora da administração colonial³²¹. Ali deixaram, de resto, bem patentes, o desencanto e frustração pelo estado desmoralizante em que se encontrava a organização da administração colonial, a despeito das várias remodelações intentadas, a partir de sucessivas reformas legislativas³²².

A nova era que a retórica nacionalista anunciava para as colónias estaria também alicerçada na aposta estratégica em projectos infraestruturais de fomento económico, cuja face mais visível, nesta fase inicial, foi a constituição de cinco brigadas técnicas destinadas ao estudo de obras públicas que se considerassem fundamentais em Angola, para combater a “forte corrente de elementos estrangeiros” que para ali se encaminhava³²³. Naquela reunião extraordinária do

³¹⁹ *Congresso Colonial Nacional de 8 a 15 de Maio de 1930*, Actas das Sessões e Teses, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1934, p. LXXXII-LXXXVII. Na sessão de 9 de Maio deste congresso, o engenheiro Virgílio César A. de Lemos, caracterizava o regime dos alto-comissariados da seguinte forma: “Mas então será necessário fazer um grande esforço de inteligência para ver que o regime a que nós chamamos de Altos Comissários é o regime da escravidão das colónias, o regime em que se lida com os brancos das colónias, como se fossem pretos, usando o termo técnico de Girault, que é o regime de sujeição autêntico, diabolicamente inventado, enviando um mandarim do Terreiro do Paço sujeitar uma colónia já que o Terreiro do Paço não pode ele próprio deslocar-se até às colónias para exercer essa sujeição? O regime a que nós chamamos dos Altos Comissários é o autêntico regime da escravidão das colónias por isso todos os Altos Comissários que eu conheço saíram destas sempre absolutamente sacudidos sem uma única excepção”. V. tb. José Miguel Sardica, “Desafios e impasses na história do Terceiro Império Português” in *A Primeira República e as Colónias Portuguesas*, Lisboa, EPAL-CEPCEP, 2010, p. 12.

³²⁰ *Ibidem*, p. LXXXVIII.

³²¹ *Ibidem*, pp. CXCI-CC. Registe-se, neste congresso, a voz dissonante de Cunha Leal, que acabaria por abandonar as sessões, em protesto contra a condução dos trabalhos. Fora particularmente acutilante a apreciação que fizera ao texto do Acto Colonial, que apodara de “mostrengo pretensioso”. Seria preso pela Ditadura passados seis dias (Luís Farinha, *Cunha Leal. Deputado e Ministro da República. Um notável rebelde*, Lisboa, Texto Editores – Assembleia da República, 2009, pp. 285-286).

³²² *Ibidem*, pp. XLII-CXII, CLXXXV-CCLIV.

³²³ *Diário do Governo*, 20 de Abril de 1930, pp. 788-789. A primeira brigada ficaria incumbida de estudar a localização de um porto comercial na região do Zaire; a segunda encarregar-se-ia de definir a directriz de uma linha de caminho-de-ferro entre o Zaire e o Congo; a terceira estudaria o prolongamento da linha férrea de Malange; a quarta ocupar-se-ia do prolongamento da linha de Moçâmedes; e a quinta tomava a seu cargo a construção das obras de arte indispensáveis à rede de estradas da colónia. Todas as brigadas eram chefiadas por um engenheiro civil, pressupondo-se, ainda, consoante os trabalhos

Congresso Colonial, o orador Chaves de Almeida, alertava para o momento de verdadeira encruzilhada em que se achava o império colonial português, particularmente visado na reunião da Comissão Permanente de Mandatos da Sociedade das Nações que reuniria em Outubro desse ano, prevendo-se, na agenda do evento, o isolamento da Portugal, por parte de países como a Alemanha, Itália e África do Sul que, a coberto dos princípios pacifistas e humanitários associados à internacionalização das questões coloniais, pareciam preparar o esbulho do seu património ultramarino³²⁴.

Com a constituição dessas brigadas técnicas o regime ditatorial pretendia sugestionar no imaginário colonial, a ideia de recomeço, inspirada nas primeiras expedições de obras públicas, promovidas por Andrade Corvo, no já longínquo ano de 1876. À semelhança do que então acontecera, também agora, a crer no depoimento de Vicente Ferreira, baseado na sua própria experiência, enquanto Alto-Comissário, terão surgido dificuldades no processo de recrutamento de pessoal técnico:

Carecíamos de organizar três ou quatro brigadas de estudos, para caminhos-de-ferro, portos e trabalhos de adução de águas e saneamento. A muito custo se organizou uma brigada. Apareceram, é certo, concorrentes para maior número, mas as suas exigências eram grotescamente exageradas e desproporcionadas para a sua idade e habilitações e traduziam, em regra, ignorância e pavor da vida colonial. Recém-forjados engenheiros pediram vencimentos de governador geral, pagamentos em ouro, seguros de vida e, sobretudo, situações sedentárias em «bom clima»³²⁵.

Olhando para trás, ficava a sensação de que, não obstante o curso imparável do tempo, a evolução histórica das instituições do país, e até do desenvolvimento relativo das províncias ultramarinas, a generalidade das discussões teóricas e políticas, em torno da administração colonial portuguesa, nunca se conseguiu libertar das dificuldades crónicas, de natureza interna e externa, que envolviam um pequeno, periférico e debilitado país europeu que, ainda assim, por sucessivos arremedos quixotescos, teimava em não se desfazer das “salvas de prata que foram de seus avós”.

a desenvolver por cada uma, a presença de mais dois engenheiros civis, um engenheiro hidrógrafo, cinco engenheiros agrónomos, três geólogos e seis médicos, além do restante pessoal técnico subalterno e auxiliar, que seria selecionado pelo respectivo chefe.

³²⁴ *Congresso Colonial Nacional de 8 a 15 de Maio de 1930*, p. CCXLI; Pedro Aires Oliveira, “O Factor Colonial na Política Externa da Primeira República” in *A Primeira República Portuguesa: Diplomacia, Guerra e Império*, coordenado por Filipe Ribeiro de Menezes e Pedro Aires Oliveira, Lisboa, Tinta da China, 2011, p. 320.

³²⁵ Vicente Ferreira, *Estudos Ultramarinos*, vol. IV: *Colonização e diversos*, pp. 18-19.

2 – Os engenheiros coloniais no lançamento do III Império

"Conhece o general Machado? Não, não se franza, não procure, ninguém conhece o general Machado, cem em cada cem portugueses nunca ouviram falar do general Machado, o planeta gira apesar desta ignorância do general Machado, e eu, pessoalmente, odeio-o. Era o pai da minha avó paterna, a qual, aos domingos, antes do almoço, me apontava com orgulho a fotografia de uma espécie de bombeiro antipático de bigodes, dono de inúmeras medalhas que tronavam no armário de vidro da sala juntamente com outros trofeus guerreiros igualmente inúteis mas a que a família parecia prestar uma adoração de relíquias. Pois fique sabendo que durante anos, aborrecido e pasmado, escutei semanalmente, em folhetins narrados pela voz emocionada da avó, as proezas vetustas do bombeiro elevadas na circunstância a cumes de epopeia: o general Machado envenenou-me anos e anos o bife introduzindo na carne o mofo indigesto de uma dignidade hirta, cuja rigidez vitoriana me enjoava. E foi precisamente esta criatura nefasta, de que as órbitas globulosas de prefeito ou de cura me reprovavam da parede, recusando-me mesmo a absolvição dúbia que paira como um halo nos sorrisos amarelos dos retratos antigos, que construiu, ou dirigiu a construção, ou concebeu a construção, ou concebeu e dirigiu a construção do caminho-de-ferro em que seguíamos, de rebentaminas na dianteira, chocalhando numa planície sem princípio nem termo (...)." António Lobo Antunes³²⁶

Com a constituição das primeiras expedições de Obras Públicas destinadas ao continente africano, Andrade Corvo abriu um novo e promissor campo de acção para a engenharia portuguesa. Nesse ano de 1876 estava já sedimentada, na opinião pública, a afirmação da identidade socioprofissional dos engenheiros, decorrente da política regeneradora do *fontismo*, que, como evidenciou Maria Paula Diogo, os elevou à condição de agentes de modernidade, detentores do conhecimento técnico. Recrutados maioritariamente, numa primeira fase, no meio militar, coube-lhes a responsabilidade de romperem com as rotinas técnicas herdadas do Antigo Regime, muito pelo papel que desempenharam na transformação material do país, concretizando o vasto plano de obras públicas, delineado por Fontes Pereira de Melo, onde avultava a implementação de uma ambiciosa rede de caminhos-de-ferro: “O fontismo objectualiza o conceito de progresso, transferindo-o do plano ideológico para a prática: o comboio torna-se o sinónimo da modernidade. Esta identificação de um objecto técnico com as aspirações sociais, modifica profundamente o estatuto qualitativo dos engenheiros que, enquanto grupo privilegiado na manipulação do saber tecnológico, assumirá um papel dominante no todo social”³²⁷.

A iniciativa de Andrade Corvo franqueava-lhes o acesso ao espaço colonial, destinando-lhes a missão de replicarem ali, a introdução de melhoramentos infraestruturais, destinados a favorecer o desbravamento e domesticação da selva africana, e a promover a colonização efectiva dos territórios ultramarinos, assim legitimando, diante da comunidade internacional, os direitos

³²⁶ António Lobo Antunes, *Os Cús de Judas*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1984, p. 34.

³²⁷ Maria Paula Diogo, *A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937*, p. 123; Geoffrey L. Herrera, *Technology and international transformation: the railroad, the atom bomb, and the politics of technological change*, New York, State University of New York, 2006, pp. 55-59; “Engineers” in *Europe 1789 to 1914: Encyclopaedia of the Age of Industry and Empire*, [s.l.], Thompson Gale, 2006, pp. 757-761; Edward Beasley, *Empire as the Triumph of Theory: Imperialism, information, and the Colonial Society of 1868*, Oxon, Routledge, 2005, pp. 37-39.

históricos que vinham sendo reivindicados pelo poder político português. Como sublinhou Maria de Lurdes Rodrigues, essa missão nas colónias comportava uma dupla instrumentalidade: “a importância das colónias para a afirmação da engenharia e a importância da engenharia para a efectiva ocupação das colónias”³²⁸. Doravante, os engenheiros seriam, antes de mais, o olhar técnico do Estado, naqueles territórios selvagens, maioritariamente transformados, como vimos, em campos de tirocínio, para os engenheiros mais jovens, com espírito aventureiro, vontade de alargar horizontes e a ambição de beneficiarem de uma autonomia profissional e excepcionais condições financeiras, que lhes estavam vedadas no início de carreira, na metrópole, quando tinham o ensejo de entrar para o corpo de engenharia de obras públicas.

Os primeiros relatórios dos reconhecimentos científicos do território, efectuados no âmbito daquelas comissões de serviço temporário, serviram essencialmente para comprovar que o poder colonial não podia dispensar a colaboração deste saber utilitário, ferramenta incontornável para levar por diante a sua agenda desenvolvimentista, de apropriação do espaço africano³²⁹. Mas a consciencialização desse papel não se circunscreveu aos gabinetes do Terreiro do Paço, de onde frequentemente se exaravam notas de louvor pelos altos serviços que os engenheiros coloniais prestavam à nação. Ele era corroborado também pelas elites científicas da Sociedade de Geografia de Lisboa e da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses onde o trabalho desses funcionários era entusiasticamente conhecido, apreciado, respeitado e divulgado, contando para isso com o efeito amplificador das suas prestigiadas publicações periódicas, por vezes alastrando aos órgãos de informação mais generalista. A superior autoridade da sua informação e opinião especializada, passou a ser regularmente convocada para legitimar a adopção de políticas de fomento colonial, nomeadamente pela integração em comissões responsabilizadas pelo estudo e projecto das leis, mas também para credibilizar os processos de negociações diplomáticas para delimitações de fronteiras ultramarinas, que se vulgarizaram no momento da *corrida para África*. Pela progressiva notoriedade pública nacional e internacional, rapidamente foram introduzidos na vida política do país, fosse em influentes cargos de direcção intermédia, fosse em funções governativas coloniais, fosse na vida parlamentar, ou mesmo na acção executiva ministerial onde, com frequência, pretenderam invocar uma absoluta independência político-partidária³³⁰.

Ao agirem sobre aquele território específico, projectando e construindo sobre terreno virginal, os engenheiros adquiriam também uma relevância crucial na organização da vida interna das

³²⁸ Maria de Lurdes Rodrigues, *Op. Cit.*, p. 76.

³²⁹ Maria Paula Diogo, “Um olhar introspectivo: a *Revista de Obras Públicas e Minas* e a Engenharia Colonial” in *A outra face do Império*, pp. 81-82.

³³⁰ Ana Cardoso de Matos, Maria Luísa Santos, Maria Paula Diogo, “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal” in *Momentos de Inovação em Engenharia em Portugal no Século XX*, coord. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito, Maria Fernanda Rollo, Lisboa, Dom Quixote, 2004, pp. 25-27;

províncias ultramarinas. Do seu trabalho dependia, em grande medida, a fixação de directrizes de estradas e caminhos-de-ferro, que haveriam de penetrar o sertão, ou a escolha da melhor localização para a construção de portos marítimos, para onde deveriam orientar-se os circuitos comerciais. Do seu parecer técnico, resultaria, por isso, a definição da “geografia económica”, a “representação do espaço conceptualizado” daquelas regiões, influenciando, decisivamente, a sua *governamentalidade*, o desenvolvimento da malha administrativa, pela criação de novos centros políticos, económicos e sociais, mas também a consolidação ou o definhamento dos já existentes³³¹. Não admira, por isso, que, no decurso da sua actividade, fossem alvo recorrente de múltiplas pressões, dirigidas por uma rede de interesses particulares, tantas vezes contrastantes, enformada pelas elites locais, pouco sensíveis a considerações mais abrangentes, do serviço público e dos propósitos nacionais da colonização portuguesa. O prestígio social que a engenharia colonial europeia conquistou, adveio, em grande medida, da retórica da sua autorrepresentação como uma casta diferenciada de servidores públicos impolutos, regidos por elevados padrões de conduta moral e credibilidade técnica, capazes de perseguir, em permanência, com total confiança, independência e imparcialidade, o desígnio maior do interesse nacional, que consubstanciava a sua “missão civilizadora”³³².

Finalmente, a responsabilidade pela introdução de importantes obras de fomento e a ligação privilegiada aos principais centros de decisão política não podia ser ignorada pelo meio empresarial privado, fosse ele de capitais nacionais, ou estrangeiros, que desde cedo percepcionou as oportunidades criadas com a construção dos impérios coloniais³³³. O investimento público em melhoramentos materiais implicava a mobilização de significativas dotações orçamentais, susceptíveis de despertarem o interesse de um conjunto alargado de agentes económicos e financeiros. O mesmo sucedia quando se tratava de assegurar, para estes grupos, o acesso privilegiado aos corredores do poder, tendo em vista a obtenção de benefícios que a administração colonial estivesse em condições de lhes conceder. À semelhança do que aconteceu com os seus colegas ingleses, os engenheiros portugueses mais qualificados, já experimentados em várias

³³¹ Maria Paula Diogo, “Um olhar introspectivo: a *Revista de Obras Públicas e Minas* e a Engenharia Colonial”, p. 82; Ravi Ahuja, *Pathways of Empire: Circulation, ‘Public Works’ in Social Space in Colonial Orissa (c. 1780-1914)*, Hyderabad, Orient BlackSwan, 2009, pp. 30-31, 113; Sheila Jasanoff, “Biotechnology and Empire: The Global Power of Seeds and Science” in *Osiris*, Vol. 21, nº 1, 2006, pp. 273-292; *The Global Politics of Science and Technology*, edited by Maximilian Mayer, Mariana Carpes and Ruth Knoblich, Vol. I: *Concepts from International Relations and Other Disciplines*, Berlin, Springer, 2014, pp. 185-186

³³² L. H. Gann & Peter Duignan, *The Rulers of British Africa. 1870-1914*, California, Stanford University Press, 1978, pp. 320-327; Gabrielle Hecht, *The radiance of France: nuclear power and national identity after World War II*, Cambridge - Massachusetts, MIT Press, 2009, pp. 23-26; Ben Marsden and Crosbie Smith, *Engineering Empires. A Cultural History of Technology in Nineteenth-Century Britain*, New York, Palgrave Macmillan, 2005, pp. 5-9, 254; R. A. Buchanan, “Gentlemen Engineers: the Making of a Profession” in *Victorian Studies*, Vol. 26, nº 4 (summer, 1983), pp. 407-429.

³³³ Norman Etherington, “Theories of Imperialism in Southern Africa Revisited” in *African Affairs*, Vol. 81, No. 324 (Jul., 1982), pp. 385-407.

posições de liderança, foram, não raras vezes, convidados a integrar as estruturas directivas dessas entidades privadas, com o objectivo de fazerem valer a sua capacidade de influência, derivada do seu estatuto social e institucional, nem sempre ficando clarificada a efectiva separação de interesses público e privado³³⁴.

Era por isso mesmo muito intrincado o campo de interacção destes ilustres coloniais a quem coube planear e regular a implementação material das denominadas “tecnologias da terra” e “tecnologias do Estado”, com que pretenderam redesenhar a paisagem africana e afirmar o poder da administração portuguesa³³⁵. Para tentarmos interceptar, com abrangência, as dinâmicas que influíram na sua actividade profissional, decidimos recorrer a três ensaios histórico-biográficos, tarefa particularmente difícil se atendermos ao facto de os biografados não terem deixado publicado qualquer registo voluntário de memória, nem ter existido até hoje quem se interessasse por resgatá-los do quase anonimato, ou esquecimento absoluto. Com efeito, se exceptuarmos as notícias de obituário, ou esparsos elogios históricos e fúnebres, pouco resta dessas vidas, além de múltiplos fragmentos, de variadas proveniências e mediações, a implicarem uma paciente reconstrução historiográfica que consiga fazer uma apropriação humanizada das suas vidas, conferindo-lhe um sentido narrativo³³⁶.

A escolha das figuras de Joaquim José Machado, Alfredo Augusto Lisboa de Lima e João Alexandre Lopes Galvão não foi arbitrária. Ela permite-nos observar, em sequência cronológica, a evolução dos seus percursos profissionais, ao longo do período histórico aqui estudado, possibilitando confrontar as suas mundividências, diante da persistência ou a inconstância da realidade política, económica, cultural e social, nacional, ou internacional, que os envolveu, relacionando-a intrinsecamente com as suas opções pessoais nos distintos ambientes e dinâmicas intersubjectivas em que se movimentaram³³⁷.

Tratando-se de três personalidades consensualmente identificadas, pelos seus contemporâneos, como paradigmáticas da engenharia colonial na transição do século XIX para o século XX, com carreiras profissionais muito heterogéneas, elas têm em comum o facto de, ao contrário do que sucedeu para a sua vida privada, terem deixado copiosamente registadas as suas impressões acerca dos desafios da engenharia portuguesa nas colónias africanas, nomeadamente no que se refere à temática específica da implementação das redes de comunicação ferroviária, onde

³³⁴ Gary B. Magee and Andrew S. Thompson, *Empire and Globalisation. Networks of People, Goods and Capital in the British World, c. 1850–1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, pp. 132-143.

³³⁵ *Ibidem*, p. 65;

³³⁶ *The history and poetics of scientific biography, Science, Technology and Culture, 1700-1945*, edited by Thomas Söderqvist, Aldershot, Ashgate, 2007, pp. 1-13.

³³⁷ *Telling Lives in Science: Essays on Scientific Biography*, dir. by Michael Shortland and Richard Yeo, Cambridge, Cambridge University Press, 2008, pp. 45-84.

frequentemente intervieram, com preponderância, directa e indirectamente, ao longo da sua existência.

2.1 – Joaquim José Machado, o “pioneiro” da Monarquia Constitucional

A imprensa da época e os que se ocuparam, posteriormente, da sua hagiografia, sublinharam sempre a origem modesta de Joaquim José Machado e dos seus irmãos, numa família algarvia, de poucos recursos económicos. Essas dificuldades, de acordo com aquela narrativa encomiástica, teriam sido ultrapassadas com grande esforço, perseverança e sacrifício, a ponto de todos terem sido alçados aos mais destacados cargos da nação, granjeando uma invulgar reputação profissional e prestígio social, que garantiam ter deixado uma marca indelével na memória das gerações vindouras. O meio militar, a formação técnica em engenharia e a capacidade para se movimentar nas principais esferas de influência política foram, nessas circunstâncias, o grande instrumento de mobilidade social para este denominado *self made man* que, já em 1909, do alto do seu prestigiado estatuto, comentava com indisfarçável orgulho, o início da carreira profissional do seu filho Álvaro Machado, por ele mesmo patrocinada, nos territórios ultramarinos do oriente:

O Álvaro seguia hoje às 8h para Macau a assumir o seu novo lugar de Ajudante do Governador. Começa a sua carreira colonial aos 26 anos, tendo já visto metade do mundo, preparado com habilitações práticas, com um nome de família, que Deus louvado, vale alguma coisa, sabendo inglês e francês, sem necessidade de dinheiro (...). Tem pois obrigação de fazer carreira. Eu comecei aos 29 anos apenas com o meu curso de engenheiro, sem ser conhecido e sabendo apenas um pouco de matemática³³⁸.

2.1.1 – Expedições, missões e caminhos-de-ferro em Moçambique e Angola

Nasceu a 24 de Setembro de 1847, em Lagos, distrito de Faro, filho de António José Machado e Maria da Glória Machado³³⁹. Na cidade de Lisboa, para onde rumou com o amparo do irmão, Francisco Machado, concluiu, com sucesso assinalável, não obstante ter de trabalhar para suportar os encargos da sua formação, o Curso Preparatório da Escola Politécnica, em 1870, e, três anos mais tarde, o Curso de Engenharia Militar da Escola do Exército³⁴⁰. Iniciou então uma fulgurante carreira militar que, por um conjunto extraordinário de circunstâncias, haveria de abreviar, consideravelmente, o tempo normal de progressão na hierarquia institucional: Alferes, no regimento de Infantaria nº 5 (1873), Tenente da arma de Engenharia (1875), Capitão (1876), Major (1876), Tenente-Coronel (1887), Coronel (1895) e General (1908)³⁴¹.

³³⁸ *Missão na China. Diário do Comissário Régio Joaquim José Machado nas conferências Luso-Chinesas para a delimitação de Macau (1909-1910)*, Macau, Fundação Macau / Centro de Estudos das Relações Luso-Chinesas, 1999, p. 265.

³³⁹ *Os Generais do Exército Português*, II Volume, Tomo II, p. 543-544.

³⁴⁰ Arquivo Histórico Militar, *Processo individual de Joaquim José Machado*, Caixa 1549.

³⁴¹ *Ibidem*; *O Ocidente, Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro*, 21 de Abril de 1892, p. 90: “Sentou praça em 21 de Outubro de 1869, com 22 anos de idade, ao principiar a frequência do 4º ano da Escola Politécnica; foi promovido a 2º tenente para a arma de engenharia em 9 de Dezembro de 1873, a 1º tenente em 28 de Dezembro de 1875, e, menos de um ano depois, em 1 de Agosto de 1876, a capitão, pois por uma série de circunstâncias anormais, a promoção, no quadro da sua arma, correu com extraordinária rapidez durante aquele prazo”.

Em Junho de 1876 o Ministério das Obras Públicas requisitou os seus serviços ao Ministério da Guerra, a fim de ser colocado na Direcção de Obras Públicas do distrito da Horta (Faial, no arquipélago dos Açores). A nomeação ficou, todavia, sem efeito, por intervenção urgente do Director-geral da Secretaria da Guerra que, para isso, invocou “o interesse do serviço público”³⁴². Estando em preparação, nas estâncias governamentais, o envio de duas expedições de obras públicas às províncias do Ultramar, Joaquim José Machado, fosse pelo intrépido espírito de aventura e predestinação para os fastos da epopeia marítima, que os seus biógrafos lhe identificavam, atendendo à localização da sua terra natal³⁴³; fosse pelas condições financeiras, “excepcionalmente vantajosas”, particularmente aliciantes para jovens engenheiros em início de carreira, que o Estado oferecia aos que se predispusessem a aceitar aquela tormentosa e incerta missão³⁴⁴; a verdade é que teve, de imediato, a iniciativa de oferecer os seus serviços ao ministro Andrade Corvo³⁴⁵.

Como vimos atrás, verificaram-se inúmeras resistências à constituição daquelas duas expedições, todas elas decorrentes dos receios e repugnâncias que o desconhecido continente africano suscitava:

Os receios que inspiravam trabalhos de obras públicas, e principalmente os do caminho-de-ferro, – por terem de ser feitos em pontos de reconhecida insalubridade da África intertropical, sem os confortos indispensáveis num clima mortífero – eram enormes. Todos os empregados exigiam por uma garantia para o sustento das suas famílias, no caso de morrerem ou se inutilizarem na expedição. Seguros de vida era impossível fazê-los; porque não havia companhia que os garantisse, mesmo em condições muito onerosas. Pensões eram proibidas por lei, apesar de não se considerar menos perigoso este serviço que o de campanha. Restava o adiantamento, não reversível para o Estado no caso de morte ou inutilização no serviço. Estas condições e as dos vencimentos dos chefes de secção e condutores de primeira classe foram apresentadas em Julho, e só em Setembro foram aceites por S. Exa. o Ministro³⁴⁶.

Não admira, por isso, que os dois engenheiros indicados para as chefiar se destacassem, desde logo, pela sua mocidade. Manuel Rafael Gorjão e Joaquim José Machado, quando assumiram, respectivamente, as direcções de obras públicas de Angola e Moçambique, tinham idades que rondavam os trinta anos, e pouco mais podiam exhibir do seu currículo, além de um percurso exemplar na academia militar. O verdadeiro reconhecimento profissional que, com o passar do tempo, os elevou à categoria de distintos coloniais, de autoridade praticamente incontestada,

³⁴² Arquivo do Ministério das Obras Públicas, *Processo individual de Joaquim José Machado*.

³⁴³ Álvaro Fontoura, *O General Joaquim José Machado. Sua acção no Ultramar*, Separata do Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Outubro a Dezembro de 1953, pp. 410-412.

³⁴⁴ *O Ocidente*, 21 de Abril de 1892, p. 90.

³⁴⁵ *O Ocidente*, 21 de Abril de 1892, p. 90. A narrativa histórica posterior haveria de ocultar este oferecimento pessoal, optando por mencionar um alegado convite do ministro ao jovem oficial do Exército.

³⁴⁶ João de Andrade Corvo, *Estudos sobre as Províncias Ultramarinas*, Vol. I, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1883, pp. 32-33. O antigo ministro reproduz, neste texto, um excerto do relatório elaborado por Manuel Rafael Gorjão, director de Obras Públicas de Angola.

começou, justamente, a ser forjado com o início daquele tirocínio intensivo no ultramar, à frente do primeiro esforço de fomento colonial português³⁴⁷.

Machado que, com esta nomeação, foi automaticamente promovido à patente militar de Major (um mês e meio após a sua passagem a Capitão), haveria de revelar as advertências que lhe chegaram de familiares e amigos, tendentes a dissuadi-lo daquela empresa arriscada, e as inquietações motivadas pela impossibilidade de ter consultado, antes da sua partida para Moçambique, qualquer trabalho escrito sobre aquele território, o que evidencia, de forma muito clara, o voluntarismo empregue naquele empreendimento³⁴⁸.

A expedição ficou organizada em conformidade com o já citado decreto de 23 de Dezembro de 1876, que regulava os serviços de obras públicas da província, com o concurso de mais três engenheiros chefes de secção, dezasseis condutores de obras públicas, seis apontadores, três desenhadores, um pagador e cinquenta e nove operários³⁴⁹. Partiu do Tejo, a bordo do *África*, a 11 de Janeiro de 1877 e chegaram a Lourenço Marques a 7 de Março, data histórica que ficaria por muitos anos inscrita na toponímia da cidade, identificando uma das suas praças principais (a actual Praça 25 de Junho). Nesse tempo, Lourenço Marques, apesar de ter já motivado uma arbitragem internacional, entre Portugal e Inglaterra, dirimida dois anos antes, por Mac-Mahon, resumia-se, ainda, a um presídio inóspito, fundado em 1782, recém-elevado ao estatuto de vila³⁵⁰, onde estava tudo por fazer em matéria de melhoramentos materiais, não obstante a existência de uma Direcção de Obras Públicas, à frente da qual fora colocado, desde 1874, o capitão tenente Pedro Carlos de Aguiar Craveiro Lopes³⁵¹. Diante desse vazio, que urgia preencher, a expedição de obras públicas lançou-se afoitamente na projecção e implementação de todo o tipo de infraestruturas – edifícios públicos, caminhos-de-ferro, estradas, portos, canais, aterro de pântanos, faróis, telegrafia – maioritariamente concentradas em Lourenço Marques, onde

³⁴⁷ José Capela, *Moçambique pela sua História*, p. 128.

³⁴⁸ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. I: 1876-1881, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881, pp. 263-264.

³⁴⁹ Eduardo de Noronha, *O Distrito de Lourenço Marques e a África do Sul*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1895, pp. 103-104: Os engenheiros chefes de secção eram os capitães Afonso de Morais Sarmiento, João António Ferreira Maia e o tenente Alfredo Augusto Barros Viana; nos condutores de 1ª classe pontificavam os tenentes Alfredo Augusto Caldas Xavier, João Carlos Ribeiro, João Maria Pereira, Augusto César Simões, José Eduardo Lopes, e os civis Jeremias Wilhouse e Francisco Correia Leotte; os de 2ª classe eram os tenentes Joaquim José Lapa, António Sebastião do Nascimento Costa, e o civil João José de Melo; O grupo de condutores auxiliares era constituído pelos alferes António Nunes Bouças, Francisco Augusto Ferreira, João Brito Vaz Coelho, Adolfo Ascanio de Morais Palha, José Alfredo da Cunha Barros e Eduardo Ernesto Alcântara Ferreira. Nos desenhadores constavam os nomes dos tenentes do exército João Augusto de Sousa Machado, José Xavier de Morais Pinto e do civil Isaías Newton. Como apontadores seguiam Eduardo de Sousa, José Augusto Nunes Palma, Augusto César de Paiva de Andrade, João Sinfrónio de Carvalho, Salvador de Almeida Correia de Sá e Tomé Augusto Coelho Cardoso; Joaquim José Coelho era o pagador; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 54-57. O autor refere, numa outra passagem do texto, a presença de cinquenta e cinco operários, atribuindo a Joaquim José Machado o lamento de não ter podido levar quinhentos e cinquenta, atendendo às necessidades da província.

³⁵⁰ Alexandre Lobato, *História da Fundação de Lourenço Marques*, Lisboa, Revista Lusitânia, 1948, p. 113.

³⁵¹ Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, p. 103. João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, p. 58.

operaram uma completa transfiguração da sua fisionomia urbana, mas que chegaram também, ainda que com menor impacto, a todos os distritos da província³⁵². Tratou-se de um esforço agigantado, necessariamente descontínuo, desequilibrado e não raras vezes inconsequente, que deixou frustradas algumas expectativas mais ambiciosas, pela ausência de um verdadeiro plano geral que o norteasse³⁵³. Mas, como notaria, alguns anos mais tarde, o ministro Ferreira do Amaral, o que era inquestionável, “a despeito de quaisquer erros que hajam sido cometidos, da precipitação e inexperiência que acompanharam os primeiros trabalhos, é que daquela época se pode datar o princípio de uma transformação muito importantes nas condições da África portuguesa”³⁵⁴. Entendimento semelhante teria o publicista Eduardo de Noronha, quando escreveu que “é desde o desembarque da expedição que datam realmente os melhoramentos materiais da cidade, assim como é indiscutível que esta plêiade de rapazes inteligentes, saídos da escola, entusiastas e vigorosos, deram um impulso moral enorme ao presídio, onde o nível intelectual não acusava grandes elevações”³⁵⁵. Alexandre Lobato, historiador moçambicano, um dos que mais se debruçaram sobre aquele período, reconheceu naquela missão “uma das coisas mais singularmente feitas por Moçambique. Permito-me até a sugerir aos engenheiros e economistas que a estudem como primeiro plano de fomento que foi levado a efeito na província. Nunca a partir de nada se fez tanto de tão valioso”³⁵⁶. E Alfredo Pereira de Lima, outro estudioso incontornável de Moçambique, deixaria registada a sua homenagem a “esses homens, técnicos e operários – arrojados e inteligentes – que a Metrópole nos enviou e aqui fizeram escola, que deram um impulso enorme ao desenvolvimento da vila pobre que então era Lourenço Marques. Eles souberam compensar bem os sacrifícios enormes que o Governo Central suportou ao enviar para aqui e manter sem vacilações essa dispendiosa Expedição de Obras Publicas à força de subsídios enviados da Metrópole. Esses construtores da nova fase da vida de Lourenço Marques, que sob a direcção inteligente do major Joaquim José Machado, aqui deixaram uma obra extraordinária em todos os campos, não só na construção civil mas ainda em outras actividades intelectuais e sociais, merecem o nosso mais profundo respeito”³⁵⁷.

³⁵² A relação dos melhoramentos efectuados, repescada dos relatórios oficiais, pode ser consultada em Alexandre Lobato, *Economia, Engenharia e História em Moçambique*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1967, pp. 30-37, João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 61-62 e, sobretudo, Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, pp. 106-110. Joaquim José Machado apresentaria, numa das sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa, um quadro pormenorizado de todas as obras realizadas e a executar na província (*Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. I: 1876-1881, pp. 384-393).

³⁵³ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. I: 1876-1881, pp. 381-382.

³⁵⁴ *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, p. 623.

³⁵⁵ Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, p. 105.

³⁵⁶ Alexandre Lobato, *Op. Cit.*, p. 32.

³⁵⁷ Alfredo Pereira de Lima, *Casas que fizeram Lourenço Marques*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1868, p. 45.

As expedições de obras públicas assinalam, assim, um momento de viragem na política ultramarina portuguesa, fortemente alicerçada num ideal de progresso tecnológico, subsidiário do *fontismo*, tendo “por pedras angulares a construção civil e o caminho-de-ferro”³⁵⁸, entendidos como instrumentos de “homogeneização económica”, política e social, que impunham a primazia instrumental do conhecimento e dos objectos técnicos, originários da Europa industrializada, que permitiam comprimir as noções de tempo e espaço³⁵⁹. Aos detentores desse conhecimento, neste caso os engenheiros portugueses, impunha-se, doravante, a responsabilidade de protagonizarem o “lançamento do último período do colonialismo português”³⁶⁰, destinado a inverter a secular e “criminosa indiferença do país”³⁶¹.

Essa noção de missão histórica não escapou ao jovem Joaquim José Machado regressado à metrópole, em 1880, depois de concluída a comissão de serviço, sendo ali substituído pelo já referenciado engenheiro António José de Araújo, outra figura pioneira das obras públicas moçambicanas, que ali haveria de permanecer, por vários anos, no exercício daquele cargo directivo³⁶². Além de, no cumprimento das suas obrigações profissionais, ter elaborado relatórios minuciosos do trabalho da expedição moçambicana que chefiara, gerando uma verdadeira “memória seminal, cuja estrutura servirá de modelo aos futuros documentos deste tipo”³⁶³, tratou, paralelamente, de amplificar o seu impacto ao introduzir-se no fórum mais especializado de discussão dos assuntos coloniais, onde, como notou Ângela Guimarães, deu início a uma “brilhante carreira política”³⁶⁴. Entre Dezembro de 1880 e Janeiro de 1881, o novo membro da Sociedade de Geografia de Lisboa (eleito a 7 de Janeiro de 1879³⁶⁵) tomou, quase por inteiro, o espaço de três sessões ordinárias, para fazer, diante de uma audiência ávida por novidades das almejadas opulências do continente africano, as revelações mais surpreendente e estimulantes, relativamente ao potencial de desenvolvimento comercial, industrial, agrícola e civilizacional da província de Moçambique, que ele via apenas entravado pela ausência de comunicações entre o litoral e o interior. Mas deixava também informações alarmantes, relativamente ao avanço do

³⁵⁸ Idem, *Ibidem*, pp. 48-49

³⁵⁹ Douglas Howland, “Telegraph Technology and Administrative Internationalism in the Nineteenth Century” in *The Global Politics of Science and Technology*, Vol. 1: *Concepts for International Relations and Other Disciplines*, edited by Maximilian Mayer et al., Berlin – Heidelberg, Springer, 2014, p. 195.

³⁶⁰ Maria Paula Diogo, “Um olhar introspectivo: A *Revista de Obras Públicas e Minas* e a Engenharia Colonial” in *A Outra Face do Império. Ciência, Tecnologia e Medicina (Sécs. XIX e XX)*, p. 72; José Capela, “O *Ultimatum* na perspectiva de Moçambique. As questões comerciais subjacentes” in *Actas do Seminário «Moçambique: Navegações, Comércio e Técnicas»*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, [Lisboa], 1998, pp. 266-267.

³⁶¹ Henrique César da Silva Barahona e Costa, *Op. Cit.*, p. 23: “Todos são hoje acordes em reconhecer que a essa expedição se deve, além de outros importantíssimos serviços, a atenção que nacionais e estrangeiros começaram, desde então, a ligar ao nosso domínio no oriente de África”.

³⁶² Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, p. 105.

³⁶³ Maria Paula Diogo, “Um olhar introspectivo: A *Revista de Obras Públicas e Minas* e a Engenharia Colonial”, p. 74.

³⁶⁴ Ângela Guimarães, *Op. Cit.*, p. 121.

³⁶⁵ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. III: 1883, Lisboa, Imprensa Nacional, 1883, p. 13.

expansionismo britânico que, não obstante o desfecho desfavorável da arbitragem internacional, continuava a pairar, ameaçador, sobre a integridade do projecto colonial português, já de si muito fragilizado pelas manifestas disfuncionalidades da sua administração³⁶⁶.

As reacções a essas conferências convergiram, unanimemente, no sentido de atestar a competência e ilustração do orador (já anteriormente louvadas pelos governos metropolitano e provincial), que ministrara “três lições de subido valor” para todos os ilustres africanistas ali presentes. A destoar desse ambiente de aclamação generalizada, surgiu, todavia, uma polémica incidental, suscitada por Augusto Sarmiento, Governador-geral interino da província de Moçambique, com quem Machado mantinha uma antiga pendência de honra, agravada, durante aqueles três anos de comissão nas obras públicas da província, por desentendimentos vários, relacionados com a acção colonial comum. Sentindo-se agastado com o teor de algumas afirmações proferidas naquelas conferências da Sociedade de Geografia, que julgara acintosas para a sua reputação de administrador, dirigiu ao presidente daquela agremiação uma carta de desagravo, que logo depois tratou de levar ao conhecimento público. Ali demonstrava o fraco conceito que fazia de Joaquim José Machado a quem acusava de, com frequência, se deixar prender, na vida pública, por paixões mesquinhas e uma indisfarçável imodéstia³⁶⁷. Mas deixava também reparos incisivos ao trabalho da expedição de obras públicas que aquele engenheiro liderara, censurando-lhe o expediente de “atalhar desde logo obras a esmo, aqui e ali, sem as subordinar a um pensamento dominante, sem as classificar em atenção à sua utilidade relativa”³⁶⁸. De forma paradoxal, como notaria o próprio visado, com grande sentido de oportunidade, acusava também os funcionários daquela Direcção das Obras Públicas, de se terem furtado a realizar obra fora das sedes dos governos, “ou em pontos que não dessem bem nas vistas”, e para onde esses empregados não pudessem ir “comodamente transportados nos paquetes ingleses ou nos navios

³⁶⁶ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. I: 1876-1881, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881, pp. 261-290.

³⁶⁷ Augusto César Sarmiento Rodrigues, *O governador-geral da província de Moçambique e as conferências do Eng.º Machado na Sociedade de Geografia de Lisboa*, Moçambique, Imprensa Nacional, 1881, pp. 5-29. Apesar de ser um texto veementemente hostil para Joaquim José Machado ele não deixa de ilustrar o efeito público que aquelas conferências tiveram: “O prestígio que circunda o nome do sr. major Machado desde o seu regresso ao reino, as questões palpitantes de interesse da actualidade, que se esperavam ver surgir na sua exposição, as curiosas revelações, os valiosos dados estatísticos e os importantes subsídios científicos, que com impaciência se antegostavam, o natural desejo de ver rasgadas as névoas que envolvem o horizonte da mais vasta, da mais auspiciosa e ao mesmo tempo da mais desconhecida das nossas possessões ultramarinas, tudo concorrera para que essas conferências fossem frequentadíssimas por parte da sociedade mais respeitável e ilustrada da capital. As palavras do conferente foram acolhidas com o acatamento devido ao verbo inspirado das grandes autoridades, porque todos as reputavam, – e assim o deviam crer – emanadas de profundas convicções, filhas de um aturado estudo, e unicamente ditadas pelo amor da ciências, do justo e do verdadeiro. Pois bem! O sr. major Machado, esquecendo-se da gravidade do lugar em que se achava, da seriedade das pessoas que o escutavam, e com menosprezo da sua própria dignidade, em vez de aquilatar as suas asserções na boa crítica e no amor da verdade e da justiça, só viu nesta conjuntura a ocasião propícia para dar livre curso a pequeninas paixões. Eu fui a vítima predileta dos seus ruins instintos; e só ficou satisfeito quando me viu bem amarrado ao pelourinho da infâmia e da irrisão. É uma boa alma esta sr. Machado!”.

³⁶⁸ *Ibidem*, pp. 10-11.

da estação”³⁶⁹. Diante dessas considerações pouco abonatórias, questionava a utilidade daquele esforço fomentista do governo português, mostrando-se confiante de que o futuro viesse a dar-lhe razão:

Eu não quero exercer represálias. A história da primeira comissão das obras públicas da província ainda está por fazer; é cedo de mais para formar um juízo sobre ela. Há coisas que só o tempo poderá fazer apreciar³⁷⁰.

A réplica a esse primeiro dissabor, decorrente da exposição ao escrutínio público e à insídia política, far-se-ia numa outra sessão da Sociedade de Geografia, realizada a 21 de Maio de 1881, onde o major Machado apresentou uma resenha pormenorizada e prolixamente documentada, dos acontecimentos, que visava rebater todas as acusações que lhe foram dirigidas. Não se eximia, contudo, a reconhecer algumas lacunas no trabalho daquela expedição técnica, que atribuía, maioritariamente, à exiguidade de meios humanos e materiais e, já na fase final, à falta de vontade política. Ainda assim, dizia não temer que se historiasse seriamente o seu trabalho:

A história da primeira comissão das obras públicas poderá pôr em evidência alguns erros, porque erros todos cometem. Esses erros provieram, porém, uns, da falta de experiência do pessoal que era todo composto de homens novos, outros de excessos de zelo; erros tais podiam aparecer porque não envergonhavam ninguém³⁷¹.

Augusto Sarmento, que acabou por se retratar publicamente pelos excessos do seu texto que, curiosamente, atribuía a uma sobre-excitação irreprimível do seu espírito³⁷², seria, pouco tempo depois, exonerado do cargo de governador. Nessa ocasião, o representante diplomático inglês, em Lisboa, Robert Morier, assegurou que ele tinha sido “vítima das intrigas de Machado e da Sociedade de Geografia”, sobretudo por causa das posições que assumira, publicamente, na denúncia de práticas continuadas de escravagismo, em Moçambique, que aqueles pretendiam desvalorizar e refutar³⁷³.

Aparentemente indiferente à questão que opôs dois dos seus consócios, a “esclarecida audiência” daquele grémio africanista, bem conhecedora do alheamento do país, relativamente às candentes

³⁶⁹ *Ibidem*, p. 24.

³⁷⁰ *Ibidem*, p. 24.

³⁷¹ *Ibidem*. V. tb. *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. VI: 1886, p. 397. Um parecer da Comissão Africana da Sociedade de Geografia de Lisboa, já nesta altura presidida pelo próprio Joaquim José Machado, aprovado, por unanimidade, a 6 de Dezembro de 1888, fazia uma avaliação muito próxima da que antes fizera Augusto Sarmento: “Seja visto o que sucedeu com as expedições de obras, mandadas à África em 1877, que não corresponderam ao que delas havia a esperar, por não se ter organizado de antemão um plano geral de ordem de trabalhos. Deste modo se aniquilaram as altas capacidades e os méritos daqueles que as compunham. Mas neste mundo como tudo tem as suas compensações, o único resultado vantajoso que se retirou delas foi o ficarmos com um belo pessoal muito conhecedor das questões mais vitais das nossas colonias, e que muito concorrido para as tornarem conhecidas e para informar praticamente, *de visu*, e muitas vezes, os poderes dirigentes do nosso mundo colonial”.

³⁷² *Ibidem*, pp. 482-483.

³⁷³ Valentim Alexandre, *A Questão Colonial no Parlamento*, Volume I: 1821-1910, Lisboa, Assembleia da República / Publicações D. Quixote, 2008, [CD-ROM, p. 268]; *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IV: *Ano de 1884*, p. 20. A 3 de Maio de 1884, Gomes Coelho leu numa sessão da Sociedade de Geografia um artigo de J. Bright, publicado no *Daily News*, onde se fazia eco dessas insinuações da intriga que destituiu Augusto Sarmento. O próprio visado, também ele membro da sociedade, rejeitou perentoriamente a ideia de que aquela instituição fora cúmplice da sua exoneração.

questões coloniais, deliberou rapidamente no sentido de ver promovida a divulgação e difusão das judiciosas informações que ali tinham sido apresentadas por Joaquim José Machado, através da edição, em livro, do texto das actas daquelas sessões, especialmente destinada, a ser distribuída pelos legisladores parlamentares³⁷⁴, e da publicação, no Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, dos relatórios oficiais depositados no Ministério da Marinha e do Ultramar³⁷⁵. Uma outra proposta aprovada, formulada por Francisco de Oliveira Chamiço, o homem forte do Banco Nacional Ultramarino, previa que a Comissão Africana ficasse incumbida de dirigir uma representação ao governo, sensibilizando-o para a urgência de dar execução aos estudos que aquele engenheiro elaborara para a construção, por administração pública, de uma linha de caminho-de-ferro que ligasse Lourenço Marques ao Transvaal, considerada de importância crucial para o almejado fomento económico daquela ubérrima região de Moçambique³⁷⁶. A memória justificativa desse projecto adequava-se, primorosamente, a alimentar aquele mito do *Eldorado*, à disposição de um estado dinâmico, empreendedor, que se prontificasse a “domesticar” o vasto sertão africano, impondo-lhe os conceitos europeus de civilização³⁷⁷:

Há diamantes, mas disseminados em extensos e profundos em terrenos; há ouro, mas oculto nos interstícios de quartzo duríssimo ou envolvido por volumosas areias, e geralmente bem guardado por milhares de selvagens, que um preceito arreigado obriga a defender da exploração estrangeira. Há grandes jazigos de carvão, cobre, ferro, cobalto e outros metais úteis, mas colocados a grandes distâncias dos pontos de exportação, e exigindo indispensavelmente grandes capitais e boas vias de comunicação para o seu aproveitamento. Há extensas florestas, mas para se utilizarem as madeiras, todas muito duras e densas, é necessário cortá-las e dar-lhes nas localidades o aparelho conveniente para mais facilidade de transporte e melhor emprego nas construções. Há enfim extensíssimos terrenos de grande fertilidade e ainda completamente desaproveitados, mas é preciso desbrava-los do mato espesso que neles cresce, dos animais ferozes que os povoam e dos insectos inúmeros que infalivelmente destruirão as primeiras sementes³⁷⁸.

O empreendimento haveria de marcar passo durante mais alguns anos, nos gabinetes da Direcção Geral do Ultramar, não obstante as pressões recorrentes da Sociedade de Geografia, onde Joaquim José Machado, que alguns começaram a designar como o segundo descobridor de

³⁷⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 3 de Março de 1881, p. 749; Maria Emília Madeira Santos, *Das travessias científicas à exploração regional em África: uma opção da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1991, pp. 6-8; Joaquim José Machado, *Moçambique: comunicação à Sociedade de Geografia de Lisboa nas sessões de 6, 13 e 22 de Dezembro de 1880*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1881.

³⁷⁵ Joaquim José Machado, “Caminho-de-ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 2, Lisboa, Imprensa Nacional, 1880.

³⁷⁶ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. I: 1876-1881, p. 265; Essa representação haveria de ser publicada em monografia: *O Caminho-de-Ferro de Lourenço Marques. Parecer da Comissão Africana e informação apresentada pelo vogal Joaquim José Machado*, Lisboa, Casa da Sociedade de Geografia, 1882.

³⁷⁷ Maria Paula Diogo, “«Domesticating» the wilderness. Portuguese engineering and the occupation of Africa” in *Jogos de Identidade Profissional. Os engenheiros entre a formação e a acção*, ed. por Ana Cardoso Matos [et al.], Lisboa, Edições Colibri, 2009, pp. 473-476.

³⁷⁸ Joaquim José Machado, “Caminho-de-ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal”, pp. 68-69.

Lourenço Marques³⁷⁹, passou a ser uma presença assídua, particularmente empenhado na sensibilização dos poderes públicos para a necessidade de o país se envolver seriamente na dinamização das colónias africanas, pela construção de vias-férreas³⁸⁰. Essa sua “vontade tenaz e persistente” haveria de ser sublinhada por Eduardo de Noronha, relativamente àquela ligação de Lourenço Marques ao Transvaal:

Essa ideia, era uma obsessão no seu espírito, era como um eixo em volta do qual girava o seu intelecto; nas conversações íntimas, nas participações oficiais, nos relatórios, nas conferências, através de tudo, lá se acentuava o seu pensamento predominante. Tinha a palavra quente de um fanático intransigente, enunciava as vantagens da construção com a certeza absoluta de um professor que conclui uma demonstração, e atrás das suas convicções iam todos, ainda os mais descrentes³⁸¹.

Numa daquelas conferências, o engenheiro Machado, bem ciente de que falava para uma plateia de interessados, chegaria mesmo a afirmar, para demonstrar a sua convicção inabalável no sucesso daquele empreendimento, “que se possuísse uma grande fortuna, que lhe permitisse construir o caminho, empregaria nele todos os seus haveres, solicitando do governo a respectiva concessão e sem garantias”³⁸².

Quando, em 1881, o fim da guerra anglo-bóer redundou na recuperação da independência do Transvaal, embora limitada à suserania inglesa em assuntos externos, e com implicações significativas na definição de limites geográficos e no equilíbrio de poderes regionais, houve necessidade de proceder a uma revisão do traçado escolhido para aquela linha férrea. A figura de Joaquim José Machado, pela qualidade do trabalho técnico já realizado e pela visibilidade pública que entretanto granjeara, decorrente do empenho colocado na concretização daquele cometimento, impôs-se ao ministro da marinha, José de Melo Gouveia, como a escolha natural para liderar essa nova missão. Depois de uma breve passagem pela Guiné, para inspecionar uma construção na cidade de Bolama (Janeiro de 1881) e de ter integrado, em Lisboa, uma comissão encarregada de apresentar propostas às instâncias superiores para o reforço do financiamento das duas maiores colónias portuguesas (Abril de 1881)³⁸³, rumou novamente a Lourenço Marques, a 9 de Agosto de 1882, acompanhado pelos condutores Francisco Correia Leotte e David Vincent e por quarenta carregadores, mobilizados por régulos locais, por ordem do governador daquele

³⁷⁹ *O Ocidente*, 21 de Abril de 1892, p. 90; José Ferreira Martins “General Joaquim Machado. Vulto Notabilíssimo na História do Ultramar Português” in *The Anglo-Portuguese News*, [s.d.], p. 4, 8 [recorte de jornal existente no seu processo individual do Arquivo Histórico Militar]; *Boletim Geral das Colónias*, 222, 1943, pp. 55-56.

³⁸⁰ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume II: *Ano de 1882*, Lisboa, Imprensa Nacional, [1882], pp. 7-9: Na sessão de 4 de Janeiro de 1882 apresentou nova representação para ser dirigida ao governo, renovando o pedido para que se avançasse com a construção da linha férrea de Lourenço Marques ao Transvaal.

³⁸¹ Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, p. 112.

³⁸² *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume I: *1876-1881*, p. 274.

³⁸³ Arquivo Histórico Militar, Processo individual de Joaquim José Machado, Caixa 1549.

distrito, a fim de proceder ao estudo de uma nova linha directriz³⁸⁴. O trabalho de campo ficou concluído a 29 de Novembro de 1882. O seu autor, por indicação expressa do governo português, rumou então em direcção ao Transvaal, para ali conferenciar com os responsáveis políticos daquela república sul-africana, não apenas sobre a fixação definitiva do novo traçado ferroviário, mas também sobre uma revisão mais favorável das tarifas aduaneiras para produtos procedentes do porto de Lourenço Marques, ao abrigo das cláusulas do tratado de comércio que vigorava, entre os dois países, desde 11 de Dezembro de 1875³⁸⁵. O bom ambiente em que decorreram aquelas negociações e a apreciação muito positiva das propostas técnicas de Joaquim Machado, terão levado o vice-presidente Paul Kruger, por sugestão de Christian Joubert, a endereçar-lhe pessoalmente o convite para que continuasse os trabalhos de reconhecimento, naquele território, tendo em vista a extensão do caminho-de-ferro desde a fronteira portuguesa até à sua estação *términus*, em Pretória³⁸⁶. Nessa segunda fase da sua missão, que o ministério do ultramar prontamente autorizou, teve Armando Longle, José António Mateus Serrano e Smith Chaves por coadjutores, também eles, à semelhança dos anteriores, integrados nos quadros das obras públicas da província de Moçambique, e noventa carregadores indígenas³⁸⁷.

Em Maio de 1885, depois de concluída aquela incumbência técnico-diplomática, que lhe valeria um novo louvor do ministério e a oferta, que rejeitou, de uma generosa gratificação pelas autoridades do Transvaal, voltou a Lourenço Marques para preparar a sua viagem de regresso à metrópole³⁸⁸. Nesse breve ínterim, teve ainda ensejo para, associado a um conjunto de moradores

³⁸⁴ Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo do Distrito de Lourenço Marques, Século XIX, Avulsos - Cx. 8. 47, M. 1; Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, p. 112.

³⁸⁵ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 11 e 12, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885, p. 649, 674-677.

³⁸⁶ Joaquim José Machado, *Relatório acerca dos trabalhos para a fixação da directriz do caminho-de-ferro projectado entre Lourenço Marques e a fronteira do Transvaal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1884, pp. 31-32; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. I, Lourenço Marques, Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, pp. 81-83; Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de Joaquim José Machado, Caixa 1549: Regressou a Lisboa a 23 de Fevereiro de 1883, depois de concluídos os estudos de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal. A 9 de Junho seguiu novamente para Lourenço Marques e dali para aquela república sul-africana, onde procedeu ao reconhecimento do traçado, até Abril de 1885; Carlos Roma Machado de Faria e Maia, *Na fronteira Sul de Angola*, Lisboa [s.n.], 1941, p. 71. Roma Machado faz um relato ligeiramente diferente da generalidade dos memorialistas da época, garantindo ter sido Joaquim José Machado a oferecer os seus serviços: “Por ocasião dessa visita, o governo do Transvaal disse-lhe que o empreiteiro do estudo da linha férrea entre Pretória e a fronteira portuguesa os tinha ludibriado e então o nosso representante ofereceu-se para pedir autorização ao seu governo para ele, com pessoal português, estudar a linha férrea de Lourenço Marques a Pretória”.

³⁸⁷ *Ibidem*, p. 761; *Ibidem*, nº 5, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885, p. 266.

³⁸⁸ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, Lisboa, Imprensa Nacional, 1908, p. 191: a portaria, assinada por Manuel Pinheiro Chagas destacaria não apenas a qualidade dos seus estudos técnicos, mas também a “disposição de todos os elementos convenientes para que as relações entre o Transvaal e o distrito de Lourenço Marques se estreitassem”; João Alexandre Lopes Galvão, *Op. Cit.*, p. 73: “O presidente Kruger mandou oferecer alguns milhares de libras [10.000] ao chefe da Missão e ao seu pessoal pelo excelente trabalho feito, mas nem este aceitou, nem permitiu que os seus subordinados aceitassem a oferta, respondendo que se achavam bem pagos pelo Governo português”. O relato deste acontecimento é feito com mais pormenor por Carlos Roma Machado: “Tinha-se concluído no Transvaal o primeiro estudo do Caminho-de-ferro; Kruger ao vê-lo comunicou a Joaquim Machado a sua admiração, oferecendo-lhe e aos seus condutores uma valiosa gratificação em libras; e este respondia-lhe que tinha ali ido em serviço do Governo Português, e bem pago por ele, bem como os seus condutores, e que pedia licença para nem aceitar qualquer gratificação nem consentir que os seus subordinados a aceitassem. Na noite seguinte, no seu acampamento, e já deitado, ouviu uma discussão entre dois condutores, que numa barraca próxima, analisavam a competência que ele Machado tinha em

de Lourenço Marques, que tinham, aparentemente, em comum, a filiação numa estrutura maçónica, dinamizar a criação da Sociedade de Arboricultura e Floricultura, que haveria de estar na origem do primeiro jardim botânico daquela cidade, o Jardim Municipal (mais tarde denominado Jardim Vasco da Gama, actualmente Jardim Tunduru), decorrente da arborização do pântano que ali existira, antes de a expedição de obras públicas proceder à sua dissecação³⁸⁹. Em Lisboa, desde 16 de Abril de 1885, voltaria a apresentar-se, alguns meses depois, na Sociedade de Geografia de Lisboa, para ali deixar registado, em mais um relatório circunstanciado, que voltou a monopolizar o espaço de três sessões ordinárias, um notável e impressionante retrato político, económico e sociológico do que lhe foi dado a observar, sobretudo durante os dezoito meses de permanência na República do Transvaal³⁹⁰.

No ano seguinte encontram-lo já nomeado inspector das Obras Públicas do Ultramar, ao abrigo da lei promulgada pelo Visconde de S. Januário, em 1880. Ainda sem colocação determinada, associou-se, durante esse período de permanência na capital portuguesa, ao conjunto de engenheiros militares que protestaram, junto da Câmara dos Deputados, contra o Plano de Organização do Corpo de Engenheiros de Obras Públicas, Minas e Florestas e seus Auxiliares, decretado por Fontes Pereira de Melo, a 18 de Novembro de 1885³⁹¹. Com esse diploma pretendia esse governante reintroduzir a classe dos engenheiros civis nos serviços técnicos das obras públicas do Estado que, desde 1868, constituíam um monopólio exclusivo da engenharia militar³⁹². Os esforços daqueles oficiais não terão sido baldados, uma vez que a reforma não chegou a passar do plano das intenções. Seria preciso esperar mais alguns meses para que, em Julho de 1886, um novo decreto, promulgado por Emídio Navarro, ministro das obras públicas do governo *progressista*, presidido por José Luciano de Castro, restabelecesse, efectivamente e em definitivo, a existência daquele corpo de engenheiros, contribuindo, decisivamente, para que ficasse enfim superada a manifesta oposição de interesses corporativos, entre engenheiros civis e

impedir que os seus condutores fossem gratificados, pois muito bem que ele nada recebesse, mas os condutores não estavam nos mesmos casos. A discussão azedava-se, ele ouviu tudo como se estivesse dormindo, e na manhã seguinte ao café estando todos reunidos à mesa, disse ao empregado encarregado da enfermagem, que fosse ver como estava Fulano, que devia ter febre superior a 40 graus, pois que tinha delirado quase toda a noite, dizendo muitas tolices, e que lhe desse bastante quinino, para terminar de vez a febre, e evitar assim de o ter no mesmo dia de mandar sair para Lourenço Marques. É claro que nunca mais ninguém teve de noite delírio na barraca” (*Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 10-12, Outubro-Dezembro de 1925, pp. 204-205).

³⁸⁹ Ilídio Rocha, *A imprensa de Moçambique: história e catálogo*, Lisboa, Livros do Brasil, 2000, pp. [...]; Alfredo Pereira de Lima, *Pedras que já não falam*, Lourenço Marques, [s.n.], 1972, pp. [...]. Em 1886, quando Joaquim José Machado já se encontrava em Lisboa recebeu uma missiva dos seus consócios solicitando o envio de plantas e sementes da Europa para aquele espaço: “O Jardim já está feito no sítio onde existia a Machamba dos Mouros e tem um grande lago ao fundo que dessecou o terreno pantanoso; está todo cercado por fios de arame, com os terrenos do telégrafo, em cima está o “lawn-tennis” onde jogam os sócios todos os dias”; A. H. de Oliveira Marques, *Dicionário de Maçonaria Portuguesa*, Vol. II, Lisboa, Editorial Delta, 1986, p. 921: desconhece-se a data e a loja em que Joaquim José Machado foi iniciado na Maçonaria.

³⁹⁰ *Ibidem*, p. 701.

³⁹¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 5 de Maio de 1886, p. 392.

³⁹² João Paulo Avelãs Nunes, *O estado novo e o volfrâmio (1933-1947): actividade mineira, “grande depressão” e segunda guerra mundial*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2010, pp. 48-49.

engenheiros militares, com a integração destes últimos, depois de uma mudança estatutária, no corpo da engenharia das obras públicas³⁹³. Joaquim José Machado não deixou, porém, de reincidir no protesto contra esta última reorganização, dirigindo, novamente, a sua reclamação à Câmara dos Deputados, por intermédio do parlamentar *regenerador* Hintze Ribeiro³⁹⁴, assim revelando, uma vez mais, a sua total sintonia com o espírito dominante do meio castrense, que parecia sobrepor-se à sua condição de membro da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses (desde 7 de Fevereiro de 1874³⁹⁵), e também uma aparente independência das facções políticas do rotativismo monárquico.

No início desse mês de Julho de 1886, quando já se adivinhava o início dos trabalhos de construção do caminho-de-ferro de Luanda a Ambaca, a sua “reconhecida competência” seria novamente decisiva para ser ele o encarregado da direcção de fiscalização daquela obra, cuja acção ficaria dispensada de qualquer subordinação à direcção de obras públicas daquela província, devendo apenas prestar contas à Junta da Fazenda, da Direcção Geral do Ultramar e podendo corresponder-se, directamente, com o governo-geral e com o ministério³⁹⁶. A sua incumbência passava pela instalação daquele serviço, pela definição do quadro de pessoal adstrito e pela criação do respectivo regulamento interno, tendo por base referencial aqueles que já vigoravam nos caminhos-de-ferro da metrópole. No que tocava à acção fiscalizadora, propriamente dita, ficava obrigado a uma vigilância cuidadosa de toda a actividade da companhia concessionária, zelando pelo cumprimento escrupuloso das cláusulas do contrato de construção e avaliando, em função do interesse nacional, a oportunidade da introdução de alterações ao traçado, que podia recomendar aos engenheiros responsáveis pela obra³⁹⁷.

Por essa época, os exploradores Roberto Ivens e Hermenegildo Capelo tinham já regressado da sua grande travessia de Angola à contracosta (1884-1885). Em Junho de 1886 juntaram-se a António Joaquim de Matos, ex-governador de Moçâmedes (actual Namibe), para submeterem à consideração de Henrique de Macedo, Ministro da Marinha e do Ultramar, também no governo *progressista* de José Luciano de Castro (1886-1890), um requerimento para a concessão da construção e exploração de uma linha férrea de Moçâmedes à serra da Chela, nas mesmas condições definidas para a linha de Luanda a Ambaca³⁹⁸. Joaquim José Machado, já instalado em Angola, foi incumbido, no âmbito das suas funções, de inspecionar o serviço de obras públicas

³⁹³ Maria de Lurdes Rodrigues, *Os engenheiros em Portugal*, p. 70; *Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, Ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, pp. 428-440.

³⁹⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 23 de Junho de 1887, p. 1393.

³⁹⁵ *Revista de Obras Públicas e Minas*, 571-576, Julho-Dezembro de 1917, p. 151; *Ibidem*, 133-134, Janeiro-Fevereiro de 1881, p. 53: Em 1881 já era sócio efectivo desta Associação.

³⁹⁶ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, p. 215.

³⁹⁷ *Ibidem*, pp. 215-217.

³⁹⁸ *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXI, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 220-228

do sul daquela província e de estudar um conjunto de melhoramentos que interessassem aos distritos de Benguela e Moçâmedes³⁹⁹. Essa missão permitiu-lhe, como o próprio reconheceria mais tarde, aprofundar o seu conhecimento acerca das colónias do planalto, de modo a “formar ideia a respeito da sua importância”⁴⁰⁰. Em relatório apresentado ao Director Geral do Ultramar, haveria de denunciar, pesaroso, “a mesquinhez exagerada e inconveniente” com que fora montado aquele serviço:

A repartição está instalada em um armazém da alfândega, quase destelhado (...). O serviço de obras públicas em Angola acha-se hoje montado com um carácter de permanência e com garantias definidas que não dava a organização decretada em 1876. É portanto necessário que as instalações das sedes ou circunscrições em que a província, relativamente a este ramo de administração, se divide, se harmonizem com tal carácter, sendo montadas, não como se tivesse de terminar dentro de período curto, mas correspondendo à convicção de que esse serviço terá de existir permanentemente, devendo até de ano para ano tomar maior desenvolvimento. E se há um distrito na África portuguesa que precise e mereça trabalhos públicos feitos com método e desenvolvimento, é decerto o de Moçâmedes, que mais do que nenhum outro, está destinado, pelas suas condições naturais, a ser uma excepção notável entre as colónias portuguesas⁴⁰¹.

Verdadeiramente impressionado com as condições climatéricas e sociais daquele território, que definia como “um segundo Hoog Veldt como o do Transvaal, igualmente salubre, porém ainda mais abundante de águas e (...) de terrenos ainda mais férteis”, o engenheiro Machado apontava para a necessidade de ali introduzir a viação acelerada de modo a solucionar as grandes dificuldades de transporte de bens e pessoas, entre o litoral e a serra da Chela. A ideia de concessão de uma via-férrea, tal como fora requerida por aqueles exploradores, entretanto incensados de glória pátria, parecia ter efectivamente viabilidade, harmonizando-se com as “conveniências económicas, sociais e políticas da metrópole” e Joaquim José Machado oferecia-se ao ministro para projectar uma directriz, que perspectivava ser de fácil implementação, de Moçâmedes à Chela e dali ao Lubango, numa distância total de duzentos e trinta quilómetros. Entrementes, estabelecia também contacto com os petiçãoários daquele empreendimento:

Sabendo que os ilustres exploradores Capelo e Ivens requereram ao governo a concessão do caminho-de-ferro a que atrás me referi, indiquei-lhes pela última mala a minha opinião sobre esta interessante questão, acompanhando-a de um *croquis* do traçado possível, de um perfil longitudinal do mesmo e de resumida memória justificativa, na suposição de que tais indicações possam dar esclarecimentos de alguma utilidade para a realização de um tão importante melhoramento⁴⁰².

Ainda nesse ano, Machado rumou para Moçambique, por indicação do ministro *progressista* Henrique de Barros Gomes, deixando, em sua substituição, na fiscalização da linha de Ambaca,

³⁹⁹ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX, Ano de 1889, p. 50.

⁴⁰⁰ *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXI, p. 228.

⁴⁰¹ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX, Ano de 1889, p. 55-56.

⁴⁰² *Ibidem*, p. 66.

o Marquês das Minas⁴⁰³. Uma portaria datada de 2 de Setembro de 1887 determinava que, em face do desenvolvimento notável que se começava a verificar em Lourenço Marques obrigando a um conjunto de obras, que deveriam ser feitas com rapidez e economia, se encarregasse Joaquim José Machado da direcção e superintendência de todos os trabalhos técnicos⁴⁰⁴. Assumia também a Direcção de Fiscalização da linha ferroviária de ligação ao Transvaal, cuja construção fora finalmente assumida pelo concessionário daquela obra, o americano Mac-Murdo, cabendo-lhe, uma vez mais a responsabilidade de proceder à instalação daquele serviço.

Ficava ainda incumbido de solucionar um problema que ameaçava inutilizar irremediavelmente aquele empreendimento ferroviário. Tratava-se de aclarar o traçado definitivo de uma última secção da linha, não prevista no anteprojecto de Machado, numa extensão de nove quilómetros, e que se encontrava dependente da efectiva marcação, sobre o terreno fronteiriço a norte do rio Incomati, da delimitação genérica acertada entre Portugal e o Transvaal, em 1869. Teria, por isso, que actuar em duas frentes de negociação: com a companhia concessionária, de modo a obter a sua disponibilidade para levar a construção da linha até ao limite que ficasse estabelecido; com o governo transvaliano, buscando um compromisso, naquela delimitação geográfica, que viabilizasse a directriz definida nos estudos que Machado concluíra em 1883⁴⁰⁵. O balanço da sua acção, em mais uma incumbência de diplomacia técnica, esteve longe de ser satisfatório. As diligências efectuadas junto da delegação de peritos do Transvaal, constituída por J. K. Wielligh, J. A. Erasmus e P. D. de Villiers⁴⁰⁶, reunida no sopé da cordilheira dos Libombos, foram dificultadas por um inusitado problema de tradução do tratado de 1869, para as línguas portuguesa e holandesa:

Isto originou grande discussão, porque os delegados bóeres persistiam em escolher a linha que rigorosamente correspondesse ao texto holandês do tratado, embora a redacção portuguesa fosse realmente a que permitisse a adopção de uma linha fronteiriça mais conveniente e natural⁴⁰⁷.

Na verdade, aquelas conversações entre peritos técnicos estiveram sempre manietadas pelas manobras políticas do governo do Transvaal, que fazia depender o sucesso dessas negociações da celebração de um acordo de tarifas com a concessionária do caminho-de-ferro de Lourenço Marques. Esta companhia, por outro lado, conhecedora das dificuldades do governo português,

⁴⁰³ Arquivo Histórico Ultramarino, 2674, Sala 3.

⁴⁰⁴ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, p. 235

⁴⁰⁵ *Correspondence respecting the action of Portugal in regard to the Delagoa Bay Railway*, Vol. IV, London, Harrison and Sons, 1890, pp. 7-69.

⁴⁰⁶ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, p. 337. Em 1894 Freire de Andrade identificaria os representantes do Transvaal como Gedeon Van Wielligh, *general surveyor* (ou chefe da topografia e geodesia) do Transvaal e [Jacobus] Abel Erasmus, chefe dos nativos do distrito de Lydenburg (*Explorações Portuguesas em Lourenço Marques e Inhambane. Relatórios da Comissão de Limitação da Fronteira de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894, p. 5).

⁴⁰⁷ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX, Ano de 1889, p. 39.

dizia-se predisposta a construir a última secção da linha conquanto lhe fosse indicado o seu traçado definitivo, alimentando-se, desse modo, um impasse insolúvel, que Machado deixaria ao cuidado do seu sucessor no serviço de obras públicas e fiscalização da linha férrea, António José de Araújo e do cônsul português em Pretória, Edward Cohen⁴⁰⁸. À Sociedade de Geografia de Lisboa faria, aliás, a sua leitura particular dos acontecimentos, que aconselhava a um entendimento urgente, na defesa dos interesses portugueses naquela região. Pela mesma ocasião, numa reunião da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, trataria de justificar o seu procedimento na fiscalização da construção da linha férrea, face às críticas que se avolumavam à sua dolosa permissividade para com o desmazelo, a incúria e os expedientes dilatórios do concessionário, de que advieram consequências tão negativas para Portugal. Garantia que à sua chegada a Lourenço Marques os trabalhos se desenvolviam com “*enorme actividade, mestria e liberalidade* e que o método, bem como os meios, eram excelentes”⁴⁰⁹. Considerava, pois, que nessas condições

o seu dever era, não incomodar a empresa, exigindo-lhe formalidades dispensáveis, mas auxiliá-la tanto quanto estivesse em suas posses e no limite das suas atribuições, para que ela concluísse a obra dentro do prazo já curtíssimo, fixado pelo seu contrato. Não duvidava confessar em público o modo como tinha procedido, porque ainda hoje lhe parece que havia seguido o sistema que melhor poderia corresponder aos interesses de Lourenço Marques, os quais exigiam que a via-férrea fosse construída sem demora. Pusera-se, pois, ao lado da empresa, a trabalhar com ela, para que mais prontamente fossem removidas as dificuldades que se encontravam a cada momento. Defendera junto das autoridades os interesses da companhia, que julgava perfeitamente consubstanciados com os inerentes ao progresso de Lourenço Marques; e embora nunca tivesse gostado do contrato de 14 de Dezembro de 1883, ou antes do modo como a companhia o cumpria, pior seria não o respeitar religiosamente pelo lado do governo⁴¹⁰.

A argumentação pareceu caprichosa aos seus contemporâneos, mesmo aos que se empenhavam em enaltecer o seu legado. Eduardo de Noronha, por exemplo, não deixou de conjecturar o enorme arrependimento que aquele engenheiro teria sentido, ao assistir, com mágoa, ao desenrolar dos acontecimentos e às suas consequências⁴¹¹. Duarte Gustavo Nogueira Soares, um dos delegados portugueses no processo arbitral, onde foi dirimida a questão internacional da

⁴⁰⁸ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 333-407. V. tb. A. J. de Araújo, *Lourenço Marques*, Conferências na Sociedade de Geografia, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 38-39. Alguns anos mais tarde, também na Sociedade de Geografia, António José de Araújo haveria de deixar as suas impressões pessoais sobre este processo negocial: “Com efeito, neste ano, buscou o sr. engenheiro Joaquim José Machado entrar em negociações com os delegados do Transvaal para que fosse concedida a Portugal uma pequena extensão de terreno, sita além dos Libombos e eminentemente própria para nele se fundar uma povoação importante, como são geralmente todas nas junções de linhas internacionais. Uma tal concessão poderia ser compensada com alguma modificação feita a favor do Transvaal num outro ponto da linha da fronteira em que se concordasse. Era tão razoável o pedido feito, que quase não podia admitir-se a mínima ideia de uma recusa. Pois o governo bóer, não só não atendeu a pretensão formulada pelo sr. Engenheiro Machado, mas até mesmo discutindo o sentido de uma palavra do texto holandês do tratado de 1869, não admitiu que a linha de fronteira, no Incomati, passasse pelo cume do Libombos, exigindo em vez desta, certamente a mais natural, uma outra para dentro daquela, sem haver absolutamente que possa justifica-la”.

⁴⁰⁹ Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, p. 114;

⁴¹⁰ *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XX, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, pp. 251-252.

⁴¹¹ Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, pp. 114-115.

indenização a pagar pelo estado português, pela nacionalização daquela linha férrea, não deixaria de censurar ao engenheiro português “os elogios tão imerecidos como imprudentemente feitos”, ao trabalho da companhia construtora⁴¹². Durante a fase da litigância, esta não deixaria, por sua vez, de questionar sub-repticiamente a competência técnica de Machado ao atribuir-lhe a responsabilidade pela inexactidão do cálculo da distância entre Lourenço Marques e a fronteira do Transvaal, cuja consequência fora, justamente, a inclusão, no projecto inicial, de uma última secção na extensão de nove quilómetros⁴¹³.

Difíceis foram também as negociações de 1887 para a delimitação de fronteiras entre o distrito de Lourenço Marques e o território do Mussuate (Suazilândia), chefiado pelo régulo Umbandene. Joaquim José Machado, depois de oferecer ao governador-geral a sua colaboração, foi nomeado comissário português na comissão mista de que também faziam parte os delegados dos governos inglês e transvaliano, ficando incumbido de sensibilizar aquele chefe indígena e o seu conselheiro, Theophilus Shepstone, para os direitos territoriais que Portugal, invocando a sentença arbitral de Mac-Mahon, garantia estenderem-se até à cumeada dos Libombos. Em Umbandene, o oficial português reconheceu

o preto de presença mais solene, majestosa, simpática e inteligente que (...) tinha jamais visto. Discutiu com muita dignidade e fleuma a difícil questão que havia a tratar, revelando, bem como os indunas que tomaram a palavra, muita perspicácia e prática de advocacia, o que se evidenciava pela gradação dos argumentos, que variavam desde a razão do direito, apoiada nos factos positivos e incontestáveis, até à lisonja e à sentimentalidade, e pela apropriada alteração da voz e da expressão do gesto⁴¹⁴.

Essas qualidades reveladas naquele encontro “memorável”, decorrido em Embekelweni, só terão servido para dificultar, ainda mais, a missão de Machado, uma vez que aquele chefe tribal não reconhecia qualquer validade à arbitragem do presidente francês Mac-Mahon, por dela não ter tomado conhecimento, nem para ela ter sido auscultado. Considerava-se, por essa razão, com legitimidade para exercer ali a sua soberania e conceder livremente terrenos para explorações mineiras a fazendeiros ingleses e bóeres, como fizera amplamente até esse momento⁴¹⁵. Também neste caso, o engenheiro Machado não chegou a concluir as negociações sendo substituído nessa missão, por António de Azeredo Vasconcelos que acabou, algum tempo depois, por firmar um

⁴¹² *Documentos apresentados às Cortes pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios Estrangeiros: Questão do Caminho de Ferro de Lourenço Marques: Volume III: Continuação da correspondência relativa á réplica*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, p. 131.

⁴¹³ *Ibidem*, pp. 114-126; *Ibidem*, Volume II: *Correspondência relativa à contestação e à réplica*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 47-69.

⁴¹⁴ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX, Ano de 1889, p. 109.

⁴¹⁵ *Documentos apresentados às Cortes pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios Estrangeiros na sessão legislativa de 1889. Limites entre o distrito de Lourenço Marques e o território de Mussuate*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, pp. 1-5.

acordo em que Portugal, pressionado pelos restantes delegados da Inglaterra e do Transvaal, perdia “a melhor parte dos terrenos dos montes Libombos”⁴¹⁶.

Teve, contudo, melhor sorte, na missão diplomática de 1888, junto da Rainha Zambia, regente do povo de Maputo, para a reafirmação da vassalagem daquele território ao estado português, depois de frustrada a intriga urdida pelo representante colonial britânico, no Natal, que também ali pretendia ver estabelecido o seu domínio, à revelia dos interesses do “velho aliado” lusitano⁴¹⁷. Machado integrou a comissão nomeada pelo governador do distrito, Azeredo de Vasconcelos, para conferenciar com a rainha regente e os seus indunas (conselheiros do régulo), com o objectivo de ver firmado um novo reconhecimento da soberania portuguesa naquele território. Algum tempo mais tarde haveria de deixar registados alguns pormenores caricatos daquela missão, bem reveladores da excentricidade dos seus interlocutores e da ligeireza dos processos diplomáticos na região:

Um facto providencial contribuiu para fazer elevar a um grau pouco vulgar entre os pretos o contentamento dos naturais de Maputo em todo o tempo que nas suas terras se demorou a comissão a que me refiro. É sabido que a estação das chuvas naquela parte da África começa geralmente em Outubro e se prolonga até Março. O ano passado, porém, depois das primeiras chuvas seguiu-se uma seca prolongada. As sementeiras não medravam e a população receava um ano terrível de fome. Haviam já empregado todas as receitas em uso para tais casos, mas debalde. Dias antes da nossa chegada reuniu-se muita gente e foi em procissão ao lugar em que se acha sepultado o grande Missongo [antigo régulo] e seus antepassados, invocar os manes dos que foram em vida poderosos chefes e pedir-lhes que lhes mandasse chuva. Só choveu, porém, e abundantemente, na primeira noite que nós ficámos ali. Não faltou quem acreditasse que a chuva caíra por nossa influência, pelo que fomos geralmente cumprimentados e se nos manifestaram sinceros agradecimentos, que, para dizer a verdade, nós aceitámos, parecendo-nos a ocasião pouco própria para explicar a tal gente as leis que regulam os fenómenos meteorológicos⁴¹⁸.

Por imposição terminante do governo português, sustentada por uma interpretação literal da arbitragem de 1875, e pelo tradicional receio de complicações diplomáticas com a Inglaterra, o reino do Maputo viu-se sujeito, em simultâneo, ao domínio português e britânico, uma vez que a linha imaginária de delimitação fronteiriça, dividia aquele território, ocupado e dominado por uma única tribo indígena. Essa bizarria burocrática dos gabinetes europeus era veementemente desaprovada por Joaquim José Machado, que a ela se referiria numa comunicação à Sociedade de Geografia de Lisboa, em 1889:

Sr. Presidente. – A causa da população do Maputo não pode deixar de ser simpática a esta Sociedade e ao país. Que direito tem o governo português ou o inglês de separar aquela tribo, que tem sempre vivido unida, formando um povo homogéneo, ligado pelas tradições históricas, pela identidade de costumes, pelos laços da família, por todas as forças, enfim, que em qualquer parte da terra caracterizam uma nação? Que crime praticou aquele povo para ser violentamente dividido por duas nacionalidades? (...) Eu, que viajei naquele país, que

⁴¹⁶ Ibidem, pp. 6-56.

⁴¹⁷ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX: 1889, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 25-27.

⁴¹⁸ Ibidem, p. 28.

convivi com os seus habitantes, que fui por eles recebido e tratado com hospitalidade, que reconheci o desejo e a necessidade que eles têm de continuar constituindo uma tribo distinta, e que me convenci da justiça da sua causa, sinto-me moralmente obrigado a pugnar por ela e a pedir a esta Sociedade que a advogue junto dos poderes públicos⁴¹⁹.

A sua dedicação à demanda do reino de Maputo seria reconhecida pela Sociedade de Geografia, sobretudo aquando da visita da embaixada enviada pela rainha Zambina a Portugal, em 1890, para solucionar aquela questão. Tendo sido recebida pela direcção deste grémio científico, a delegação liderada por Brüheim agradeceu-lhes, em nome daquele povo, “a protecção e favor que dera à causa daquele país” afirmando ser impossível manter-se a sua divisão e “que os Maputos não queriam ser ingleses, mas sim todos portugueses como o eram já os que estavam do lado de Lourenço Marques; que desejavam que o sr. Machado fosse com eles levar à regente o bom despacho dessa pretensão”⁴²⁰. Daí em diante, as palavras daquela embaixada ressoariam, regulamente, nas reuniões da Sociedade de Geografia, sempre que se tratasse de repudiar as acusações inglesas acerca das más práticas colonizadoras nacionais.

A 17 de Março de 1888, Joaquim José Machado rumava novamente para a província de Angola, a bordo do paquete *Cabo Verde*, encarregado pelo governo português, na sequência do seu próprio alvitre, de dirigir os estudos técnicos de implantação de um caminho-de-ferro de Moçâmedes à Chela, primeira secção de uma directriz que tinha por finalidade alcançar o Bié, no interior do sertão angolano⁴²¹. Os seis meses que ali se demorou, acompanhado pelos condutores de obras públicas, Garcês e Trindade⁴²², permitiram que se familiarizasse com as idiossincrasias daquele “curiosíssimo distrito”, que não deixou de retratar pormenorizadamente, para gáudio da assembleia que se reunia nas instalações da Sociedade de Geografia de Lisboa⁴²³. A esse auditório pediu protecção para o anteprojecto que apresentou ao governo e ao parlamento, confiando que a Providência lhe desse “destino mais feliz que o da linha de Lourenço Marques” salvaguardando-

⁴¹⁹ *Ibidem*, pp. 35-36.

⁴²⁰ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume X: 1890, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 28-29.

⁴²¹ João de Almeida, *Sul de Angola. Relatório de um governo de distrito (1908-1910)*, Lisboa, Tip. do Anuário Comercial, 1912, p. 581.

⁴²² Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, *Caminho de Ferro de Moçâmedes ao Bié. Compilação de artigos sobre a directriz d'esta linha e resposta a um folheto intitulado "O futuro da Africa Portuguesa"*, Lisboa, Typ Franco-Portuguesa, 1890, pp. 19-20. A 1 de Novembro de 1888, o *Jornal de Moçâmedes* dava conta da conclusão dos estudos da primeira secção daquela linha, com um amplo elogio ao trabalho realizado: “Ao sr. tenente-coronel de engenheiros Joaquim José Machado se deve este trabalho espinhoso que simplesmente com dois condutores das obras públicas, os srs. Garcez e Trindade, soube em quatro meses pôr em execução um trabalho de tanta monta e de tanta valia, despendendo o governo apenas a insignificante quantia de cinco a seis contos de reis; contraste frisante com outros trabalhos desta ordem que temos visto. É porque o sr. engenheiro Machado tem uma vontade de ferro, que nem sempre se encontra em homens na posição do distinto engenheiro, que todos conhecem pelo seu muito saber, pelo seu muito mérito e pelo seu patriotismo reconhecido de há muito por todos, não só nas nossas costas oriental e ocidental de África como na Europa, aonde este distintíssimo e zeloso engenheiro se tem tomado notável (...). Foi, segundo nos consta, este distinto engenheiro quem se ofereceu ao governo para fazer os estudos do nosso caminho-de-ferro até ao Bié. Preferiu passar o tempo entre as agruras de um sertão de África ao conforto do seu gabinete de trabalho, onde sem dúvida ganhando o mesmo, tinha uma vida cómoda e tranquila; – mas o sr. Machado não é desta ténpera porque, como já dissemos, é um funcionário notabilíssimo e um verdadeiro amigo do país”.

⁴²³ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX, Ano de 1889, p. 50.

o dos “erros e imprevistos” que marcavam a existência desta linha férrea⁴²⁴. O seu trabalho técnico não recebeu, porém, uma aprovação unânime, da parte dos que sobre ele se debruçaram. A 22 de Julho, o deputado e futuro ministro *progressista* Afonso Espregueira, personalidade particularmente notável da engenharia portuguesa e autor, nesse mesmo ano, de um *Projecto do Caminho de Ferro de Moçâmedes*, haveria de sublinhar, com a mágoa de alguém que se confessava amigo pessoal de Joaquim José Machado e estrênuo admirador da sua competência profissional, a insuficiência daquele anteprojecto, que considerava ser um mero reconhecimento, não aproveitável para a realização efectiva daquela obra:

E antes de mais nada eu devo declarar que me é excessivamente penoso ter de pedir que, antes de se construir este caminho-de-ferro, se proceda a um novo estudo, porque reconheço no sr. Machado qualidades excepcionais, e tenho por ele a maior simpatia (...). Em diferentes comissões de serviço em que temos colaborado, notei a dedicação e zelo com que s. exa. se ocupa sempre das cousas do ultramar e o sou conhecimento profundo de muitas das nossas questões coloniais. É-me por isso penoso dizer que o seu reconhecimento não é bastante completo para sobre ele se assentar uma base segura para a execução d'esta linha férrea”⁴²⁵.

Ao longo das comunicações, realizadas na Sociedade de Geografia, depois do seu regresso à metrópole em Dezembro de 1888, Joaquim José Machado voltou a fazer revelações inquietantes sobre a situação do território ultramarino português, que considerava dramaticamente ameaçado pela extraordinária expansão colonial inglesa que avançava, célere e imparável. No intuito de lhe opor medidas enérgicas, deixou algumas propostas de representação ao governo, que apontavam para a necessidade de rapidamente se assentar, com precisão, a delimitação fronteiriça, e fomentar a efectiva ocupação portuguesa. Vendo aprovadas, por unanimidade, as suas propostas, não tardou a indagar o secretário perpétuo daquela sociedade, Luciano Cordeiro, acerca do resultado daquelas diligências. A resposta que então recebeu, era bem ilustrativa do momento excepcional que o país vivia: o ministro Ressano Garcia nada respondera àquelas instâncias, não se dignando sequer a acusar a sua recepção.

Portugal encontrava-se, nesse instante, na antecâmara do *Ultimatum Inglês*, entregue no Ministério dos Negócios Estrangeiros, a 11 de Janeiro de 1890. Nove dias mais tarde, os membros daquela sociedade associaram-se, com emoção, a esse “brado unânime de indignação contra o

⁴²⁴ *Ibidem*, p. 51.

⁴²⁵ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 22 de Julho de 1890, p. 1440: na sua intervenção no parlamento, Espregueira, que era também membro da Junta Consultiva de Obras Públicas, chegou mesmo a afirmar que o projecto de Machado só não foi ali liminarmente rejeitado pela consideração que lhes merecia o seu autor: “Se não fosse a muita consideração que nosmerece aquele ilustre engenheiro, a opinião unânime da junta seria a rejeição absoluta e completa do projecto sem outro exame; Mas atendendo ao conhecimento que aquele engenheiro tem das nossas províncias ultramarinas, entendemos dever por enquanto pedir que se fizessem novos estudos em toda a extensão”. V. tb. Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Vol. I, Porto, Typ. da Emp. Litter. e Typográfica, 1912, p. 275: Também o ministro Teixeira de Sousa lembrou, alguns anos mais tarde, que aquele projecto de caminho-de-ferro, pelo conjunto de reversões que applicava ao traçado, deveria ser considerado mais “como plano teórico do que como obra a realizar”.

inqualificável procedimento da Inglaterra”, renovando, junto dos poderes públicos, os votos para que “uma remodelação de política e da administração colonial, imprimindo a uma e a outra um movimento disciplinado e prático, as ajuste firmemente em todos os seus termos, às necessidades e aos interesses e tradições da economia da nação”⁴²⁶. Machado, entretanto tomou, nessas circunstância, a iniciativa de propor o lançamento em acta, de “um voto de sentimento pela afronta feita pela Inglaterra”, e a abertura de uma “inscrição para todos aqueles que quisessem ir fazer trabalhos de qualquer ordem na África, e que se pedisse para estes todos os auxílios do governo”⁴²⁷.

2.1.2 – Governador e administrador colonial

Em Lisboa, Joaquim José Machado ter-se-á ressentido da falta de novos desafios profissionais, que estimulassem a sua vontade de “ser útil ao país”, chegando a confessar-se “reduzido quase à ociosidade, indo todos os dias ao ministério aonde apenas de tempos a tempos me pediam informações escritas sobre algum assunto”⁴²⁸. Deu início, ainda no ano de 1888, a um conjunto de contactos, junto de “ministros e pessoas influentes no mundo oficial e officioso”, tendentes a sensibilizá-los para a necessidade de se proceder a uma demarcação definitiva da fronteira entre o distrito de Lourenço Marques e a República do Transvaal, para norte do rio Incomati⁴²⁹. Dentro daquele mundo estaria, naturalmente, o selecto auditório da Sociedade de Geografia, onde a sua presença ganhava uma cada vez maior autoridade e prestígio, que o elevaria, nessa época, ao distinto estatuto de Sócio Honorário e ao cargo de Vice-presidente da Direcção, liderada por Francisco Maria da Cunha⁴³⁰. De entre os assuntos tratados na muito concorrida comunicação de 1 de Abril de 1889, constava, justamente, o alerta para a necessidade de se proceder urgentemente ao reconhecimento e delimitação daquele território moçambicano, ainda sujeito, como vimos, às demarcações incertas do tratado firmado com aquela república sul-africana, em 1869. De acordo com o eminente conferencista, a importância desse trabalho, não se resumia ao seu interesse

⁴²⁶ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume X, Ano de 1890, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 6-7.

⁴²⁷ *Ibidem*, p. 12.

⁴²⁸ Joaquim José Machado, *Viagem de Lisboa a Lourenço Marques para proceder à demarcação da fronteira desde o Incomati até ao Limpopo*, Manuscrito inédito, Arquivo Histórico Diplomático, Espólio de Joaquim José Machado,

⁴²⁹ *Idem, Ibidem*.

⁴³⁰ Na Sociedade de Geografia de Lisboa, Joaquim José Machado foi membro da Secção de Geografia Matemática e Física (1881), da Secção de Etnologia e Viagens (1881), Vice-secretário da Direcção (1882), Vogal (1882) e Vice-Presidente (1886) da Comissão Africana, Vice-Presidente da Direcção (1889-1990, durante as presidências de Francisco Maria da Cunha), Sócio Honorário (1890) e Vogal (1903-1909). Em 1889 foi indicado para representar a instituição em alguns dos congressos que se realizaram durante a Exposição Universal de Paris. Machado, porém, por diversas razões, não esteve presente (*Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX, Ano de 1889, p. 88).

científico e à sua conveniência administrativa. Impunha-se, também, pelo “grande valor material” que, com grande probabilidade ele poderia, em breve, confirmar:

A incerteza a este respeito da verdadeira posição daquela parte da fronteira é particularmente perigosa em tal zona, por isso que nela, de um momento para o outro, pode ser encontrada alguma mina valiosa. Passeiam por ali diferentes grupos de pesquisadores e afirma-se que já se encontraram bons exemplares de quartzo aurífero no vale do Sabi. Questões desta ordem são tanto mais difíceis de resolver quanto mais se protraem e a Sociedade sabe o que nós temos perdido em assuntos de interesse colonial, por só os tomarmos em consideração tarde demais. Faria pois a Sociedade um bom serviço ao país se quisesse empregar a sua influência a favor da pronta solução deste assunto⁴³¹.

Tal como acontecia sistematicamente desde as primeiras descobertas de materiais preciosos naquela região de África, o chamamento do ouro ultramarino influía poderosamente nas tomadas de posição dos poderes mais ou menos fáticos da sociedade portuguesa. O momento era agora ainda mais propício, atendendo à conjuntura dramática do país. Pouco tardou, por isso, a indicação de Joaquim José Machado, o engenheiro com mais experiência e conhecimento do território, para chefiar, na qualidade de comissário, a denominada Comissão Mista para Delimitação e Demarcação da Fronteira entre Lourenço Marques e o Transvaal, feita a 15 de Março de 1890, pelo governo *regenerador* de António Serpa (Janeiro-Outubro de 1890)⁴³².

Não obstante os esforços dos seus biógrafos para sublinharem o seu percurso genuinamente apartidário na administração colonial e o seu desapego por responsabilidades vincadamente políticas⁴³³, a verdade é que aquela nomeação antecedeu por escassos dias, o acto eleitoral de 30 de Março, de que sairia vitorioso, como já era esperado, o Partido Regenerador. A essas eleições Joaquim José Machado apresentou-se como candidato pelo círculo de Quelimane, obtendo a segunda melhor votação, mas a uma grande distância do candidato mais votado, o futuro ministro e comissário régio de Moçambique, António Enes. E nem o facto de este ter sido, afinal, proclamado deputado, eleito nas listas do Partido Progressista, pelo círculo de Santarém, tornou possível a sua eleição, uma vez que a exiguidade da votação de Machado não cumpria os requisitos mínimos legais para o efeito, sendo, por esse motivo, preterido, em favor do *progressista* Guerra Junqueiro, que já representara aquele círculo eleitoral na legislatura anterior⁴³⁴.

⁴³¹ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX, Ano de 1889, pp. 39-40.

⁴³² Ana Cristina Roque, “O sul de Moçambique na viragem do século XIX: Território, exploração científica e desenvolvimento” in *Africana Studia*, nº 17, 2011, p. 106.

⁴³³ Caetano Gonçalves, *Op. Cit.*, p. 8.

⁴³⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 16 de Maio de 1890, p. 236. No círculo eleitoral de Quelimane registaram-se as seguintes votações, num universo de 15067 votantes: António José Enes, 13190 votos; Joaquim José Machado, 1757; Claudino Augusto Carneiro de Sousa Faro, 11 votos; Miguel Augusto dos Santos Severino, 11 votos; e Henrique Carlos de Lima, 9 votos.

Partiu para Lourenço Marques a 21 de Abril, com a missão de proceder à demarcação da linha de fronteira, compreendida entre os rios Incomati e Limpopo, levando como auxiliares, além dos carregadores indígenas, os condutores Alfredo Augusto Caldas Xavier e José António Mateus Serrano, também eles militares e colonialistas, que já o tinham acompanhado na expedição de obras públicas de 1877⁴³⁵. No Incomati encontrou-se com a delegação transvaliana composta, uma vez mais por Gedeon Van Vielligh e Abel Erasmus e, ainda, M. C. Vos e Jan Luttligh (secretário)⁴³⁶. Poucos dias se deteve, porém, naquele lugar, dado que, a 29 de Maio, foi subitamente nomeado Governador Geral da Província de Moçambique, pelo ministro Júlio de Vilhena, quando na vida política do país ainda se faziam sentir, com grande intensidade, as ondas de choque do *Ultimatum*. Em sua substituição, na comissão de delimitação, ficou o engenheiro militar Alfredo Augusto Freire de Andrade que, à época, desempenhava, naquela província, as funções de Comissário Geral de Minas de Pedras Preciosas e de Metais Preciosos. No relatório que encerrou, com êxito, a sua espinhosa missão, haveria de mencionar a responsabilidade que lhe coube ao substituir aquela figura referencial da engenharia colonial:

Felizmente que, se nos víamos privados da inteligência e profundo conhecimento da África que possui aquele distinto funcionário, tínhamos em compensação, ao nosso dispor, o pessoal e material da expedição, por ele organizada, do mesmo modo que víamos em breve a influência do nome de s. exa., ao qual foram decerto devidas as instruções conciliadoras que traziam os comissários bóeres. A isto principalmente, atribuímos o bom êxito da nossa árdua comissão⁴³⁷.

Como notou Ana Cristina Roque, com o trabalho desta comissão foi finalmente possível empreender o reconhecimento rigoroso e sistemático daquela fronteira sul-africana, recorrendo aos instrumentos e à metodologia da cartografia científica⁴³⁸.

Joaquim José Machado sucedeu, no governo da província, a João António de Brissac das Neves Ferreira, cuja demissão esteve relacionada com algumas resistências que terá colocado às determinações do ministério, durante a crise anglo-portuguesa de 1890. No acto solene da sua tomada de posse, o governador cessante não poupou elogios ao seu substituto, considerando que o ministro dificilmente poderia ter escolhido pessoa mais competente:

Sua Exa. conhece a província de há muito, e a província conhece-o também, são por assim dizer dois amigos velhos. Aos dotes naturais da sua esclarecida inteligência junta Sua Exa. o inapreciável predicado de ter sobre

⁴³⁵ *Explorações Portuguesas em Lourenço Marques e Inhambane. Relatórios da Comissão de Limitação da Fronteira de Lourenço Marques*, p. 5; José Luís Lima Garcia, *Ideologia e Propaganda Colonial no Estado Novo: da Agência Geral das Colónias à Agência Geral do Ultramar: 1920-1974*, Tese de doutoramento em História, especialidade História Contemporânea, Coimbra, Faculdade de Letras, 2011, p. 678.

⁴³⁶ *Explorações Portuguesas em Lourenço Marques e Inhambane. Relatórios da Comissão de Limitação da Fronteira de Lourenço Marques*, p. 6.

⁴³⁷ *Ibidem*, p. 7. Carlos Ribeiro, *Freire de Andrade*, [Lisboa], Agência Geral das Colónias, 1944, pp 18-19.

⁴³⁸ Ana Cristina Roque, “Cartografar fronteiras nos finais do século XIX: questões em torno da demarcação e delimitação da fronteira entre Moçambique e o Transvaal” in *IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011, pp. 3-11.

a administração da província ideias preconcebidas como tem demonstrado por várias vezes nos seus discursos e nos seus escritos, não precisa porém, como quase sempre acontece, gastar tempo em estudos prévios para poder entrar no caminho de uma administração larga⁴³⁹.

Joaquim José Machado apresentou-se, nessa ocasião, na posição de um humilde e desinteressado servidor do país, determinado a levar por diante, com o apoio tácito do governo da metrópole, as medidas que publicamente vinha preconizando:

Ocupava-me em trabalhos de campo no interior de Lourenço Marques, para demarcar a linha divisória dos territórios portuguesa e da República Sul-Africana, entre a margem esquerda do *Incomati* e o *Limpopo*, quando recebi o convite do Governo para aceitar o lugar de governador geral desta província. Venho tomar posse do cargo e faço-o com inteira consciência das dificuldades a ele inerentes e com a esperança de que a Providência me dará forças e faculdades para corresponder à confiança do Governo e bem servir o país, a cujas leis liberais e generosas devo a minha educação e a posição social que ocupo. Se os factos não corresponderem às minhas intenções, se não conseguir das estações superiores aprovação para as medidas administrativas que me parecem convenientes, se não souber conduzir os funcionários meus subordinados no caminho do dever e não tiver influência para defender e salvaguardar os justos interesses de particulares e os direitos de funcionários exemplares pelo comportamento e dedicação ao serviço, não hesitarei um momento em depor a minha demissão nas mãos do Governo⁴⁴⁰.

No elogio histórico que Caetano Gonçalves proferiu na Sociedade de Geografia de Lisboa, para assinalar o passamento daquele ilustre consócio, afirmava que, no curto período do seu consulado, “mal teve tempo de enxertar no vulgar expediente burocrático algumas medidas interessando mais directamente à economia da colónia”. Garantia, porém, que todas essas intenções seriam pouco depois “refundidas” na legislação emanada pelo Comissário Régio António Enes, nomeadamente as relacionadas com a emigração dos indígenas; a liberalização do movimento comercial na província; a normalização e regularização do imposto de palhota, ou cubata; e a criação dos serviços de agrimensura⁴⁴¹, à frente dos quais colocou o engenheiro de minas, Freire de Andrade, depois de este ter concluído a sua missão na delimitação da fronteira com o Transvaal⁴⁴². Terá ainda apoiado o plano gizado pelo ex-ministro, Mariano de Carvalho, para a reorganização da circulação monetária e das pautas das alfândegas, fosse pelo estabelecimento de uma carreira de navegação nacional, entre a metrópole e a província, fosse pela adopção de uma reforma administrativa vincadamente descentralizadora⁴⁴³. Finalmente, manteve-se também,

⁴³⁹ *Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Moçambique*, 21 de Junho de 1890, p. 275.

⁴⁴⁰ *Ibidem*.

⁴⁴¹ Caetano Gonçalves, *General Joaquim José Machado. Sua vida e obras nos últimos cinquenta anos da administração colonial portuguesa*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1925, pp. 9-10; *Colecção da Legislação Novíssima do Ultramar*, Vols. XVIII e XIX.

⁴⁴² Lourenço Cayola, *Ciência e Colonização*, Vol. I, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1912, p. 153. No exercício dessas funções, Freire de Andrade haveria de elaborar um projecto de regulamento para concessões de terras naquela província de Moçambique.

⁴⁴³ Paulo Jorge Fernandes, “A súbita vocação “africanista” de um ex-ministro: A viagem de Mariano de Carvalho a Moçambique em 1890” in *Africana Studia*, nº 17, 2011, p. 91.

durante este período, um franco incremento das obras públicas, particularmente notado no desenvolvimento urbanístico de Lourenço Marques⁴⁴⁴.

Os seus contemporâneos e, posteriormente, os seus memorialistas, não regatearam elogios à acção governativa hábil, “enérgica e ponderada”, do governador, consensualmente admirada pelo acerto das medidas legislativas e pelo “notável bom senso” da sua administração⁴⁴⁵. Mas todos reconheceram, também, as grandes dificuldades com que se confrontou, no âmbito daquele contexto internacional de grande incerteza, que lhe teriam provocado “muitos desgostos” e “amargas desilusões”⁴⁴⁶.

Referiam-se, sobretudo, aos graves incidentes que ocorreram, nesta conjuntura com a British South Africa Company, companhia majestática inglesa, liderada por Cecil Rhodes, para a qual o engenheiro Machado já tinha alertado a Sociedade de Geografia, na hora da sua fundação, em 1889, e cujo avanço irresistível na África do Sul, desde essa data, constituía uma ameaça permanente para a soberania portuguesa naquele território⁴⁴⁷. Em 1891, aproveitando a indefinição política da região, resultante do impasse nas negociações diplomáticas entre Portugal e a Inglaterra, depois de frustrado o acordo de 20 de Agosto de 1890, as suas forças policiais, conluídas com Gungunhana, tentaram ocupar a região de Manica, onde já estavam identificadas importantes jazidas de ouro, num arrojado raide militar que visava alcançar o litoral, pelo porto da Beira⁴⁴⁸. O capitão-mor, Manuel António de Sousa, o coronel Paiva de Andrada e João de Resende foram aprisionados em Macequece. De Lourenço Marques a Câmara Municipal organizou uma subscrição e uma expedição de voluntários (a que se juntaram largas centenas de carregadores indígenas e praças do batalhão indígena de Lourenço Marques), que seguiu para ali, a bordo do vapor *Rovuma*, chefiada pelo já aqui mencionado major Caldas Xavier⁴⁴⁹. Depois de

⁴⁴⁴ Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, p. 99.

⁴⁴⁵ Figueiredo Peres, “Evocação da figura do general Joaquim José Machado na sessão ordinária da Câmara Municipal de 15 de Julho” in *Boletim Municipal, Organização das Secções Cultural e de Propaganda*, nº 6, Edição da Câmara Municipal de Lourenço Marques, Julho de 1970, p. 8; *O Ocidente*, 21 de Abril de 1892, p. 90; *Gazeta do Sul*, 24 de Agosto de 1890, p. 1; *Ibidem*, 27 de Setembro de 1890, p. 1; *Jornal das Colónias*, 17 de Agosto de 1900, p. 2.

⁴⁴⁶ Alfredo Pereira de Lima, “O general Joaquim José Machado: Homem de acção” in *Ibidem*, p. 11; Emílio Mertens, “Discurso proferido na cerimónia do lançamento da primeira pedra do monumento ao general Joaquim José Machado a inaugurar em 1977” in *Ibidem*, p. 10; *O Ocidente*, 21 de Abril de 1892, p. 90; *Ibidem*, 10 de Junho de 1897, p. 122.

⁴⁴⁷ Thomas Pakenham, *The Scramble for Africa: White Man's Conquest of the Dark Continent From 1876 to 1912*, New York, Avon Books, 1992, pp. 372-392.

⁴⁴⁸ Idem, *Ibidem*, pp. 487-503.

⁴⁴⁹ Caetano Montez, *Mousinho. Governador de Lourenço Marques. 25 de Setembro de 1890 – 4 de Janeiro de 1892*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional de Moçambique, 1956, pp. 24-82. O autor desta compilação de documentos existentes no Arquivo Histórico de Moçambique tratou de despojar esta operação militar da ambiência de patriotismo romântico criada por vários autores contemporâneos. Estabelecendo uma divisão entre o denominado Batalhão de Voluntários e a Expedição a Manica, clarificava que nesta última só foi integrada por uma companhia do batalhão de civis. As três restantes teriam ficado incumbidas da segurança policial do distrito de Lourenço Marques, na ausência das forças expedicionárias, facto que, associado à acção corruptora da intriga, de interesses mesquinhos e da monotonia burocrática, terá feito esmorecer rapidamente o seu entusiasmo inicial, conduzindo à rápida dissolução daquela estrutura. A responsabilidade pela instituição de uma incorporação voluntária, em vez de obrigatória, era atribuída a Joaquim José Machado que, nessa circunstância, “por má interpretação, descuido ou excessiva confiança no movimento de 10 de Dezembro”, não teria seguido a sugestão do governador distrital, Mousinho de Albuquerque. Da documentação arrolada, destaca-se o ofício de Mousinho de

um breve recontro em Macequece, as tropas portuguesas retiraram, vencidas, para Chimoio. Joaquim José Machado, antevendo a eclosão daquele confronto, rumara, com alguma antecedência, para a cidade da Beira, ali reunindo todos os recursos militares, terrestres e marítimos, que tinha à sua disposição, predispondo-se a frustrar os planos dos invasores. Em meados de Abril, o major inglês John Willoughby, comandando uma força expedicionária de cerca de duzentos homens daquela companhia britânica (denominados *pioneers*), cruzou a barra do Pungue, a bordo do vapor *Norseman*, manifestando ao governador português a sua intenção de subir o rio até à Machona, ao abrigo das cláusulas do *Modus Vivendi*, acordo bilateral de delimitação territorial provisória, que tinha sido assinado a 14 de Novembro⁴⁵⁰. Machado, suspeitando tratar-se de uma manobra para frustrar a missão de Caldas Xavier, recusou-se a autorizar essa passagem e internamento, enquanto estivesse em curso a operação militar para reocupar Macequece. Willoughby mostrava-se determinado a desafiar as ordens do governador português. Este, por sua vez, ordenou o estado de prontidão ao dispositivo militar ali estacionado, entretanto reforçado pelo contingente de uma expedição metropolitana, e informou o comandante inglês que responderia a qualquer veleidade com o uso da força. Algum tempo mais tarde, recordaria aquele momento de grande tensão militar, em que se jogou, dramaticamente, o futuro daquela província portuguesa:

Apesar disto, no dia 15, o mesmo Sir John, que se apelidava major da *British South Africa Company*, formou em linha as suas quatro embarcações, distribuindo por elas o pessoal da expedição, embandeirou-as como se fosse dia de festa e, soltando toda a gente de bordo fortes *hurrás*, marchou rio acima. Chegando, porém, à altura da canhoeira *Tâmega*, esta fez-lhe, com a peça de rodízio, um tiro de pólvora seca. Foi felizmente o bastante para fazer cessar a desobediência e para que as embarcações de Sir John fundeassem rapidamente. Se a marcha deles continuasse, aquele dia ficaria notável na história, porque muitas vidas seriam irremediavelmente destruídas, e isso arrastaria, como consequência inevitável, pelo menos, a perda para Portugal da província de Moçambique⁴⁵¹.

O oficial da companhia sul-africana considerou-se, então, prisioneiro do governo português, acusando Machado de ter insultado a bandeira da Grã-Bretanha. O governador retorquiu-lhe de

Albuquerque a Joaquim José Machado, datado de 29 de Dezembro de 1890, onde é evidente o seu cepticismo pragmático, relativamente às motivações dos referidos voluntários: “V. Exa. sabe tão bem como eu que não só o patriotismo influi no espírito dos que se alistaram para marchar para Manica; mesquinhas considerações de interesses da parte de alguns, a necessidade de prover ao sustento das suas famílias da parte de outros, fariam com que passado o primeiro momento de entusiasmo poucos se prestassem a marchar não tendo a certeza de nada perder nos seus interesses pecuniários. Não se coaduna muito bem este sentimento com os ruidosos e altissonantes protestos patrióticos que muitos fizeram no dia 10 mas o facto é que ele é predominante, o que me obrigou a garantir aos que marchassem os seus vencimentos actuais”; José Justino Teixeira Botelho, *História Militar e Política dos Portugueses em Moçambique de 1833 aos nossos dias*, Lisboa, Centro Tip. Colonial, 1936, pp. 381-398. Além dos voluntários, seguiram da metrópole para a província de Moçambique: “o 1º batalhão de infantaria nº 1, com 458 praças e 17 oficiais, a 1ª bateria da brigada de artilharia de montanha (...), uma companhia do regimento de artilharia nº 4, de posição, na força de 94 homens e outra da de engenharia com 86, bem como secções dos serviços de saúde, material de guerra e administração militar”; Ferreira Martins, *Glórias e Martírios da Colonização Portuguesa*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1939, pp. 21-26.

⁴⁵⁰ Mário Costa, *Voluntários de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1928, pp. 35-78.

⁴⁵¹ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 14ª Série, nº 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1895, pp. 500-501.

forma lapidar: “quem insultara a bandeira inglesa não fora eu, mas antes ele, que, achando-se no porto de uma nação amiga, desobedecera às ordens da autoridade, que lhe cumpria acatar”⁴⁵².

O incidente militar seria pouco depois ultrapassado com a assinatura do acordo bilateral luso-britânico, a 11 de Junho de 1891 que, como vimos, estabeleceu, em definitivo, a demarcação definitiva do território moçambicano⁴⁵³. Mas Joaquim José Machado não foi poupado à campanha da opinião pública que contra ele se levantou, sobretudo nas colónias inglesas, reclamando, excitada, ao governo inglês, um desforço violento, que liquidasse aquela agressão, pela imposição a Portugal de um novo *ultimatum*, pelo qual se exigisse, ao menos, a cabeça daquele responsável colonial português⁴⁵⁴.

Em Lisboa, enquanto o deputado Ferreira de Almeida causava sensação no parlamento e no país, ao preconizar a venda de algumas colónias portuguesas, entre as quais Moçambique, para que Portugal pudesse sobreviver ao momento de grave crise financeira, anunciava-se uma nova recomposição ministerial no governo de João Crisóstomo, que assinalou o regresso de Júlio de Vilhena ao Ministério do Ultramar, em substituição de António Enes. Em Londres, o Marquês de Soveral procurava justificar no *Foreign Office*, diante do Lorde Salisbury, a actuação do governador de Moçambique:

Defendi, como devia, o procedimento do sr. Machado. Observei que eu compreendia o direito do governo inglês de fazer representação ao governo português sobre a não execução da cláusula do *modus vivendi*, mas que não se podia admitir que a companhia *South Africa* ou outro qualquer indivíduo se arrogassem o direito de fazerem justiça por suas próprias mãos; que à força não se podiam opor senão a força, e que se s. exa. estivesse no lugar do governador geral não poderia deixar de proceder assim⁴⁵⁵.

Essa defesa não terá obstado, porém, ao sacrifício político de Machado que, ao invés das considerações lisonjeiras dos seus biógrafos, reconheceu ter sido efectivamente demitido daquele cargo, onde foi substituído pelo capitão-tenente da armada, Rafael Lopes de Andrade, nesse facto residindo, porventura, o fundamento do seu desapontamento⁴⁵⁶.

Esse dissabor não o inibiu de se envolver, logo após o regresso à metrópole, na organização da Companhia de Moçambique, destinada a servir de contrapeso à poderosa companhia de Cecil Rhodes e aos planos de espoliação de territórios portugueses, que já lhe vaticinara numa

⁴⁵² *Ibidem*, pp. 501-502. Philip R. Warhurst, *Anglo-Portuguese Relations in South-Central Africa. 1890-1900*, London, Longmans, 1962, pp. 58-65.

⁴⁵³ Mousinho de Albuquerque, *Op. Cit.*, pp. 292-295; “Nos Cem Anos do Tratado de Delimitação de Fronteiras – 1890-1891” in *arquivo – Boletim Semestral do Arquivo Histórico de Moçambique*, nº 9, Abril de 1991, pp. 59-78.

⁴⁵⁴ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 14ª Série, nº 1, pp. 502-503; Mário Costa, *Op. Cit.*, pp. 35-36.

⁴⁵⁵ *Documentos apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1891*, Volume IV: *Negociações do Tratado com a Inglaterra*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, p. 188.

⁴⁵⁶ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 14ª Série, nº 1, p. 492; *Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Moçambique*, 11 de Julho de 1891, p. 275.

comunicação que dirigiu à Sociedade de Geografia, em 1889⁴⁵⁷. Ali reconheceu as vulnerabilidades da soberania portuguesa em África, crescentemente acossada pela ambição de nações mais poderosas, a despeito das improcedentes reivindicações, baseadas em documentos históricos, tradições gloriosas e esforços diplomáticos:

os argumentos das nações fracas e pobres não tinham o mesmo valor, que os empregados pelas outras potências. Se Portugal tivesse o poder militar de uma grande nação, haveria de ocupar e promover o desenvolvimento de Moçambique, quando bem quisesse ou quando isso se tornasse mais consentâneo com as suas condições financeiras, económicas e sociais, sem ter receio que estranhos se apoderassem de qualquer parte do seu território. Era o que sucedia aos territórios alemães da África, que, embora menos ocupados de que os nossos, não excitavam a cobiça de nenhuma anexionista empresa inglesa. Com Portugal procedia-se de modo bem diverso; e assim como os antigos turcos impunham aos que divergiam da sua fé o *crê ou morre*, o moderno inglês dizia a Portugal: *ou ocupa, ou cede para nosso benefício* tudo quanto seja aproveitável na província de Moçambique⁴⁵⁸.

Contra essa fatalidade empenhou-se em mobilizar esforços em Portugal, numa iniciativa pronta e rasgada, que rompesse com a tradicional indiferença do capital nacional pelos assuntos coloniais, e promovesse rapidamente a ocupação e exploração do sertão africano, como resposta enérgica aos que revelavam possuir aqueles intentos usurpadores. Alguns anos mais tarde não deixaria de reconhecer a “ingenuidade inútil” que o animara nesse propósito, confiado que estava na autoridade pessoal que julgara poder reivindicar para si próprio:

Levado por esta ordem de ideias, que depois reconheci serem erróneas, preparei uma longa relação de obras e empresas que se me afiguravam praticáveis e próprias para animarem a formação de uma grande Companhia; e munido dela, procurei um dos principais banqueiros de Lisboa, que considerava como homem de iniciativa e de espírito empreendedor, a quem disse, pouco mais ou menos, o seguinte: «Em Inglaterra está a preparar-se uma empresa de *tal e tal* natureza, de que resultarão para Portugal sérios desgostos e prejuízos se se não tomarem providências a tempo conveniente. Sabendo que v. exa. é um cavalheiro de *tais e tais* qualidades (neste ponto procurei ser um tanto amável e lisonjeiro), e que tem uma grande fortuna ganha neste país, lembrei-me de lhe vir fazer esta exposição, na esperança de poder despertar o seu interesse e a sua poderosa iniciativa a favor da organização de uma Companhia forte que poderá ser, tanto para v. exa. como para o país, de bastante proveito⁴⁵⁹.

A exposição de Joaquim José Machado não terá impressionado o banqueiro, cuja identidade permaneceu deliberadamente encoberta: “tratou-me delicadamente, mas respondeu-me com evasivas e de modo a convencer-me de que nada faria”⁴⁶⁰. Depois de constituída a British South Africa Company, o governo português, tradicionalmente fadado para agir apenas reactivamente, patrocinou a realização de algumas diligências tendentes à formação de uma empresa congénere, de capitais nacionais. Nas instalações da Associação Comercial de Lisboa decorreu uma reunião

⁴⁵⁷ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX – Ano de 1889, pp. 93-105.

⁴⁵⁸ *Ibidem*, p. 100.

⁴⁵⁹ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 14ª Série, nº 1, p. 493.

⁴⁶⁰ *Ibidem*.

que congregou alguns dos principais banqueiros da metrópole e de “vários africanistas ilustres”, entre os quais pontificava, sem surpresa, o nome daquele ex-governador de Moçambique que, tomando a palavra, uma vez mais formulou “com calor e com a máxima sinceridade” os pressupostos do projecto que preconizava:

Disse que Portugal perdia a sua importante possessão da África oriental, a qual tão valiosa função poderia vir a desempenhar na economia, riqueza, engrandecimento e expansão colonial do país, não por falta de portugueses que para ela quisessem ir trabalhar, mas por falta de capitais que se associassem a empresas fomentadoras e exploradoras das riquezas que essa possessão contém. Exploradores, funcionários e operários que fossem para ali dedicar-se aos trabalhos mais árduos, sacrificar a saúde e a vida, não tinham até hoje faltado; o que, porém, não aparecia era capital, sem o qual a ocupação do país se não podia manter, em face dos grandes projectos que se preparavam em Inglaterra⁴⁶¹.

O pragmatismo distópico e o judicioso sentido de urgência ali invocados, ainda despoletaram a formação de uma comissão de peritos, composta por Joaquim Machado, Oliveira Martins e o Conde de Moser, encarregada de emitir parecer sobre as propostas apresentadas pelo ministro da Marinha. O documento que chegaram a produzir não logrou, todavia, ter qualquer consequência, frustrando-se, desse modo, uma vez mais, aqueles intentos fomentistas, de vincado pendor nacionalista⁴⁶². Essa “criminososa” apatia nacional já tinha sido condenada por Machado, numa das suas comunicações à Sociedade de Geografia:

o país, o público, a iniciativa particular, o capitalista e o comerciante português, o que têm feito para nacionalizar de facto aquele distrito, para ajudar o governo nos seus persistentes esforços, para tirar proveito das condições excepcionais daquela terra? Nada! Digo-o, sr. Presidente, com sincera mágoa e tristeza. O país corresponde com a máxima indiferença aos cuidados e aos esforços do governo. Há anos que em Portugal e no estrangeiro se faz propaganda e reclame activíssimo a respeito de Lourenço Marques. Há anos que a imprensa estrangeira nos fustiga, apontando-nos ao mundo civilizado como indignos de possuímos aquele magnífico porto e de dominarmos em tão importante posição geográfica. Há anos que nesta casa se fazem conferências, que se publicam relatórios e se escreve insistentemente na imprensa periódica, informando o país da verdadeira situação de Lourenço Marques; mas nem as informações, nem a perspectiva do interesse, nem a natural reacção aos insultos estrangeiros, nem o sentimento patriótico, nem a consciência do perigo iminente, actuam sobre o público em geral e sobre os nossos capitalistas em especial⁴⁶³.

A tão desejada companhia portuguesa seria efectivamente criada a 11 de Fevereiro de 1891, ainda antes de se terem concluído as negociações bilaterais entre Portugal e Inglaterra. Herdeira da empresa de exploração mineira fundada por Joaquim Paiva de Andrada, em 1888, a nova Companhia de Moçambique recebeu do estado português a administração soberana de todo o território de Manica e Sofala, compreendido entre o Save e o Zambeze. Tratava-se, em rigor, de uma adaptação ao projecto inicial daqueles empenhados africanistas, que haveria de ser tentada durante os anos seguintes. A manifesta indisponibilidade do capital português para suportar o

⁴⁶¹ *Ibidem*, pp. 497-498.

⁴⁶² *Ibidem*, p. 498; Eduardo da Costa, *Colecânea das suas principais obras militares e coloniais*, Volume III, pp. 27-28.

⁴⁶³ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX – Ano de 1889, p. 42.

desenvolvimento colonial, não deixou outra alternativa aos poderes públicos que não fosse aceitarem a entrada de investimento estrangeiro, predominantemente inglês, apesar dos receios de que assim se caminhasse, rapidamente, para a desnacionalização e perda daquela província ultramarina⁴⁶⁴.

O primeiro governador desse território privado, sobre o qual incidiam tantos receios, seria um dos mais estrénuos defensores do compromisso público para a valorização das colónias e da mobilização de capitais maioritariamente portugueses para esse desígnio patriótico. Joaquim José Machado foi empossado pelo Comissário Régio, António Enes, a 18 de Julho de 1892⁴⁶⁵. A aparente contradição desta nomeação com as suas intervenções públicas, seria bondosamente interpretada, alguns anos mais tarde, por Alfredo Pereira de Lima, na senda do que já antes dissera Álvaro Fontoura: “Como punha os interesses da Pátria acima das suas convicções, aceitou ele o cargo embora não fosse partidário dessa solução”⁴⁶⁶.

Quaisquer que fossem as motivações que o conduziram ao exercício daquelas funções, não restam dúvidas de que a sua acção teve um papel preponderante na instalação e dinamização administrativa daquele território, tendo superado, com êxito, os mais ponderosos embaraços e bloqueios. Como notaram todos os que se debruçaram sobre o seu legado, a ele se terá devido a pacificação política da região, fosse pela via do compromisso, ou pela via da força, com os régulos indígenas (como Gungunhana) e com a própria British South Africa Company; e o nascimento da cidade da Beira, com todos os equipamentos infraestruturais que definiram, desde o início, a sua malha urbana. Machado, o *Pai da Beira* por antonomásia, montou os serviços postais, telegráficos e de agrimensura, balizou o porto marítimo, introduziu a iluminação pública, criou aterros, determinou a construção do caminho-de-ferro do Pungue, do cais da alfândega, do hospital, do quartel militar, de “escolas promíscuas”, projectou o estabelecimento de uma ligação férrea da Beira ao protectorado da Niassalândia (mais tarde designado Transzambeziano)⁴⁶⁷, regulamentou as concessões de terras e minas, os impostos, o regime monetário, as feiras, a caça, o fabrico e consumo do álcool, instalou a capitania dos portos e o posto meteorológico⁴⁶⁸. O conjunto de trabalhos empreendidos num território onde, à sua chegada, estava quase tudo por fazer, deram bem a medida do seu esforço, tenacidade e perseverança, rapidamente instituído

⁴⁶⁴ Bárbara Pinto Teixeira Direito, *Políticas coloniais de terras em Moçambique: o caso de Manica e Sofala sob a Companhia de Moçambique: 1892-1942*, Tese de Doutoramento em Ciência Política (Política Comparada), [Lisboa, Instituto de Ciências Sociais], 2013, pp. 99-107; Pedro Aires Oliveira, “O Ciclo Africano” in *História da Expansão e do Império Português*, pp. 406-434.

⁴⁶⁵ *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de Junho de 1891 a Maio de 1892*, Lisboa, Typ. da Companhia Nacional Editora, [s.d.], pp. 47-57; *Coleção da Legislação Novíssima do Ultramar*, 1892, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894, pp. 336-338

⁴⁶⁶ Alfredo Pereira de Lima, “O general Joaquim José Machado: Homem de acção”, p. 11; Álvaro Fontoura, *Op. Cit.*, p. 412.

⁴⁶⁷ F. S. Pinto Teixeira, *Caminhos de Ferro e Portos Comerciais*, Porto, Exposição Colonial do Porto, 1934, p. 20.

⁴⁶⁸ Caetano Gonçalves, *Op. Cit.*, pp. 10-11.

como exemplo modelar de brioso patriotismo, que muitos invocaram durante os anos que se seguiram:

Ele foi o homem à altura da situação, e a direcção que imprimiu no seu prestigioso governo ainda hoje se sente e se admira, volvidos já tantos anos! Foi ele o *Pai da Beira* e jamais título algum foi melhor aplicado, pois ninguém poria mais alma e coração, mais carinhos verdadeiramente paternais a esses trabalhos, como ainda são testemunhas todos os que com ele conviveram e o puderam observar. Nesse período verdadeiramente áureo, ele não só elevou uma administração portuguesa à admiração dos estrangeiros, pela honestidade do seu propósito e pelo *savoir faire* que lhe granjeou uma reputação de que o país tudo teve a beneficiar, mas também conseguiu fazer com que a administração da Companhia fosse um verdadeiro modelo e escola de administração sensata e inteligente, donde saíram funcionários que mais tarde em outras situações bem demonstraram quanto a sua passagem pela administração da Companhia lhes fora proveitosa⁴⁶⁹.

Assim se referia a *Revista Colonial*, em 1913, à honesta e sensata administração dos territórios de Manica e Sofala, que ele resgatara ao silêncio das trevas. Tinham já passado mais de duas décadas, desde que a sua entrada foi anunciada na língua de areia, que era então a Beira. Tinha já sido esquecido e ultrapassado, pela espuma dos dias, o escândalo político que terá precipitado a sua exoneração do cargo de governador, a 11 de Janeiro de 1897⁴⁷⁰. Aires de Ornelas, tenente do corpo do estado-maior que acompanhou Mousinho de Albuquerque, durante o seu mandato de Comissário Régio em Moçambique, denunciou, num artigo escrito na *Revista do Exército e da Armada*, o estado lastimável de desnacionalização do território administrado por aquela companhia, onde o movimento comercial era quase exclusivamente inglês, assim como era inglesa a generalidade dos quadros superiores da sua administração, dos concessionários de terrenos, a moeda, a língua, as medidas, o funcionamento do serviço de caminho-de-ferro, a generalidade dos usos e costumes: “Sob o pretexto de fomentar o desenvolvimento do país e de criar facilidades para o comércio, a acção governativa da companhia de Moçambique anulou-se, a autoridade nacional desapareceu”⁴⁷¹.

O assunto rapidamente foi vazado para as páginas da imprensa nacional e internacional, dali se levantando uma acesa polémica que chegou bem inflamada ao parlamento, justamente no momento em que principiava a discussão sobre os benefícios da prorrogação daquela parceria ultramarina. A 15 de Janeiro de 1897, o deputado *regenerador* Manuel Joaquim Fratel, depois de sumariar os fundamentos da questão, entretanto enriquecida com a divulgação da correspondência oficial trocada entre a companhia e o governo, ou mais precisamente, entre Mousinho de Albuquerque e Joaquim José Machado, insurgia-se contra a falta de patriotismo

⁴⁶⁹ *Revista Colonial*, 25 de Abril de 1913, pp. 14-15.

⁴⁷⁰ *Moçambique. Documentário Trimestral*, 31, 1942, p. 15. Joaquim José Machado governou o território de Manica e Sofala entre 18 de Julho de 1892 e 15 de Outubro de 1894 e, depois de uma licença na metrópole, entre 20 de Julho de 1895 e 11 de Janeiro de 1897. Foi substituído interinamente por Francisco de Meneses Meireles do Canto e Castro, que desempenhou aquelas funções até à chegada do novo governador, Manuel Rafael Gorjão, empossado a 19 de Novembro de 1897.

⁴⁷¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 15 de Janeiro de 1897, p. 25.

daqueles que, por colaboração activa, ou convivência, contribuíam para facilitar a “realização de um sonho dourado dos seus e dos nossos inimigos” da África do Sul e Inglaterra⁴⁷². Mais tarde, o próprio comissário régio, haveria de corroborar aquelas acusações, garantindo que a companhia nada fizera “em favor da colonização e domínio português”, que se limitava à ocupação das áreas já anteriormente dominadas, não cuidando de submeter as restantes parcelas dos territórios concedidos⁴⁷³. Os contornos da polémica desferiam um rude golpe na imagem do engenheiro que, alguns anos antes, tanto se insurgira contra a inércia portuguesa diante da ameaça estrangeira. Com a agravante de um dos acusadores ser justamente Mousinho, o valente e brioso oficial do exército português, entretanto aspergido por uma aura de heroicidade patriótica, desde que concluía, com sucesso retumbante, a operação militar de captura e aprisionamento de Gungunhana, o *Leão de Gaza*. De pouco terá valido, por essa razão, a defesa do governador Machado, assumida em várias comunicações oficiais, pelo administrador delegado da companhia, Marquês de Fontes Pereira de Melo (António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, sobrinho do estadista incontornável da *Regeneração*)⁴⁷⁴.

Caetano Gonçalves, o membro da Sociedade de Geografia de Lisboa, a quem coube fazer o elogio histórico do engenheiro Machado, não deixaria de especular sobre a penosa impressão que este terá sentido, diante destas “disfarçadas injúrias” à sua idoneidade, que atribuía porém a uma pendência pessoal, entre aqueles dois personagens históricos, cujas origens imediatas se absteve de revelar⁴⁷⁵.

Os anos de Joaquim Machado no governo do território da Companhia de Moçambique terão sido determinantes para que se verificasse uma evolução significativa no seu pensamento colonial. Se numa primeira fase ele se afirmou como um dos mais denodados arautos do nacionalismo lusitano, preconizando a mobilização das forças vivas do país, num esforço colectivo de

⁴⁷² *Ibidem*, p. 26.

⁴⁷³ Mousinho de Albuquerque, *Op. Cit.*, pp. 76, 211-220.

⁴⁷⁴ *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de Janeiro a Dezembro de 1896*, Lisboa, Typ. da Companhia Nacional Editora, 1897, pp. 206-265. O grave desentendimento entre Mousinho de Albuquerque e Joaquim José Machado terá tido início a 17 de Junho de 1896 quando o primeiro, à revelia das convenções institucionais que até ali regiam as relações entre o Estado português e a Companhia de Moçambique, ordenou ao segundo que demitisse os empregados estrangeiros que estivessem em serviço naquele território, por considerar suspeitos “todos os ingleses em negócios que se relacionem com indígenas”. Quando Machado manifestou a sua discordância diante de asserção tão peremptória, Mousinho foi ainda mais lacónico: “Respondendo ao ofício de V. Exa. (...) apenas me cabe dizer a V. Exa. que não tenho que discutir com V. Exa. se os súbditos britânicos são ou não suspeitos. Para mim são e por isso acho da maior inconveniência que indivíduos daquela nacionalidade, andem como empregados da Companhia no interior do território, onde poderão tratar com indígenas”. A missiva terminava com uma intimação expressa para que aquele governador da companhia não nomeasse qualquer estrangeiro para cargos a exercer no interior. Este acatou a ordem do governador-geral, ressalvando, porém, o direito do conselho de administração de recorrer da decisão para o governo metropolitano. Mousinho chegou a determinar uma sindicância aos serviços da companhia, decisão que o Marquês de Fontes Pereira de Melo consideraria vexante para a Companhia de Moçambique. Machado, antevendo poder vir a ser pronunciado, indignava-se contra o tom injurioso dos ofícios reservados que recebia. A questão adensou-se com o problema da passagem de tropas britânicas pela cidade da Beira. Num ofício de 24 de Junho pedia “explicações categóricas” para uma série de irregularidades que identificava na administração daquele território”.

⁴⁷⁵ Caetano Gonçalves, *Op. Cit.*, pp. 22-23.

valorização das possessões ultramarinas, que expurgasse a ameaça estrangeira; num segundo momento, por força do choque com a realidade, a sua posição parece aproximar-se, já despida de “ingenuidades inúteis”, do pragmatismo colonial de Andrade Corvo e António Enes que perspectivavam o desenvolvimento das colónias, pelo aproveitamento da colonização e capitais estrangeiros, nomeadamente ingleses. Doravante, o modelo imperial britânico afirmar-se-á, no seu espírito, como grande referencial de competência e eficácia colonizadora, merecedor de todo o aplauso e admiração. Significativamente, no seu regresso a Lisboa, Joaquim Machado, pela primeira vez, não sentiu necessidade de dirigir qualquer comunicação aos consócios da Sociedade de Geografia, cuja influência na acção governativa, também fora entretanto ultrapassada pelo realismo e moderação políticos de António Enes, sepultados que estavam os devaneios imperialistas que conduziram o país ao *Ultimatum Inglês*⁴⁷⁶.

Pouco se demorou na metrópole, depois desse conturbado regresso. Logo a 17 de Maio foi nomeado, pelo novo governo *progressista* de José Luciano de Castro, Governador do Estado da Índia, com a missão urgente de debelar a sublevação de soldados indígenas e dos *ranes*, de Satary, num quadro económico e financeiro, particularmente difícil, entretanto agravado por um surto pandémico, que já impusera pesados sacrifícios ao erário nacional⁴⁷⁷. A insurreição seria prontamente jugulada, por via pacífica, por meio da concessão de uma ampla amnistia às forças sediciosas e o restabelecimento das liberdades e garantias constitucionais (com excepção do sufrágio), facto que lhe valeu o epíteto de *Pacificador da Índia*⁴⁷⁸. A carestia de vida foi combatida com a imposição da isenção de direitos sobre a importação de cereais e pela abertura de uma muito participada subscrição regional, que criou uma importante reserva financeira⁴⁷⁹. Estas medidas de contingência seriam depois complementadas por um programa desenvolvimentista, de largo alcance moral e civilizador, que se estendeu, com método e organização, a todos os ramos da administração: impulsionou a implementação de infraestruturas de viação pública e de correlativos melhoramentos materiais, que pretendiam estimular o movimento comercial e industrial da região; tentou negociar uma união aduaneira com a Índia britânica, que permitisse um aproveitamento eficaz do Caminho de Ferro de Mormugão⁴⁸⁰;

⁴⁷⁶ Ângela Guimarães, *Op. Cit.*, pp. 206-223.

⁴⁷⁷ Francisco Xavier Ernesto Fernandes, *Índia Portuguesa: estudos económico-sociais: memória do governo do Sr. Conselheiro Joaquim José Machado*, Bastorá, Typ. "Rangel", 1905, pp. 30-31.

⁴⁷⁸ “General Joaquim Machado. Vulto Notabilíssimo na História do Ultramar Português” in *The Anglo-Portuguese News*, p. 8: “Joaquim José Machado resolveu em curto tempo o caso das revoltas. Convidou a vir ao palácio o *suami*, prelado hindu e chefe espiritual duma grande parte de territórios confinantes aos nossos, onde exercia supremo poder espiritual. Dele obteve promessa, que foi cumprida, de que conseguiria que os ranes viessem ao palácio manifestar submissão à Coroa por intermédio do seu representante na Índia, e que ele, governador, depois disso havia de satisfazer dentro do possível os seus pedidos. E tudo isso se acabou sem queimar um único cartucho, sem a vinda dum único soldado de Portugal”.

⁴⁷⁹ *Idem, Ibidem*, pp. 31-34.

⁴⁸⁰ Gordon le Sueur, *Cecil Rhodes. The man and his work*, London, John Murray Albemarle Street, 1913, pp. 78-80: o autor, que foi secretário privado de Cecil Rhodes, deixou a seguinte nota sobre a actuação incisiva do governador da Índia,

regulou o regime predial das províncias e dinamizou a produção agrícola, procedendo à distribuição equitativa das terras do Estado, enfiteuticadas, mediante um foro módico, pelas comunidades autóctones⁴⁸¹. Neste contexto, promoveu, uma vez mais, a criação, a 4 de Agosto de 1898, da Repartição de Agrimensura, inspirada nas que já existiam noutras colónias europeias, nomeadamente na Índia inglesa, e também na sua própria experiência governativa em Moçambique⁴⁸². Para a direcção desse serviço nomeou o oficial Norton de Matos, que aqui iniciou um tirocínio colonial de dez anos, com ele estabelecendo uma relação de grande cumplicidade e recíproca admiração, que haveria de perdurar no tempo⁴⁸³. Na área da saúde pública, promoveu a adopção de um conjunto de medidas profiláticas, destinadas a evitar o alastramento de epidemias como a cólera e a peste bubónica, ou as crises de paludismo e varíola. Entre essas providências, destacou-se a polémica deliberação que ordenou a cremação dos cadáveres de todos os pestiferados, com a qual abriu um conflito insanável com as autoridades eclesiásticas daquele território⁴⁸⁴. Estas, em conluio com alguns interesses políticos locais, terão envolvido o governador numa sinuosa teia de intrigas, que precipitaria a sua demissão daquele cargo, em 1900. Não faltou, porém, quem viesse, imediatamente, ovacionar a sua obra no Estado da Índia, para ele reclamando a iniciação de uma *vida nova*, uma nova era de regeneração política, social e económica que, assente num “critério experimental e positivo”, beneficiou amplamente os povos, e teve reflexo duradouro na reabilitação do estado financeiro daquele território⁴⁸⁵.

relativamente ao problema do Caminho de Ferro do Mormugão: “On Colonel Machado taking office at Goa he was, in a short term, much incensed at what he considered most unjust treatment accorded to Portugal. 1. In respect to merchandise transhipped at Bombay for Goa, on which import duties were levied by the Government of India, notwithstanding that no duties were levied on goods going through Goanese territory to the Southern Mahratta country; and 2. In respect of prohibitive rates charged by the South Mahratta Railway over the bit of line connecting their trunk-line with the West of India Portuguese Guaranteed Railway, in order that goods which would naturally find their outlet at Goa should be sent over their long haul to Bombay. He felt that these Portuguese goods should be treated as if they were bonded at Bombay and not taxed by the Government of India, and he urged upon his Government a policy of retaliation against England both in Indian and African ports”.

⁴⁸¹ *Nova História da Expansão Portuguesa*, dirigido por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Vol. XI: *O Império Africano (1890-1930)*, coordenado por A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Editorial Estampa, 2001, pp. 610-611;

⁴⁸² *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLI – 1910, Lisboa, Imprensa Nacional, 1911, p. 603; “Anúncio – Índia”, in Arquivo-Biblioteca Norton de Matos, Pasta “Livro sobre a Índia e Textos de Macau, 1919”, pp. 2.-3, citado por Sérgio Gonçalves Duarte Neto, *Do Minho ao Mandovi. Um estudo sobre o pensamento colonial de Norton de Matos*, Dissertação apresentada no Programa de Doutoramento de Altos Estudos Contemporâneos, Vol. I, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2013, p. 122: Em reacção a essa inovação que Machado introduziu naquela estrutura administrativa colonial, o ministro da marinha e do ultramar, à época o progressista Francisco Felisberto Dias Costa, terá feito o seguinte comentário, denunciador da impressão que tinha daquele administrador colonial: “lá continua o Machado com a mania de fazer coisas novas, que só servem para aumentar as despesas. Pois se existem os serviços de obras públicas”.

⁴⁸³ Sérgio Gonçalves Duarte Neto, *Op. Cit.*, pp. 148-149. José Norton faz referência, na biografia que dedicou a Norton de Matos, a diligências levadas a cabo por Arnaldo, irmão do futuro governador de Angola, junto de Joaquim José Machado, para que este fosse integrado no serviço do Ministério da Marinha e do Ultramar. Mais tarde, em sinal de reconhecimento, Norton de Matos, haveria de lhe dedicar o seu *Manual do Agrimensor*, publicado em Goa, em 1904; Norton de Matos, *Memórias e Trabalhos da Minha Vida*, Vol. I, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2005, pp. 18-19.

⁴⁸⁴ António Maria da Cunha, *Congresso Provincial da Índia Portuguesa. Subsídios para a sua história*, Volume III: *5º e 6º Congressos*, Nova Goa, Casa Luso-Francesa Editora, 1928, p. 162; *Nova História da Expansão Portuguesa*, dirigido por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Vol. XI: *O Império Africano (1890-1930)*, pp. 610-611.

⁴⁸⁵ José do Nascimento Pinheiro, “Restauração social e económica do Estado da Índia” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1 a 6, Janeiro a Junho de 1902, Lisboa, Imprensa Nacional, 1902, p. 12; Francisco Xavier Ernesto Fernandes, *Op. Cit.*; Caetano Gonçalves, *Op. Cit.*, pp. 12-15; Sandra Maria Calvino Ataíde Lobo, *O desassossego goês. Cultura e*

O prestígio do seu nome não terá sido sequer beliscado com aquela urdidura insidiosa das elites locais, uma vez que o ministro *progressista* Eduardo Vilaça tratou, imediatamente, de promover a sua investidura, pela segunda vez, no cargo de Governador-geral de Moçambique, num momento especialmente dramático para aquela região, marcado pela violenta deflagração da segunda guerra Anglo-Bóer (1899-1902)⁴⁸⁶.

Desembarcou do paquete *Bundesrath*, em Lourenço Marques, a 16 de Maio, recebido pelo cerimonial de estilo, que incluía uma salva de morteiros dos vasos de guerra estacionados naquele porto, seguida de um *Te Deum* na igreja principal. No Palácio da Ponta Vermelha decorreu a tomada de posse formal, aproveitando Joaquim Machado, para lembrar a sua já longa carreira colonial e encarecer as dificuldades da missão, que aceitara novamente realizar, dispensando-se de apresentar qualquer programa de governo⁴⁸⁷. Ao longo do curto mandato de cinco meses, à frente dos destinos daquela província ultramarina, o novo governador terá reivindicado, sem sucesso, a transferência da capital para Lourenço Marques (que, como vimos, só seria formalizada em 1907) e a construção, no porto dessa cidade, de um cais acostável para navios de alto bordo, estudado pelo general Silvério Augusto Pereira da Silva, entre 1896 e 1899, que entendia ser um melhoramento de importância vital para o desenvolvimento daquele território⁴⁸⁸. Tiveram desenlace mais auspicioso, sob a sua administração, apesar do momento de transição ministerial que se vivia na metrópole, os trabalhos de aterro do pântano de Lourenço Marques, a construção do farol do canal Cockburn (entrada Sul da baía de Lourenço Marques) e o início da edificação do hospital de Machaquene⁴⁸⁹.

A guerra teve um impacto muito significativo na vida quotidiana local. Portugal, ciente dos benefícios de uma reaproximação à Inglaterra, que pudesse reafirmar os fundamentos da aliança secular e, por esse meio, salvaguardar a integridade e a protecção do seu território metropolitano e colonial, viu-se compelido a assinar, secretamente, o Tratado de Windsor, a 14 de Outubro de

política em Goa do liberalismo ao Acto Colonial, Tese de Doutoramento em História e Teoria das Ideias, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 2013, pp. 173-174. *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 5 de Junho de 1912, pp. 3-4; Alice Caldeira Cabral Santiago Faria, *L'Architecture Coloniale Portugaise à Goa, Le Département des Travaux Publics, 1840-1926*, Paris, Université Paris 1, 2010, pp. 46, 161, 230-232.

⁴⁸⁶ A já citada nota biográfica do *The Anglo-Portuguese News*, afirma, porém, não ter havido qualquer justificação plausível para a sua exoneração daquele cargo, que o autor considerava injusta, considerando o trabalho de pacificação e fomento que o governador Machado ali desenvolvera. De forma muito expressa, sugere-se que o governo central talvez não estivesse efectivamente interessado naquela pacificação: “Para se obter no parlamento êxito político, uma expedição militar demonstrava que havia da parte do governo zelo incondicional pelos domínios ultramarinos”. Machado terá recusado liminarmente a sugestão, que lhe fora feita pelo comandante militar de Satari, para que se organizasse uma nova expedição militar àquela região insubmissa, expediente que, na opinião do autor, servia, essencialmente, para benefício da corporação militar que assim obteria “mais cem por cento no tempo de serviço e várias alcavalas”.

⁴⁸⁷ *Portugal em África*, Ano de 1900, p. 363.

⁴⁸⁸ *Do Cais Gorjão ao Futuro – 110 Anos do Porto de Maputo*, Maputo, Marimbiq, 2013, pp. 102-113; Figueiredo Peres, *Op. Cit.*, p. 8.

⁴⁸⁹ Carlos Roma Machado, “Alguns factos passados no distrito de Lourenço Marques no tempo da guerra anglo-bóer” in *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, 20 de Agosto de 1906, p. 214.

1899. As cláusulas desse acordo pressupunham uma estreita colaboração das partes contraentes no caso da deflagração de uma guerra com o Transvaal. O governo português comprometia-se e não declarar, nessa circunstância, a sua neutralidade, autorizando o abastecimento da marinha de guerra inglesa nos portos moçambicanos, e obstruindo a importação e passagem de mercadorias (nomeadamente alimentares), armamento, ou munições, que pudessem beneficiar o esforço de guerra daquela república bóer, através do porto e caminho-de-ferro de Lourenço Marques⁴⁹⁰. Um embargo dessa natureza era susceptível de hostilizar um amplo segmento da opinião pública portuguesa, ainda traumatizado pelo vexame do *ultimatum inglês*; violava deliberadamente as disposições do acordo firmado com o Transvaal, em 1875, onde se estipulavam, justamente, os preceitos dessa cooperação comercial e militar; e comprometia gravemente os interesses económicos estabelecidos naquela província africana, ao atrofiar o funcionamento regular da linha férrea, ferramenta primordial da sua dinâmica mercantil, quase exclusivamente dependente do tráfego mineiro, que entretanto fora encerrado⁴⁹¹.

A actuação dos serviços aduaneiros e ferroviários portugueses, durante aquele conflito, alimentou a suspeita britânica de que o controlo daquele entreposto se fazia de forma irregular, permitindo o contrabando de mercadorias, quer por manifesta insuficiência do número de funcionários, quer pela venalidade a que essas funções estavam expostas, quer pela solidariedade contra o cerco e asfixia a que se pretendia sujeitar os vizinhos bóeres⁴⁹². Uma sindicância ordenada pelo novo governo português, presidido pelo líder *regenerador*, Ernesto Hintze Ribeiro, haveria de confirmar o envolvimento daqueles dois serviços, no desvio de produtos para o Transvaal. A responsabilidade por essa embaraçosa traficância, tão oposta aos compromissos assumido pela metrópole no acordo luso-britânico, foi de imediato assacada aos respectivos directores da alfândega e do caminho-de-ferro que, acusados de conivência, se viram prontamente saneados⁴⁹³. Em resposta, o governo inglês aumentou a pressão para que o controlo moçambicano fosse mais apertado e eficaz, e ordenou que a sua marinha de guerra, reforçasse as acções de fiscalização e bloqueio de navios e mercadorias em alto mar, que demandassem o porto de Lourenço Marques⁴⁹⁴.

⁴⁹⁰ Paulo Lowndes Marques, *O Marquês de Soveral - Seu Tempo e Seu Modo*, Alfragide, Texto Editores, 2009, pp. 156-157; Victor Marques dos Santos, *Op. Cit.*, pp. 90-96; Philip R. Warhurst, *Op. Cit.*, pp. 147-149; Marcelo Caetano, *Op. Cit.*, pp. 174-180.

⁴⁹¹ Malyn Newitt, *História de Moçambique*, Mem-Martins, Publicações Europa-América, 1995, pp. 425-426.

⁴⁹² Fernando Costa, *Portugal e a Guerra Anglo-Bóer. Política externa e opinião pública (1899-1902)*, Lisboa, Edições Cosmos, 1998, pp. 168-188.

⁴⁹³ Idem, *Ibidem*, pp. 178-179; Pedro Lains e Fernando Costa, "Portugal e a Guerra Anglo-Bóer" in *Ler História*, nº 42, Lisboa, ISCTE, 2002, 168-169.

⁴⁹⁴ *Do Cais Gorjão ao Futuro – 110 Anos do Porto de Maputo*, p. 113. Fernando Costa, *Op. Cit.*, p. 172.

Joaquim José Machado, o governador-geral que alguma imprensa britânica acusava também de ser *pró-bóer*, pelo seu historial de estreitas relações que mantinha com aquela república sul-africana, terá considerado que o teor das ordens recebidas da metrópole, na sequência desse incidente, configuravam uma “prova de menos confiança na sua actividade” e, por essa razão, apresentou o pedido de demissão daquele cargo⁴⁹⁵. A notícia não foi bem recebida por Soveral, o ministro português em Londres, peça basilar da diplomacia monárquica portuguesa, que lamentava ter-se perdido um governador prestigiado, cuja experiência e bom nome “lhe davam uma excepcional autoridade”, sobretudo para que o país estivesse em condições de combater os que se aplicavam em estorvar e denegrir a sua administração colonial⁴⁹⁶.

A pedido de João Arroio, o novo ministro dos Negócios Estrangeiros, Machado permaneceria em funções até ser encontrado o seu sucessor. Durante esse período, teve ainda que assegurar a tranquilidade pública, mitigando os constrangimentos diplomáticos criados pelas forças em confronto; dando resposta ao êxodo desordenado de refugiados, fugidos da guerra no território transvaliano, para a fronteira portuguesa de Ressano Garcia e dali para Lourenço Marques; e caucionando a operação de resgate do presidente demissionário, Paul Kruger, seu velho conhecido que, anos antes, homenageara o seu nome e o seu trabalho técnico, com o estabelecimento da vila ferroviária transvaliana, Machadodorp. Depois de as forças inglesas terem ocupado Pretória, em 1900, foi para essa pequena povoação que transferiu, temporariamente, a sede do governo do Transvaal⁴⁹⁷. Quando era já inevitável a capitulação das repúblicas bóeres, o governador Machado, com a autorização do governo português e o conhecimento da Inglaterra, acolheu Kruger em Lourenço Marques “com as honras devidas à sua provecta idade, mas sem as de Presidente”, depois de uma melindrosa viagem, por via-férrea, que o expunha à ameaça de um atentado⁴⁹⁸. Enquanto não rumou à Europa, a bordo do cruzador holandês, *Gelderland*, ficou hospedado na casa do governador do distrito de Lourenço Marques, António José Machado, constando que passava os dias a ler a Bíblia, na varanda daquela residência⁴⁹⁹.

⁴⁹⁵ Fernando Costa, *Op. Cit.*, pp. 179-180; Pedro Lains, “Portugal and the Bóer War” in *The International Impact of the Bóer War*, Edited by Keith M. Wilson, London, Acumen, 2001, pp. 140-157.

⁴⁹⁶ Telegrama recebido de Londres a 1 de Agosto de 1900, citado por Idem, *Ibidem*, p. 180. Naquelas circunstâncias, Soveral indicava Mousinho de Albuquerque para suceder a Machado, no governo da província, por entender que era a personalidade com mais autoridade para exercer aquele cargo com eficácia, restaurando o prestígio da nação.

⁴⁹⁷ O.J.O Ferreira, “General Joaquim Jose Machado, die man na wie Machadodorp vernoem is” in *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*, Vol 18, Nr 3, 1988, p. 14 [tradução por Luísa Bouwman].

⁴⁹⁸ Carlos Roma Machado, “Alguns factos passados no distrito de Lourenço Marques no tempo da guerra anglo-bóer” in *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, 20 de Abril de 1906, pp. 21-28; 20 de Maio de 1906, pp. 49-64; 20 de Junho de 1906, pp. 97-112; 20 de Julho de 1906, pp. 157-164; 20 de Agosto de 1906, pp. 205-215. O mesmo autor recordaria, ainda mais tarde, esse acontecimento na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Fevereiro de 1925, pp. 57-58; 1 de Março de 1925, pp. 73-74;

⁴⁹⁹ Idem, *Ibidem*, 20 de Agosto de 1906, p. 213; António José Telo, *Op. Cit.*, p. 161; O.J.O Ferreira, *Op. Cit.*, p. 16; Caetano Gonçalves, *Op. Cit.*, pp. 15-17. Este último autor atribuiu a demissão de Joaquim José Machado ao acolhimento que deu a

Na cerimónia da tomada de posse do seu sucessor, o general de brigada Manuel Rafael Gorjão, engenheiro com que partilhara, em 1876, a direcção das primeiras expedições de obras públicas em África, e que já fora, em 1897, o seu sucessor no governo do território de Manica e Sofala, Joaquim José Machado, reconhecia, com desapontamento, ter sido quase imperceptível esta sua última passagem pelo Governo Geral de Moçambique:

Lamento que desta vez eu não pudesse corresponder à expectativa tão benévola e simpática com que ainda há pouco fui aqui recebido. Sei que fiz pouco, mas tenho a consciência de que não podia fazer mais no diminuto tempo em que estive no governo e nas circunstâncias em que o exerci, bem conhecidas de todos, sempre separado de algumas repartições importantes e dos conselhos do governo e da província. De resto, tenho desde muito o hábito de trabalhar vagarosamente, principalmente em assuntos de administração pública⁵⁰⁰.

Desejando ao novo governador um mandato “próspero, feliz e duradouro”, que fizesse justiça às suas “nobres qualidade de carácter” e aos importantes serviços que já tinha prestado ao país, não deixava de censurar a instabilidade governativa das colónias, agravada sobretudo desde a crise do *ultimatum*, que era artificialmente imposta pela conjuntura política da metrópole e obstava à concretização de qualquer plano de acção coerente e duradouro:

Tenho a convicção de que tanto v. exa. como o governo de sua majestade entendem que não pode nem deve continuar o sistema que desde alguns anos se vem seguindo, quanto à mudança verdadeiramente vertiginosa dos governadores desta província, tanto gerais como dos distritos. Dantes, quando a vida no ultramar, e especialmente nesta colónia, era bem mais desagradável e difícil, pelo menos sob os pontos de vista climatérico e social, do que na actualidade, era raro que qualquer governador deixasse de concluir o tempo normal da sua comissão. É verdade que não poucos o concluíram de vez, morrendo, o que tinha pelo menos a vantagem de ser uma forma de conclusão justificável e que todos percebiam. Hoje é raríssimo que um governador qualquer consiga manter-se no cargo por três anos, período que é aliás diminuto para se chegar a ter conhecimento completo dos assuntos tão complexos e variados que constituem a administração geral e distrital de uma província com a vastidão e condições da de Moçambique. Importa pois analisar as causas deste fenómeno e esforçarmo-nos todos, os que se interessam pelo bom nome e prosperidade do país, para que elas sejam removidas, porque só assim a administração colonial poderá ser normalizada e os diferentes serviços terem organização perfeitamente correspondente às necessidades públicas⁵⁰¹.

Na hora da despedida, rodeado por manifestações de amizade, fazia questão de registar a excelente impressão que lhe tinham deixado os oficiais e funcionários da província, bem como a excelência das potencialidades endógenas do território, servida “por um considerável número de habitantes inteligentes, empreendedores, dotados de bastante iniciativa”, que entendia deverem ser auxiliados pelos poderes públicos, de modo a caminhar-se no sentido da prosperidade e

Paul Kruger, “na própria residência” (contrariando assim a informação de Carlos Roma Machado que, nas suas memórias, garantia que o ex-presidente *bóer*, tinha ficado instalado na casa do governador do distrito), acto susceptível de configurar uma quebra de neutralidade: “É possível que resultasse desse incidente a substituição do então coronel Machado no governo de Moçambique. Permite supô-lo um simples confronto de datas. Kruger acolheu-se à hospitalidade portuguesa em Lourenço Marques entre os dias 6 e 12 de Setembro; Machado foi exonerado a 10”.

⁵⁰⁰ *Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Moçambique*, 13 de Outubro de 1900, p. 344.

⁵⁰¹ *Ibidem*, p. 343.

autonomia financeira de Moçambique, desonerando, em definitivo, o país⁵⁰². Quinze anos mais tarde haveria de recordar, amargamente, numa versão da história já retocada pelo tempo, aquela passagem pelo governo da província:

“O meu primeiro acto como Governador, que pratiquei logo em seguida à posse (em 1900), foi telegrafar logo ao Ministro da Marinha e Ultramar propondo que fosse sem demora decretada a mudança para esta cidade da capital da Província, medida cuja necessidade eu tinha havia anos demonstrado em uma conferência na Sociedade de Geografia (...). No dia seguinte ao da posse, depois de ter ido à secretaria das obras do porto examinar os projectos elaborados pela comissão presidida pelo general Silvério, voltei a telegrafar ao mesmo Ministro, pedindo autorização para começar a executar uma secção do cais acostável que fazia parte desse projecto. Instei durante meses com tenacidade por estas duas medidas que reputava da mais absoluta necessidade para o progresso desta terra e, não conseguindo obter para elas o assentimento do Governo, renunciei o lugar (...). Eu tinha então uma paixão tão absorvente por esta Província, e tão veemente ambição de trabalhar pela prosperidade de Lourenço Marques, que conheci ainda do tempo em que os europeus lhe chamavam *presídio* e os indígenas *Chirunguine*, que considerei o facto dessa demissão como um grande desgosto, a ponto de julgar que ela marcava definitivamente o término da minha, já a esse tempo, assaz longa carreira colonial”⁵⁰³.

Embarcando, de regresso a Lisboa, a 24 de Outubro de 1900, Joaquim Machado tinha já destinada a sua integração na Junta Consultiva do Ultramar e na Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, órgãos de aconselhamento ministerial que, como vimos, assumiam uma cada vez maior preponderância nos negócios coloniais⁵⁰⁴. No ano seguinte esteve envolvido na organização do primeiro Congresso Colonial Nacional, fórum de discussão, promovido pela Sociedade de Geografia de Lisboa, que decorreu na cidade de Lisboa, entre 2 e 5 de Dezembro, como conclusão para as conferências preliminares, apresentadas ao longo desse ano, a partir do dia 10 de Abril. Joaquim José Machado foi vogal da Comissão Organizadora, Vice-Presidente da Sessão Preliminar e Vice-Presidente da 2ª Sessão, onde foram apresentadas as teses de Silva Amado, Greenfield de Mello, Moreira de Almeida Moreira Feio e Francisco Mantero, relacionadas com as temáticas do regime de propriedade indígena e as indústrias extractivas das colónias⁵⁰⁵. Mais uma vez, parece revelador do seu progressivo distanciamento daquela instituição, que o outrora conferencista loquaz e cativante, que agitava a ilustre plateia de africanistas, não tenha apresentado qualquer tese, nem tenha deixado registada, nas actas daquele encontro científico, qualquer intervenção crítica, ou esclarecimento.

⁵⁰² *Ibidem*.

⁵⁰³ Alfredo Pereira de Lima, “O general Joaquim José Machado. Homem de acção”, p. 13; Arquivo Histórico Ultramarino, 2870, 1C, SEMU_MU, DGU. As actas da Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar atestam as afirmações de Joaquim Machado. Por diversas vezes, ao longo do ano de 1900, foi instada a pronunciar-se sobre correspondência do Governo Geral reclamando a urgência do assentamento provisório da ponte-cais do caminho-de-ferro de Lourenço Marques.

⁵⁰⁴ *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, 20 de Outubro de 1900, pp. 56-57; Arquivo Histórico Ultramarino, 2870, 1C, SEMU_MU, DGU. A estreia de Joaquim Machado na Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar aconteceu na reunião de 15 de Janeiro de 1901. Registe-se que, desde 28 de Junho, também o seu irmão Belchior tomava ali assento, na qualidade de chefe da 3ª Repartição.

⁵⁰⁵ *Congresso Colonial Nacional. Actas das Sessões*, Lisboa, A Liberal, 1902, pp. 6-7, 15, 235-236.

Em 1901 recuperou a sua ligação à Companhia de Moçambique, integrando o respectivo Conselho de Administração, nas funções de administrador delegado, faceta da sua vida que não foi revelada por qualquer dos seus admiradores, e que entre outras ocupações, o envolveu até ao ano seguinte, nas negociações havidas com as companhias ferroviárias responsáveis pela construção e exploração do caminho-de-ferro da Beira, visando regularizar a articulação das partes interessadas na gestão daquela infraestrutura⁵⁰⁶.

Também o novo ministro *regenerador* da Marinha e do Ultramar, António Teixeira de Sousa, não tardou a requisitar os bons ofícios de Joaquim José Machado nos assuntos ultramarinos do estado português. Com a assinatura do acordo luso-britânico de 13 de Maio de 1891, Portugal aceitara que a fronteira oriental de Angola ficasse estabelecida pela marcação dos limites ocidentais do Reino do Barotze, território adjacente do Zambeze. Prevvia-se, porém, que a definição de uma linha divisória entre as esferas de influência inglesa e portuguesa na África ocidental fosse entregue a uma comissão mista de peritos. Se prevalecessem as reivindicações britânicas, o território angolano recuaria, muito significativamente, até ao Bié, em detrimento da ampliação daquele reino protegido, liderado pelo régulo Levanika, por se pretender anexar ao seu domínio o conjunto de tribos circunvizinhas, entretanto avassaladas. A Comissão de Cartografia, pelo lado português, defendia que a fronteira devia respeitar o mapa das possessões portuguesas da África Meridional de 1891 e a carta de Angola de 1892, cujas delimitações, que já tinham servido de base para os acordos assinados com a Alemanha (1886) e com o Congo (1891), nunca tinham sido contestadas pela Inglaterra⁵⁰⁷. Só em 1901 ficou acordada a constituição da comissão mista. A delegação portuguesa seria comissariada por Joaquim José Machado a quem o ministro não deixou de elogiar “a mais decidida e patriótica vontade”⁵⁰⁸. Dela fariam também parte o adjunto Hugo de Carvalho Lacerda Castelo Branco e os geógrafos Augusto Eduardo Neuparth, Gago Coutinho e José do Nascimento Pinheiro, todos eles recrutados das corporações militares⁵⁰⁹. Dois anos mais tarde, quando finalmente houve acordo para a realização da conferência de peritos, a realizar em Londres, os engenheiros Machado e Lacerda foram substituídos, naquela missão, por Brito Capelo, Ernesto de Vasconcelos e Aires de Ornelas. As

⁵⁰⁶ *Documentos Oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade sobre o Caminho de ferro da costa à fronteira inglesa de Outubro de 1899 a Outubro de 1904*, Lisboa, Typ. Adolpho de Mendonça, 1904, pp. 97-149.

⁵⁰⁷ Marques de Oliveira, “Os caminhos históricos das fronteiras de Angola” in *Jornal de Angola*, 3 de Dezembro de 2009, http://jornaldeangola.sapo.pt/politica/os_caminhos_historicos_das_fronteras_de_angola_2, consultado a 2 de Novembro de 2015; Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Vol. I, pp. 201-202. O ministro daquela época não deixaria de censurar o estado das negociações à época do início do seu mandato: “É que se tinha deixado medrar na negociação ser necessário saber-se até onde chegavam o reino e as tribos do Barotze. Adoptado este critério, de tribo em tribo, o Barotze chegaria ao mar”.

⁵⁰⁸ Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Vol. I, p. 202; *Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1905*, Lisboa, Tipografia d’ «A Editora», 1906, pp. 341-346.

⁵⁰⁹ Marques de Oliveira, *Op. Cit.*

negociações foram iniciadas a 8 de Junho de 1903 e concluídas, sem acordo, no início do mês seguinte. Durante os contactos preliminares ficara já acordado, em caso de divergência, submeter a questão do Barotze à arbitragem do Rei Itália, Victor Emanuel III. A sentença final foi proferida a 30 de Maio de 1905, pronunciando-se aquele monarca genericamente favorável às pretensões portuguesas⁵¹⁰.

Teixeira de Sousa recorreu também ao engenheiro Machado quando teve de solucionar o imbróglio que envolvia a exploração deficitária do caminho-de-ferro de Mormugão, no Estado da Índia. Inaugurada a 31 de Janeiro de 1888, esta primeira linha férrea do ultramar português, prevista no tratado assinado com a Inglaterra, a 26 de Dezembro de 1878, fora projectada para oferecer à região sul da Índia britânica, o principal parceiro comercial daquele território, uma saída de mar mais próxima que Bombaim⁵¹¹. Apesar da expectativa que gerou, os resultados financeiros dos primeiros anos de exploração foram francamente decepcionantes, obrigando o estado português a assegurar a garantia de juro contratualizada com a West of India Portuguese Guaranteed Railway Company. A guerra de tarifas que lhe moviam as companhias congéneres inglesas e o fracasso das negociações para a criação de uma união aduaneira, asfixiaram gravemente o movimento comercial daquela infraestrutura. Teixeira de Sousa, como era habitual na refrega político-partidário, entendia que a responsabilidade por aquele desaire cabia, por inteiro, aos seus antecessores, que não teriam tido o cuidado de acautelar os interesses estratégicos do país:

O caminho-de-ferro do Mormugão e o porto ficaram quase inteiramente sem movimento. O território português, servido pela linha férrea, dava-lhe um tráfego insignificante. Todo o movimento de passageiros e sobretudo de mercadorias fazia-se pelas linhas inglesas, que derivavam quase todo o tráfego para Bombaim, cujo porto era servido por numerosas companhias de navegação, enquanto que o porto de Mormugão se conservava deserto. Aqueles soberbos guindastes que se debruçavam sobre o cais de Mormugão, mas inertes, atestavam o abandono com que durante tantos anos correram as coisas no ultramar. O caminho-de-ferro não só não influía na economia da colónia, mas pesava em cheio no orçamento da metrópole, que pagava por inteiro o respectivo encargo anual⁵¹².

Pretendendo inverter aquela situação tão desfavorável, contou com o precioso auxílio de Joaquim José Machado, “português ilustre, que ao país tem prestado relevantes serviços” e que possuía a experiência e o conhecimento das dinâmicas de poder no Estado da Índia, adquiridos durante os três anos em que ali desempenhou as funções de governador-geral⁵¹³. A resolução do problema

⁵¹⁰ Idem, *Ibidem*.

⁵¹¹ Hugo Silveira Pereira, “Fontismo na Índia Portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão” in *Revista Portuguesa de História*, 46, 2015, pp. 237-262.

⁵¹² Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Vol. I, p. 160-162.

⁵¹³ Idem, *Ibidem*, p. 160; Ian Kerr e Hugo Silveira Pereira, “India and Portugal: the Mormugão and the Tua railways compared” in *Railroads in historical context: construction, costs and consequences*, edited by Anne McCants, Eduardo Beira, José M. Lopes Cordeiro and Paulo B. Lourenço, vol. II, Porto, U. Minho; MIT Portugal; EDP, 2012, p. 190: No exercício do cargo de governador do Estado da Índia, Joaquim José Machado também não perdeu o ensejo de verberar o estado de letargia

passou pelo arrendamento da linha à Southern Mahratta Railway Company, que já assegurava o tráfego desde a fronteira inglesa, o que permitiu integrar o troço português, de Mormugão à serra dos Gathes, na rede ferroviária da Índia britânica⁵¹⁴. “A consequência – concluiria Teixeira de Sousa – foi que o caminho-de-ferro passou a ter tráfego de valia, os navios de grande cabotagem a frequentar o porto, resultando de tudo um saldo de importância na exploração do caminho-de-ferro e do porto, que aliviou o tesouro”⁵¹⁵.

Foi também no engenheiro Machado que o ministro da marinha se apoiou quando, depois de vários anos de indecisões, teve de gerir o *dossier* da concessão do caminho-de-ferro do porto do Lobito à fronteira leste de Angola, confinante com o Estado Independente do Congo, requerida pelo escocês Robert Williams, abastado proprietário da companhia de exploração mineira, a Tanganika Concessions Company Limited. As negociações para o contrato de concessão foram acompanhadas de perto por Joaquim Machado, a única pessoa que Williams conhecia em Portugal, por ter sido por ele recebido, na cidade da Beira, alguns anos antes, durante o período de governação da Companhia de Moçambique, quando ali esteve, de passagem, procedendo à prospecção mineira da Rodésia do Sul, a pedido do seu amigo Cecil Rhodes⁵¹⁶.

Relutante quanto à aceitação da proposta, que lhe parecia invulgarmente proveitosa para o Estado português e auspiciosa para o desenvolvimento de Angola, Teixeira de Sousa não deixaria escapar uma inconfidência, que é bem reveladora das inquietações do poder político, relativamente à proliferação, na época, de especuladores e aventureiros pouco escrupulosos, nas colónias portuguesas: “Antes de assinar o contrato, chamei à minha casa o general Joaquim Machado a quem disse: – «Peço-lhe que procure Robert Williams e lhe faça saber que eu não assinarei o contrato se, antes disso, eu souber que ele dá uma libra a alguém, e que, se o souber depois de o contrato ser assinado, eu ficarei profundamente magoado e arrependido de o haver recebido na minha casa»”⁵¹⁷.

daquela via-férrea, numa entrevista que concedera ao *Times of India*: “Portugal is a poor country, and yet the Government has already paid about pounds 900,000 on account of the railway; the line does not even pay its working expenses”.

⁵¹⁴ Hugo Silveira Pereira, “Fontismo na Índia Portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão”, pp. 260-261.

⁵¹⁵ Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Vol. I, p. 162. Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, ao longo do ano de 1902, foi sendo noticiada a actividade de Joaquim Machado nesta incumbência do ministro do Ultramar. A 1 de Janeiro divulgava a realização de uma reunião da comissão nomeada para solucionar o problema daquele caminho de ferro, que era presidida pelo general Couceiro e que integrava como vogais, os nomes de Tito de Carvalho, Xavier Cordeiro e Joaquim José Machado. A 1 de Setembro de 1902 anunciava a partida para Londres do engenheiro Machado, “afim de tratar de assuntos relativos às tarifas do caminho de ferro de Mormugão” (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Janeiro de 1902, p. 11; 1 Setembro de 1902, p. 267).

⁵¹⁶ Idem, *Ibidem*, p. 212. *Caminho de Ferro de Benguela. Notas sobre a construção deste Caminho de Ferro e seu grande valor para o desenvolvimento da África do Sul e Central*, London, Hudson & Kearns, Ltd., [1929], pp. 6-8.

⁵¹⁷ Idem, *Ibidem*, pp. 209-213. Das muitas críticas que recebera por ter avalizado aquele negócio da construção do Caminho de Ferro de Benguela, Teixeira de Sousa, contentava-se por, ao menos, não terem questionado a sua honorabilidade: “Só não disseram, suponho eu, que o concessionário me comprara, e já não foi pequeno favor”.

Estabelecendo o contrato de 23 de Novembro de 1902 que a companhia a constituir para a construção e exploração daquela via-férrea ficasse sedeadada em Lisboa e fosse português o seu principal gerente, foi sem surpresa que, depois de criada a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, se nomeou para seu primeiro administrador delegado, o engenheiro Joaquim José Machado, cargo que ocupou, com pequenas interrupções, desde a fundação da empresa, em 1902, até ao fim da sua vida, em 1925⁵¹⁸. A escolha afigurava-se feliz, a vários níveis, tendo em vista o sucesso do empreendimento a realizar. Ela recaía sobre um técnico prestigiado, com experiência de vários anos no estudo, projecção, construção e fiscalização de vias férreas em África, e que conhecia bem a região onde seria implementada a linha de Benguela. Afirmava-se, por isso, como uma autoridade, cuja opinião era prontamente escutada e replicada nos mais diversos fóruns de debate, fossem eles científicos, ou políticos. Além disso, possuía já uma larga experiência na administração colonial, pública e privada, conhecendo, com profundidade, as múltiplas idiosincrasias das províncias ultramarinas portuguesas, e relacionando-se, de forma privilegiada, com a elite política da metrópole, fosse dentro dos gabinetes ministeriais, fosse nos diversos espaços de socialização, ainda que os mais exclusivos. Finalmente, e não menos importante, tinha assento no órgão consultivo ministerial a quem competia emitir parecer avalizado, racional, isento e equidistante, sobre a oportunidade, a vantagem e a viabilidade técnica de todo o investimento infraestrutural nas colónias portuguesas: a Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar. Refira-se, a título de curiosidade, que esse evidente conflito de interesses, num período histórico em que o seu escrutínio público estava longe de ser exigente, terá sido prontamente ultrapassado com a adopção tácita de um expediente que pretendia, ao menos, manter as aparências: Joaquim José Machado não interferia nas votações das consultas relacionadas com aquela construção ferroviária⁵¹⁹.

A sua acção na administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela seria amplamente elogiada pelos seus contemporâneos, que lhe reverenciaram o denodado patriotismo, que em tudo visava sempre, e exclusivamente, defender o interesse nacional, atribuindo-se-lhe uma grande parte do êxito da construção e exploração daquela linha⁵²⁰. Mas houve também quem

⁵¹⁸ *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro Ultramarinos*, Vol. II: 1895 a 1907, Lisboa, Imprensa Nacional, 1908, p. 1317; H. F. Varian, *Some African Milestones*, Wheatley-Oxford, Trinity Press, 1953, p. 200; Álvaro Fontoura, *Op. Cit.*, pp. 415-416.

⁵¹⁹ Arquivo Histórico Ultramarino, 2870, 1C, SEMU_MU, DGU: A 27 de Dezembro de 1904, quando a comissão se pronunciou sobre o pedido da companhia para que o estado português não obstaculizasse a ocupação de terrenos necessários à construção do caminho-de-ferro, Joaquim Machado declarou “que como administrador delegado da referida Companhia não podia emitir voto sobre o assunto e apenas tinha em vista prestar alguns esclarecimentos à Comissão sobre os motivos que justificaram o pedido por ele apresentado (...)”.

⁵²⁰ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 170-171; Uma memória daquela época deixou-nos um relato revelador de algumas facetas da missão institucional de Joaquim José Machado, enquanto administrador delegado da companhia, na sua relação com as idiosincrasias risíveis da classe política portuguesa: “Um dia o General Joaquim José Machado apresentou-se em casa do conselheiro Aires d’Ornelas, e começou muito enleado — Eu venho

questionasse o seu propalado empenhamento na salvaguarda dos direitos do Estado português. Entre essas pessoas estava o Par do Reino *progressista*, Eduardo José Coelho, um dos rostos mais visíveis da oposição à concessão daquela via-férrea ao empresário inglês Robert Williams, que considerava ter sido o “contrato mais funesto e mais infeliz que nestes últimos tempos se tem realizado”⁵²¹. Em 1904, numa interpelação ao ministro do ultramar, deixou, no hemiciclo parlamentar, a insinuação de que Joaquim Machado se colocava no papel pouco sério de veículo de transmissão dos desejos e exigências do concessionário, ao assinar um pedido ao Governo, para a prorrogação do prazo de construção da obra; instância que considerava ilegítima, inútil e lesiva dos interesses do país, sobretudo pelo precedente que abria para o futuro, mas também porque assim se revelava ser aquele projecto ferroviário, não mais que um expediente dilatatório, destinado a promover operações bolsistas. Lembrando uma passada reunião da Tanganika Concessions, onde Williams teria garantido que, não obstante a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela ser portuguesa, os portugueses sabiam ser “amigos”, concluía Eduardo Coelho que o autor daquele ofício, pela gravidade do seu conteúdo e pela capciosidade dos seus argumentos, “não podia ser admitido mais no gabinete do Sr. Ministro”⁵²².

Em defesa da honra do visado pronunciou-se, com veemência, o ministro Manuel Rafael Gorjão, seu camarada de armas e das históricas demandas africanistas:

O Sr. Machado é um homem honrado, um cavalheiro honestíssimo. Tem como poucos uma folha honrosíssima de serviços em Africa, onde durante largos anos tem arriscado a sua vida e a sua saúde em serviço do seu país. Há pouco, apesar das árduas comissões que tem exercido em Africa, prestava-se a marchar para o Barotze; está certo ele, orador, que está e estará ao dispor do Governo para qualquer missão difícil e perigosa desde que reconheça que o país precisa dos seus serviços⁵²³.

aqui incumbido pela companhia de uma missão muito desagradável, e que muito nos contraria a todos; mas a companhia espera que... — Mas ó Machado, para que é esse exórdio tão comprido? O que há? Diga lá isso, — atalhou Aires d'Ornelas, que estava longe do que lhe ia ser revelado. O General Machado foi então, claro e conciso — E' por causa da maquete em prata do viaduto. A maquete está na Alfandega de Lisboa há meses. Todas as informações dos empregados da Alfandega são boas, todos reconhecendo que não é um objecto para comércio, que é uma homenagem a um homem de estado português; mas o Teixeira de Sousa opõe-se terminantemente, despacha sempre contra. — Pudera! Sabendo que é para mim... Ele pode lá ver rua do Ultramar que não seja baptizada com o nome dele, projecto que não saia da sua pasta, maquete que não seja a escultura daquela cabeça!... E então? — Então, nós... — Vocês têm uma coisa muito simples a fazer: oferecerem a maquete á Sociedade de Geografia de Lisboa, e participarem isso mesmo ao Teixeira de Sousa. Vocês verão que em ele sabendo que já não é para mim, a deixa logo passar. A mim basta-me a intenção, e como português, como colonial, como patriota, fico muito satisfeito sabendo que a maquete está na Sociedade de Geografia. A companhia assim fez, e assim procedeu o sr. Teixeira de Sousa: sob o objecto para dar entrada no museu da Sociedade de Geografia não impendiam direitos; sobre o mesmíssimo objecto destinado ao sr. Aires d'Ornelas, impendiam direitos. É a inveja amassada na consciência da própria mediocridade; orgulho ferido, mal que se não perdoa, e que torna mulheres e homens maus” (Joaquim Leitão, *Os Cem Dias Funestos*, Porto, Edição do Autor, 1912, pp. 86-87).

⁵²¹ Na Câmara dos Deputados, a 25 de Fevereiro de 1904, chegou mesmo a dizer que aquela concessão, “nos termos em que foi feita, além de ser uma ilegalidade, de que não há memória (apesar de estarmos desde longa data costumados a elas), foi também um desastre nacional” (*Diário da Câmara dos Dignos Pares do Reino*, 25 de Fevereiro de 1904, pp. 254-256).

⁵²² *Ibidem*, pp. 260-261.

⁵²³ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 27 de Fevereiro de 1904, p. 270.

Diante daquela reprimenda pública, o par do reino, socorrendo-se da ambiguidade com que formulara o seu discurso, acabaria por esclarecer, numa das sessões seguintes dessa câmara, que o alvo da sua acusação era, sem margem para dúvida, o próprio concessionário Robert Williams, estando longe do seu pensamento qualquer censura à actuação do engenheiro Machado, que, ao invés, considerava ser um funcionário “digno de todos os elogios que lhe sejam feitos”⁵²⁴.

Pouco tardou para que se confirmasse plenamente a pressuposição do ministro. No decorrer do ano de 1905, Joaquim José Machado, apesar das suas atribuições na Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, surge mencionado como membro da Comissão do Saneamento de Luanda e Lourenço Marques⁵²⁵ e integra uma comissão, presidida por Ferreira do Amaral, encarregada de estudar a forma mais vantajosa de estabelecer uma ligação entre a metrópole e os portos marítimos das colónias, por meio de carreiras regulares de navegação⁵²⁶. Ainda nesse ano, representou, juntamente com o subdirector do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, João Alexandre Lopes Galvão, o governo português, na reunião agendada para o mês de Março, na cidade de Lisboa, com o Director Geral dos Caminhos de Ferro do Transvaal, Thomas Price, e o cônsul geral em Lourenço Marques, Mr. Baldwin, representantes do governo colonial da África do Sul, liderado pelo Alto-Comissário britânico, Lord Selborne (William Waldegrave Palmer), tendo em vista a renegociação do *Modus Vivendi* de 1901, assinado, pelo governador Manuel Rafael Gorjão ainda antes do fim do conflito anglo-bóer, para normalizar o fluxo de migração mineira para aquele território sul-africano⁵²⁷.

O encontro de 1905, requerido pelas autoridades inglesas, a instâncias das suas colónias, que se consideravam prejudicadas com a distribuição do tráfego ferroviário, não produziu o resultado esperado. Apesar de as delegações terem chegado a acordo para uma nova regulação de tarifas que estabelecesse, com razoabilidade, a partilha do movimento comercial naquela região, e o estabelecimento de um contingente migratório moçambicano para as minas do Transvaal, ele seria vetado por Selborne, sob o pretexto de as colónias Cabo e o Natal não terem sido ouvidas e recusarem, de forma intransigente, aquela proposta de resolução que, aparentemente, continuava a beneficiar a linha portuguesa⁵²⁸. Gorada essa iniciativa, só em 1909 foi possível assinar um

⁵²⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 8 de Março de 1904, p. 331.

⁵²⁵ Arquivo Histórico Ultramarino, 2474, Sala 3, Est. XV, Prat. 28.

⁵²⁶ *Coleção da Legislação Novíssima do Ultramar*, 1905, Lisboa, Companhia Tipográfica, 1906, p. 7.

⁵²⁷ Simon E. Katzenellenbogen, South Africa and Southern Mozambique: Labour, *Railways and Trade in the Making of a Relationship*, Manchester, Manchester University Press, 1982, pp. 45-56.

⁵²⁸ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 19 de Abril de 1909, p. 3; *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 30 de Abril de 1909, pp. 7-8; “O «Modus Vivendi» e o caminho de ferro de Lourenço Marques” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1905, pp.337-338. No decorrer das negociações, esta gazeta invocava os trunfos que Portugal podia utilizar naquela negociação, para benefício da sua posição: os interesses comerciais de súbditos ingleses, estabelecidos em Lourenço Marques e a disponibilidade de mão-de-obra. Convencidos da justeza das suas reivindicações, depositavam grandes esperanças no trabalho da delegação portuguesa: “Temos absoluta confiança no delegado do governo português, o sr. conselheiro Joaquim José Machado, não só pelo seu altruísmo e competência no assunto, mas também pelo respeito que os

novo *Modus Vivendi*, negociado e assinado por Freire de Andrade, para a regulação dos fluxos migratórios dos trabalhadores moçambicanos e que embora reduzisse uma parte significativa do movimento comercial do porto de Lourenço Marques, permitia agora a sua integração na liga aduaneira da África do Sul⁵²⁹.

Nesse ano de 1909, Joaquim José Machado, recém-promovido à patente militar de General de Brigada, embarcava numa nova aventura ultramarina, desta vez para assumir a liderança de uma melindrosa missão diplomática no Império Celeste, a fim de negociar a delimitação do território de Macau e suas dependências. Como notou António Vasconcelos de Saldanha, tratou-se da última conferência intergovernamental “antes das negociações que, iniciadas em 1986, conduziram à declaração conjunta de 1987”⁵³⁰. As circunstâncias quase fortuitas da sua nomeação para o desempenho daquelas funções ficaram registadas pelo próprio, num conjunto de diários onde se descobriu a intervenção crucial da mesma personalidade portuguesa que, anos antes, lamentara a sua exoneração das funções de governador-geral de Moçambique:

Desde alguns meses que lia nos jornais, distraidamente, referências a dificuldades entre o Governo de Macau e a China. Não sabia precisamente do que se tratava porque nunca se me havia oferecido ocasião de conhecer a tomar interesse em comum exercido pelo Extremo Oriente em geral e especialmente pelas relações entre a China e Portugal. Encontrando-me há dias com o Câmara Manuel, secretário da Legação de Londres ao presente com licença em Lisboa, perguntou-me ele quando partia eu para Macau. Contou-me então, sob a maior reserva que tendo-se agravado as nossas relações com o Governo chinês por questões de jurisdições provenientes de se acharem ainda indefinidos os limites da nossa colónia de Macau e havendo-se recorrido aos comissários do Governo inglês para se obter que a China concordasse com uma solução satisfatória, o Marquês de Soveral propusera que se mandasse alguém ao Oriente tratar de tal assunto lembrando para isso o meu nome. Tal notícia foi para mim completa novidade, porém agradável. Afigurava-se-me logo que se tratava de negócio difícil como os demais que me têm sido incumbidos por indicações da minha proveniência⁵³¹.

homens políticos de Inglaterra lhe têm pelo seu carácter e pelo seu patriotismo. Não podia o governo escolher melhor”; sobre as negociações lideradas por Machado, ver Simon E. Katzenellenbogen, *Op. Cit.*, pp. 94-96: “Although Price and Baldwin were unquestionably merely “experts”, with no political or diplomatic standing, Machado was much more; he was well known and respected in business and political circles, relatively untainted by alleged corruption and self-seeking in the course of his work in the colonies, and certainly unlikely to accept that he was not in reality negotiating on behalf on the Portuguese government”; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Geral, Século XX, cx. 12: Num extenso relatório manuscrito, provavelmente escrito por Freire de Andrade, são fornecidos alguns pormenores da conferência de Lisboa, em 1905: “A situação era sobremaneira crítica e procurou dar-se-lhe remédio fazendo reunir uma nova Conferência em Lisboa. Pode asseverar-se que foi contra vontade do Lord Selborn que ela se reuniu; mas reuniu-se e nela compareceram 2 seus delegados. Esses delegados negociaram sobre as bases da Conferência de Johannesburg e chegaram a um acordo que foi devidamente assinado pelas partes contratantes, sendo destinado a entrar em vigor em 1 de Janeiro. Mas, como as colónias do Natal e do Cabo não vissem com bons olhos as negociações que assim se estavam fazendo às suas ocultas, pelo menos oficialmente, declararam a Lord Selborn que não aceitavam as conclusões da Conferência de Lisboa. Queriam mais e muito mais. E Lord Selborn que ligara as suas responsabilidades a uma convenção assinada em seu nome pelos seus delegados, os quais dela lhe iam dando, dia a dia, completo conhecimento, não teve depois força para lhes impor essa convenção!”; “O acordo sobre tarifas ferroviárias” in *Lourenço Marques Guardian*, Lourenço Marques, 1 de Fevereiro de 1906.

⁵²⁹ Felizardo Bouene e Maciel Santos, “O *Modus Vivendi* entre Moçambique e o Transvaal (1901-1909): Um caso de «Imperialismo Ferroviário» in *Africana Studia*, nº9, 2006, pp. 250-267; Luis António Covane, *As relações económicas entre Moçambique e a África do Sul 1850-1964. Acordos e regulamentos principais*, Maputo, Arquivo Histórico de Moçambique, 1989; Simon E. Katzenellenbogen, *Op. Cit.*, pp. 79-100;

⁵³⁰ *Missão na China. Diário do Comissário Régio Joaquim José Machado nas conferências Luso-Chinesas para a delimitação de Macau (1909-1910)*, p. 16.

⁵³¹ *Ibidem*, p. 87.

Joaquim Machado era, efectivamente, um dos quadros mais prestigiados da administração ultramarina portuguesa, detentor de vastos conhecimentos e experiência comprovada em comissões desta natureza. Além disso, dominava as línguas inglesa e francesa, competência invulgar nos agentes políticos da época, que o habilitava e recomendava, particularmente, para sobraçar aquela missão. Mas nem todos os seus contemporâneos avalizaram aquela escolha ministerial, destacando-se, de entre esses críticos que não lhe reconheciam os necessários créditos para se imiscuir nos assuntos políticos do Extremo Oriente, o deputado *progressista* e eminente macaense, João Feliciano Marques Pereira⁵³².

O convite para o cargo de Alto-Comissário de Portugal para a delimitação de Macau foi feito, pessoalmente, por Venceslau de Lima, detentor da pasta dos negócios estrangeiros do governo *regenerador* de Artur de Campos Henriques (1908-1909). Para o coadjuvar escolheu o diplomata Demétrio Cinati, ex-Cônsul Geral em Cantão, que terá sido um elemento preponderante na acção da delegação, e o capitão Norton de Matos, seu velho conhecido, desde os tempos em que governara o Estado da Índia, em quem reconhecia “todas as condições requeridas para constituir um excelente auxiliar”⁵³³. Depois de um breve período em Lisboa, para estudar, apressadamente, as variantes do problema, a delegação portuguesa iniciou, a 20 de Maio de 1909, um longo périplo que os conduziu às cidades de Paris, Londres, Hong Kong, Macau, Pequim, Bombaim, Goa e Damão. De passagem por Ceilão, quando se deslocava justamente para Hong-Kong, não conteve o desabafo, ao observar a organização daquele território colonial inglês:

Tudo quanto vi em Ceilão me fez recordar Goa, não podendo porém haver comparação entre a actividade, boa administração, iniciativa, ordem e riqueza dos dois países. Eu, porém, tenho a convicção que em dez anos e trabalho e com meios relativamente reduzidos faria da Índia portuguesa um jardim análogo ao de Ceilão⁵³⁴.

Em Macau estabeleceu contacto com a delegação chinesa, chefiada por Gao Erqian, ex-Comissário dos Negócios Estrangeiros de Yunnan. A discussão desenvolveu-se ao longo de quatro meses, notando-se, desde a primeira hora, que a irredutibilidade das posições ali assumidas, relativamente à interpretação a dar ao Tratado de 1887, redundaria infalivelmente num

⁵³² *Ibidem*, pp. 91-92, 95: “Há dias o Marques Pereira publicou na *Luta* um artigo fazendo considerações sobre a minha nomeação que acha má, por falta de competência especial, entendendo que o governo teria andado melhor escolhendo o Horta e Costa ou o Borja, antigos governadores de Macau”. Já durante a missão, no oriente, Machado haveria de reconhecer a sua impreparação para aquela missão no oriente: “A verdade é que aceitei este serviço quase de olhos fechados, principalmente por deferência e amizade para com o Soveral. Os documentos que muito à pressa examinei em Lisboa pouco me instruíram, tanto por serem incompletos como porque o meu espírito, então preocupado com outros assuntos importantes, não se achava em condições de assimilar a parte metafísica do problema e a facilidade e habilidade com que os Chineses sabem repudiar a parte dos tratados que lhes não convém, principalmente quando lida com meios fracos. Por valiosa e amiga interferência do P. de Andrade me ocorreu o nome de Cinatti. Eu teria vindo mesmo sem este, mas então faria uma péssima figura, ficaria descontente comigo mesmo porque nem eu nem o Norton saberíamos tratar a questão como ela tem sido tratada com os conhecimentos, experiência e talentos de Cinatti” (*Ibidem*, p. 178).

⁵³³ *Ibidem*, pp. 54, 90-91.

⁵³⁴ *Ibidem*, p. 130.

impasse, cuja protelação indefinida, se afigurava, a Joaquim Machado, susceptível de afectar a sua própria dignidade e honra⁵³⁵. Para a delegação portuguesa, a designação “Macau e suas dependências”, ali aduzida, para delimitar a soberania de Portugal, correspondia ao território da península de Macau e ilhas adjacentes, a que se reconhecia individualidade geográfica e histórica. Para a delegação chinesa ela limitava a sua circunscrição aos limites da cidade murallhada. Joaquim José Machado ainda se empenhou na proposta de submissão do diferendo a uma arbitragem internacional. Mas o seu homólogo chinês inviabilizou também essa pretensão, alegadamente condicionado por uma conjuntura política particularmente sensível, determinada por uma soma de factores, para onde confluíam, desde 1908, não apenas a discussão dos fundamentos da presença portuguesa no oriente, mas também a emergência de movimentos nacionalistas e independentistas republicanos, no sul da China, e a redefinição do equilíbrio de forças europeias naquela região do mundo. A sensibilidade dessa trama política e diplomática seria mais tarde reportada, de forma objectiva, pelo comissário régio português:

O Governo português tem actualmente a considerar a existência de uma questão de Macau. Não se trata simplesmente de uma questão de limites a fixar com maiores ou menores vantagens, desde já ou daqui a uns anos: trata-se da perda ou da conservação de uma colónia⁵³⁶.

O fracasso daquelas negociações abreviou o regresso de Joaquim Machado à metrópole, deixando suspensas as diligências que ali desenvolveu, no sentido de desbloquear o projecto de construção do caminho-de-ferro de Cantão a Macau, incompreensivelmente bloqueado pelo próprio governo português, apesar do interesse manifestado por alguns investidores chineses:

é o Governo português que o tem entravado, arriscando-se a que ele seja posto de parte ou diminua de importância em virtude de novas concessões que estão sendo pedidas e que facilmente poderão ser dadas pelo Governo Chinês. Como é que então nos lamentamos por a China se não importar em atender-nos a questão da delimitação?⁵³⁷.

Em Lisboa, desde 17 de Março de 1910, foi entusiasticamente recebido, um mês depois, na Associação dos Engenheiros Cíveis onde, apesar do desaire diplomático do ilustre sócio, a assembleia não deixou de manifestar um voto de congratulação pelo seu regresso, “com o prestígio de uma nova e alta missão oficial, zelosa e distintamente desempenhada no Extremo Oriente”⁵³⁸. Agradecendo, reconhecido, as palavras do director, Luciano de Carvalho e depois de apadrinhar a admissão do seu amigo Norton de Matos àquele grémio científico, o general

⁵³⁵ *Ibidem*, p. 223.

⁵³⁶ *Ibidem*, p. 20.

⁵³⁷ *Ibidem*, pp. 147, 314-315: “Outra má impressão foi provocada por uma extensa correspondência da legação portuguesa de Pekim, evidenciando o mal que o Governo português tem andado na questão do Caminho de Ferro de Macau-Cantão, sendo inteiramente nossa a causa de tão importante assunto não estar já muito mais adiantado. De modo que já estamos abaixo da China em manifestações de zelo pelas causas públicas!”.

⁵³⁸ *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLI – 1910, p. 602.

Machado chamava a atenção dos presentes para a necessidade de se implementar um plano de melhoramentos em Macau. De entre as infraestruturas prioritárias, destacava a importância da construção do caminho-de-ferro de Cantão e Macau cuja demora atribuíra agora, em público, talvez por acirrados pruridos patrióticos, não à inabilidade da administração colonial portuguesa, mas ao enviesamento dos processos chineses, por estarem pouco interessados em deixar luzir aquele “clarão de esperança”, que anunciava uma nova era nesse domínio lusitano: “O Governo do Celeste Império tem (...) normas políticas tendentes a procrastinar este melhoramento. Quer a China só para chineses e pelos chineses”⁵³⁹.

A mudança de regime político em Portugal, imposta pela revolução de 5 de Outubro de 1910 não terá acarretado quaisquer consequências negativas para a já longa carreira de Joaquim José Machado⁵⁴⁰. Se é certo que nesse percurso procurou afirmar, reiteradamente, uma linha de independência face às disputas político-partidárias, incompatíveis com a sua vontade férrea de apenas “servir o país”, também deve ser levado em linha de consideração que, nas novas instituições republicanas, pontificaram, com regularidade, em lugares de destaque, muitas figuras que acompanharam de perto a sua actividade colonial, com ele interagindo, em diversos serviços, onde se forjaram relações de proximidade profissional e pessoal.

Na verdade, tudo indica que, ao contrário do que sucedeu com o alto funcionalismo diplomático, os mais destacados colonialistas, dos quadros do ministério do Ultramar, não terão experimentado grandes incómodos com a transição de regime que, nesta esfera administrativa, se operou muito mais sob o signo da continuidade, do que da ruptura⁵⁴¹. Não deixa de ser sintomático que Robert Williams, o concessionário do caminho-de-ferro de Benguela, não tenha sentido a necessidade, muito natural em caso de transformações radicais das instituições, de substituir o administrador delegado da companhia, responsável pelos contactos privilegiados com a elite política portuguesa.

Assim, logo a 26 de Novembro, foi indicado pelo ministro do Governo Provisório, Amaro de Azevedo Gomes, para presidir a uma comissão encarregada de apresentar, na Direcção Geral das Colónias, um projecto para a colonização do planalto de Benguela⁵⁴². No ano seguinte, foi

⁵³⁹ *Ibidem*, pp. 604-605.

⁵⁴⁰ João Alexandre Lopes Galvão refere, num elogio histórico ao engenheiro colonial Freire de Andrade, que Joaquim José Machado aceitou ser candidato da lista governamental, pelo círculo de Moçambique, nas últimas eleições da monarquia constitucional. De acordo com este autor, o seu prestígio foi decisivo para impedir a vitória da forte corrente republicana que existia em Lourenço Marques (*Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, 668, Fevereiro de 1931, p. 46).

⁵⁴¹ Pedro Tavares de Almeida e Paulo Silveira e Sousa, *Op. Cit.*, pp. 26-28; Nuno Severiano Teixeira, “A República e a política externa” in *A primeira República Portuguesa. Diplomacia, Guerra e Império*, coordenado por Filipe Ribeiro de Meneses e Pedro Aires Oliveira, Lisboa, Tinta-da-China, 2011, pp. 24-26; Pedro Aires Oliveira, “O Factor Colonial na Política Externa da Primeira República” in *Ibidem*, p. 304-307; Bruno Navarro, “Revisitar a política externa da I República para além das evidências fossilizadas” in *Relações Internacionais*, 34, 2012, pp. 123-128.

⁵⁴² *Diário do Governo*, 7 de Dezembro de 1910, p. 685.

nomeado por portaria do ministro dos Negócios Estrangeiros, Bernardino Machado, membro de uma comissão para estudo de diversas questões relacionadas com a colónia de Macau⁵⁴³ e presidiu, na Sociedade de Geografia de Lisboa, à subcomissão encarregada pelos órgãos directivos, de fornecer “elementos para a resolução dos problemas coloniais”, nomeadamente nas áreas das “vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte, estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique: gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes”⁵⁴⁴.

Em Abril de 1912, o seu amigo Norton de Matos, com quem estreitara uma relação de grande cumplicidade, durante a missão diplomática em Macau, foi nomeado Governador-Geral de Angola. Recentemente alistado nas fileiras do Partido Republicano Português (Partido Democrático), chefiado por Afonso Costa e, ainda nesse ano, iniciado *maçon* na Loja “Pátria e Liberdade”, com o nome simbólico de *Danton*, o oficial que Joaquim Machado introduzira na administração colonial, em 1898, partia para aquela província africana determinado a adoptar, na sua gerência, um largo programa de fomento civilizador, notoriamente decalcado da doutrina preconizada pelo amigo Machado, por ele próprio designado como o “grande governador de colónias”, visando consolidar a malha administrativa do estado, pela via pacífica da implementação de melhoramentos materiais⁵⁴⁵. Sérgio Neto, na dissertação que dedicou ao pensamento colonial de Norton de Matos, interceptou essa conexão umbilical, mais pragmática que teórica, ao legado do general Machado, que este autor eleva à condição de mentor incontornável da sua acção política, a par de outros nomes distintos do colonialismo português, como António Enes, Mousinho de Albuquerque, Aires de Ornelas, Caldas Xavier e Paiva Couceiro⁵⁴⁶: “Basta atentar que Norton, no momento de rumar, pela primeira vez a Angola, com ele manteve uma regular correspondência, onde trocou ideias e não enjeitou conselhos acerca de administração ultramarina, de transportes e linhas férreas e o “engrandecimento e a regeneração de Portugal pelas colónias”, crença que, há muito, alimentava”⁵⁴⁷. Ambos repeliem a miscigenação de portugueses com os povos indígenas, por acreditarem que essas práticas

⁵⁴³ Arquivo Histórico Militar, Processo individual de Joaquim José Machado, Caixa 1549; *Diário do Governo*, 7 de Abril de 1911, p. 1460. A comissão ficaria encarregada de analisar a questão da delimitação de Macau, em virtude de se terem reaberto as negociações diplomáticas com a China, o tratado de comércio; o caminho-de-ferro de Cantão a Macau; a questão internacional do ópio, as questões de nacionalidades e expatriação. Além de Joaquim José Machado, a comissão integrava Alfredo Augusto Freire de Andrade, Aníbal Augusto Sanches de Sousa Miranda, Augusto Frederico Rodrigues Lima, Eduardo Augusto Marques, Ernesto Júlio de Carvalho Vasconcelos, Joaquim do Espírito Santo Lima, José Bernardino Gonçalves Teixeira, José Emílio de Santana Castelo Branco, Oscar George Potier e Pedro de Azevedo Coutinho.

⁵⁴⁴ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Ano de 1911, pp. 463-464. Também integravam a subcomissão os sócios Ângelo Sárrea Prado, Ernesto Navarro, Lisboa de Lima e Hipácio de Brion. Refira-se ainda que, neste período, o presidente da Sociedade de Geografia era também Bernardino Machado.

⁵⁴⁵ José Manuel Sardica, *Op. Cit.*, p. 18.

⁵⁴⁶ Sérgio Gonçalo Duarte Neto, *Op. Cit.*, p. 35.

⁵⁴⁷ Idem, *Ibidem*, p. 147.

conduziam à degeneração das civilizações mais pujantes do passado⁵⁴⁸; convergiam, porém, na definição de uma política descentralizada de assimilação dos indígenas, pela língua e pelos costumes⁵⁴⁹; e manifestavam, também conjuntamente, um vincado apreço pela obra colonial da Inglaterra e pelos seus processos administrativos que, não obstante as humilhações do passado, consideravam ser, a todos os títulos, modelares⁵⁵⁰.

Dessa correspondência epistolar, que atesta bem a sólida cumplicidade que os ligava, e que, como notou José Norton, versava sobre os mais variados assuntos coloniais, nomeadamente o caminho de ferro de Benguela, onde era parte interessada⁵⁵¹, destaque-se um conselho do general Machado, em carta de 28 de Setembro de 1912, particularmente denunciador da conduta que ele próprio terá adoptado no exercício das funções governativas que lhe foram confiadas: “quanto mais coisas fizer da sua iniciativa sem consulta ao Governo Central, melhor”⁵⁵².

A 9 de Fevereiro de 1914 era nomeado um novo governo republicano, de concentração partidária, liderado por Bernardino Machado, que fora encarregado, pelo presidente Manuel de Arriaga, de pacificar a vida política portuguesa. O Ministério das Colónias fora sobraçado pelo major de engenharia, Alfredo Augusto Lisboa de Lima, chefe de repartição da Direcção-geral das Colónias que, até ao advento da República dirigira o porto, caminho-de-ferro e obras públicas da província de Moçambique e que também já servira em funções técnicas na Companhia de Moçambique. Tomando conhecimento do estado de exaltação política em que estava mergulhada aquela colónia onde, desde 1912, se administrava interinamente o governo-geral, decidiu convidar Joaquim José Machado para assumir, pela terceira vez, o cargo de governador. A aceitação daquela nova missão não deixou de impressionar a opinião pública da época, aparentemente sensibilizada pelo voluntarismo que o general continuava a revelar, apesar de contar já com sessenta e seis anos de idade e quase quarenta de vida profissional. Quando embarcou, a bordo do vapor *África*, propriedade da Empresa Nacional de Navegação, podia vangloriar-se de um feito inédito na política portuguesa, que não se repetiria até ao fim dos seus dias: a nomeação para o cargo fora aprovada com o voto unânime do Senado, a 3 de Março de 1914⁵⁵³. Nessa ocasião, o ministro não escondeu a sua satisfação pessoal com aquele desfecho, antecipando que ele seria também “muito agradável ao grande patriota Sr. Joaquim José Machado”, com quem contava para solucionar as “grandíssimas dificuldades” que incidiam sobre aquela província⁵⁵⁴.

⁵⁴⁸ Idem, *Ibidem*, p. 165.

⁵⁴⁹ Armando B. Malheiro da Silva, “General Norton de Matos (1867-1955). Aspectos maiores de um perfil histórico-biográfico – o militar, o colonialista e o democrata” in *Africana Studia*, 6, 2003, pp. 173-200.

⁵⁵⁰ Sérgio Gonçalo Duarte Neto, *Op. Cit.*, p. 146.

⁵⁵¹ José Norton, *Norton de Matos. Biografia. Fronteiras do Tempo*, Lisboa, Bertrand, 2002, 186-187.

⁵⁵² Idem, *Ibidem*, p. 205-206.

⁵⁵³ *Diário das Sessões do Senado*, sessão de 3 de Março de 1925, p. 8; *O Ocidente*, 30 de Março de 1914, p. 98.

⁵⁵⁴ *Ibidem*, sessão de 3 de Março de 1914, pp. 3-4.

Recebido em Lourenço Marques, a 27 de Abril de 1914, com “todas as honras inerentes ao seu elevado cargo”⁵⁵⁵, aproveitou o momento para garantir que, não obstante a perda do vigor da juventude, não lhe faltava ânimo para servir a província e engrandecer o país:

O meu entusiasmo pelo Ultramar longe de arrefecer antes se me tem robustecido com os anos e as viagens. Entendo que Portugal não tem razão de existir como nação independente se não cumprir a missão histórica que lhe foi legada pela epopeia brilhantíssima dos seus navegadores e homens de acção, que levaram o nome português aos pontos mais distantes do mundo, praticando feitos que cada vez mais se impõem à admiração geral⁵⁵⁶.

A retórica nacionalista, que cantava a gesta heroica dos maiores vultos da pátria, terá conseguido inflamar a plateia que acorreu ao Palácio da Ponta Vermelha para aplaudir o novo governador. Mas pouco podia fazer pela resolução prática das adversidades que o esperavam. A 24 de Agosto a Grande Guerra fez a sua primeira aparição em Moçambique, quando um destacamento de tropas alemãs atacou o posto militar de Maziúá, situado no Norte, junto ao rio Rovuma, assassinando o chefe português e os poucos soldados indígenas da Companhia do Niassa, que o defendiam⁵⁵⁷. A 1 de Novembro desembarcava, em Porto Amélia, a primeira de quatro expedições que o governo português fez embarcar para a província, durante aquele conflito mundial, numa campanha militar sem precedentes, que terá mobilizado cerca de 40 mil homens em armas, europeus e africanos, para além de noventa mil carregadores indígenas⁵⁵⁸. O resultado desse esforço colossal ficou expressivamente ilustrado por António José Telo: tratou-se do “maior desastre militar português em África desde Alcácer-Quibir”⁵⁵⁹. O novo governador reconheceria, que, de facto, a guerra tinha sustido uma trajectória de franco desenvolvimento na colónia, muito acentuada desde o fim da guerra anglo-bóer:

Surpreenderam-me, sobretudo, a sua perfeita iluminação, os «tramways» eléctricos, e mais ainda a boa ordem dos serviços públicos, do caminho-de-ferro e do porto, a magnífica organização policial e do corpo militar, os correios e telégrafos, fazenda, etc., serviços estes desempenhados por funcionários que aliam à sua competência um entranhado amor patriótico que os leva a praticar actos da mais útil administração, que põem à prova o seu zelo e a sua actividade⁵⁶⁰.

Rapidamente se assistiu, com a eclosão do conflito, ainda agravada pela revolta bóer de 1914, a uma diminuição drástica de receitas e à paralisação do movimento comercial, que condicionaram, de forma irremediável, a adopção de medidas progressistas no desenvolvimento da agricultura,

⁵⁵⁵ *Boletim Oficial da Província de Moçambique*, Suplemento, 27 de Abril de 1914, p. 1; *Ibidem*, 2 de Maio de 1914, p. 277.

⁵⁵⁶ Fernando Seixas, *Op. Cit.*, p. 18.

⁵⁵⁷ Bruno J. Navarro, “História de uma Guerra esquecida: A Tropa d'África, de Carlos Selvagem” in *Letras Com Vida - Literatura, Cultura e Arte*, número comemorativo do centenário da Grande Guerra, Lisboa, Gradiva [no prelo].

⁵⁵⁸ António José Telo, *Primeira República*. Vol. I: *Do Sonho à Realidade*, Queluz de Baixo, Editorial Presença, 2010, p. 437.

⁵⁵⁹ António José Telo, “Campanha de Moçambique” in *Portugal e a Grande Guerra: 1914-1918*, dirigido por Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes, Lisboa, QuidNovi, 2013, p. 436.

⁵⁶⁰ *O Século*, Edição da Tarde, 19 de Junho de 1915, p. 1.

comércio e indústria e no fomento das obras públicas⁵⁶¹: “os recursos falharam cada vez mais e a situação tornou-se melindrosa, pelo que me vi em sérios embaraços para conseguir equilibrar as finanças”⁵⁶².

À grave crise económica e financeira haviam de se juntar os graves tumultos sociais motivados pela transformação das instituições políticas. Machado teve a responsabilidade de aplicar, em Moçambique, as leis orgânicas do ministro Lisboa de Lima, para a administração civil e financeira das províncias ultramarinas, que considerava ter sido “um dos acontecimentos mais notáveis do ano”⁵⁶³, assim como o regulamento do trabalho indígena, que, no entanto, manteve suspenso, por entender ser necessário introduzir-lhe algumas modificações que respeitassem as especificidades da província⁵⁶⁴. O mesmo aconteceu com a aplicação da Lei da Separação do Estado da Igreja, que determinou o fim do financiamento público às missões religiosas. O governador considerava, porém, indispensável que aquelas estruturas prosseguissem a sua “obra civilizadora”, que tão altos serviços tinham prestado “à instrução e educação dos indígenas e à soberania nacional”, enquanto não fossem efectivamente instaladas as missões civilizadoras laicas previstas naquele diploma⁵⁶⁵.

No final do mês de Maio de 1915, a imprensa noticiava a exoneração do governador de Moçambique e a sua substituição provisória pelo capitão de artilharia Baptista Coelho (depois substituído definitivamente por Álvaro de Castro), lamentando que ele não tivesse conseguido, por via dos constrangimentos conjunturais já enunciados, levar a cabo o largo plano de fomento que para ali idealizara⁵⁶⁶. De entre os seus biógrafos, Álvaro Fontoura relacionava aquela demissão com a mudança de governo, na metrópole, depois da revolução de 14 de Maio, que

⁵⁶¹ *Relatório sobre a administração da Província durante o ano de 1914, apresentado ao Conselho de Governo, em sessão de 2 de Janeiro de 1915*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1915, pp. 9-13.

⁵⁶² *O Século*, Edição da Tarde, 19 de Junho de 1915, p. 1.

⁵⁶³ *Relatório sobre a administração da Província durante o ano de 1914, apresentado ao Conselho de Governo, em sessão de 2 de Janeiro de 1915*, pp. 20-21.

⁵⁶⁴ Esmeralda Simões Martinez, *O trabalho forçado na legislação colonial portuguesa. O caso de Moçambique. (1899-1926)*, Dissertação de Mestrado em História de África, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2008, p. 193-206. No referido relatório apresentado ao Conselho de Governo informava que a codificação do direito indígena estava confiada a uma “comissão de pessoas competentes”. Considerava que a nova organização que ali fosse preconizada, completada com o regulamento de trabalho emanado da metrópole, conseguiria ajustar os serviços da administração à necessidade de “cuidar do bem estar e aperfeiçoamento dessa população, estreitar o seu contacto com os europeus e tornar estimada a dominação portuguesa em todos os territórios de Moçambique” (pp. 6-8). De entre as medidas tomadas, no sentido de promover o bem-estar dos indígenas, houve quem, na Câmara do Senado, salientasse, uma de alcance científico, destinada a combater o vício do álcool: “O Sr. general Machado, quando governador geral, querendo elevar as taxas dos vinhos, entendeu criar um laboratório de análises, que é hoje superiormente dirigido por um bacharel em filosofia, muito competente, e assim pôs os vinhos à prova. Desde então para cá os vinhos deram sempre boa conta de si. Trata-se de vinhos chamados coloniais, fortemente alcoolizados, mas agradáveis ao paladar e feitos do sumo da uva” (*Diário das Sessões do Senado*, 19 de Janeiro de 1923, pp. 7-8.).

⁵⁶⁵ Hugo Filipe Gonçalves das Dores, *Op. Cit.*, p. 229. Ana Isabel Madeira, *Ler, escrever e orar: uma análise histórica e comparada dos discursos sobre a educação, o ensino e a escola em Moçambique*, Doutoramento em Ciências da Educação, [Lisboa], Universidade de Lisboa, 2007, p. 239-390.

⁵⁶⁶ *Revista Colonial*, 25 de Maio de 1915, p. 3.

depôs o ministério do general Pimenta de Castro⁵⁶⁷. Caetano Gonçalves parecia querer justificá-la com os embaraços que o Conselho do Governo provincial teria colocado à sua iniciativa, sinal de que a crise na colónia era menos superficial do que julgara: “Aquele Conselho do Governo, esquecido de que era mero órgão auxiliar da administração a cargo do governador, votou a Joaquim Machado, que a aceitou, uma moção de confiança; estava aberto o precedente de lhe poder a todo o momento ser votada uma moção contrária”⁵⁶⁸. O próprio general, porém, revelaria à imprensa as razões bem mais prosaicas da sua saída:

Quando, há pouco mais de um ano – diz – aceitei o cargo de governador geral da província de Moçambique, fi-lo com gosto, porque a amo de veras, mas com enorme sacrifício pelo que, ao receber tal convite, apresentei ao ministro certas objecções que me forçaram a declinar tão honrosa distinção. Mas o dever patriótico, justamente alegado, foi argumento convincente, e eu fui ocupar o lugar que me impunham, com a condição expressa de lá não permanecer mais de um ano, o qual terminou em 27 de Abril último. Nesta altura instei pela minha demissão, que só agora me foi concedida (...). No meu discurso de entrega frisei que era uma incoerência o eu, tendo-me tantas vezes referido em público aos graves inconvenientes que têm resultado para a administração colonial portuguesa das constantes mudanças de governadores, e sendo um admirador das normas inglesas, que têm por base a permanência dos principais funcionários nos cargos que exercem, prestar-me a constituir mais um exemplo de tão inconveniente modo de proceder⁵⁶⁹.

A evidente contradição era justificada, porém, pela invocação do “dever patriótico”, que lhe impusera mais esse “sacrifício”, não relevando, todavia, a vantagem material que o podia beneficiar pelo facto de atingir o limite de idade para passar à reserva, durante o período dessa comissão:

Se para o exercício de quase todos os cargos públicos estão fixados limites de idade, era judicioso que esse princípio também se applicasse, e com maior razão, aos governadores coloniais, e sentia, pelo que me dizia respeito, que me assistia algum direito a julgar que atingi definitivamente esse limite⁵⁷⁰.

Indiferente às motivações subjacentes àquela comissão, a sociedade colonial reuniu-se no Hotel Cardoso, em Lourenço Marques, para uma despedida efusiva e emocionante. Joaquim José Machado voltava para Portugal confortado pelas múltiplas manifestações de amizade que recebera dos vários quadrantes da comunidade laurentina, desde o cônsul inglês, passando pela vereação da câmara municipal, até à comunidade indiana não cristã; desde a Associação do Pessoal do Porto e dos Caminhos de Ferro, que lhe agradeciam a criação do Montepio Ferroviário, até ao Conselho de Turismo, que ele também ajudara a fundar, confiado no papel que lhe caberia no aproveitamento e valorização das “qualidades climatéricas e belezas naturais de Lourenço

⁵⁶⁷ Álvaro Fontoura, *Op. Cit.*, p. 416.

⁵⁶⁸ Caetano Gonçalves, *Op. Cit.*, p. 18.

⁵⁶⁹ *O Século*, Edição da Tarde, 19 de Junho de 1915, pp. 1-2.

⁵⁷⁰ *O Século*, Edição da Tarde, 19 de Junho de 1915, pp. 1-2.

Marques”⁵⁷¹. Regressava também desvanecido por ver finalmente colocada a última estaca no Cais Gorjão essa grande infraestrutura portuária, por que tanto pugnara, e que considerava ser “um trabalho bem planeado e melhor executado, que faz honra à engenharia portuguesa e que deve causar satisfação a todos os habitantes civilizados da Província”⁵⁷².

Já em Lisboa foi homenageado numa conferência realizada na União da Agricultura, Comércio e Indústria, a 12 de Julho de 1915. A cerimónia, presidida pelo amigo Norton de Matos, recém-empossado ministro das Colónias, no governo de José de Castro (1915-1916), contou ainda com a presença de figuras ilustres do meio político e colonial, como Manuel Monteiro (ministro do Fomento), Bernardino Machado, Ernesto de Vilhena, Freire de Andrade, Sousa Monteiro, Lisboa de Lima, Almeida Ribeiro, Almeida Lima, Mariano Machado, entre outros, que ali vinham saudar o regresso do prestigiado general, “um dos primeiros, senão o primeiro colonial português”⁵⁷³.

Retomou então a sua actividade no conselho de administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, intervalada pela presidência da Comissão Técnica Superior de Obras Públicas do Ultramar, que assumiu a partir desse ano de 1915, em substituição do engenheiro Henrique de Lima e Cunha, ali permanecendo até 1919, data em que se reformou do serviço militar e colonial⁵⁷⁴. Regressou, também, à Sociedade de Geografia de Lisboa, para presidir à Comissão Permanente de Estudo e Propaganda de Moçambique⁵⁷⁵, tendo participado, como vogal, na Comissão Organizadora do Congresso Colonial Nacional de 1924⁵⁷⁶. Durante o ano de 1922 presidiu, ainda, à Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses⁵⁷⁷.

A 15 de Maio de 1916 foi eleito, por unanimidade e aclamação, oitavo Presidente da Sociedade Portuguesa da Cruz Vermelha. Naquele contexto internacional da Grande Guerra europeia e de permanente convulsão política, económica e social no país, terá desempenhado um papel importante na organização da assistência às vítimas da gripe pneumónica, tifo exantemático e varíola, de 1918; dos movimentos sediciosos de Maio de 1915 e Dezembro de 1917; e da fatídica

⁵⁷¹ *Relatório sobre a administração da Província durante o ano de 1914, apresentado ao Conselho de Governo, em sessão de 2 de Janeiro de 1915*, p. 15.

⁵⁷² *Ibidem*, p. 18; *O Século*, Edição da Tarde, 19 de Junho de 1915, p. 2.

⁵⁷³ *Revista Colonial*, 25 de Julho de 1915, p. 245. Refira-se que, por causa da amizade que o ligava ao ministro Norton de Matos, o nome de Joaquim José Machado chegou a ser lateralmente envolvido pela truculência do debate político desta época quando, a 14 de Março de 1916, o senador Amaro de Azevedo Gomes solicitou na Câmara do Senado, a “nota dos abonos feitos ao general Joaquim José Machado e ao seu adjunto, capitão José Norton de Matos, quando da sua comissão a Macau, para o efeito da delimitação de fronteiras” (*Diário das Sessões do Senado*, sessão de 14 de Março de 1916, p. 2.).

⁵⁷⁴ Arquivo Histórico Ultramarino, 68, 1F, SEMU_MU, DGU_DCFU; Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de Joaquim José Machado, Caixa 1549.

⁵⁷⁵ Caetano Gonçalves, *Op. Cit.*, p. 21.

⁵⁷⁶ *Congresso Colonial Nacional de 6 a 10 de Maio de 1924. Teses e Actas das Sessões*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1924, p. VI

⁵⁷⁷ J. A. Lopes Galvão, “General Joaquim José Machado. Antigo presidente da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses” in *Revista de Obras Públicas e Minas e das Ciências Aplicadas à Indústria*, 632, Maio de 1925, p. 2.

Noite Sangrenta, de 1921. Atribui-se-lhe, nessa vertente mais humanitária da sua vida, a instalação do Hospital Temporário da Cruz Vermelha (transformado, em 23 de Outubro de 1918, no Orfanato Temporário da Cruz Vermelha), na Vila de Santo António, propriedade da condessa de Burnay, sita em Lisboa, na Rua da Junqueira, para onde foram encaminhados as vítimas nacionais daquele conflito⁵⁷⁸. Em 1924, pouco antes da sua morte, assinou a escritura de aquisição do Palácio da Rocha do Conde d'Óbidos, para onde foram transferidos, até à actualidade, os serviços daquela organização assistencialista⁵⁷⁹.

Durante este período final da sua vida desempenhou ainda os cargos de presidente da Assembleia Geral da Companhia do Govuro e de presidente do Conselho de Administração da Companhia Colonial do Búzi, ambas dedicadas à exploração privada do sector agrícola e industrial açucareiro, nos territórios administrados pela Companhia de Moçambique⁵⁸⁰. Lopes Galvão reportou, também, a sua integração em órgãos directivos de muitas empresas africanas, detidas por capital estrangeiro, sinal de que quando, por volta de 1892, decidiu rever a sua posição de princípio, relativamente à estratégia colonial portuguesa, não abriu apenas o seu pensamento à iniciativa desse capital, maioritariamente inglês; o que lhe valeu o direito a figurar na galeria dos «African Magnates», publicada pelo *African World*, de Londres⁵⁸¹.

Homem eminentemente prático, positivo, pouco dado a lucubrações filosóficas, ou arrebatamentos literários, enfrentou, com pragmatismo, por vezes desconcertante, os desafios que a vida lhe colocou. As origens humildes, que os seus biógrafos insistiram em sinalizar, não o impediram de ascender, com uma rapidez notável, a algumas das mais significativas funções do estado português e do mundo empresarial. Nesse grande movimento de mobilidade social terá sido determinante o prestígio, a autoridade e o estatuto conquistados pelo reconhecimento da qualidade técnica do seu trabalho de engenheiro militar; a intrepidez que, na juventude, o levou a arriscar a oportunidade de exercer a sua profissão na remota e ignorada selva africana; e o admirável sentido de oportunidade no estabelecimento de lealdades pessoais e institucionais que lhe franquearam as portas dos sinuosos meandros da influência política e económica. Nunca descurou o seu bem-estar económico e a protecção da sua família mais próxima, predisposição que revelou proficientemente, por exemplo, nos diários das suas missões a Moçambique e a

⁵⁷⁸ *Ilustração Portuguesa*, 602, 3 de Setembro de 1917, p. 199; *Ibidem*, 726, 19 de Janeiro de 1920, pp. 51-54.

⁵⁷⁹ *O Palácio dos Condes de Óbidos. Sede da Cruz Vermelha Portuguesa*, Lisboa, Inter Arma Caritas – CVP, 1983.

⁵⁸⁰ Bárbara Direito, *Op. Cit.*, pp. 134-135. John Sutton, *An Enterprise Map of Mozambique*, London, International Growth Centre, 2014, p. 77; “Companhia Colonial do Búzi” in *Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1905*, pp. 293-296: A Companhia Colonial do Búzi foi criada, em 1898, no vale do rio Búzi, sedeada em Nova Lusitânia. Tratava-se de uma companhia, essencialmente vocacionada para a exploração agrícola e industrial, subconcessionária da Companhia de Moçambique.

⁵⁸¹ J. A. Lopes Galvão, “General Joaquim José Machado. Antigo presidente da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses” in *Revista de Obras Públicas e Minas e das Ciências Aplicadas à Indústria*, 632, Maio de 1925, p. 2.

Macau, onde são notórios os cuidados paternais com o futuro dos três filhos, do casamento com Mariana Cardoso de Melo. Como vimos, patrocinou o tirocínio colonial do seu filho Álvaro (futuro fundador do escotismo português) quando, em 1909, durante a sua missão diplomática naquelas terras do oriente, o recomendou para ajudante do governador. Era, nas suas palavras, uma iniciação à vida administrativa colonial que o devia preparar para, mais tarde, suceder ao pai, na administração do caminho-de-ferro de Benguela. Assim veio, de facto, a suceder, logo após o seu falecimento, e já depois de Álvaro de Melo Machado ter desempenhado as funções de governador interino de Macau (1910-1912)⁵⁸². O filho mais novo, Francisco de Melo Machado, inicialmente incumbido, pelo pai, da superintendência das propriedades rurais da família, em Alenquer, desempenhou também, por diversas ocasiões, funções autárquicas naquele concelho. Politicamente foi um conservador, monárquico, *sidonista* e militante do Partido Republicano Liberal (1919-1923), que haveria de aderir entusiasticamente ao Estado Novo, sendo eleito deputado à Assembleia Nacional, logo em 1934⁵⁸³.

Ainda no círculo familiar de Joaquim José Machado foram vários os casos de ingresso no serviço do Ministério do Ultramar, depois de a sua acção se ter ali evidenciado, consolidando-se a ideia de se ter formado uma espécie de “dinastia Machado”, a que Caetano Gonçalves atribuiu a distinção de ser uma “nova ínclita geração”⁵⁸⁴. O seu irmão Belchior, depois de algumas colocações em serviços de obras públicas distritais, foi agregado, em 1892, à Direcção Geral do Ultramar, onde veio a chefiar a 3ª Repartição, comparecendo, também, como vimos, às reuniões da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar. Em 1901, iniciou a sua atividade política ao ser eleito deputado nas listas do Partido Regenerador⁵⁸⁵. Em 1900, quando Joaquim Machado estava no exercício das funções de Governador-geral de Moçambique, o seu irmão, António José, “que tenho sempre encontrado a meu lado e a quem em grande parte se deve o modo satisfatório como têm sido resolvidos os mais importantes assuntos de que tenho tratado”, tinha já sido provido no cargo de governador do Distrito de Lourenço Marques⁵⁸⁶. Em 1902, ao acompanhar as negociações daquela concessão ferroviária, entre o estado português e Robert Williams, além de conseguir ser indicado administrador delegado da nova companhia, terá também patrocinado a nomeação do seu irmão Mariano, para desempenhar as funções de chefe de exploração e representante em África, depois de ter servido, durante algum tempo, nas obras

⁵⁸² *Missão na China. Diário do Comissário Régio Joaquim José Machado nas conferências Luso-Chinesas para a delimitação de Macau (1909-1910)*, p. 225; Álvaro Fontoura, *Op. Cit.*, p. 411.

⁵⁸³ “Francisco Cardoso de Melo Machado (1887-1975)” in *Dicionário Biográfico Parlamentar. 1935-1974*, dirigido por Manuel Braga da Cruz e António Costa Pinto, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais – Assembleia da República, 2005, pp. 18-19.

⁵⁸⁴ Caetano Gonçalves, *Op. Cit.*, p. 6.

⁵⁸⁵ “Machado, Belchior José” in *Dicionário Biográfico Parlamentar. 1834-1910*, Volume II, pp. 670-671.

⁵⁸⁶ *Boletim Oficial de Moçambique*, 13 de Outubro de 1900, p. 343.

públicas de Moçambique⁵⁸⁷. O filho deste também haveria de suceder ao pai naquele cargo. Finalmente, destaca-se o percurso do seu sobrinho, Francisco Vieira Machado, filho do seu irmão mais velho, Francisco José, prestigiado deputado *progressista*, protegido de José Luciano de Castro; terá ingressado nos quadros do Banco Nacional Ultramarino, por empenho do tio, em 1926, ascendendo rapidamente aos cargos de vice-governador (1926-1929), administrador (1929-1934) e governador (1951-1972) dessa instituição financeira. Eleito deputado à Assembleia Nacional, na primeira, segunda e terceiras legislaturas, desempenhou os cargos de Subsecretário de Estado das Colónias (1934-1935) e Ministro das Colónias (1936-1944). Foi justamente no desempenho deste último cargo que lhe coube a incumbência de promover a entrega ao estado português da administração do território de Manica e Sofala, realizada em 1942. Nessa ocasião haveria de ser notada a feliz coincidência de ser um sobrinho de Joaquim José Machado – o primeiro governador da Companhia de Moçambique – o protagonista da restituição dos direitos soberanos do estado português sobre aquele território. Ao tomar a palavra nessa cerimónia histórica que permitia ver retomada a “tradição da unidade de comando em todo o território nacional”, o ministro não deixaria de ajuizar os sinais que a Providência emitira ao impor aquele caprichoso acaso:

Vejo nisto mais alguma coisa do que um simples episódio familiar: julgo que existe nesta coincidência um símbolo da maravilhosa adaptação dos portugueses às circunstâncias. As épocas mudam e, com o volver incessante do tempo, variam as preocupações, as necessidades e os métodos. Imutável e eterna, somente, é a grandeza de servir os interesses sagrados da Pátria⁵⁸⁸.

Joaquim José Machado foi, de facto, um servidor incansável do ultramar português, ao qual dedicou grande parte da sua vida profissional. À data da sua morte, ocorrida a 22 de Fevereiro de 1925, era difícil encontrar alguém em Portugal que fosse tão conhecedor e experimentado nas mais diversas cambiantes dos negócios ultramarinos. Escrevia, em 1904, o *Diário de Notícias*:

O nome do Sr. Conselheiro Joaquim José Machado está por tal forma ligado ao ultramar, que dificilmente se poderá passar sobre qualquer coisa proveitosa que lhe diga respeito, ainda a mais insignificante, que por ele não tivesse sido pensada e estudada⁵⁸⁹.

Se é certo que nem sempre ajuizou com coerência a missão histórica que cabia ao país, nesse projecto ambicioso de dar um sentido estratégico ao seu império colonial, que acautelasse a sua integridade perene, houve todavia alguns fundamentos basilares que se mantiveram intangíveis na sua clarividência de engenheiro. Em Moçambique, Angola, Índia e Macau, em todas as

⁵⁸⁷ *Revista de Engenharia Militar*, Setembro e Outubro de 1913, p. 398.

⁵⁸⁸ *Moçambique. Documentário Trimestral*, 31, 1942, p. 69.

⁵⁸⁹ *Diário de Notícias*, 9 de Setembro de 1904, p. [...].

comissões que desempenhou, nunca perdeu de vista a convicção de que um dos papéis principais no processo de subjugação do território e dos povos indígenas à autoridade do estado, teria de ser desempenhado, de forma preponderante, pelos recursos que o conhecimento técnico colocava ao serviço da apropriação territorial, do fomento e da civilização. E de entre todos eles, particularizou sempre a potencialidade dos caminhos-de-ferro.

Os contemporâneos não regatearam louvores à sua obra e foram diversas as formas encontradas para expressarem generosamente esse reconhecimento público, nomeadamente pela imposição das distinções honoríficas que povoavam o “armário de vidro da sala” da avó de António Lobo Antunes. Em 1890 foi agraciado com o Título do Conselho, que lhe conferiu a dignidade de Conselheiro de Estado. Um ano depois recebeu a Medalha de Ouro por Serviços Relevantes no Ultramar. Em 1895 foi distinguido com o grau honorífico de Oficial da Real Ordem de S. Bento de Avis e, um ano mais tarde, com o de Comendador. Em 1902 obteve as insígnias inglesas de Cavaleiro Honorário da Ordem de S. Miguel e S. Jorge (*Knight Commander – KCMG*), que lhe foram impostas pelo Rei Eduardo VII, de quem se dizia ser amigo pessoal⁵⁹⁰. No ano de 1919 foi condecorado com a Grã-Cruz da Ordem Militar de Cristo. Os méritos granjeados no desempenho das funções de Presidente da Sociedade Portuguesa da Cruz Vermelha foram reconhecidos em 1924, com a atribuição da Placa de Honra da Cruz Vermelha e do grande oficialato da Ordem Militar da Torre e Espada⁵⁹¹.

Como vimos, depois de concluída a linha férrea entre Lourenço Marques e Pretória, o Presidente da República do Transvaal, concedeu o nome do engenheiro Machado a uma das suas povoações – *Machadodorp*, situada entre Waterval Boven e Belfast, cujo brasão de armas alude à cidade algarvia de Lagoa, a sua terra natal. Em Moçambique, no território administrado pela Companhia de Moçambique foi criada, em 1909, a Vila Machado (actual Nhamatanda), para designar a antiga localidade de Nova Fontesvila, como reconhecimento do seu contributo para a construção do caminho-de-ferro da Beira a Salisbury (actual Harare, Zimbabué). Em 1923, na província de Angola, distrito do Bié, foi atribuído o nome Vila General Machado à povoação de Camacupa, em homenagem à tenacidade do administrador delegado da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela⁵⁹². A 14 de Março de 1929, esta mesma companhia inaugurou, na cidade do Lobito, em presença das maiores personalidades políticas da colónia angolana, o monumento à memória

⁵⁹⁰ J. A. Lopes Galvão, “General Joaquim José Machado. Antigo presidente da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses”, pp. 1-2.

⁵⁹¹ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de Joaquim José Machado, Caixa 1549; *Catálogo da Exposição Histórica da Ocupação*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1937, p. 147. Nesta obra atribuem-se-lhe ainda, mas sem registo de data, a Comenda de Nossa Senhora da Conceição, a Condecoração de Kim-Khanh (Grande Império de Anam) e o grande oficialato da Ordem Militar de Avis.

⁵⁹² Jorge Luis P. Fernandes, *República [Popular] de Moçambique. As Alterações Toponímicas e os Carimbos do Correio*, Vila Nova de Famalicão, Edições Húmus, 2006, pp. 46-52.

de Joaquim José Machado, uma estátua concebida pelo escultor português Costa Mota (sobrinho)⁵⁹³. Quando, em Lourenço Marques, se comemorou o 75º aniversário da inauguração do caminho-de-ferro para o Transvaal, a Câmara Municipal lançou a primeira pedra de uma estátua que pretendia laurear, “em bronze eterno, a vera efigie de tão ilustre varão que dedicadamente e durante três décadas prestou os mais relevantes serviços à Cidade, a Moçambique e à Nação”⁵⁹⁴. Dizia-se, em 2005, que na residência do Embaixador de Portugal em Maputo, ainda existia, meio escondido, um busto do General Machado⁵⁹⁵. Também Álvaro Fontoura certificava, em 1953, a existência de um busto, nas instalações da Sociedade de Geografia de Lisboa, que se encontrava ladeado por outros distintos colonialistas: Luciano Cordeiro, Freire de Andrade e Ernesto de Vasconcelos⁵⁹⁶. Tratava-se de uma obra da autoria do escultor Raúl Xavier, revelada em 1953, numa cerimónia de consagração do legado do seu extinto consócio⁵⁹⁷. Nessa ocasião foi veiculada pelo *Jornal de Lagos* e o *Correio do Sul*, a ideia de se “inaugurar, em Lagos, na casa onde nasceu o General Machado, uma lápide comemorativa, e de, na mesma cidade, se colocar, numa praça pública, uma réplica daquele monumento” que fora concebido para aquela instituição científica portuguesa⁵⁹⁸. Desconhecemos o resultado prático dessa proposta, sendo apenas conhecida a existência, na freguesia de São Sebastião, daquela cidade algarvia, da rua Conselheiro Joaquim Machado, que perpetua a memória de um dos seus mais ilustres varões. Também em Lisboa, na freguesia de S. Domingos de Benfica, onde residiu, existe, ainda, o Largo General Joaquim José Machado, remanescência da repercussão que a sua actividade também teve na cidade capital do império. Em Lourenço Marques, durante o período colonial, o seu nome foi atribuído a uma escola secundária e sabemos que ele subsistiu, até aos nossos dias, na toponímia da cidade da Beira, com a designação de Rua Joaquim Machado, onde está sedado o Consulado Geral de Portugal⁵⁹⁹.

A 3 de Março de 1925, o senador *democrático* Domingos Frias (futuro Director-geral das Colónias do Oriente) propôs naquela câmara do Congresso da República que ficasse exarado em acta um voto de sentimento pela morte do general Joaquim José Machado, em reconhecimento dos valorosos serviços prestados ao engrandecimento da Pátria, a quem ele devotara um “amor entranhado e ardente”⁶⁰⁰. A proposta foi aprovada, uma vez mais, por unanimidade. Em

⁵⁹³ *Boletim da Agência Geral das Colónias*, Maio de 1929, pp. 322-323.

⁵⁹⁴ Emílio Mertens, *Op. Cit.*, pp. 9-10.

⁵⁹⁵ “General Machado” in ma-schamba, <http://ma-schamba.com/243766.html>.

⁵⁹⁶ Álvaro Fontoura, *Op. Cit.*, pp. 416-417.

⁵⁹⁷ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Janeiro a Dezembro de 1953, p. 216. O busto de Joaquim José Machado fora oferecido à Sociedade de Geografia pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. O descerramento da obra coube à sua bisneta Ana Maria Machado Ferrão.

⁵⁹⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1573, 16 de Junho de 1953, p. 159;

⁵⁹⁹ *Guia Turístico de Moçambique*, Maputo, LTM - Listas Telefónicas de Moçambique, Lda, 2013, pp. 100-101.

⁶⁰⁰ *Diário das Sessões do Senado*, 3 de Março de 1925, pp. 8-9.

Moçambique, segundo o testemunho de alguns contemporâneos, também os indígenas de Manica e Sofala terão feito perdurar a memória imaterial daquele distinto africanista, com a criação do vocábulo “ser Machado”, para significar a firmeza e valentia de quem sabia fazer-se obedecer e realizar obras que se julgavam inverosímeis⁶⁰¹. Ainda que, pelo seu aspecto físico, pudesse parecer ao seu bisneto “uma espécie de bombeiro antipático de bigodes”, não faltou quem lhe encarecesse a afabilidade, a solicitude, a bondade de quem se comprazia “em fazer o bem pelo bem”, qualidades humanas que revelaram um homem de primeira plana, de incontestável valor⁶⁰². Morreu aos setenta e sete anos na sua casa à Estrada de Benfica, de onde rumaram as exéquias fúnebres, em direcção ao cemitério dos Prazeres⁶⁰³.

⁶⁰¹ Carlos Roma Machado de Faria e Maia, “Origem da cidade e porto da Beira. Trabalhos de governadores e chefes de serviços exclusivamente portugueses” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 10-12, Outubro-Dezembro de 1925, pp. 203-204: “«É Machado» dizem eles; ser Machado é ser enérgico, valente, trabalhador, fazer-se obedecer, produzir obras e melhoramentos por eles até então nunca vistos, e que nunca mesmo imaginaram poderem ser feitos. Tudo isto é «Ser Machado» e quando dizem ao ver uma coisa nova que o que a fez é Machado, como sendo natural que assim seja, querem dizer «não admira que o fizesse, pois é de mais competente para isso». E o seu prestígio foi tão grande depois da sua primeira viagem a Gouveia e Manica acompanhado pelo seu secretário o sr. Tomás de Paiva Raposo, que se tem estendido depois aos outros empregados de nome Machado que os indígenas julgam seus irmãos ou filhos. Daí proveio o prestígio que em Mossurize teve o Sr. Aníbal Machado, major do exército colonial, já falecido, homem de grande talento e energia, mas que foi só por ser Machado, que conseguiu pacificar a região que até então estava bastante arisca, sendo considerado seu irmão mais novo. Daí veio a facilidade que tive em ajudar a angariação dos 1000 indígenas vátuas, da mesma região, que urgentemente necessitava para as obras do porto da Beira”. V. tb. Álvaro Fontoura, *Op. Cit.*, p. 417; Alfredo Pereira de Lima, “O general Joaquim José Machado. Homem de Acção”, p. 13.

⁶⁰² Carlos Roma Machado, “Alguns factos passados no distrito de Lourenço Marques no tempo da guerra anglo-bóer” in *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, 20 de Abril – 20 de Agosto de 1906, *passim*.

⁶⁰³ *O Século*, 23 de Fevereiro de 1925, p. 2; *Diário de Notícias*, 23 de Fevereiro de 1925, p. 3.

2.2 – Alfredo Augusto Lisboa de Lima, o ministro da I República

A vida e obra de Lisboa de Lima, sendo notoriamente menos intensa e variegada, em actividade colonial, quando comparada com a do seu camarada de armas Joaquim José Machado, não logrou receber tanta atenção por parte dos seus contemporâneos e, mais tarde, da própria historiografia nacional. O seu nome surge sempre associado à invocação do governo de Bernardino Machado, onde assumiu a pasta das Colónias, durante o ano de 1914. Mais recentemente ganhou também algum protagonismo por via da visibilidade pública internacional atribuída a uma das suas obras de engenharia, projectadas em Moçambique: a sumptuosa Estação Central de Lourenço Marques (hoje Maputo)⁶⁰⁴.

2.2.1 – Companhia de Moçambique e Caminho-de-ferro da Suazilândia

Nasceu a 7 de Setembro de 1866, na freguesia da Sé de Lamego, distrito de Viseu, filho do comerciante industrial, José Maria de Lima e de Florinda Ezilda Lisboa de Lima. Depois dos estudos iniciais, no liceu de Lamego, foi incorporado como voluntário no batalhão de Caçadores nº 9, a 27 de Outubro de 1884, concluindo, com distinção, no ano seguinte, o curso da Classe de Cabos, na Escola Regimental e ingressando, depois, na Escola Politécnica, do Porto. Em 1892, findo o curso de Engenharia Militar, na Escola do Exército, tornou-se alferes para o Regimento de Engenharia, ascendendo, nos anos subsequentes às patentes de Tenente (1895), Capitão (1902), Major (1915), Tenente-Coronel (1918) e Coronel (1919).

Entre 1894 e 1896 foi professor da Escola Regimental (Escola Central de Sargentos do Regimento de Engenharia), ministrando o 3º Curso, para a habilitação de primeiros-sargentos, tendo recebido, nessa ocasião, um louvor pelo “zelo e proficiência” dessa actividade docente⁶⁰⁵. Permaneceu no meio castrense até 1898, altura em que foi convidado para uma comissão de serviço na Companhia de Moçambique. Desembarcou na Beira a 26 de Março assumindo imediatamente as funções de secretário do então governador do território de Manica e Sofala, o coronel Manuel Rafael Gorjão (1897-1899), de quem se dizia ser próximo. E, de facto, durante o período do seu governo, Lisboa de Lima foi acumulando cargos e comissões de responsabilidade política, naquela companhia, boa parte deles derivados da confiança pessoal do governador: chefe interino do Gabinete Militar (7 de Maio de 1898), secretário-geral e governador substituto (18 de

⁶⁰⁴ Bruno J. Navarro, “Políticas de Preservação do Património Edificado de Origem Portuguesa: a Estação Central de Maputo, enquanto Símbolo da Identidade Nacional” in *A Outra Face do Império. Ciência, Tecnologia e Medicina (Sécs. XIX e XX)*, pp. 83-108.

⁶⁰⁵ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, Caixa 2310; Pedro Marquês de Sousa, “As Escolas Regimentais do Exército e o esforço de alfabetização em Portugal nos séculos XIX e XX” in *Revista Militar*, 2491/2192 - Agosto/Setembro de 2009, pp. 981-994.

Julho – 4 de Setembro de 1898), secretário-geral interino (15 de Dezembro – 7 de Janeiro de 1899), chefe do Gabinete do Governador (7 de Janeiro – 11 de Dezembro de 1899)⁶⁰⁶.

Com a exoneração do engenheiro Gorjão a situação profissional de Lisboa de Lima deixou de ser tão auspiciosa. A documentação referente ao seu processo individual, existente no arquivo da Companhia de Moçambique, é bem reveladora da teia de interesses e intrigas que podia cercar a actividade de um engenheiro colonial e, por esse motivo, é inteiramente merecedora da nossa atenção. O governador interino, Francisco de Meneses Meireles do Canto e Castro, manteve-o no exercício das funções de chefe do Gabinete Militar e, a 18 de Janeiro de 1901, exonerou-o das funções de secretário do Governador para o nomear director dos Serviços Urbanos, cargo mais ajustado à sua competência técnica. Antes dessa nomeação tinha informado o administrador delegado da companhia da recusa daquele “jovem oficial” em aceitar a direcção interina das Obras Públicas por não lhe ter sido proposta qualquer gratificação adicional. Num ofício datado de 10 de Abril de 1900, dirigido a esse dirigente, censurava a susceptibilidade de Lisboa de Lima, que ele considerava inusitada e despropositada, assegurando que só não retirava dali consequências terminantes para não criar obstáculos à acção da administração:

Embora entenda que em rigor o Sr. Lima tinha obrigação de fazer o serviço que lhe era determinado, sob pena de ser dispensado do serviço da Companhia, não quis, todavia, tomar medida alguma de tal género, porque, sendo este oficial da maior confiança do Sr. Governador Gorjão, não desejaria criar dificuldades futura a S. Exa. por causa da aplicação do disposto na Ordem nº 537 de 15 de Março de 1895⁶⁰⁷.

O novo governador, empossado a 1 de Maio de 1901 era o capitão Teófilo José da Trindade, também formado em Engenharia Militar, na Escola do Exército, e que fora recrutado, desde o ano anterior, para director da Repartição de Obras Públicas da Beira⁶⁰⁸. Ao assumir as novas funções decidiu preencher interinamente o lugar que deixara vago, com o então director da Repartição de Agrimensura, Pedro Luís de Bellegarde da Silva. Essa designação, mais tarde

⁶⁰⁶ Arquivo Nacional Torre do Tombo, Companhia de Moçambique, Processo Individual de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, nº de ordem 1251, cx. 797, mc.831. Além dos cargos mencionados desempenhou ainda as seguintes comissões: comissão encarregada de definir os artigos destinados ao caminho-de-ferro da Beira que deveriam ser despachados livres de direitos; comissão encarregada de avaliar as propostas para a adopção do pavimento para as ruas da Beira; Delegado do Governo do território junto da Comissão Sanitária da Beira; comissão encarregada de vistoriar a ponte de Chivene; comissão encarregada de propor as alterações necessárias ao serviço de fiscalização e guarda aduaneiras; comissão encarregada de elaborar uma proposta de regulamento de sanidade do Porto da Beira; Presidente da Junta de Saúde; Secretário da Junta Consultiva de Administração; Responsável para requisição do pessoal necessário para o funcionamento adequado do mercado da Beira; Representante do Governador da Companhia de Moçambique na primeira assembleia geral dos accionistas do jornal *Beira Post*; Secretário das Juntas de Sanidade da Beira; membro do júri de classificação dos produtos expostos na abertura solene do Mercado Gorjão. V. tb. *Portugal em África*, Volume V, 1898, pp. 468-469. Nesta publicação surgiu a informação de que Lisboa de Lima, enquanto exerceu interinamente as funções de governador, “afim de acudir à crise operária, valorizar os terrenos e reprimir os preços excessivos das habitações, mandou proceder a um projecto de edificações económicas” que visava “acabar com o sistema de construção aqui adoptado, de zinco e madeira, de aspecto desagradável e não apropriado ao clima, tencionando empregar-se no actual, alvenaria de tijolo e briquets de cimento e areia com paramentos em dimensões bastante reduzidas”.

⁶⁰⁷ *Ibidem*.

⁶⁰⁸ Bruno J. Navarro, *Governo de Pimenta de Castro. Um General no labirinto político da I República*, Lisboa, Assembleia da República, 2011, pp. 76-77.

referida como uma “atenção” pessoal, criava-lhe todavia algumas dificuldades, uma vez que aquele funcionário não era engenheiro. Havendo que providenciar, com urgência, a construção de uma muralha que protegesse o cais da alfândega da cidade da Beira, Teófilo da Trindade teve de recorrer aos bons ofícios de Lisboa de Lima, o engenheiro mais qualificado em serviço naquela cidade, apesar de não possuir experiência em trabalhos hidráulicos, encarregando-o da direcção do projecto, orçamento e construção da obra, com a promessa de pagamento de uma gratificação mensal adicional. Este terá aceitado a nova comissão, com a condição expressa de lhe ser garantida a permanência nessas funções até à conclusão dos trabalhos, porque considerava ser essa a única maneira de conseguir neutralizar as críticas que infalivelmente lhe seriam dirigidas, pela interferência directa em alguns dos interesses económicos instalados no território. Numa exposição que dirigiu posteriormente ao Conselho de Administração, identificava alguns desses protagonistas. Em primeiro lugar, a Companhia do Sud Est Africain, representada pelo Conde d’Orival, que esteve inicialmente prevista para assegurar a execução do projecto, em regime de empreitada, ou *régie*. Das negociações havidas, entre as partes, não foi possível consensualizar posições, considerando Lisboa de Lima, o delegado da Companhia de Moçambique, que as exigências reivindicadas para a empreitada eram objectivamente desajustadas e lesivas dos interesses da sua comitente, razão pela qual, se pronunciou em defesa do sistema de construção por administração directa. Ao aceitar dirigir a obra, nessas circunstâncias, Lisboa de Lima adivinhava vir a ser alvo das “íras do pessoal da Companhia do Sud Est African e de todos aqueles que sentissem, real ou moralmente, a perda dos lucros certos com que aquela companhia contava da obra em questão”⁶⁰⁹. E, com efeito, de acordo com o seu testemunho, rapidamente se fizeram insinuar as más vontades e um enredo insidioso contra a sua probidade profissional, assim que os trabalhos foram iniciados a 6 de Agosto de 1901. Em segundo lugar, sublinhava também a resistência que o Inspector Geral de Fazenda opusera àquele sistema de construção e à sua própria nomeação para dirigir a execução da obra, por alegada impreparação e incompetência, considerando “que a Companhia de Moçambique não se podia dar ao luxo de servir de escola de aprendizagem, porque isso custava sempre grandes quantias”. O engenheiro português não reconhecia qualquer autoridade àquele agente fiscalizador para avaliar as suas habilitações técnicas, mas não deixou de protestar, junto do governador, contra essa exautoração insultuosa, que julgava justificar-se, também, pela contrariedade de não ter sido concretizada a adjudicação da empreitada, à mencionada companhia construtora, alegadamente envolta num esquema de

⁶⁰⁹ Arquivo Nacional Torre do Tombo, Companhia de Moçambique, Processo Individual de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, nº de ordem 1251, cx. 797, mc. 831.

“altos e complicados arranjos financeiros”⁶¹⁰. Daí terão resultado, por isso, novos e graves embaraços ao funcionamento da obra, que levaram Lisboa de Lima a denunciar

o que durante todo o tempo da minha direcção vi nascer à roda de mim de intrigas, dificuldades, más vontades, demoras extraordinárias na satisfação das minhas requisições, tudo quanto pode fazer-se para prejudicar o meu empenho em caminhar rapidamente com a obra (...). Até a carta anónima não falhou, carta anónima escrita à máquina e que a polícia conseguiu saber a quem pertencia (...). Entretanto na Beira corriam, espalhados não se sabem como nem por quem, as coisas mais falsas e extraordinárias acerca da muralha que eu estava construindo. Um dia era a entivação das fundações que desaparecera, dizia-se, outro dia era a bomba de esgoto das fundações que não funcionava, agora era a despesa louca que estava a custar a obra, cujo orçamento não viria a chegar nem para metade, logo era qualquer coisa deste género, e isto sempre e todos os dias⁶¹¹.

A juntar a esses constrangimentos, Lisboa de Lima notava que também a promessa de gratificação por essa incumbência suplementar, feita pelo governador, não fora cumprida, gerando-se uma situação melindrosa, de que Teófilo José da Trindade tentou sair airoso com um novo compromisso de que recomendaria a Lisboa o nome daquele engenheiro para a Direcção das Obras Públicas, ou para a Direcção das Obras do Porto da Beira. Assim veio a suceder, efectivamente, numa informação ao administrador delegado da companhia, datada de 17 de Agosto de 1901, onde o governador revelava fazer o melhor conceito da inteligência, empenho e qualidade profissional de Lisboa de Lima:

pessoalmente posso informar V. Exa. que no último ano tem sido extremamente zeloso e são de alta valia os serviços por ele prestados na Direcção dos Serviços Urbanos, não só na parte propriamente técnica, mas também na parte administrativa. Têm crescido sensivelmente as receitas mercê da boa fiscalização que tem exercido; têm essas receitas sido administradas com muito critério e cuidado na sua aplicação às obras, por forma que em poucos meses e com dispêndio relativamente pequeno a Beira tem melhorado de maneira muito sensível, formando contraste frisante com o seu estado anterior, o que toda a população reconhece. Está este empregado sempre pronto a desempenhar qualquer serviço que lhe seja incumbido fora da sua obrigação especial e disso tenho presentemente frisantes e sobejas provas, pois está auxiliando sem remuneração o Director das Obras Públicas e está especialmente encarregado da organização do trabalho da muralha de defesa da praia da Alfândega. É inteligente e trabalhador incansável. Como entendo que devem ser punidos ou dispensados os empregados que não cumparam, também julgo do meu dever recomendar ao Conselho que se distinguem pelo seu zelo ao serviço da Companhia. Quando V. Exa. entender que deve ser provido definitivamente o lugar de Director das Obras Públicas julgo dever recomendar para esse lugar o referido funcionário, ou então nomeá-lo Director das Obras do Porto e Defesa da Beira, serviço que acumularia com a Direcção dos Serviços Urbanos, ficando independente do Director das Obras Públicas⁶¹².

Pela cidade da Beira passara, nesta ocasião, um outro engenheiro militar, Carlos Roma Machado de Faria e Maia, recentemente exonerado do cargo de director das Obras Públicas da Província de Moçambique e das brigadas de reconhecimento das fronteiras do Transvaal⁶¹³. Em conversa com o governador do território de Manica e Sofala terá confidenciado o seu desejo de assumir na

⁶¹⁰ *Ibidem*.

⁶¹¹ *Ibidem*.

⁶¹² *Ibidem*.

⁶¹³ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de Carlos Roma Machado de Faria e Maia, Caixa 3042.

companhia a mesma função de director das Obras Públicas, revelando-se decidido a trabalhar, na metrópole, no sentido de obter essa nomeação. O conselho de administração da Companhia de Moçambique oficializaria, efectivamente, pouco depois, pela mão de Joaquim José Machado, um contrato com Roma Machado, para o preenchimento daquele cargo, com instruções expressas para que assumisse a direcção das obras da muralha da Alfândega, de modo a aproveitar-se a experiência que este engenheiro já possuía em trabalhos dessa natureza, que já dirigira em Lourenço Marques⁶¹⁴. Essa determinação colidia frontalmente com a expectativa de Lisboa de Lima de poder vir a concluir aquele empreendimento. Depois de, num primeiro momento, Teófilo José da Trindade ainda ter tentado conciliar a colaboração daqueles dois funcionários, acabou por precipitar a exoneração deste último, colocando a construção da muralha, debaixo da alçada de Roma Machado, que ali permaneceu até 1904.

O engenheiro Lisboa de Lima inferia, neste desfecho, um rude golpe no seu crédito profissional. Não se tratava, na sua perspectiva, de uma “exoneração qualquer”, mas da demissão imposta a “um funcionário técnico”, no exercício de “um serviço técnico”; do afastamento violento de um engenheiro que, contrariamente a outros agentes, garantia não possuir qualquer interesse particular na Companhia de Moçambique:

não sou acionista da Companhia, não tenho nem nunca tive sob o meu nome ou sob nome suposto, interesses materiais ligados ao território, nunca auferi lucros durante a minha estada nos territórios da Companhia, que não fossem os que constituíam os meus vencimentos pagos pela Companhia, nem mesmo aqueles que legitimamente pudesse particularmente obter da minha profissão de engenheiro⁶¹⁵.

Tratava-se, por isso mesmo, de uma afronta pessoal, que lançava suspeitas sobre o único bem que ele dizia possuir: as suas habilitações técnicas, em engenharia. E diante desse facto consumado não lhe restava outra via para a reabilitação da sua imagem pública, para – como dizia – “varrer a testada”, que não fosse requerer das autoridades competentes, a realização de uma rigorosa sindicância à sua direcção, ou então a fixação de uma indemnização material que o desagravasse dos prejuízos infligidos à reputação da sua competência e honestidade. O governador e o conselho de administração da companhia ajuizariam o caso de modo mais pragmático, defendendo que aquela exoneração nada tinha de vexatório para Lisboa de Lima, uma vez que se inseria num normal processo de transição directiva. O seu trabalho seria louvado pelo primeiro, que lhe enalteceu o zelo, a actividade e a competência e, quando já se encontrava na metrópole para gozo da licença regulamentar, foi oficialmente recebido e apresentado aos administradores, a 13 de

⁶¹⁴ Carlos Roma Machado de Faria e Maia, *Alguns projectos e obras executados na Província de Moçambique nos últimos nove anos*, pp. 101-140. Recorde-se que Roma Machado tinha já colaborado com Joaquim Machado, durante o ano de 1900 em que este oficial esteve a desempenhar o cargo de governador-geral da província de Moçambique.

⁶¹⁵ Arquivo Nacional Torre do Tombo, Companhia de Moçambique, Processo Individual de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, nº de ordem 1251, cx. 797, mc.831.

Setembro de 1902, recebendo manifestações de reconhecimento pela dedicação que sempre demonstrara nas várias comissões que desempenhou ao serviço da companhia⁶¹⁶. Mais tarde, no decorrer do ano de 1904 e depois de muita insistência, conseguiria mesmo ser recompensado financeiramente, não a título de indemnização obrigatória, como pretendia, uma vez que, no entendimento da direcção, esse procedimento abriria um grave precedente administrativo, mas sob a forma de gratificação, como acto de equidade, pelo trabalho suplementar na construção da muralha⁶¹⁷.

Lisboa de Lima não regressou ao serviço da Companhia de Moçambique, depois de levantado aquele diferendo. Em Lisboa foi protelando esse retorno à cidade da Beira, por meio de licenças graciosas, até que, a 23 de Abril de 1903, a companhia recebeu do comissário régio um pedido, directamente emanado do ministro do Ultramar, para que fosse autorizado àquele engenheiro o desempenho de uma comissão de serviço temporária no distrito de Lourenço Marques, para a elaboração do projecto de construção do caminho-de-ferro da Suazilândia⁶¹⁸. Refira-se que, até esse momento, a experiência de Lisboa de Lima em engenharia ferroviária se circunscrevia à implementação de um *tramway*, na Beira, em linha *decauville*, enquanto exerceu o cargo de director dos Serviços Urbanos⁶¹⁹. A razão dessa nomeação terá obedecido, por isso, a outro tipo de considerações, alheias à sua área da especialização. À frente do Ministério do Ultramar estava, desde 28 de Fevereiro, o homem que já tinha patrocinado a sua contratação para aquela companhia majestática, dispensando-lhe toda a sua confiança pessoal: o general Manuel Rafael Gorjão. Até à queda do governo liderado por Hintze Ribeiro, ocorrida a 20 de Outubro de 1904, o ministro viria a diligenciar a incorporação definitiva de Lisboa de Lima no ministério, ao serviço da Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos⁶²⁰.

Depois de concluídos os trabalhos daquela brigada de estudos, Lisboa de Lima regressou à metrópole a 19 de Dezembro de 1903. Enquanto não foi destacado para uma nova comissão em Moçambique, além do trabalho de gabinete, teve também a oportunidade de apresentar na Sociedade de Geografia, uma extensa comunicação em que, à semelhança do que sucedera

⁶¹⁶ *Ibidem*.

⁶¹⁷ *Ibidem*; *Boletim Geral das Colónias*, 121, Julho de 1935. Na viagem de regresso à metrópole, a bordo do vapor *Saxon*, que rumava a Southampton, Lisboa de Lima teve a companhia dos oficiais e soldados ingleses, vitoriosos na guerra anglo-bóer, mas também a dos generais derrotados Louis Botha, Christiaan de Wet e Koos de la Rey.

⁶¹⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1903, pp. 352-353. A comissão técnica, liderada por Lisboa de Lima, incluía ainda os condutores Souto e Rodrigues e Alberto da Maia.

⁶¹⁹ Eduardo da Costa, *Colecção das suas principais obras militares e coloniais*, Volume III, p. 442.

⁶²⁰ Arquivo Nacional Torre do Tombo, Companhia de Moçambique, Processo Individual de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, nº de ordem 1251, cx. 797, mç.831. Foi para Lourenço Marques a 8 de Junho de 1903 para dirigir a Brigada de Estudos do Caminho de Ferro da Suazilândia, que integrava também os condutores Souto e Rodrigues e Alberto da Maia, retornando à metrópole no fim dessa comissão, a 19 de Dezembro. A 10 de Agosto de 1904 foi formalmente dispensado do serviço na Companhia de Moçambique (v. tb. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1903, p. 353).

anteriormente com Joaquim José Machado, fazia um relato pormenorizado de todas as envolventes daquele projecto de construção ferroviária⁶²¹.

A 27 de Abril de 1904 aportou novamente em Lourenço Marques para assumir as funções de engenheiro-chefe da 2ª Divisão dos Serviços de Construção da Direcção do Caminho de Ferro de Lourenço Marques. Dois dias depois era empossado director interino dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, com responsabilidades nos serviços de construção e exploração, cabendo-lhe, a título de exemplo, a responsabilidade pela projecção e construção da nova estação central de Lourenço Marques⁶²². Durante os cinco anos que se seguiram, consolidou o estatuto de colonial prestigiado, ao desempenhar, naquela província, os cargos de director da Rede Telegráfica do Sul (17 de Setembro de 1906 – 6 de Abril de 1907), director interino do Porto de Lourenço Marques (16 de Maio de 1907), presidente do Conselho de Distrito de Lourenço Marques (15 de Janeiro de 1908 – 21 de Fevereiro de 1910), presidente da Junta Mista prevista na Convenção *Modus Vivendi* de 1909, entre Moçambique e a África do Sul, para regulação das tarifas aduaneiras (18 de Agosto de 1909) e inspector das Obras Públicas (12 de Janeiro de 1910)⁶²³. A sua acção não se circunscreveu exclusivamente à direcção de trabalhos técnicos, sendo também conhecida a sua participação na vida social da província, nomeadamente pelo papel crucial que desempenhou na fundação do Grémio de Lourenço Marques, um dos primeiros movimentos associativos a surgir em Moçambique⁶²⁴.

2.2.2 – Ministro, Comissário e Professor da Escola Colonial

Regressou a Lisboa, a 15 de Agosto de 1910, para usufruir de uma licença graciosa. Com a implantação do regime republicano a sua actividade profissional passou a concentrar-se na metrópole, nem por isso deixando de merecer o apreço dos novos protagonistas políticos⁶²⁵. Depois de obter a exoneração do cargo de director dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, foi integrado na 3ª Repartição da Direcção Geral das Colónias, a 8 de Junho de 1911, incumbido de participar na elaboração do projecto das obras do porto de Macau, a cargo do engenheiro

⁶²¹ *Boletim da Sociedade de Geografia*, Julho de 1904, pp. 222-241; *Ibidem*, Agosto de 1904, pp. 265-282.

⁶²² Bruno J. Navarro, “Políticas de Preservação do Património Edificado de Origem Portuguesa – A Estação Central de Maputo, enquanto símbolo da Identidade Nacional”, pp. 83-108.

⁶²³ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de Carlos Roma Machado de Faria e Maia, Caixa 3042.

⁶²⁴ Alfredo Pereira de Lima, *Edifícios Históricos de Lourenço Marques*, Lourenço Marques, Livraria. Académica, 1966.

⁶²⁵ Fica, no entanto, a dúvida sobre as razões da sua exoneração do cargo de director dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, não sendo de excluir que ela estivesse relacionada com os saneamentos levados a cabo pela fúria revolucionária dos carbonários moçambicanos, que vitimou, entre muitos outros funcionários da monarquia, o próprio governador-geral, Freire de Andrade (José Capela, *O Movimento operário em Lourenço Marques. 1898-1927*, [Porto], Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2009, p. 270. Ainda em 1910, pouco depois do triunfo do novo regime, Lisboa de Lima é mencionado como um dos “destacados camaleões” do célebre movimento do *adesivismo* (José Adelino Maltez, *Portugal Político. Anuário de 1910* in <http://maltez.info/respublica/portugalpolitico/anuario/1910rep.pdf>)

militar José Emílio Castelo Branco, infraestrutura que fora já estudada pelo falecido engenheiro Adolfo Loureiro e que, a par do caminho-de-ferro Macau-Cantão, se considerava fundamental para o ressurgimento económico daquela colónia portuguesa⁶²⁶. Dela daria conta numa conferência proferida a 20 de Fevereiro, na Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, de que era membro associado, desde 9 de Abril de 1904⁶²⁷. Nessa ocasião, o presidente daquele grémio, João da Costa Couraça, depois de justificar, com pesar, a ausência de António Maria da Silva, o ministro do Fomento do primeiro governo do líder *democrático* Afonso Costa (1913-1914), não poupou elogios ao conferencista, apresentado como um dos mais distintos consócios:

Lisboa de Lima, como militar, como engenheiro e como patriota é tão conhecido no nosso meio, que dispensaria qualquer apresentação, e se eu quisesse dar-vos uma ideia dos numerosíssimos trabalhos do nosso conferente, considerado sobre aquele triplo aspecto, uma sessão não bastaria. Os serviços de Lisboa de Lima brilham com tão intensa luz na nossa engenharia que nenhum dos nossos consócios, e portanto todos aqueles que nos escutam, os não desconhecem por certo. Sem falar dos assuntos militares, de que se ocupou, que lhe valeram importantes louvores; sem pormenorizar os múltiplos trabalhos por ele prestados na Companhia de Moçambique, em que se destaca a construção da muralha de defesa da Beira e do cais da Alfândega, pelos quais alcançou os mais levantados encómios, como consta do respectivo boletim oficial; sem tratar dos importantes estudos que em curto prazo elaborou, do caminho-de-ferro da Suazilândia, cujo projecto definitivo lhe mereceu uma portaria de louvor, e bem assim da respectiva construção que posteriormente lhe foi cometida; sem querer ainda ocupar-me do interessante problema da rede de esgoto de Lourenço Marques, cuja solução foi incumbida a uma importante comissão de serviço, de que o nosso conferente fazia parte; sem mesmo me ocupar ainda da comissão, de alta importância, de que em 1908 foi encarregado – a direcção do porto de Lourenço Marques – que administrou e dirigiu, juntamente com o respectivo caminho-de-ferro, até quase ao fim de 1910; sem querer falar do prestígio que por tantos títulos adquiriu o seu nome na África do Sul; sem pormenorizar, repito, estes e outros tantos trabalhos do distintíssimo engenheiro, aos quais nem sequer fiz alusão, bastaria o facto que vou referir para que todos ficassem conhecendo, por maneira indiscutível, o alto valor do nosso conferente: Encarregado pelo general sr. José Emílio Castel Branco, um dos mais notáveis e mais queridos ornamentos da nossa engenharia, de colaborar com ele no projecto das obras do porto de Macau, desempenhou-se tão distinta e tão brilhantemente dessa missão que, sob proposta do general, foi louvado em portaria honrosíssima, ultimamente publicada no *Diário do Governo*⁶²⁸.

A confirmar a projecção de Lisboa de Lima no panorama colonial português estava a sua nomeação, a 29 de Junho de 1911, para integrar o Conselho Colonial, na qualidade de vogal suplente, só passando a efectivo, volvidos sete anos, a 2 de Fevereiro de 1918.

Em 1912, por imposição legal, optou pelo serviço no Ministério das Colónias, desvinculando-se do Ministério da Guerra, continuando a integrar comissões técnicas, como a que, em 1913, estudou o traçado da futura linha ferroviária de Quelimane ao Chire. Nesse mesmo ano, porém, também ofereceu a sua colaboração à equipa técnica encarregada de estabelecer o local mais apropriado para a implementação de uma ponte sobre o rio Tejo, entre Lisboa e a margem Sul, e foi nomeado, pela comissão administrativa do município de Setúbal, responsável pelo projecto

⁶²⁶ *Ibidem*; “Macau” in *Alma Nacional*, 15 de Setembro de 1910, pp. 497-503.

⁶²⁷ *Revista de Obras Públicas e Minas*, 571-576, Julho-Dezembro de 1917, p. 145.

⁶²⁸ *Revista de Obras Públicas e Minas*, 517, Janeiro-Fevereiro de 1913, pp. 76-77.

de construção do novo porto que serviria de testa ao caminho-de-ferro do Vale do Sado⁶²⁹. A 5 de Novembro assumiu as funções de chefe da 3ª Repartição da Direcção Geral das Colónias, passando a superintender, como vimos anteriormente, a todos os serviços de obras públicas das províncias ultramarinas, nomeadamente estradas, agrimensura, agronomia e silvicultura, correios e telégrafos, minas e pedreiras, estudos geológicos, concessões de terrenos e minas, jardim colonial, comércio e indústria, pesos e medidas. Três meses mais tarde, aceitou o convite do novo presidente do Ministério, Bernardino Machado, para sobraçar a pasta das Colónias.

O novo governo, que se reputava de “conjunção republicana”, surgia com um propósito de imparcialidade e apaziguamento políticos, que renovasse a esperança da República, no momento de crise e escândalo que atravessava, para que finalmente fossem lançadas “as bases de uma verdadeira democracia”⁶³⁰. Esse sentimento não era, porém, consensual na opinião pública portuguesa, sobretudo desde a passagem de Afonso Costa pela presidência do governo. O monárquico Rocha Martins chamava-lhe um ministério do “Entrudo e que como tal só até às cinzas deve durar”⁶³¹. Do novo ministro das colónias dizia ter-se metido numa “aventura escabrosa”, que lhe traria dissabores, nomeadamente quando tivesse de lidar com a “questão de Ambaca”: “Os produtos coloniais são indigestos e muito cobiçados”⁶³².

As previsões de Rocha Martins não se confirmaram. O governo sobreviveu ao primeiro dia da Quaresma, mantendo-se em funções até Dezembro desse ano. E Lisboa de Lima também conseguiu resistir ao escândalo do caminho-de-ferro de Ambaca, tornando-se um protagonista relativamente consensual, defensor de uma via de compromisso entre o poder executivo e o legislativo, que parecia contrastar com a prática do seu antecessor. O seu nome surgiu no meio político português desligado de qualquer filiação, ou sequer simpatia partidária, apresentado apenas como funcionário da Direcção Geral das Colónias, ou da Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, “engenheiro distinto” com bons serviços prestados nas província do ultramar, nomeadamente na África Oriental, onde “a sua permanência foi demorada e excepcionalmente proveitosa”⁶³³. Não terá sido, porém, a primeira escolha de Bernardino Machado para aquelas funções governativas. O jornal *A Capital* chegou a noticiar a nomeação iminente de Couceiro da Costa, governador-geral da Índia, dado como conhecedor da realidade colonial e “um espírito recto, ilustrado, incapaz de praticar um acto que a sua consciência repute menos justo”⁶³⁴.

⁶²⁹ Maria da Conceição Quintas, *Porto de Setúbal. Um actor de desenvolvimento*, Setúbal, APSS, 2003, pp. 67, 325. Em 1916 Lisboa de Lima seria uma vez mais contratado pela edilidade setubalense para proceder à construção daquela infraestrutura, sem que, porém, se tenha registado qualquer desenvolvimento

⁶³⁰ *O Ocidente*, 1264, 10 de Fevereiro de 1914, p. 38.

⁶³¹ *Fantoches*, 4, 19 de Fevereiro de 1914, p. 4.

⁶³² *Ibidem*, p. 9.

⁶³³ *O Ocidente*, 1265, 20 de Fevereiro de 1914, p. 50.

⁶³⁴ *A Capital*, 7 de Fevereiro de 1914, p. 2.

Alterações de última hora, justificadas pela “atitude assumida pelos elementos da conjunção republicana” terão determinado, por fim, a sua preterição, em benefício de Lisboa de Lima⁶³⁵. Apresentando-se à câmara do Senado, ele próprio se encarregaria de frisar uma independência política, que nem todos reconheciam⁶³⁶:

“Na apresentação do Ministério V. Exas. viram que eu não pertença a partido algum, nunca pertenci nem pertencerei; a minha única política, será sempre a política das colónias e não a dos partidos (...). Aceitei a pasta das colónias, conhecendo inteiramente as responsabilidades dessa pasta, mas estou seguro de que, perante os gravíssimos problemas que há a resolver, os partidos não farão questão de política partidária e abaterão bandeiras, a fim de se levar às colónias o desenvolvimento que todos desejam, de modo que se verifique plenamente a fórmula de que o futuro de Portugal está nas colónias. Em todos os meus actos de administração colonial hei-de sempre imprimir o característico do bem público; hei-de ser imparcial, justo e respeitador da lei e da Constituição”⁶³⁷.

As suas aparições no parlamento, sobretudo no Senado, ficaram sempre marcadas por essa sinalização permanente do seu apartidarismo, ao qual pretendia associar a análise ponderada, objectiva, positiva e patriótica dos problemas coloniais, “pondo de parte individualidades e questões que possam ser consideradas pessoais”⁶³⁸. Não obstante essa intenção de desanuviar o ambiente de tensão político-partidária, Lisboa de Lima teve de suportar alguma intransigência parlamentar, nomeadamente em assuntos correlativos ao exercício de funções de alguns governadores das colónias, como José de Andrade Sequeira, na Guiné. A unanimidade registada em torno da nomeação de Joaquim José Machado para o governo da província de Moçambique foi, nesse aspecto, como vimos, um acontecimento excepcional, desencadeado pelo ministro, atendendo às circunstâncias específicas da conjuntura política regional daquele território:

Esta província está sem governador desde Novembro, embora esse governo esteja entregue, nos termos da lei, ao secretário-geral. Quer dizer: há um ano que negócios importantes da província de Moçambique têm estado demorados. Ao Governo parece urgentíssimo propor para governador desta província pessoa que, não só a conheça, mas que tenha também conhecimento das várias questões da África do Sul, que interessam à vida económica desta nossa província ultramarina. É necessário, pois, que a província consiga manter a posição e as vantagens, que desse convénio possam advir, e mister se faz também, que nos poucos anos, que faltam para que termine esse convénio a província se prepare convenientemente para se encontrar nas condições em que se achava, quando foi negociado. A não ser assim, a não se efectuar esse trabalho no curto prazo que falta, permaneceria uma perturbação completa na vida económica, pior, certamente, do que há cinco anos. Por todas estas razões entendo, que o Governo deve propor ao Senado pessoa, na qual concorram qualidades excepcionais para ir governar esta província. É absolutamente necessário nomear quem vá daqui sabendo o que tem a fazer, e por onde tem que caminhar⁶³⁹.

⁶³⁵ *Ibidem*, 8 de Fevereiro de 1914, p. 2.

⁶³⁶ José Norton, *Op. Cit.*, p. 206. Por esta altura, Arnaldo Norton de Matos, irmão do governador de Angola, descobria, em Lisboa de Lima, muito fervor católico e tendências *evolucionistas*.

⁶³⁷ *Diário das Sessões do Senado*, 12 de Fevereiro de 1914, p. 3.

⁶³⁸ *Ibidem*, 17 de Fevereiro de 1914, p. 13.

⁶³⁹ *Ibidem*, 2 de Março de 1914, pp. 3-4.

Além da situação regional sul-africana, importava também mitigar a apreensão das autoridades moçambicanas relativamente a um expediente administrativo, que entretanto se cristalizara na política colonial. Face ao agravamento dos desequilíbrios orçamentais de algumas províncias ultramarinas, sobretudo em Angola, onde a situação económica e financeira se deteriorara rapidamente com a depreciação da borracha e o desaparecimento das receitas do comércio do álcool, o Ministério das Colónias, no uso das suas prerrogativas legais, impusera a transferência de verbas das colónias com situação financeira mais desafogada, como Moçambique, para aquelas que se encontravam em estado deficitário. Como se afirmava, por essa época, nas páginas d'*A Capital*,

esse sistema de atenuar as más condições financeiras das províncias ultramarinas que dão *deficits*, em prejuízo das que atingiram um grau notável de prosperidade económica, serve apenas para impedir o desenvolvimento de todas elas. O saldo do orçamento da província de Moçambique devia ser aplicado exclusivamente em melhoramentos dessas províncias, para que os seus habitantes continuassem a pagar de bom grado as contribuições que o Estado lhes lança. Com as transferências de verbas que se tornaram sistema habitual da nossa administração ultramarina, os habitantes das províncias sacrificadas vêem que as suas contribuições servem principalmente para beneficiar regiões distantes e entendem que o seu sacrifício, desse modo, resulta inteiramente inútil. Por outro lado, as colónias que dão *deficit* habituaram-se também a essa cómoda situação de receber todos os anos as centenas de contos necessárias para o equilíbrio do seu desfalcado orçamento, e isso só pode contribuir para sufocar iniciativas, deixando estagnadas as suas más condições económicas⁶⁴⁰.

Lisboa de Lima fazia uma interpretação semelhante da questão, embora não lhe fosse possível recorrer, no plano imediato, a outro mecanismo de compensação. Afirmando que o combate ao desequilíbrio orçamental das colónias fora a razão principal de ter acedido a assumir responsabilidades governativas, considerava que a resolução do problema teria de passar, em primeiro lugar, pela redução de despesas improdutivas e por uma optimização dos recursos materiais de trabalho já existentes, canalizando-os para o incremento da actividade agrícola, pela qual pretendia desenvolver as fontes de riqueza pública. Paralelamente, havia que inverter as restrições impostas pela política de protecção pautal, de “porta fechada”, anteriormente criada pelos poderes públicos para favorecer a indústria metropolitana, nomeadamente o sector têxtil, dado que a sua manutenção poderia gerar embaraços internacionais. Como dissera, numa intervenção no Senado da República, havia reflexos dessa política até na arquitectura dos centros povoados:

quem vai a Luanda, não imagina estar num meio africano, numa região tropical, mas sim em qualquer povoação do nosso Portugal. As edificações ali não são apropriadas aos climas tropicais, são a reprodução das que encontramos nas nossas cidades da província. Quando se percorre as ruas de Luanda, imagina-se estar no Minho ou nas Beiras e não em plena África⁶⁴¹.

⁶⁴⁰ *A Capital*, 5 de Fevereiro de 1914, p. 1.

⁶⁴¹ *Diário das Sessões do Senado*, 3 de Março de 1914, p. 4.

Numa fase posterior, o progresso de Angola seria potenciado pela viabilização de um ambicioso programa de fomento, estrategicamente alicerçado na implementação de melhoramentos materiais, onde as vias de comunicação assumiriam um papel preponderante⁶⁴²:

isto faz-se, e está no espírito de todos, desenvolvendo-se os caminhos-de-ferro, preparando os portos de mar para distribuir rapidamente as mercadorias. Faz-se promulgando leis que permitam a colonização, preparando o terreno da província para que esta colonização possa ser bem feita, porque não basta apenas a publicação do decreto no *Diário do Governo*. É preciso que as actividades e os capitais empregados naquela província tenham a possibilidade de uma razoável remuneração, e para isso é preciso que os caminhos-de-ferro se construam⁶⁴³.

Para realizar esse vasto plano de obras, que apostava na conclusão das ligações ferroviárias de Ambaca, Lobito e Moçâmedes, que viessem baratear o transporte de materiais e potenciar a ocupação efectiva do território, uma vez que nem toda a população indígena estava completamente sujeita à soberania portuguesa, era necessário dispor de avultadas somas de capital, só acessíveis com recurso ao crédito bancário. A 29 de Junho de 1914, no final da sessão legislativa, Lisboa de Lima conseguiu ver aprovada a autorização parlamentar para contrair um empréstimo de 8.000.000\$, que tinha em vista o lançamento desse programa de fomento, que se previa, depois, ser complementado com a negociação de até mais 32.000.000\$⁶⁴⁴. A 18 de Julho foi aprovada a concessão, pelo Banco de Portugal, de uma primeira parcela até ao valor de 2.000.000\$, para pagamento de despesas urgentes da província. A 22 criou-se um fundo especial de viação e portos para garantir o suprimento daquela verba autorizada pelo parlamento. A 29 de Julho, como vimos anteriormente, chegaria ainda a decretar a aprovação do Regulamento orgânica da direcção das Obras Públicas de Angola e, no mês seguinte, a tão desejada lei de bases da autonomia administrativa e financeira das colónias, que permaneceria, na sua essência, em vigor até ao fim da I República.

Tratava-se, em rigor, de um projecto amplo e ambicioso que poderia, efectivamente, transformar a realidade colonial portuguesa, lançando-a numa esperançosa “vida nova”. Mas viria a ficar irremediavelmente comprometido com a deflagração da Grande Guerra que, desde logo, pelas suas implicações nos mercados financeiros, gorou a possibilidade de negociar a concessão de crédito⁶⁴⁵. Os perigos, porém, como o próprio ministro reconheceria mais tarde, não se limitavam a esta lamentável vicissitude:

a diminuição do movimento comercial em todas as colónias, fatal consequência da guerra europeia, o decréscimo da actividade industrial nas minas do Rand, onde tem a sua origem uma parte importante das

⁶⁴² *Diário da Câmara dos Deputados*, 16 de Fevereiro de 1914, pp. 4-6; *Diário das Sessões do Senado*, 27 de Fevereiro de 1914, pp. 4-5.

⁶⁴³ *Diário das Sessões do Senado*, 11 de Março de 1914, p. 14.

⁶⁴⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, 29 de Junho de 1914, pp. 70-97.

⁶⁴⁵ Lisboa de Lima, “As colónias portuguesas perante a guerra” in *Revista Colonial*, 25 de Dezembro de 1914, pp. 386-387.

receitas de Moçambique; o agravamento dos câmbios, o aumento dos fretes marítimos, e o aumento do custo dos produtos de importação nas colónias, teriam como resultante uma situação económica difícil em todas as províncias, aumentando sem dúvida o *deficit* das colónias deficitárias e podendo passar a esta situação, colónias cujos orçamentos anuais fechavam de há muito com saldo. Isto pelo que diz respeito à situação financeira do Estado nas colónias; quanto à economia pública eram de recear graves dificuldades financeiras para o comércio e indústria e o aparecimento dos sem trabalho pelo provável retraimento dos capitais e das iniciativas particulares perante as perturbações económicas que a guerra ia produzir em todo o mundo⁶⁴⁶.

Finalmente, no plano militar, temia-se não apenas a emergência de novos focos de rebelião indígena, como também o avanço de potências beligerantes sobre o território português.

Apesar das dificuldades, Lisboa de Lima, garantia, num breve relatório sobre a sua acção governativa, que tinha conseguido salvaguardar os princípios norteadores do rumo que lhe imprimira, e assegurar a normalidade possível na vida quotidiana daqueles territórios: manteve em dia o pagamento dos encargos orçamentais do Estado; deu continuidade às obras de fomento iniciadas antes da eclosão da guerra; impediu as transferências de *superavits* para colónias deficitárias; garantiu a pacificação e a soberania do Estado nas províncias ultramarinas, embora se tivessem verificado graves incidentes militares em Angola e Moçambique, que implicaram o envio de algumas expedições militares⁶⁴⁷. Apesar de ser um crítico da volatilidade das leis coloniais, não deixou de assinalar o seu consulado, com uma prolixa produção legislativa que se deteve em diversas áreas governativas como as comunicações, a mão-de-obra indígena, as indústrias coloniais, a saúde e a segurança públicas⁶⁴⁸.

A imprensa colonial de referência, não deixou de saudar a sua governação, sublinhando no ministro um meritório espírito de iniciativa, utilidade e probidade, bem reveladores da sua “elevação notável, bom senso e espírito de justiça”. A 25 de Janeiro de 1915, a *Revista Colonial* reproduzia e secundava o teor de um artigo do *Jornal de Benguela*, garantindo que ele expressava a opinião da grande maioria dos coloniais:

Como ninguém (...) esperava nada do sr. Lisboa de Lima, sucedeu ser ele quem verdadeiramente iniciou o ressurgimento das Colónias (...). Em curtos meses deu-nos as leis de autonomia financeira e administrativa (quem sabe agora quando serão regulamentadas?), as leis de fomento com um grande empréstimo e a lei do trabalho indígena, que para ser melhor que as outras anteriores, basta tê-las revogado formalmente. No meio destas três leis, vê-se a reorganização de serviços importantes, a resolução de questões como a de Ambaca, o preparo de medidas como o crédito agrícola e predial, organização bancária, navegação e outras. Que outro ministro igualou o sr. Lisboa de Lima na promulgação de medidas *que passaram do papel*? E por isso as colónias e designadamente Angola sentiram a sua saída do poder, antes de terminada a obra delineada. Sentiram-na, com o receio de continuar como dantes o sistema de pôr tudo de parte o que fizeram os antecessores e lá se vai tudo, pois as leis decretadas precisam de ser completadas com outras⁶⁴⁹.

⁶⁴⁶ *Breve Relatório acerca das Providências tomadas e diplomas promulgados pelo Ministério das Colónias desde 9 de Fevereiro a 2 de Dezembro de 1914*, Lisboa, Tipografia “A Editora Limitada”, 1914, pp. 5-6.

⁶⁴⁷ *Ibidem*, pp. 4-5.

⁶⁴⁸ *Ibidem*, pp. 8-27; *Colecção dos decretos promulgados no ano de 1914 em virtude da faculdade concedida pelo artigo 87º da Constituição Política da República Portuguesa e pela lei nº 275 de 8 de Agosto de 1914*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1915.

⁶⁴⁹ *Revista Colonial*, 25 de Fevereiro de 1915, p. 62.

Com a exoneração do governo de Bernardino Machado, a 12 de Dezembro de 1914, e a sua substituição pelo ministério *democrático* presidido por Victor Hugo de Azevedo Coutinho, o engenheiro Lisboa de Lima voltou à chefia da 3ª Repartição da Direcção Geral das Colónias, tomando também lugar na Comissão Superior Técnica das Obras Públicas das Colónias, primeiro como vogal e depois, já na presidência de Joaquim José Machado, a partir de 1915, como vogal-secretário⁶⁵⁰. Nesse mesmo ano, foi eleito vice-presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, que desempenhou, ininterruptamente durante as presidências de Anselmo Braamcamp Freire (1915-1922) e Vicente Almeida d'Eça (1923-1924)⁶⁵¹. Em 1917, foi eleito presidente da Direcção da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, mantendo-se no cargo até Junho de 1919⁶⁵². Desempenhou ainda, em paralelo, algumas comissões de serviço de natureza similarmemente técnica; a 6 de Janeiro de 1916 foi nomeado para integrar uma comissão encarregada de escolher o local para implantação do Hospital Colonial e Escola de Medicina Tropical; a 2 de Fevereiro de 1917 integrou a comissão incumbida de estudar a melhor forma de atender o pedido da Sociedade “A Iniciadora” para concessão de pescas e indústrias correlativas na província de Cabo Verde; a 30 de Janeiro de 1918 foi indicado para incorporar uma comissão técnica destinada a estudar, no estrangeiro, os sistemas modelares de construção de hospitais e sanatórios, tendo em vista a criação do Hospital Colonial⁶⁵³. Nesse mesmo ano, depois da reformulação dos serviços do ministério, introduzida pelo ministro Carlos da Maia, assumiu, a 23 de Junho, as funções de subdirector-geral do Fomento.

Em 1921, na sequência da crise política aberta com a demissão do governo de Liberato Pinto (1920-1921), o nome de Lisboa de Lima chegou a constar da lista ministerial que Bernardino Machado, o novo presidente do ministério, apresentara ao Presidente da República, António José de Almeida. À semelhança do que sucedera em 1914, também agora lhe era destinada a pasta das Colónias. O Chefe de Estado, porém, não estava interessado em viabilizar um governo extrapartidário, uma vez que os partidos políticos se tinham pronunciado a favor de um governo de concentração partidária parcial, composto de parlamentares. Na nova proposta já reformulada em função das indicações do presidente, constava já a atribuição daquela pasta a António Paiva Gomes, ministro *democrático*, que assim transitava do governo cessante⁶⁵⁴.

⁶⁵⁰ Arquivo Histórico Ultramarino, 68, 1F, SEMU_MU, DGU_DCFU.

⁶⁵¹ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, anos 1915-1923. Durante estes anos, Lisboa de Lima partilhou a vice-presidência com figuras como António Duarte Ramada Curto, Sebastião de Magalhães Lima, João Maria de Almeida Lima, Henrique José Monteiro de Mendonça, e João Henrique Ulrich.

⁶⁵² *Revista de Obras Públicas e Minas. 1917*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1917.

⁶⁵³ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, Caixa 2310.

⁶⁵⁴ *O País* (Brasil), 27 de Fevereiro de 1921, p. 2.

Em Outubro, já durante a vigência do governo liderado por António Granjo (1921), foram sondadas algumas personalidades nacionais tendo em vista a organização da presença portuguesa na Exposição Internacional Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil que havia de decorrer em 1922. Diante das recusas de Barros Queiroz, António Luís Gomes, Nunes de Oliveira e Ferreira da Silva, o ministro do Comércio, Francisco Fernandes Costa, levou o convite a Lisboa de Lima que, depois de se assegurar do apoio das associações comerciais e industriais lisboeta e portuense, e da União da Agricultura, Comércio e Indústria, de que ele era presidente, decidiu aceitar o cargo de comissário-geral da representação portuguesa naquele certame, instalando-se na Sociedade de Geografia com autorização do governo para organizar os trabalhos preliminares⁶⁵⁵. A indigitação governamental foi bem acolhida na imprensa e no meio empresarial português, que se apressou a sublinhar as qualidades pessoais e a competência técnica daquele engenheiro colonial. A 12 de Outubro, o *Diário de Lisboa* não poupava elogios à escolha daquele engenheiro colonial:

Trata-se de uma pessoa educada, culta, conhecedora de um código de maneiras que a maioria dos nossos homens públicos ignora, capaz de mandar com senso e de se fazer obedecer sem servilismo. No Rio de Janeiro, estamos certos disso, a sua acção seria honrosa para o nosso nome e proveitosa para os nossos interesses⁶⁵⁶.

Sobreveio, porém, a convulsão política gerada pela tragédia da *Noite Sangrenta*, que chegou a fazer perigar a sua continuidade em funções, havendo notícia da constituição de uma comissão *ad-hoc*, de prosélitos radicais, revolucionários do 19 de Outubro, que reclamou ao governo *outubrista* de Maia Pinto (1921) o afastamento de Lisboa de Lima, por não lhe identificarem verdadeiro espírito republicano, e a sua substituição pelo Visconde Pedralva⁶⁵⁷. O governo reafirmou, porém, a sua confiança no comissário português, que por estes dias também presidia ao Congresso Económico Nacional, reunido na cidade do Porto⁶⁵⁸.

As vicissitudes por que passou a representação portuguesa naquela exposição internacional, onde se pretendia aproximar as duas repúblicas, estreitando laços culturais e artísticos, evidenciando o trabalho colonial português, nas suas vertentes agrícola, comercial e industrial, e promovendo a sua imagem turística⁶⁵⁹, redundaram num escândalo nacional de grandes proporções, lesivo da imagem externa do país e, sobretudo, da honorabilidade de alguns dos seus responsáveis mais directos. A 28 de Fevereiro de 1922, o senador Joaquim Crisóstomo reclamava informações do

⁶⁵⁵ *Ibidem*, 15 de Outubro de 1921, p. 2; *Diário de Notícias*, 13 de Outubro de 1921, p. 10; *O Século*, 13 de Outubro de 1921, p. 2.

⁶⁵⁶ *Diário de Lisboa*, 12 de Outubro de 1921, p. 1.

⁶⁵⁷ *O País* (Brasil), 13 de Novembro de 1922, p. 6.

⁶⁵⁸ *Ibidem*, 29 de Novembro de 1921, p. 7.

⁶⁵⁹ *Livro de ouro e catálogo oficial da Secção Portuguesa da Exposição Internacional do Rio de Janeiro*, [s.l.], Comissão Geral do Governo – Agência Latino Americana, 1922.

governo sobre suspeitas de abusos e irregularidades cometidos pelo comissariado da exposição brasileira que, de acordo com alguns órgão de imprensa, esbanjava “avultadas quantias do tesouro”, numa administração discricionária que requisitara, maioritariamente por recomendação pessoal, “um aluvião de funcionários públicos para os colocar ao seu serviço conferindo-lhes elevados vencimentos”⁶⁶⁰. Apesar da insistência daquele senador, o governo deixou atrasar as devidas explicações, facto que só serviu para reforçar o ambiente de desconfiança que entretanto já contaminara o debate político-partidário, dando azo a que se agravassem as incertezas sobre a probidade e competência do comissário-geral, Lisboa de Lima.

A 16 de Novembro, Vasco Borges, Ministro do Comércio e Comunicações no governo *democrático* de António Maria da Silva, informava a Câmara dos Deputados do relatório que recebera do comissário-geral onde, depois de desmentir todas as suspeitas sobre a sua acção, que atribuía a uma cabala maquiavélica montada contra si pelos serviços já organizados, para evitar que ele viesse efectivamente a assumir a direcção da representação portuguesa, denunciava a situação catastrófica em que encontrara os trabalhos ao chegar ao Rio de Janeiro a 21 de Outubro. Os processos negligentes empregados nos trabalhos pelo delegado do comissariado naquela cidade, o engenheiro Ventura Malheiro Reimão, tinham afastado daquele ambicioso projecto a numerosa colónia portuguesa ali existente, levantando também as maiores reservas dos habitantes brasileiros e, sobretudo, das outras representações nacionais presentes no certame. As obras encontravam-se incompreensivelmente atrasadas, não obstante as avultadas somas de dinheiro já despendidas e a preocupante acumulação de dívidas a algumas empresas locais. Diante deste cenário de desordem económica e administrativa, os operários responsáveis pela montagem dos dois pavilhões portugueses, o Pavilhão de Honra e o Pavilhão das Indústrias, estavam completamente desmoralizados, antevendo-se já o estrondoso fracasso da participação de Portugal na exposição, entretanto já inaugurada a 7 de Setembro. Lisboa de Lima garantia não pretender insinuar a existência de propósitos menos escrupulosos no pessoal do comissariado geral que o precedera no Rio de Janeiro:

somente a uma errada orientação dada aos serviços aqui, contra as expressas indicações por mim dadas; uma demasiada confiança havia com cooperadores que aqui se recrutaram; e uma errada compreensão dos respectivos deveres e responsabilidades por parte de quase todos quantos aqui vim encontrar, errada compreensão de tanto mais graves consequências quanto maior era a categoria dos funcionários que no erro viviam explicam a situação sem necessidade de se suspeitar que algum interesse pessoal influiu em quem quer que fosse que como funcionário do Comissariado Geral aqui estava trabalhando, ou como tal devia trabalhar, com a maior das boas vontades e o maior dos zelos pelos interesses da Pátria distante⁶⁶¹.

⁶⁶⁰ *Diário das Sessões do Senado*, 28 de Fevereiro de 1922, p. 18.

⁶⁶¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 16 de Novembro de 1922, pp. 14-23.

Lisboa de Lima decidiu reencaminhar para a metrópole uma parte dos funcionários empregues no empreendimento, reduzindo simultaneamente os vencimentos dos que permaneceram em actividade. Por sua vez, o ministro, depois de receber uma comunicação do embaixador Duarte Leite, informando da situação aflitiva, “crítica e escandalosa”, “prejudicial ao país”, do comissariado, determinou a abertura de uma sindicância em Portugal e no Brasil e ordenou o regresso do comissário-geral a Lisboa, por considerar encontrar-se numa posição fragilizada. Na imprensa, só alguns órgãos, ligados a correntes de opinião mais conservadora, ousavam defender Lisboa de Lima, de modo a poderem atacar exclusivamente, porventura com motivações políticas, o seu delegado no Rio de Janeiro, o *democrático* Ventura Reimão⁶⁶². No parlamento as acusações surgiam cada vez mais radicalizadas. João Crisóstomo censurava o teor de alguns contratos estabelecidos pelo comissariado, sem utilidade aparente e, sobretudo, a leviandade do recrutamento de pessoal, à revelia de qualquer consideração de defesa do interesse nacional:

Não é novidade para ninguém que em Lisboa embarcaram com destino ao Brasil, à custa do Estado, contratados pelo Sr. Lima, centenas de pessoas, cuja única profissão que exercem é a de andarem à boa vida, comendo bem e bebendo melhor, sem trabalharem. Essa gente, que nunca teve préstimo para coisa alguma, a não ser para iludir a polícia, acha-se no Rio de Janeiro ganhando em média 8 libras de ouro por dia à espera que sejam inaugurados os nossos pavilhões. Posso garantir que, enquanto o Sr. Lisboa de Lima for nosso comissário na Exposição, todo o dinheiro que o Parlamento votar para esse fim será esbanjado, ou melhor, será devorado pelos lobos que formam o bando de que aquele é chefe. Se dependesse de mim o Sr. Lisboa de Lima há muito estaria a contas com a justiça criminal⁶⁶³.

Vasco Borges, regressado ao parlamento, depois da exoneração do governo e sem que, durante o exercício das funções ministeriais, tivesse assumido uma posição mais decidida e categórica, não deixava, agora, de condenar o carácter do comissário português, por este declinar quaisquer responsabilidades pessoais na grave situação que se criara, em detrimento da culpabilização de funcionários seus subordinados⁶⁶⁴. Defendia, por isso, a realização de uma sindicância rigorosa e exemplar que tivesse uma função morigeradora na vida pública e no regime republicano:

⁶⁶² ABC, 14 de Setembro de 1922: “O governo português no acaso da sua política de favoritismo nomeou o engenheiro militar Ventura Malheiro Reimão que nunca fizera um trabalho notável de engenharia nem demonstrara em conferências, artigos ou trabalhos a sua sapiência que as grãs-cruzes não proporcionam. [...]. Ventura Reimão foi atempadamente substituído pelo vertente Lisboa de Lima, que, denunciando as irregularidades, os roubos e a incompetência do antecessor, irá ver-se envolvido num processo judicial, acusado de ter sido ele o responsável por gastos sumptuosos e de não acatar ordens no sentido de levar a cabo obra de mais modestas proporções. Vem, assim, defender-se o injuriado”.

⁶⁶³ *Diário das Sessões do Senado*, 16 de Novembro de 1922, pp. 10-11.

⁶⁶⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, 13 de Dezembro de 1922, pp. 5-6: “As acusações que o Sr. Lisboa de Lima fazia ao Sr. Malheiro Reimão, e cujo fundamento as sindicâncias que ordenei comprovarão ou não, não eram, todavia, de molde a isentar o Sr. Lisboa de Lima daquelas responsabilidades que lhe pertenciam como dirigente, como chefe, como supremo responsável de tudo quanto se relacionasse com a nossa representação na Exposição do Rio de Janeiro. Se da participação de Portugal nessa exposição resultasse um êxito, certamente toda a glória desse facto pertencia ao Sr. Lisboa de Lima, e só ao Sr. Lisboa de Lima. Como pode, pois, admitir-se que, em presença de um possível fracasso, o Sr. Lisboa de Lima pretenda atirar para cima de outros com responsabilidades que, pelo menos, em parte, lhe pertencem? Pode um general, comandante de um exército, atribuir ao seu estado-maior a responsabilidade de um desastre em que nem por isso as suas responsabilidades são menores?”.

Poder-me-ão dizer: mais uma sindicância. Têm razão. A verdade é que o que se tem passado em matéria de sindicâncias é um absoluto escândalo. A verdade é que muitas sindicâncias se têm feito até hoje sem que sindicado algum tenha sofrido as consequências dos seus actos. Temos visto efectivamente (...) os jornais referirem-se a escândalos de toda a ordem e depois vemos os responsáveis serem absolvidos. No entanto, todos os dias ouvimos dizer: aquele prédio pertence ao Sr. Fulano que foi dos Bairros Sociais; aquela quinta pertence ao Sr. Sicrano que foi dos Transportes Marítimos; aquele automóvel é de um senhor que foi dos Abastecimentos. Isto, Sr. Presidente, diz-se todos os dias e a todas as horas e é contra isto que eu protesto, tornando-se necessário que este estado de coisas termine de uma vez para sempre. É inadmissível e absolutamente contrário aos mais elementares princípios de justiça e de moral, que pessoas a cuja fortuna se atribuem todas as origens suspeitas e ilícitas, estadeiem por aí um luxo deprimente e escandaloso, parecendo ainda troçar daqueles que tinham o dever de exigir-lhes contas. Entendo que chegou a hora de estabelecer-se um tribunal especial que julgue tais indivíduos, porquanto, esses crimes, pela sua importância e pelo que de desprimoroso acarretam para o regime, para a sua honorabilidade e para o seu bom nome e pelo que o afectam, bem pode considerar-se como revestindo aspecto político, sujeitando-os portanto a uma jurisdição especial. De contrário, todo esse belo e augusto templo que os republicanos com o seu esforço ergueram, argamassando-o com o seu sangue, com o seu martírio e com os seus sacrifícios, será derruído por essa alcateia de vendilhões e traficantes que já ameaça abalar-lhe os alicerces. E então sucederá que, no dia em que esse templo se ruir os homens que lá se encontrarem com os olhos postos nos princípios, em êxtase e cheios de fé, ficarão soterrados sob os escombros e com eles os próprios princípios, ao passo que os vendilhões, os traficantes, se salvarão incólumes, para zombarem ainda dos que tiveram sido vítimas da sua fé, do seu êxtase e da cegueira⁶⁶⁵.

Na mesma sessão parlamentar, o também recém-chegado deputado Malheiro Reimão, depois de demitido por Lisboa de Lima, não se coibiu de utilizar as prerrogativas que lhe concedia esse estatuto para fazer a defesa pessoal da sua actuação na qualidade de engenheiro, não obstante o inquérito disciplinar em curso. Deixou, nessa ocasião, uma descrição pormenorizada da sua versão dos factos, revelando a existência, em Lisboa de Lima, de uma vaidade desmedida, que buscava ufanamente protagonismo, apesar da sua perigosa posição de representante de interesses conflitantes, que garantia terem condicionado a elaboração do próprio projecto dos pavilhões portugueses:

Não sei se a Câmara tem reparado que tudo isto da Exposição do Rio de Janeiro anda à roda do ferro. Ferro que não chega, ferro que cai, ferro e sempre ferro. Devo notar que nenhum país fez pavilhões em ferro para desmanchar, excepção da Bélgica, que fez um *hangar* em ferro para o seu Pavilhão das Indústrias. A Itália fez o seu pavilhão em ferro, mas para o destinar, posteriormente à exposição, para uma escola. Haveria vantagem para melhor se compreender toda esta trapalhada da exposição, e, para começar pelo princípio, em se averiguar que vantagem havia para o País, quer sob o ponto de vista de economia, quer sob qualquer outro ponto de vista, em fazerem-se os pavilhões em ferro. Países produtores de ferro não fizeram pavilhões em ferro, e Portugal, que o tem de importar, fez. Porquê? O nosso Pavilhão de Honra cobre 400 metros quadrados; pois só ele tem mais ferro do que todo o pavilhão da Itália, que cobre 1600 metros quadrado. O nosso Pavilhão de Indústrias cobre 4000 metros quadrados; pois tem mais ferro seis vezes que o pavilhão de Indústrias da Bélgica, que cobre 5000 metros quadrados. Não são insinuações que vou fazer, são afirmações que se podem verificar em qualquer *Anuário Comercial*. O Sr. Lisboa de Lima é director da fábrica de ferro que forneceu o Pavilhão de Honra e parte do Pavilhão de Indústrias. Um cunhado deste senhor é director de outra fábrica fornecedora. O Sr. Lisboa de Lima despediu o pessoal metalúrgico que trabalhava nos pavilhões, mas deixou ficar o pessoal da fábrica de que é director. E essa fábrica recebe percentagem e não pequena sobre os salários que os operários lá recebem⁶⁶⁶.

⁶⁶⁵ *Ibidem*, pp. 8-9.

⁶⁶⁶ *Ibidem*, pp. 10-14.

O parlamento determinou, nessa mesma sessão, a extinção do comissariado, ficando a superintendência de todos os trabalhos a cargo de um director nomeado pelo governo⁶⁶⁷. Todas as suspeitas e acusações pendiam sobre a honorabilidade pessoal ou sobre a competência profissional de Lisboa de Lima, frequentemente descrito como “fraco, inábil e pusilânime”, não se apresentando no parlamento qualquer deputado, ou senador, para tentar a defesa da sua administração. Ela seria feita, no entanto, por alguns membros da colónia portuguesa no Brasil, pela Câmara Portuguesa de Comércio e Indústria do Rio de Janeiro e, sobretudo, pela Associação Industrial Portuguesa que, numa sessão extraordinária, fez aprovar uma moção onde se repudiavam as afirmações feitas no parlamento de que o comissário da exposição, seu consócio, tinha aproveitado a sua posição para fazer as adjudicações das estruturas metálicas dos pavilhões à Companhia União Metalúrgica, a mais importante empresa metalúrgica nacional, onde ele exercia também as funções de administrador. O texto da moção informava que, contrariamente ao que fora divulgado, todas as adjudicações tinham corrido não pelo comissariado, mas pela própria Associação Industrial, que para esse efeito contactou todas as entidades competentes, de acordo com um caderno de encargos comum, previamente estabelecido⁶⁶⁸.

Em resultado da sindicância, foi emitida uma nota de culpa, a 17 de Dezembro de 1923, noticiada com algum estrondo na imprensa, mas onde, em rigor, ficava esvaziada grande parte das suspeitas entretanto levantadas contra o comissário da exposição. O juiz sindicante atribuía a Lisboa de Lima a responsabilidade pela organização dispendiosa da representação portuguesa; pelo envio de pessoal em excesso para o Rio de Janeiro; pela contratação de serviços que alegadamente não acautelavam o interesse nacional⁶⁶⁹. Em resposta, o sindicato tratou de responsabilizar o poder político pela generalidade das opções tomadas no projecto dos pavilhões; pelo condicionamento dos trabalhos, motivado por falta de financiamento; e pela imposição de recrutamento de um contingente exagerado de funcionários⁶⁷⁰. Por outro lado, atribuía aos serviços do comissariado

⁶⁶⁷ Os trabalhos ficaram a cargo do arquitecto português radicado em S. Paulo, Ricardo Severo. O Pavilhão das Indústrias foi o último a ser inaugurado naquele certame, quando já se aproximava o seu encerramento (Maria Isabel da Conceição João, *Memória e Império: Comemorações em Portugal*. Dissertação de Doutoramento em História, Lisboa, Universidade Aberta, 1999, p. 210.

⁶⁶⁸ *O País* (Brasil), 19 de Janeiro de 1923, p. 6.

⁶⁶⁹ A. A. Lisboa de Lima, *A Verdade sobre o Comissariado Geral na Exposição do Rio de Janeiro*, [s.l., s.n.], 1924, pp. LIV-LVII; *Diário de Lisboa*, 9 de Janeiro de 1924, p. 4.

⁶⁷⁰ *Ibidem*, pp. 1-44. As diligências de Ana de Castro Osório, junto de Bernardino Machado, para assegurar a contratação do seu afilhado, o artista plástico Leal da Camara, como decorador da representação portuguesa, são paradigmáticas das pressões que o comissário terá suportado. A 2 de Dezembro de 1921 escrevia ao antigo governante, dando conta da evolução dos acontecimentos: “Não quero escrever-lhe a agradecer todo o seu grande e inteligente interesse pelo meu afilhado (Leal da Camara) porque queria já dizer qualquer coisa da resposta do Sr. Lisboa de Lima. Agora me escreve o Leal - «Fui ao Lisboa de Lima que me recebeu amavelmente mas fez a restrição de perguntar a todos estes bonzos das Belas-Artes, tais como Augusto Gil, José de Figueiredo, Bermudes, e quejandos, o que eles pensam. Eu disse-lhe francamente que eles não pensavam nada a não ser desejarem todos fazer uma viajata ao Brasil. O que era preciso era alguém que quisesse, soubesse e pudesse fazer mesmo [...] a tal exposição com uma aparência europeia e do ano de 1922. Para este fim punha-me à sua disposição. Disse-me que ia pensar. Talvez conviesse que o ajudássemos a aclarar estes pensamentos». Li o que me diz o Leal e eu entendo que só V. Exa tem autoridade sob todos os pontos de vista para dizer ao S. Lisboa de Lima, que para ele o Leal é a Providência

que o antecederam no Rio de Janeiro, a culpa por todas as disfuncionalidades técnicas do projecto, que tinham degradado a imagem do país até à sua chegada, comprometendo irremediavelmente a conclusão atempada dos trabalhos de construção; e pela intentona ardilosa que ali se forjara com o objectivo de denegrir a reputação pública do comissário, que julgava ser consequência dos seus esforços de moralização e disciplina, decisivos para impedir o fiasco humilhante, que já se adivinhava⁶⁷¹.

Lisboa de Lima não deixaria também de notar que os termos da acusação eram bem menos gravosos do que os advogados na pretensa campanha de difamação e intriga, de que dizia ter sido vítima:

o que desde já se apura, mesmo perante a nota de culpa (...) é que não houve afinal no Commissariado, pelo menos enquanto eu fui Comissário, e contra o que a público veio: Nem roubos de pratas; Nem roubo de azeite por mim vendido por 1000 contos; Nem venda em proveito do Commissariado Geral ou em meio proveito próprio, de mostruários dos expositores; Nem escândalos de contrabando; Nem bacanaís, nem todos os demais escândalos que durante meses, foram glosados em prosa, em verso e até ilustrados em caricatura, e fizeram as delícias dos gulosos de manjares de tal natureza⁶⁷².

Num opúsculo que fez publicar para divulgação da sua resposta à nota de culpa, identificava um vício de análise em que incorrera todo o processo da sindicância:

Na nota de culpas que me foi distribuída há uma grande confusão, como tem havido nas operações do inquérito. Parece partir-se do princípio de que, por eu ser engenheiro, nessa qualidade tenho de responder pelo que os engenheiros e architectos ao serviço do C. G. fizeram ou deixaram de fazer na sua função de técnicos. Mas se, em vez de engenheiro, eu fosse médico, ou bacharel em direito, como esteve para ser o C. G. seria ainda possível atribuir-me a responsabilidade de possíveis erros técnicos da natureza daqueles que a acusação me distribuiu? Creio bem que a tanto se não chegaria. Pois para o caso estou nas mesmas condições em que estaria se fosse médico ou bacharel em direito; para o Commissariado Geral, eu não era um engenheiro, era apenas o Comissário Geral; e, assim como procurei para a execução dos trabalhos de escultura, escultores, para as decorações de arte, artistas, para os serviços eléctricos, engenheiros electricistas, procurei para os trabalhos de arquitectura, architectos e para os de engenharia, engenheiros. Poderei eu ser responsável pelos erros que alguém pudesse encontrar nos trabalhos de escultura distribuídos a escultores, ou nos trabalhos de decoração distribuídos a artistas, ou nos trabalhos de instalações eléctricas distribuídos a engenheiros electricistas? Decerto que não⁶⁷³.

Henrique Pires Monteiro, ministro do Comércio e Comunicações no governo de Alfredo Rodrigues Gaspar (1924), ainda terá enviado à Procuradoria Geral da República os processos instaurados por perdas e danos, falta de zelo e dedicação nos serviços da Exposição do

que o fará em todas as linhas triunfar. O Leal da Camara é um artista com nome em Paris e pode assim dizer-se mundial. O Leal como decorador é o único que temos e admirável. O Leal é um republicano da propaganda a quem a República nada tem feito e que dava ao Comissário um tom que agradaria aos republicanos. Fica pois nas mãos de V. Exa este assunto urgente para [...] suggestionar o nosso Comissário". Leal da Câmara viria a ser efectivamente contratado por Lisboa de Lima para assegurar aquele serviço artístico no Rio de Janeiro (cf. Fundação Mário Soares, Fundo DBG - Documentos Bernardino Machado, Pasta 06724.204 <http://www.casacomum.org/cc/visualizador?pasta=06724.204>).

⁶⁷¹ *Ibidem*.

⁶⁷² *Ibidem*, pp. XVIII-XIX.

⁶⁷³ *Ibidem*, p. XII.

Centenário⁶⁷⁴. Mas, não obstante a insistência do senador João Crisóstomo, que se assumiu como grande denunciador e acusador deste escândalo que abalou o regime, o comissário geral não chegou sequer a ser pronunciado por qualquer ilícito, sendo apenas arrolado como testemunha no julgamento em que o engenheiro Malheiro Reimão respondia por várias irregularidades durante os trabalhos do comissariado, nomeadamente o desvio de setecentos contos⁶⁷⁵.

Ao regressar do Rio de Janeiro, Lisboa de Lima reassumiu as funções de subdirector geral do Fomento, na situação de adido. Recebeu, nessa ocasião, manifestações de apreço por parte de funcionários do ministério, órgãos de imprensa e diversas personalidades políticas da I República, que assim lhe demonstravam a sua solidariedade⁶⁷⁶. Pouco depois, quando ainda não estavam liquidados os processos relacionados com a representação portuguesa no Brasil, já ele era nomeado, novamente, e para espanto de alguns parlamentares mais radicais, pelos “relevantes serviços” prestados em outras comissões, representante de Portugal nos trabalhos preparativos da Exposição Colonial Internacional, cuja realização se projectou inicialmente para 1925, na cidade de Paris⁶⁷⁷. Em 1924, o último ano em que desempenhou as funções de vice-presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, integrou, como vogal, a comissão organizadora e a comissão executiva do II Congresso Colonial, que decorreu entre 6 e 10 de Maio, para assinalar ao 50º aniversário daquela instituição, não se conhecendo, porém, qualquer intervenção sua no decorrer das sessões⁶⁷⁸.

A 14 de Abril de 1925 apresentou-se ao concurso público aberto para provimento de um lugar de professor na Escola Colonial, criada, em 1906, na dependência da Sociedade de Geografia de Lisboa, com o objectivo de formar os quadros da administração ultramarina, tendo adquirido a designação de Escola Superior Colonial, a partir de 1927⁶⁷⁹. No primeiro anuário publicado por essa instituição de ensino, o nome de Lisboa de Lima constava já na identificação do corpo docente, na qualidade de professor interino da 14ª Cadeira – Noções de Construções Civis. Construções Coloniais. Carreiras⁶⁸⁰. Em 1929 foi nomeado titular efectivo daquele grupo

⁶⁷⁴ *O País* (Brasil), 2 de Outubro de 1924, p. 1.

⁶⁷⁵ *Ibidem*, 11 de Maio de 1927, p. 4; *Diário das Sessões do Senado*, 27 de Abril de 1925, pp. 5-7.

⁶⁷⁶ *Ibidem*, 6 de Março de 1923, p. 1.

⁶⁷⁷ *Diário das Sessões do Senado*, 3 de Julho de 1923, pp. 3-4.

⁶⁷⁸ *II Congresso Colonial Nacional de 6 a 10 de Maio de 1924*, Teses e Actas das Sessões, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1924, pp. V, X.

⁶⁷⁹ Arquivo Histórico Ultramarino, Processo Individual de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, Maço. 1823, Proc. 274.

⁶⁸⁰ *Anuário da Escola Superior Colonial. 1924 a 1927*, Lisboa, Cooperativa Tipográfica Editora, 1928, p. 83. O programa da 14ª Cadeira incluía uma introdução genérica onde se identificavam as razões da sua inclusão no Curso Superior da Escola Superior Colonial, e se apresentava a organização dos serviços de Obras Públicas das colónias portuguesas, as funções que, nesta área, podiam ser atribuídas a funcionários civis e militares e a legislação reguladora de empreitadas e fornecimentos nas colónias. Na secção “Noções de Construção Civil” abordavam-se os princípios gerais que deviam nortear a elaboração de projectos de construção, desde a metodologia de trabalho a adoptar, até à selecção dos locais de implantação, especificidades dos materiais utilizados, condições de higiene no trabalho. Em “Construções Coloniais” transpunham-se todas aquelas orientações para a realidade específica dos territórios tropicais. Finalmente, na secção “Carreiras”, mencionavam-se os procedimentos a que devia obedecer a construção de estradas carreiras, desde os reconhecimentos indispensáveis à

disciplinar, com estatuto equivalente a professor catedrático⁶⁸¹. A partir de 1933, assumiu interinamente a regência da 7ª Cadeira – Direito Aduaneiro Colonial⁶⁸².

À semelhança do que sucedera na transição do regime monárquico para o regime republicano, a emergência da Ditadura Militar (1926-1933) parece não ter implicado qualquer embaraço para a actividade deste engenheiro militar, professor e vogal do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das Colónias, a quem as novas instituições chegaram a encomendar o estudo de uma ligação ferroviária entre Tete e Moçambique⁶⁸³. Data justamente deste período a sua colaboração mais assídua com a imprensa colonial, nomeadamente no *Boletim Geral das Colónias*, no *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, na *Gazeta das Colónias*, na revista *Portugal Colonial*, entre outros, onde assinou diversos artigos de opinião, versando assuntos de administração e fomento, maioritariamente relacionados com a implantação de redes de comunicação, que reforçaram a sua autoridade de colonial ilustre. Isso ficou muito evidente em 1930 quando, por ocasião da realização do III Congresso Colonial Nacional, integrou, como vogal, a Comissão Organizadora do Congresso, a Comissão Executiva, foi indicado para presidir à sexta sessão plenária, onde se tratou da questão do fomento e comunicações terrestres e fluviais de Angola e Moçambique, e foi o relator da tese *A Autonomia administrativa e financeira das Colónias Portuguesas sob a superintendência e fiscalização do Governo Central*. Apesar de, por questões de saúde, não ter podido participar nas sessões que decorreram entre 8 e 15 de Maio, as suas considerações motivaram um dos debates mais vivos de todo o encontro, em parte porque elas serviram, muito oportunamente, de antecâmara para a momentosa discussão do Acto Colonial⁶⁸⁴.

Em 1931 terá emprestado a sua colaboração, já não na qualidade de comissário, mas na de conferencista e presidente das comissões Africana e da Colonização, da Sociedade de Geografia, à organização da Exposição Colonial Internacional que, finalmente, se realizou em Vincennes, na periferia de Paris, entre Maio e Novembro⁶⁸⁵. Integrou, também, nesse ano, a delegação portuguesa ao XXI Congresso do Instituto Colonial Internacional, que se realizou, naquela capital francesa, entre os dias 5 e 8 de Maio. Foi um dos relatores da Repartição das Actividades

determinação do seu traçado, até à efectiva implantação no terreno (*Ibidem*. 1929, Lisboa, Luís Marques, Lda., 1930, pp. 72-74).

⁶⁸¹ *Ibidem*. 1929, Lisboa, Luís Marques, Lda., 1936, p. 100.

⁶⁸² *Ibidem*. 1933 e 1934, Lisboa, Luís Marques, Lda., 1936, p. 18. Na 7ª Cadeira, o programa versava sobre o universo do direito administrativo, a ciência financeira e economia política e social, organização dos serviços aduaneiros coloniais, nacionais e estrangeiros, e os regimes pautais existentes).

⁶⁸³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Setembro de 1932, p. 447.

⁶⁸⁴ *III Congresso Colonial Nacional de 8 a 15 de Maio de 1930*, Actas das Sessões e Teses, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1934.

⁶⁸⁵ *Portugal Colonial. Numero Spécial: Exposition Coloniale de Paris*, Septembre-Octobre, 1931; *Boletim Geral das Colónias*, Dezembro de 1931, pp. 94-113.

Económicas, a terceira área temática desse encontro internacional, apresentando um relatório preliminar em que se adaptava à realidade nacional, o tema: “Divisão das actividades económicas entre as Colónias e as suas Metrópoles”⁶⁸⁶. Interveio também publicamente, numa das sessões, para preconizar uma reorientação da emigração nacional para as colónias africanas e a adopção de uma política de desenvolvimento agrícola que envolvesse as populações indígenas e se articulasse com a indústria metropolitana, tal como já fora alvitrado em 1914⁶⁸⁷. Dois anos mais tarde, a reunião do Instituto Colonial Internacional decorreu na cidade de Lisboa na sala do Senado, no parlamento, entre 18 e 21 de Abril. Lisboa de Lima integrou uma vez mais a delegação portuguesa, cabendo-lhe fazer uma comunicação subordinada ao momento de crise económica e financeira nas colónias e nos países do Velho Mundo. Motivada pela superprodução e o subconsumo, essa crise deveria ser debelada, não pelo aumento da produção, como alguns preconizavam, mas “pelo barateamento do custo dos produtos e a sua melhoria e estandardização”, e o aumento dos elementos materiais de trabalho⁶⁸⁸. Tratava-se, em rigor, de uma ideia que já defendera no passado, em opúsculo e artigos na imprensa especializada, ou em entrevistas, como a que concedera ao *Diário da Manhã*, onde fez questão de elogiar publicamente a inteligência das medidas tomadas por Oliveira Salazar, “esse ilustre homem público”, enquanto ministro das Colónias e das Finanças, lançando as bases de um amplo plano de fomento, que abria um período de concretizações práticas nas colónias⁶⁸⁹.

Por fim, em 1934, presidiu à comissão executiva das comemorações do quinto centenário da passagem do Cabo Bojador, organizadas pela Sociedade de Geografia de Lisboa⁶⁹⁰ e participou no Congresso de Ensino Colonial na Metrópole, realizado no final de Setembro, no âmbito da Exposição Colonial do Porto⁶⁹¹.

À data da sua morte, a 25 de Outubro de 1935, parecia estar completamente esquecida a polémica em torno da sua intervenção, como comissário, nas comemorações do centenário da independência do Brasil, que a historiografia nacional passou a recordar, não pelo escândalo da participação portuguesa, mas pela recepção apoteótica ao Presidente da República, António José

⁶⁸⁶ *Portugal Colonial*, 4, Junho de 1931, pp. 6-7; *La Répartition des Activités économiques entre les Colonies et les Métropoles*, Bruxelles, Établissements Généraux d’Imprimerie, 1931, pp. 223-244. Os restantes relatores, nesta publicação, eram o delegado inglês, J. Coatman, o holandês, G. Gonggrijp, e o francês, M. le Neveu.

⁶⁸⁷ *Boletim Geral das Colónias*, 74-75, Agosto-Setembro de 1931, pp. 234-235.

⁶⁸⁸ *Ibidem*, Maio de 1933, pp. 154-155.

⁶⁸⁹ *Boletim Geral das Colónias*, Agosto-Setembro de 1931, pp. 284-288.

⁶⁹⁰ Maria Isabel da Conceição João, *Op. Cit.*, pp. 220, 246.

⁶⁹¹ Patrícia Carla Valente Ferraz de Matos, *Mendes Correia e a Escola de Antropologia do Porto: Contribuição para o estudo das relações entre antropologia, nacionalismo e colonialismo (de finais do século XIX aos finais da década de 50 do século XX)*, Doutoramento em Ciências Sociais Especialidade: Antropologia Social e Cultural, Instituto de Ciências Sociais, 2012, p. 228; Luísa Marroni, “«Portugal não é um país pequeno». A lição de colonialismo na Exposição Colonial do Porto de 1934” in *História. Revista da FLUP*. Porto, IV Série, vol. 3 – 2013, pp. 59-78.

de Almeida, à sua chegada ao Rio de Janeiro, e pelo sucesso da primeira travessia aérea do Atlântico Sul, protagonizada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

O seu óbito não foi tão amplamente registado como o de Joaquim José Machado. O seu papel na história colonial não foi tão constante e impressivo, nem teve tanto destaque público, como o daquele *pioneiro*. Por outro lado, era já longínquo o tempo em que assumira um papel de protagonismo na política nacional. E se é certo que a Ditadura Militar e o Estado Novo não exerceram qualquer represália sobre a sua vida profissional, o que poderá confirmar as suas afirmações solenes de total independência política, também parece claro que não se empenharam em assegurar-lhe um lugar proeminente na nova oligarquia do poder. Os anos finais da sua existência terão sido, por isso, passados, no recato da academia, das reuniões científicas e das reflexões coloniais, pontualmente intervaladas pelo exercício dos cargos de presidente interino do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das Colónias e de director da Companhia do Porto da Beira, constituída em 1925, por contrato entre a Companhia de Moçambique e a The Porto of Beira Development Corporation, com o objectivo de construir ali um porto comercial cuja gestão seria entregue à Rhodesia Railways, em 1926⁶⁹².

Faleceu, inesperadamente, aos sessenta e oito anos, em casa, na rua Ferreira Borges, vitimado por um forte ataque de broncopneumonia⁶⁹³. O *Diário de Notícias* sublinhava-lhe, em jeito de homenagem, a elevada categoria mental e o prestígio que soubera conquistar durante a sua vida, pautada pela defesa intransigente dos interesses nacionais, nomeadamente pela “profícua e patriótica acção em prol da defesa das nossas colónias”⁶⁹⁴. O mesmo tom era utilizado no *Diário de Lisboa*:

Dirigiu, agiu e ensinou. Era, a um tempo um homem de gabinete e um homem prático. A sua actividade, que as suas maneiras calmas e correctas não deixavam pressupor, ficou atestada no desempenho de inúmeros cargos e de comissões de responsabilidade para as quais eram mister méritos especiais, e qualidades de inteligência e de ponderação, aliadas ao saber reflectido (...). Pouco exibicionista, metódico, pertinaz, conheceu, como todos os homens de mérito, horas de satisfação e horas de desalento. Trabalhando sempre, o seu nome ultimamente deixara de andar à superfície⁶⁹⁵.

O *Anuário da Escola Superior Colonial*, desse ano, incluiu a oração fúnebre que o seu colega de magistério, Lopo Vaz de Sampaio e Melo, pronunciou no Cemitério dos Prazeres, à beira do jazigo de Lisboa de Lima. Recordava a sua

⁶⁹² *O Século*, 25 de Outubro de 1935, p. 2; Nelson João Pedro Saúte, *Crónica de uma Integração Imperfeita. O caso da privatização da gestão dos Portos e Caminhos de Ferro em Moçambique (2000-2005)*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade de São Paulo, 2010, p. 25.

⁶⁹³ *Ibidem*.

⁶⁹⁴ *Diário de Notícias*, 25 de Outubro de 1935, p. 6.

⁶⁹⁵ *Diário de Lisboa*, 26 de Outubro de 1935, p. 5.

inteligência viva e claríssima (...). Mas não se tratava de uma inteligência com asas, tão-somente, para voar muito alto no campo especulativo, e, uma vez entrado na vida prática, logo Lisboa de Lima demonstrou que também tinha garra para apreender, dominar e resolver lucidamente todos os problemas que objectivamente foram sendo postos à sua actividade intelectual e profissional (...)⁶⁹⁶.

No seu percurso teria demonstrado não ser, todavia, apenas um engenheiro, funcionário distinto e professor sapiente:

a sua opinião informada por um profundo saber, e o seu ponderado conselho, foram pedidos, escutados e acatados para a resolução de importantes problemas internos e de melindrosos e difíceis questões internacionais. Em todos os campos e em todas as ocasiões serviu, e serviu bem!, os altos interesses nacionais, com um zelo, isenção e inteligência, talvez possíveis de igualar, mas nunca susceptíveis de serem superados⁶⁹⁷.

No final da alocução, Sampaio e Melo estendia o louvor

às virtudes do homem, excelente e exemplar na família, insinuante e boníssimo no convívio social, contemporizador, ponderado, de uma irradiante e contagiosa afectividade, *amicus certus*, mesmo *in re incerta*, creio o maior e o mais justo elogio que lhe posso aqui fazer é dizer que, todos os que o conhecíamos, o trazíamos no coração, como, de hoje em diante, para sempre o teremos presente na nossa saudade” (...). Lisboa de Lima não foi só um homem de real valor, uma alma boníssima, e um amigo encantador. Foi, também, crente fervoroso e praticante. Das benemerências terrenas que em vida espalhou, estará agora a sua alma, aos pés de Deus, colhendo o fruto da eterna paz⁶⁹⁸.

Ao longo do seu percurso, recebeu várias distinções e condecorações, maioritariamente na vigência da Monarquia Constitucional, cumprindo realçar a atribuição do grau de Oficial da Ordem de S. Tiago, de Mérito Científico, Literário e Artístico (1896); Cavaleiro da Ordem Militar de S. Bento de Avís (1903); Comendador da Ordem Militar de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa (1904); Comendador (1907) da Ordem Militar de Nosso Senhor Jesus Cristo (1908, Grã-Cruz concedida em 1930); Carta do Conselho, por serviços relevantes prestados em Moçambique (1909); Comendador da Ordem de Leopoldo II da Bélgica (1930)⁶⁹⁹.

⁶⁹⁶ *Anuário da Escola Superior Colonial. 1935-1936*, Lisboa, Luís Marques Lda., 1937, p. 59.

⁶⁹⁷ *Ibidem*, p. 60.

⁶⁹⁸ *Ibidem*, p. 61.

⁶⁹⁹ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, Caixa 2310; *O Século*, 25 de Outubro de 1935.

2.3 – João Alexandre Lopes Galvão, o cronista do Estado Novo

João Alexandre Lopes Galvão teve uma carreira profissional, ao serviço do estado português, pautada por alguns sobressaltos, o que não o impediu, todavia, de marcar um período importante da engenharia colonial portuguesa. Foi, paralelamente, um dos mais destacados membros da Sociedade de Geografia de Lisboa, onde também deixou bem vincada a sua longa e frutuosa passagem. Mas o seu nome só tem sido invocado pontualmente pela historiografia portuguesa pela obra prolixa que deixou publicada em monografias e tantos títulos da imprensa colonial, que se adivinha muito improvável o seu total desconhecimento.

2.3.1 – Direcção ferroviária e inspecção das Obras Públicas coloniais

Nasceu a 14 de Fevereiro de 1874, em Orca (Fundão), distrito de Castelo Branco, filho de António Lopes Galvão e Ana Luísa Gonçalves Galvão. Fez os seus estudos liceais em Castelo Branco, rumando depois para a Universidade de Coimbra, onde concluiu o Curso Preparatório de admissão na Escola do Exército e se graduou bacharel em Filosofia, a 23 de Julho de 1896⁷⁰⁰. Quatro anos mais tarde, a 15 de Outubro de 1900, completou, na Escola do Exército, o curso de Engenharia Militar, Civil e de Minas⁷⁰¹.

Alistou-se como soldado voluntário no Regimento de Infantaria n.º 23, sendo incorporado a 17 de Agosto de 1895. Foi, depois, promovido a alferes de Engenharia (1900), tenente (1901), capitão (1911), major (1918), tenente-coronel (1919), coronel (1926).

Em 1905, contando trinta e um anos de idade, foi requisitado ao Ministério da Guerra, pelo Ministério da Marinha e do Ultramar, a fim de desempenhar uma comissão de serviço em Moçambique. A razão desta comissão de serviço teria estado directamente relacionada com o facto de lhe ter sido recusada, em 1903, a admissão no quadro das Obras Públicas do continente. O convite para rumar a África teria surgido, no entanto, de forma inesperada, no *foyer* do Teatro de São Carlos⁷⁰².

⁷⁰⁰ *Resistência*, 16 de Julho de 1896, p. 2; 23 de Julho de 1896, p. 3; 30 de Julho de 1896, p. 3.

⁷⁰¹ Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão; Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão, Caixa 2943. Numa informação enviada ao Ministério das Obras Públicas e Comunicações, a 1 de Junho de 1943, Lopes Galvão especificava os trabalhos realizados na qualidade de Engenheiro Chefe de Construção do Caminho de Ferro da Suazilândia (note-se aqui a existência de uma informação incorrecta, uma vez que, como foi já referido, o engenheiro chefe desta construção era, na verdade, Lisboa de Lima): “projectou e construiu a variante de Libombo e fez o projecto da fundação da grande ponte sobre o rio Mubeluz e viaduto do Pruguene. Também fez o projecto do reforço de todas as pontes do caminho de ferro de Lourenço Marques e dirigiu os trabalhos. Construiu o Caminho de Ferro de Lourenço Marques à praia de Polana, trabalho feito em 35 dias para comemorar o 1.º aniversário da proclamação da República. Dirigiu a obra de reconstrução do Cais Gorjão em betão armado”.

⁷⁰² *Diário da Manhã*, 17 de Março de 1949, p. 1.

Desembarcou, em Lourenço Marques, no início do mês de Março, sendo provido, a título provisório, nas funções de subdirector do Caminho de Ferro de Lourenço Marques. A 3 de Outubro embarcou para a Europa, na companhia de Joaquim José Machado para, como vimos, participar numa conferência intercolonial, com delegados do Transvaal, destinada a conciliar posições na renegociação do *Modus Vivendi* de 1901. Não obstante os resultados infrutíferos desse encontro, alguns anos mais tarde, na Câmara dos Pares, Rafael Gorjão não deixou de enaltecer a judiciosa selecção dos membros da delegação portuguesa:

Dos nossos representantes, o Sr. general Machado, espirito ponderado, inteligente, profundamente devotado ao seu país, conhecedor da política sul-africana e com um nome considerado e respeitado, como talvez nenhum outro, pelos africanistas ingleses, era de facto quem melhor podia representar-nos. O Sr. Galvão, subdirector do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, muito inteligente, novo, entusiasta, considerado como intransigente, ou muito exigente, nas relações entre a linha portuguesa e transvaliana, podia prestar excelentes serviços, cooperando com o Sr. general Machado⁷⁰³.

Em Fevereiro de 1906 Lopes Galvão estava de regresso a Lourenço Marques, nomeado engenheiro chefe da 2ª Divisão dos Serviços de Construção da Direcção do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, e encarregado da construção do caminho-de-ferro da Suazilândia, na dependência do engenheiro director, Lisboa de Lima. Mantinha, provisoriamente, o cargo de subdirector e chegou a substituir, por um curto período de tempo, de 28 de Outubro a 14 de Novembro, o próprio director. No final desse ano, foi ainda investido nas funções de vogal da Comissão Municipal de Lourenço Marques, um dos raros cargos políticos que ocupou ao longo da sua vida, exercido durante cerca de dois anos. Participou, ainda na conferência aduaneira, realizada pelas autoridades sul-africanas, em Pietermaritzburg, de que resultou o reforço da protecção dos interesses das colónias inglesas do Cabo e Natal (1906) e nas conferências intercoloniais de Joanesburgo (1906) e Pretória (1908), subordinadas a assuntos ferroviários⁷⁰⁴. A partir de 19 de Abril de 1907 desempenhou as funções de adjunto da Direcção do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques e, dois anos mais tarde, foi nomeado adjunto técnico da delegação portuguesa, liderada pelo governador Freire de Andrade, mais uma vez encarregada de negociar a actualização do *Modus Vivendi* entre Moçambique e o Transvaal⁷⁰⁵. Na sequência desse acordo, Lopes Galvão integrou, como vogal, a Junta Mista entretanto criada para estabelecer a regulação das tarifas aduaneiras, entre as duas partes interessadas e que, como foi

⁷⁰³ *Diário da Câmara dos Pares*, 30 de Abril de 1909, p. 7.

⁷⁰⁴ Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão; *The Cambridge History of the British Empire*, Volume VIII: *South Africa, Rhodesia and the High Commission Territories*, edited by Eric A., Ed. Walker, Cambridge, University Press, 1963, p. 822. Durante esta sua permanência em Moçambique, além dos trabalhos de construção da linha da Suazilândia, envolveu-se nos trabalhos de construção do Cais Gorjão, da Doca Seca de Lourenço Marques, do Grémio Náutico, a construção do primeiro bairro económico em Lourenço Marques, a restauração do jardim público (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Fevereiro de 1944, p. 89).

⁷⁰⁵ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão, Caixa 2943.

referido atrás, era presidida por Lisboa de Lima⁷⁰⁶. A partir desse ano de 1909, exerceu, ainda, o cargo político de presidente do Conselho do Distrito de Lourenço Marques⁷⁰⁷.

Quando Lisboa de Lima regressou à metrópole, em 1910, Lopes Galvão assumiu, interinamente, a Direcção do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques, ali permanecendo até 1912, ano em que foi chamado à metrópole pelo ministro das Colónias, Cerveira de Albuquerque, para ser nomeado, a 24 de Outubro, engenheiro inspector das Obras Públicas de Angola, na sequência da reorganização daquele serviço, determinada em 1911, pelo seu antecessor, Celestino de Almeida. A colónia era administrada, desde Junho, pelo governador Norton de Matos, grande impulsor de um amplo projecto de fomento, de que Galvão, no âmbito das especiais prerrogativas que lhe atribuía aquele cargo, para a definição da política de obras públicas, foi um dos mais entusiastas coadjutores⁷⁰⁸. A ele se ficou a dever, em 1914, o estabelecimento do primeiro plano geral de uma rede ferroviária, naquela província da África Ocidental, além de um conjunto de outros trabalhos ali empreendidos, de que ele próprio destacou, o início das obras do porto de Luanda, com o lançamento do cais de cabotagem em alvenaria e ferro; a primeira ligação do continente à ilha de Luanda, por meio de uma ponte; a elaboração dos anteprojectos da ponte de Moçâmedes e dos edifícios da escola e correios; a inauguração do serviço ferroviário directo entre Luanda e Malange; os anteprojectos dos portos do Zaires, Luanda e Moçâmedes⁷⁰⁹.

A mudança de regime político, em 1910, parecia, por isso, não interferir na evolução da sua carreira profissional. Embora estivesse em serviço na província de Angola, foi admitido, logo em Fevereiro de 1911, no Corpo de Engenharia Civil do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, no lugar de engenheiro subalterno de 2ª Classe, na situação de destacamento⁷¹⁰. No mês seguinte foi promovido a capitão, no Ministério da Guerra. Em 1912 ocupava aquele cargo de grande preponderância, ao serviço do Ministério das Colónias, despachando directamente com o governador. Neste contexto, nada faria prever que, a 7 de Outubro de 1916, sete meses após a declaração formal de guerra da Alemanha e Portugal, viesse a receber uma ordem telegráfica do recém-empossado ministro das colónias (que era também o presidente do governo da União Sagrada), António José de Almeida, para regressar à metrópole, por requisição

⁷⁰⁶ Arquivo do Museu dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, *Ordem de Serviço n.º 127*, Série B, 22 de Junho de 1909.

⁷⁰⁷ *Ibidem*; Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão.

⁷⁰⁸ Como se referiu anteriormente, o cargo de Inspector das Obras Públicas tinha jurisdição sobre toda a África Ocidental Portuguesa e pressupunha, além dos deveres de fiscalização, a participação no Conselho do Governo, as funções de consultor técnico do governador (com quem despacharia directamente), vice-presidente do conselho de administração dos portos e caminhos-de-ferro e, enquanto as exigências de serviço permitisse, director das obras públicas da província. Sobre a aposta de Norton de Matos na implementação de infraestruturas para as comunicações terrestres, *vide* Maria Alexandre Dáskalos, *A política de Norton de Matos para Angola. 1912-1915*, Coimbra, Edições Minerva, 2008, 75-84.

⁷⁰⁹ *Ibidem*.

⁷¹⁰ Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão. A admissão ao quadro das Obras Públicas foi requerida por Lopes Galvão a 29 de Outubro de 1910.

do Ministério da Guerra, a fim de ser mobilizado para aquele conflito internacional, ao abrigo do decreto nº 1096, de 25 de Novembro de 1914⁷¹¹. As razões dessa determinação ministerial foram omitidas dos seus processos individuais mas, como notou José Capela, desde que se implantara a I República, alguns membros da administração colonial passaram a ser apodados, pelos sequazes do republicanismo exaltado, de “reaccionários e traidores ao novo regime”. Elencando o grupo de funcionários que acabariam por ser saneados das funções que exerciam, na província de Moçambique, constava, entre outros, o nome do governador-geral, Freire de Andrade, e do subdirector dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, Lopes Galvão, substituído, em 1912, pelo engenheiro João Henrique Von Haffe⁷¹². À luz deste antecedente, é tentador especular, com as devidas reservas, sobre as motivações que também determinaram o seu afastamento do influente cargo de inspector das Obras Públicas, pouco depois da tomada de posse do novo governador-geral, Massano de Amorim, em 1916. Tal decisão administrativa implicava uma quebra substancial de regalias profissionais, numa carreira que pretendia afirmar-se fora do meio castrense, e obrigava-o a colaborar activamente com os partidários da beligerância portuguesa naquele conflito, opção política que, alguns anos mais tarde, viria a censurar de forma veemente, pela sua fundamentação caprichosa⁷¹³. O certo, todavia, é que já em 1914 havia no parlamento

⁷¹¹ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão, Caixa 2943; *Diário do Governo*, 25 de Novembro de 1914, p. 1291. O decreto determinava a mobilização de uma divisão “constituída com os elementos das 1ª e 7ª divisões do exército” e de “todos os elementos das outras divisões do exército que se julguem necessários para complemento da divisão mobilizada”.

⁷¹² José Capela, *O Movimento operário em Lourenço Marques. 1898-1927*, p. 270; *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, 668, Fevereiro de 1931, pp. 45-46. No já referido elogio histórico que dedicou à vida e obra de Freire de Andrade, Lopes Galvão foi particularmente enfático na exaltação das simpatias políticas daquele engenheiro, com quem colaborou na colónia de Moçambique, num ambiente de grande proximidade, sendo possível depreender, nesse depoimento, um certo sentido confessional das suas próprias inclinações políticas: “Ele foi um político amador. Com mais propriedade se poderia dizer que foi um simples admirador dessa grande figura de beirão que foi – esse sim – um dos maiores políticos do seu tempo. João Franco era para ele um símbolo da lealdade, do patriotismo, de abnegação e de sacrifício pela causa sagrada da Pátria. E essas qualidades seduziram Freire de Andrade. Mas, destronado João Franco, dispersos os seus apóstolos, tornada impossível a sua missão política pelo desenrolar dos acontecimentos, Freire de Andrade não mais quis saber da política. Oficial da Casa Militar do Rei, gozando na Corte de uma alta consideração, deve ter sido com mágoa que ele assistiu à grande transformação política do País. Mas essa mágoa guardava-a para si. Aos que dele se acercavam e pediam conselho, ele dizia apenas que, acima de todas as inclinações pessoais e acima de quaisquer tendências do espírito, estava a vontade soberana da Nação. E assim, ele aceitou servir o regime republicano, com o mesmo patriotismo e com a mesma dedicação com que havia servido a Monarquia. É que ele não servia partidos e muito menos clientelas. Ele servia tão-somente a Nação no posto que os governantes, fossem eles quais fossem, lhe confiavam”. Um pouco mais adiante, no mesmo texto, Lopes Galvão teve ainda o ensejo de se referir aos “enxovalhos que meia dúzia de energúmenos em 1911, após a proclamação da República, pretenderam infligir” a Freire de Andrade. No entanto, esses ataques afrontosos infligidos pela nova vereação de Lourenço Marques, que afoitamente se apressou a remover o retrato do governador, da Sala das Sessões da Câmara Municipal, foram rapidamente refreados, assim que os novos decisores políticos nacionais atribuíram àquele engenheiro um lugar de destaque no funcionalismo colonial: “Mas eis que Freire de Andrade é nomeado Director Geral das Colónias. E esses mesmos que haviam promovido o escândalo foram então colocar novamente o retrato [de Freire de Andrade] no seu antigo lugar, porque... afinal, Freire de Andrade não era o homem que eles supunham, visto que o Governo da República o havia nomeado para tão alto lugar! Se ele não fosse um grande homem, diziam os conspícuos edis, a República não o teria aproveitado; e acrescentavam: nós é que estávamos iludidos sobre o seu grande valor! Que... homens!”.

⁷¹³ *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, 668, Fevereiro de 1931, p. 47. No mesmo elogio a Freire de Andrade, referiu-se, nestes termos, à acção daquele colonial, quando se precipitou a deflagração da Grande Guerra: “Era Ministro, quando rebentou a Grande Guerra. Conhecedor, como poucos, das circunstâncias, verdadeiramente precárias, em que nos encontrávamos, sem preparação militar, sem recursos financeiros, ele quis poupar o país aos horrores da Guerra, na qual não via possibilidade de nos advirem grandes vantagens”. Este posicionamento de um homem que Galvão considerava ser “verdadeiramente superior” contrastava com o de outros actores políticos que, inconscientemente, pretendiam forçar a

quem censurasse o voluntarismo imprudente do engenheiro Galvão e do governador Norton de Matos na resolução do problema relacionado com o prolongamento da linha de Moçâmedes⁷¹⁴. A volatilidade da situação política que, entretanto, conduziu à exoneração intempestiva do governador, era também de molde a precipitar uma nova violência administrativa, sobre um dos seus mais denodados colaboradores.

Regressado à metrópole, foi colocado no Estado Maior de Engenharia, para preenchimento de vacatura, e incorporado no Batalhão de Pontoneiros, aquartelado em Tancos, como capitão da 2ª Companhia, integrando, pouco depois, na qualidade de Comandante em Chefe da Companhia Mista de Engenharia, a quarta expedição militar enviada para Moçambique, agora comandada pelo coronel de cavalaria, Tomás de Sousa Rosa⁷¹⁵. Seguiu para o Niassa a 25 de Agosto de 1917, tendo desembarcado em Mocímboa da Praia, com a missão de guarnecer a fronteira do rio Rovuma.

A sua permanência nessa missão militar foi efémera. O novo ministro das Colónias, do terceiro governo liderado por Afonso Costa (1917), era Ernesto de Vilhena, que o terá convidado para tomar posse do lugar de inspector das Obras Públicas de Moçambique. Seguindo o seu testemunho, sabemos que, num primeiro momento, declinou o oferecimento ministerial, “alegando como última razão a exiguidade dos vencimentos do lugar”⁷¹⁶. Esse motivo de escusa foi, porém, solucionado com a promessa, feita por Vilhena, de que lhe seria abonada uma remuneração superior à que estava definida no orçamento da colónia:

Efectivamente em Novembro desse ano de 1917 fui nomeado Inspector por Decreto e o Sr. Governador Geral [Álvaro de Castro (1915-1918)] ordenou em Portaria Provincial que eu acumulasse o lugar de Inspector com o de Expedicionário, fazendo serviço junto do Comando. O Governador Geral julgou ter resolvido assim a questão do vencimento, pois eu conformara-me com tal solução⁷¹⁷.

Exerceu esse cargo de inspector até 15 de Fevereiro de 1919. Durante esse período terá contribuído, de forma decisiva para a construção do famoso Hotel Polana⁷¹⁸; participado na

beligerância nacional à revelia daquilo que dizia ser a verdadeira defesa do interesse nacional: “Kionga se pediu e com Kionga ficámos. Era Kionga, diziam, a Alsácia-Lorena portuguesa; por isso, era necessária que nos fosse restituída! Felizmente, que os seus areais, única coisa que ali há de valor, não avolumam os tremendos embaraços com que, por causa dela, nos debatemos. Que ainda não é cedo...”

⁷¹⁴ *Diário das Sessões do Senado*, 20 de Abril de 1914, pp. 11-14.

⁷¹⁵ *Colecção das Ordens do Exército do ano de 1917*, 2ª Série, Lisboa, Imprensa Nacional, 1918, p. 157;

⁷¹⁶ Arquivo Histórico Ultramarino, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão, Mc. 1249, S5, MGL, PT46B, Proc. 32.

⁷¹⁷ *Ibidem*. Refira-se que a solução encontrada viria a ser revogada, por alegações de inconformidade com a lei vigente, facto que motivou uma intensa troca de correspondência entre o Ministério das Colónias e Lopes Galvão, em que este reclamava ser ressarcido dos prejuízos (v. tb. Arquivo Histórico Ultramarino, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão, Mc. 609, 1S-D4, PT74, Proc. 47. Não deixa de ser interessante notar que só a 10 de Outubro de 1917, justamente com a gestão de Ernesto de Vilhena na pasta das Colónias, se fez publicar um louvor ao engenheiro Lopes Galvão, “pelo zelo dedicação e bons serviços prestados no desempenho das funções de Inspector de Obras Públicas na Província de Angola” (Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão, Caixa 2943).

⁷¹⁸ *Livro de Ouro do Mundo Português. Moçambique*, Lourenço Marques, [s.n.], 1970, pp. 145-147.

elaboração do *memorandum* acerca das negociações ferroviárias com a União Sul Africana, em Abril de 1918; do relatório e orçamento do Conselho de Administração do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques; do projecto de regulamento das direcções e inspecções de Obras Públicas; dos “Apontamentos sobre a Convenção Transvaal-Moçambique”; e da *Memória acerca da rede dos Caminhos de Ferro da Província de Moçambique*, trabalho idêntico ao que executara para Angola, ordenado pelo ministro das Colónias, João Tamagnini Barbosa, durante o consulado de Sidónio Pais, para dotar a província de uma rede ferroviária de execução metódica⁷¹⁹. Essa tarefa seria interrompida, prematuramente, por ter sido nomeado para o cargo de chefe da 1ª Repartição da Direcção Geral do Fomento do Ministério das Colónias, pelo governo que se seguiu à morte daquele ditador, agora liderado pelo *sidonista* Tamagnini Barbosa, e que contava com Alfredo Baptista Coelho na pasta das Colónias. Em Moçambique, a sua exoneração não deixaria de ser lamentada. O *Lourenço Marques Guardian*, principal órgão da província, era peremptório em afirmar que

o impulso dado pela sua enérgica actividade à roda do progresso colocou a Província em geral, e a cidade de Lourenço Marques em especial, numa situação mais prometedora do que nos anos anteriores à sua chegada. A sua partida é sinceramente lamentada, pois constituiu, infelizmente, a adição de outro nome à lista dos homens que a Província só dificilmente pode dispensar e que não deviam por esse motivo ser compelidos a deixar a colónia⁷²⁰.

Em Portugal, na *Revista Colonial*, saudava-se, apesar de tudo, a nova nomeação deste seu estimado colaborador:

Lopes Galvão, que tem honrado esta Revista, com diversos artigos que revelam, como tudo o que ele escreve, a sua alta competência técnica e a sua vasta ilustração geral, é uma aquisição de alto valor, para os serviços do ministério, em que agora vai integrar-se. Como engenheiro do Caminho de Ferro de Lourenço Marques e como Inspector das Obras Públicas de Angola e Moçambique, tem o nosso amigo prestado às colónias relevantes serviços e os seus trabalhos são bem conhecidos para que seja necessário encarece-los. A Direcção Geral do Fomento do ministério ganha muito com a sua colaboração, mas a província de Moçambique perde um dos seus mais prestimosos servidores. Lopes Galvão é um trabalhador incansável, seguindo sempre em frente no seu caminho de inflexível honestidade, conduta esta que, pela rigidez do seu carácter, lhe tem acarretado desgostos, a que facilmente se furtam os que entendem que a distância mais curta entre dois pontos é uma linha sinuosa⁷²¹.

Não chegou, no entanto, a tomar posse daquele cargo de chefia, uma vez que, nesse mesmo ano, pouco depois da formação do governo *democrático* de Domingos Pereira (1919), que assinalou

⁷¹⁹ Alexandre Lopes Galvão, *Memória acerca da rede dos Caminhos de Ferro da Província de Moçambique*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1920, p. 3; Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, *Relatório do ano económico de 1934-1935*, Lourenço Marques, Tipografia Notícias, 1937, p. 22. Em 1935 ainda não tinha sido aprovado pelo governo da metrópole, o ante-projecto de Lopes Galvão para a “fixação do plano das linhas férreas e classificação dos portos comerciais na Colónia”.

⁷²⁰ *Revista Colonial*, Junho, Julho e Agosto de 1919, p. 431.

⁷²¹ *Ibidem*, 25 de Março de 1919, pp. 271-272.

o início da *Nova República Velha*, foi compulsivamente afastado do serviço, no Ministério das Colónias, pelo titular daquela cadeira ministerial, João Soares. De acordo com o testemunho do seu sucessor, Alfredo Rodrigues Gaspar, no governo presidido por Sá Cardoso (1920), a exoneração de Lopes Galvão obedeceu, uma vez mais, a motivações políticas, por este oficial ter inclinações contrárias ao regime republicano⁷²². A imprensa colonial, apesar de não revelar as circunstâncias daquele saneamento administrativo, não se coibia de manifestar o

maior pesar em que o Ministério das Colónias não aproveite os serviços distintos que o engenheiro Lopes Galvão poderia prestar-lhe com a sua competência reconhecida e a sua indiscutível honestidade. Funcionários como aquele de que se trata não se encontram a todo o passo, e neste ocasião em que muito conviria ao país aproveitar todas as verdadeiras competências coloniais, a saída de Lopes Galvão para o Ministério da Guerra deixa, nos serviços do das colónias, uma lacuna que muito se há-de fazer sentir⁷²³.

2.3.2 – Engenheiro de Obras Públicas e causídico colonial

Regressou então à hierarquia do exército, para assumir o posto de comandante do Batalhão de Telegrafistas. Em 1920, exercia já as funções de sub-inspector do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro e passou a integrar, regularmente, a composição do júri que avaliava as provas especiais de aptidão para o posto de Major (1920, 1922, 1930, 1931)⁷²⁴. Por convite de Rodrigues Gaspar acompanhou, uma vez mais, o seu camarada e director-geral das Colónias, Freire de Andrade, na melindrosa missão diplomática que foi à Cidade do Cabo tentar negociar uma nova convenção ferroviária entre Moçambique e a União Sul-Africana e, nesse mesmo ano, foi enviado a Londres, por Norton de Matos, o Alto-Comissário de Angola, para estudar o projecto do porto de mar, para navios de grande tonelagem da futura cidade de Diogo Cão, que se planeava erguer na margem portuguesa do Zaire⁷²⁵. Em 1925, ainda foi nomeado 2º comandante da Escola de Aplicação de Engenharia, na dependência do Ministério da Guerra mas, no ano seguinte, nos derradeiros dias

⁷²² *Diário das Sessões do Senado*, 4 de Agosto de 1920, p. 7, *Revista Colonial*, 25 de Maio de 1919, p. 371: nesta edição da revista criticava-se a “orientação seguida pelo governo de não deixar pedra sobre pedra na política da administração das colónias”.

⁷²³ *Revista Colonial*, 25 de Setembro de 1919, p. 478.

⁷²⁴ Arquivo Histórico Militar, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão, Caixa 2943.

⁷²⁵ A. Galvão, “O Porto de Diogo Cão e a escolha do local de Quintanda” in *Boletim Geral das Colónias*, 68, Fevereiro de 1931, pp. 3-34. Sobre a missão diplomática na cidade do Cabo, Lopes Galvão revelaria, alguns anos mais tarde a intensa pressão da África do Sul para se apoderar do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques, deixando a Portugal um condomínio meramente nominal: “Ali lhe foi [a Freire de Andrade] claramente expressado o desejo de o Governo da União tomar conta do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques, sob ameaça de ser isolado o distrito com uma cintura de ferro apoiada em Durban e na Beira, porto que o general Smuts tratava já como coisa sua” (*O Diário de Notícias da sua fundação às suas bodas de diamante. Escorço da sua história e das suas efemérides*, 2º volume, Lisboa, Diário de Notícias, 1939, pp. 261-262). No já citado elogio histórico que dedicou a Freire de Andrade, considerava ter sido ele “o inspirador da política colonial do País”, desde que se ocupara, em 1910, das funções de Secretário Geral do Ministério das Colónias (sic): “A aspiração dos políticos que pretendem a neutralização da parte das colónias realizara-se um pouco nele, pois, de facto, durante um largo período, que vai de 1911 a 1928, é ele que imprime um pouco de feição aos principais assuntos que às colónias diziam respeito” (*Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, 668, Fevereiro de 1931, p. 47).

do regime republicano, entrou para o serviço efectivo no Ministério das Obras Públicas, ao ser empossado no cargo de administrador geral dos Serviços Hidráulicos, por decreto de 10 de Abril⁷²⁶. Nessa condição profissional, participou no convénio luso-espanhol de 1927, destinado a estabelecer a regulação do aproveitamento hidroeléctrico do Douro Internacional, sendo, nessa ocasião, agraciado, pelo governo espanhol, com as insígnias de Comendador da Ordem de Mérito Civil⁷²⁷. Viria, no entanto, a ser suspenso do exercício daquelas funções de administrador, em 1928, para responder à acusação de que não teria zelado pelos interesses do Estado português, no decorrer do concurso público das obras do porto de Leixões. Até à sua reintegração, ocorrida em 1930, depois de ter sido julgada improcedente a arguição da acusação, voltou ao serviço militar, como comandante do Regimento de Telegrafistas, a fim de poder prestar provas para a promoção ao posto de general, a que se submeteu, sem sucesso.

Depois de sanado aquele incidente administrativo, foi efectivamente exonerado das funções de administrador, mas por ter sido promovido, a 26 de Setembro, ao cargo de engenheiro inspector do quadro técnico de Obras Públicas, que lhe dava assento, por inerência, no Conselho Superior das Obras Públicas. Ocuparia esse cargo, ininterruptamente, não obstante as múltiplas comissões de serviço, que foi desempenhando, até atingir o limite de idade para o serviço, em 1944⁷²⁸. O mesmo sucedeu com as funções de vogal do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas das

⁷²⁶ Arquivo do Ministério das Obras Públicas, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão. Na documentação compulsada existe um ofício do Conselho Superior de Finanças, datado de 14 de Julho de 1926, e dirigido ao Ministro do Comércio e Comunicações, onde se informa ter sido recusado o visto ao decreto de nomeação, por considerar que naquela data não estavam reunidas as condições para ser colocado naquela situação. O ministro do Comércio e Comunicações, Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa, na vigência do terceiro governo da ditadura militar, liderado por Óscar Carmona, exautorou o parecer daquele órgão consultivo, determinando a manutenção do referido decreto de nomeação. Substituiu, naquele cargo de administrador, o engenheiro Manuel Francisco da Costa Serão.

⁷²⁷ *Ibidem*; *Diário do Governo*, I Série, 25 de Agosto de 1927, pp. 1685-1692. A base do convénio era o acordo de 1912, relativo à utilização industrial dos rios limítrofes entre os dois estados ibéricos. A delegação portuguesa era chefiada pelo embaixador José Bernardino Gonçalves Teixeira, secretário-geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros e, além de Lopes Galvão, era integrada por José Fernando de Sousa, inspector de Obras Públicas e Leopoldo Marques Poole da Costa, engenheiro civil. A delegação espanhola era chefiada por José de Yanguas y Messía, ex-ministro de Estado, professor catedrático da Universidade de Madrid; e constituída também por António Fernández de Navarrete y Hurtado de Mendoza, Marquês de Legarda, ex-presidente do Conselho de Obras Públicas e inspector-geral do Corpo de Estradas, Canais e Portos; Luís Morales y Lopes-Higuera, e Don Carlos Santa Maria y García, engenheiros chefes do Corpo de Estradas, Canais e Portos. O grau de Comendador da Ordem de Mérito Civil foi-lhe conferido, em 1928, e confirmado a 29 de Janeiro de 1930.

⁷²⁸ Arquivo do Ministério das Obras Públicas, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão. De entre as comissões de serviço desempenhadas, destacam-se: presidente da comissão encarregada de se pronunciar sobre o problema de abastecimento de água à cidade de Lisboa; presidente da comissão encarregada de se pronunciar sobre a escolha do melhor local para construir o porto de pesca em Lisboa (1941); presidente da comissão dos estudos da ponte sobre o Tejo; presidente da comissão de estudo do problema da eliminação das passagens de nível nos caminhos de ferro; presidente da Comissão Arbitral Permanente que deveria regular as relações do Estado com as companhias arrendatárias de linhas ferroviárias (1930); presidente da comissão de inquérito aos mercados e matadouro do país; presidente da comissão dos projectos dos mercados e matadouro do país (1935); representante do Supremo Tribunal de Justiça como perito de desempate na avaliação de prédios para as construções universitárias; representante do Supremo Tribunal de Justiça para expropriações da Câmara Municipal de Lisboa (1937); representante do Supremo Tribunal de Justiça para as expropriações dos terrenos necessários à Administração do Porto de Lisboa, entre o Beato e Sacavem. Quando, a 11 de Abril de 1931, foi decretada a dissolução do Conselho Superior de Obras Públicas, com o objectivo de tornar mais eficaz o processo de decisão política, os vogais daquele órgão ficaram na situação de adidos. Lopes Galvão requereu, nessa ocasião, a realização de uma sindicância aos seus actos, por considerar que os termos daquele decreto configuravam a imposição de um castigo que o signatário julgava não merecer.

Colónias (designado Conselho Técnico de Fomento Colonial, a partir da reorganização de 1936), para o qual fora nomeado, em 1926⁷²⁹.

Além dos lugares que desempenhou nos vários organismos da administração pública, Lopes Galvão teve também ligações profissionais ao meio empresarial privado, que exerceu, cumulativamente, ao abrigo das disposições do decreto que, em 1935, reorganizou os serviços do Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Nesse ano, informou a tutela que desempenhava o cargo de director da Companhia Colonial de Angoche, uma das principais empresas de produção de sisal, criada em Moçambique no ano de 1921, constando ter sido um dos grandes dinamizadores da constituição da Associação de Produtores de Sisal da Colónia de Moçambique⁷³⁰. Paralelamente, foi também consultor técnico da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, empresa de capitais franceses, criada em 1906 para construir e explorar a ferrovia que ligava Linha do Norte, em Espinho, à Linha do Dão, em Viseu e que fora nacionalizada em 1923, pela acção de Ricardo O'Neill, Sousa Rodrigues e Francisco de Lima⁷³¹. O prestígio e o reconhecimento público da sua acção colonial não derivou apenas da sua carreira profissional, fosse no serviço público, fosse no sector privado. Lopes Galvão apreendeu, desde cedo, a relevância determinante do papel das instituições internacionais, inter-imperiais, de cooperação política e técnico-científica, e também das associações científicas, na dinamização de “comunidades epistémicas” onde se forjavam e legitimavam as tendências da dominação colonial, e se promovia a sensibilização da opinião pública e do poder político⁷³². Era sócio efectivo do Instituto de Coimbra, desde 1896⁷³³; membro do Instituto Colonial Internacional e do Comité Nacional do World Power Conference⁷³⁴; e sócio correspondente das Sociedades de Geografia do Brasil (1947), Suécia e Espanha⁷³⁵. Envolveu-se, particularmente, na actividade da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, onde foi admitido como sócio, a 1 de Janeiro de 1909, exercendo as funções de vogal da direcção, em 1921 e 1923, e as de vice-presidente,

⁷²⁹ *Ibidem*.

⁷³⁰ *Relatório de uma visita às plantações de África*, Lisboa, [s.n.], 1949. A companhia era gerida em África por Augusto Hongler. Lopes Galvão, o director na metrópole, informava ter sido detentor, por aforamento, de uma concessão de terrenos de plantação de sisal, em Sawara, feita em 1945, que foi endossada à Companhia Colonial de Angoche, em 1948. Numa carta pessoal, dirigida a José Tristão de Bettencourt, em 1946, datava essa concessão de uma época bem mais recuada, contemporânea da formação da companhia. A demora na transferência da propriedade do terreno, seria mais tarde justificada pela inimizade pessoal que lhe votava o engenheiro Bacelar Bebião, antigo ministro e membro do Conselho do Império; Inês Neto Galvão, *Sisal em carne viva: Poder, ciência e o problema do trabalho numa economia de plantação (Moçambique, c. 1930-1960)*, Dissertação de Mestrado em Antropologia Social e Cultural, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2013, p. 19.

⁷³¹ Hugo José Silveira da Silva Pereira, *Op. Cit.*, pp. 274-275; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1933, pp. 643-646.

⁷³² Miguel Bandeira Jerónimo e José Pedro Monteiro, “O império do trabalho. Portugal, as dinâmicas do internacionalismo e os mundos coloniais” in *Portugal e o fim do colonialismo: dimensões internacionais*, organização de Miguel Bandeira Jerónimo e António Costa Pinto, Lisboa, Edições 70, 2014, p. 18.

⁷³³ *Resistência*, 9 de Julho de 1896, p. 2.

⁷³⁴ Arquivo do Ministério das Obras Públicas, Processo Individual de João Alexandre Lopes Galvão.

⁷³⁵ *Revista da Sociedade Brasileira de Geografia*, LIV, 1947-1948, p. 171.

durante os anos de 1926-1927⁷³⁶. E, sobretudo, na Sociedade de Geografia de Lisboa, à qual dedicou entusiasticamente uma parte significativa da sua vida. Admitido como sócio a 4 de Dezembro de 1905, pouco depois de ter iniciado a sua primeira comissão de serviço em África, viria a integrar os corpos directivos desse grémio científico na qualidade de vogal (1927-1929), vice-presidente (1930-1932), secretário-geral (1933-1944) e secretário perpétuo (1945-1951)⁷³⁷. Em 1924, participou no II Congresso Colonial, integrando a comissão organizadora, na qualidade de vogal, e sendo o relator da tese: *Melhor utilização do porto de Lisboa como Entrepasto Colonial*, apresentada na sessão do dia 10 de Maio⁷³⁸. No III Congresso Colonial Nacional, realizado entre 8 e 15 de Maio de 1930, a sua presença foi ainda mais preponderante, integrando a comissão organizadora e a comissão executiva, presidindo à 7ª sessão ordinária, onde foram apresentados os votos formulados pela comissão de redacção, e às agitadas sessões extraordinárias, especialmente convocadas para a discussão do Acto Colonial. Neste encontro, foi também o relator da tese: *Os meios de Comunicação nas Colónias Africanas*, e tomou parte da discussão em várias sessões, nomeadamente naquela que apreciou a tese de Lisboa de Lima, subordinada ao tema da autonomia administrativa e financeira das colónias. Não escondeu o fraco conceito que fazia da reforma política que o engenheiro relator da tese implementara, em 1914, no desempenho das funções de Ministro das Colónias, do governo de Bernardino Machado, reconhecendo-lhe consequências desastrosas, como a desnacionalização dos territórios ultramarinos e a rarefacção das relações económicas que estes mantinham com a metrópole⁷³⁹. Propunha, por isso, que se recomendasse ao governo central a auscultação dos governadores-gerais com o objectivo de se estabelecerem as bases de um novo projecto de estatuto, que seria depois analisado por individualidades que representassem os “melhores valores coloniais”; e que se promovesse a realização de uma conferência aduaneira entre o governo metropolitano e delegados de todas as colónias⁷⁴⁰.

Durante as suas funções directivas na Sociedade de Geografia, empenhou-se na dinamização da propaganda colonial, patrocinando a realização regular de “conferências, exposições, congressos, festas patrióticas, romagens”, mas também de eventos de grande visibilidade pública, como o Congresso do Instituto Colonial Internacional, que decorreu em Lisboa (1933), o I Congresso da União Nacional (1934), o Congresso da Colonização e a I Exposição Colonial, que tiveram lugar

⁷³⁶ *Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, 635, Janeiro-Março de 1926, pp. 33, 39.

⁷³⁷ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*. 1905, Lisboa, Tipografia Universal, 1905, p. 461; *Ibidem*, Julho-Agosto de 1951, p. 3.

⁷³⁸ *II Congresso Colonial Nacional*, pp. VI, XVII-XVIII

⁷³⁹ *III Congresso Colonial Nacional*, pp. X, XII, XVII, XXIII, LIV-LV, LIX-LX.

⁷⁴⁰ *Ibidem*, LIX-LX.

na cidade do Porto (1934), e o congresso e exposição que assinalaram, em 1946, no Palácio da Independência (Lisboa), o V Centenário do Descobrimento da Guiné⁷⁴¹.

A sua autoridade em assuntos coloniais, nomeadamente em matéria de transportes e comunicações em África, raramente oferecia contestação, apesar de por vezes revelar um “espírito crítico bastante contundente”⁷⁴². O Estado português haveria de reconhecer o seu contributo quando o agraciou com as insígnias de Comendador da Ordem do Império, em 1945. Durante cerca de trinta anos foi ele quem produziu uma parte muito substancial de toda a literatura nacional, nessa área do conhecimento, fosse pela elaboração de múltiplos relatórios técnicos, fosse pelas inúmeras participações em conferências nacionais e internacionais, fosse pela publicação de monografias, designadamente a obra *A Engenharia Portuguesa na Moderna Obra de Colonização*, editada em 1940, fosse, ainda, pela colaboração assídua em órgãos de informação especializados, como o *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, a *Revista de Obras Públicas* (depois denominada *Revista das Associações dos Engenheiros Civis Portugueses*), a *Revista de Engenharia Militar*, a *Revista Colonial*, a revista *Portugal Colonial*, o *Boletim Geral das Colónias*, a *Gazeta das Colónias*, e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, onde também integrou o conselho directivo. Se, nuns casos, se encarregou de memoriar, de forma sistemática e abrangente, o processo de implementação das linhas de caminhos-de-ferro, nas províncias ultramarinas portuguesas, sendo, por essa razão, uma fonte incontornável de informação, para qualquer trabalho de investigação nesta área; noutras ocasiões ele deixou amplamente registadas as suas opiniões acerca da orientação que deveria ser dada a uma efectiva política de colonização e fomento económico, assente nas potencialidades daqueles equipamentos infraestruturais. Em ambos os casos, a sua narrativa tornou-se hegemónica, frequentemente apropriada, como elemento legitimador, no debate público e nas opções políticas nacionais.

Apesar de ter regressado à metrópole em 1919, nem por isso perdeu o contacto com as províncias ultramarinas, que continuou a visitar com alguma regularidade. Em 1943 confessava ao seu camarada e amigo José Tristão de Bettencourt, governador de Moçambique, o desejo de ali regressar uma última vez e de para ali encaminhar a carreira profissional dos seus filhos, para isso contando com os empenhos do governador:

⁷⁴¹ *Ultramar. Órgão oficial da I Exposição Colonial*, 1 de Abril de 1934, p. 1; *75 anos de actividades ao serviço da ciência e da nação. 1875-1950*, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1950, pp. 157-171; *Boletim Geral das Colónias*, 252, Junho de 1946, pp. 21-30.

⁷⁴² Arquivo do Museu dos Caminhos de Ferro de Moçambique, CFM-MF - Livro de Actas de 23 de Setembro de 1938 a 4 de Março de 1939 - Acta nº 34, de 16 de Dezembro de 1938.

dir-lhe-ei que o meu tenente [António Barata Galvão] está hoje pesaroso de não ter ido consigo, quando fez o favor de o mandar convidar. Ele é todo militar, e dentro da tropa tem-se conduzido por forma a ser estimado e solicitado, até, por todos os chefes com quem tem servido. Mas a actual organização do Exército tirou à Engenharia todo o seu antigo prestígio e todo o estímulo. Por isso os engenheiros da velha escola, que têm ainda o curso completo de Engenharia e se consideram engenheiros de verdade, aspiram a lugares onde se sintam engenheiros. É por isso que eu estimaria que ele fosse para a colónia onde o pai trabalhou, abrindo novos horizontes às suas faculdades de trabalho, que são grandes e são servidas por uma decidida vontade de bem cumprir. Se V. Exa. precisar de um engenheiro, quer para o serviço militar, quer para uma comissão civil, com as qualidades que ele tem, muito estimarei que o aproveite. Dos que já lá estão, tenho boas notícias. Estão contentes e têm gozado de boa saúde. O meu Tito [Lopes Galvão, médico veterinário] diz-me que, por vezes, tem de ir prestar serviço fora de Lourenço Marques, sem que tenha direito a ajudas de custo, gastando nessas deslocações mais do que ganha. Como é uma deficiência do contracto aqui realizado, falei no caso ao sr. Ministro [Francisco Vieira Machado, sobrinho de Joaquim José Machado] que é de opinião que o caso deve ser aí resolvido nos termos da lei geral. Também o meu genro, Dr. José da Costa Proença [professor da Escola Técnica de Lourenço Marques, criada em 1937] me expressou o desejo de que o Senhor Ministro o passasse da 9ª para a 7ª cadeira, por se tratar de uma disciplina mais do seu gosto. Mas também o Senhor Ministro foi de opinião que a transferência se pode fazer na Colónia, se para tanto houver oportunidade. Enfim, V. Exa. desculpar-me-á de eu, numa carta, que eu queria que fosse apenas de congratulação pela sua recondução no lugar de Governador Geral, ocupar-me tanto dos meus filhos. Mas quem há-de protegê-los e ampará-los no começo das suas carreiras, melhor do que o pai? Não se pode levar a mal que os pais se interessem pelo bem-estar dos filhos. Felizes aqueles pais que podem fazê-lo, sem terem de se envergonhar da conduta dos filhos! (...) é este felizmente, o meu caso. Os meus filhos vão-se comportando por forma a dar-me alegria e satisfação. É por isso que eu me atrevo a recomendá-los às pessoas que podem ampará-los nas suas legítimas aspirações. Assim eles continuem a dar-me sempre motivo de orgulho⁷⁴³.

De entre a vasta prole de Lopes Galvão e Amália Lívia Cardoso Barata, além dos filhos mencionados nesta carta, que é bem reveladora da informalidade das relações de Lopes Galvão com alguns representantes do poder político português, outros havia, também ligados ao funcionalismo colonial: o seu filho, Alexandre Augusto Lopes Galvão era engenheiro dos caminhos-de-ferro de Lourenço Marques e José Barata Lopes Galvão, também ele professor da Escola Técnica de Lourenço Marques⁷⁴⁴.

Lopes Galvão regressou efectivamente a África. Em 1944 rumou a Angola, tendo permanecido algum tempo no Lobito⁷⁴⁵. Em 1948 fez uma última viagem, grande e demorada, por Angola e Moçambique. Ali recolheu impressões excelentes dos homens e das obras em curso, sinal de que era total a sua sintonia com a acção política do Estado Novo. Em Lourenço Marques encontrou a “mais linda cidade da África Austral”:

⁷⁴³ Fundação Mário Soares, Fundo José Tristão de Bettencourt, Pasta 09753.029 <http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=09753.029#13>. Em 1945, voltaria a escrever a José Tristão de Bettencourt para lhe falar da difícil situação da Companhia de Angoche, que dirigia, que se encontrava a braços com o problema da falta de mão de obra indígena, para poder laborar com normalidade nas explorações do sisal, mas também para lhe pedir a colocação nos quadros do seu filho Tito, e a nomeação do seu genro, José da Costa Proença, num dos lugares abertos por portaria provincial, para peritos de escrita. Em 1946 solicitava que este último fosse escolhido para um dos lugares de inspector de Contabilidade.

⁷⁴⁴ *O Século*, 24 de Agosto de 1951, p. 2.

⁷⁴⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1944, p. 683.

Não é minha a afirmação; é de todos os estrangeiros que a visitam. Não é, por certo, a maior; não é a mais rica em construções sumptuosas; não é a melhor servida em meios de comunicação; mas é a mais «coquete» de todas elas. É uma cidade florida; é uma cidade jardim; é uma cidade que atrai⁷⁴⁶.

Por Angola dizia ter uma grande admiração:

Ali tudo é português desde o chão que se pisa até ao ar que se respira. É português o comércio; é portuguesa a indústria e é portuguesa a agricultura. Até o caminho-de-ferro de Benguela, construído com capitais estrangeiros, é português não só de direito como de facto. Ali não há um único estrangeiro em serviço!⁷⁴⁷.

Nas inflamadas reacções à notícia da sua morte, ocorrida a 23 de Agosto de 1951, era consensual a ideia de que tinha desaparecido “Alguém”, uma personalidade de grande talento, penetrante inteligência e saber, uma figura portuguesa ilustre, que granjeou amizades, respeito e admiração no seio de uma elite política, económica, social e cultural:

Era colonial insigne, dos maiores da nossa terra, que muitos possui. Versava os problemas ultramarinos, por mais espinhosos e complexos, com esmerada proficiência: era admirável. Defensor intransigente dos nossos legítimos interesses, documentava, com elevado critério e profundo conhecimento dos assuntos ventilados, as suas afirmações, sempre desassombradamente emitidas⁷⁴⁸.

A sua actividade “brilhante”, “prodigiosa”, “incansável”, foi particularmente notada, como vimos, na Sociedade de Geografia de Lisboa, onde, como notou Moreira Júnior, o seu presidente ocasional, deixou bem vincada a sua passagem:

Foi nos últimos tempos a alma da nossa grande agremiação colonial. A Sociedade de Geografia absorvia-o por completo. Estudava e resolvia os mais melindrosos assuntos com ciência e elevado critério. Era infatigável. No decurso da grave doença que o prostrou, manteve-se no exercício das suas funções, o que contribuiu para acelerar a sua morte. A sua preocupação máxima era o prestígio da nossa Sociedade para o qual trabalhou sempre exaustivamente. Foi de modelar dedicação: faz falta. O seu desaparecimento motiva-nos pungente amargura. Todos os sócios da Sociedade de Geografia o admiravam e respeitavam. Merecia essas manifestações de elevado apreço. A saudade que nos invade e perdurará, há-de associar-se sempre profundo reconhecimento pelos inestimáveis serviços que lhe ficámos devendo e veneração pelas suas virtudes, que eram radicadas e nobilíssimas⁷⁴⁹.

Faleceu com 77 anos, na sua casa, sita em Lisboa, na rua Maria da Fonte, vítima de doença prolongada. As exéquias fúnebres decorreram na igreja dos Anjos, seguindo dali para a Sala Portugal, do edifício-sede da Sociedade de Geografia, onde recebeu a homenagem de várias individualidades do meio político, militar e colonial⁷⁵⁰. Na Assembleia Geral Administrativa daquele grémio científico, ocorrida a 3 de Março de 1952, o presidente Moreira Júnior haveria de deixar registado um voto de pesar pelo irreparável passamento de Lopes Galvão, que se juntava

⁷⁴⁶ *Diário da Manhã*, 26 de Março de 1949, pp. 1-2.

⁷⁴⁷ *Ibidem*, 17 de Março de 1949, pp. 1-3.

⁷⁴⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1951, pp. 258, 282.

⁷⁴⁹ *Ibidem*; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Julho e Agosto de 1951.

⁷⁵⁰ *Diário de Lisboa*, 24 de Agosto de 1951, p. 2.

às perdas recentes da rainha D. Amélia e do ex-presidente da República, Óscar Carmona⁷⁵¹. O mesmo sucedeu no decurso da assembleia geral do Instituto Internacional de Civilizações Diferentes (antigo Instituto Colonial Internacional), realizada em Florença, entre os dias 4 e 8 de Junho desse mesmo ano, por iniciativa da delegação portuguesa, constituída por Santa Rita, Nunes dos Santos, Álvaro de Fontoura e Mendes Correia⁷⁵². No ano seguinte, um grupo de “amigos e admiradores”, assinalou o segundo aniversário da sua morte com “uma romagem à sua sepultura no Cemitério dos Prazeres, em cujo jazigo foi colocada uma lápide, tendo sido celebrada missa de sufrágio”⁷⁵³.

⁷⁵¹ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Janeiro a Dezembro de 1952, p. 70.

⁷⁵² *Ibidem*, p. 259.

⁷⁵³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1953, p. 237.

3 – A construção ferroviária em Angola e Moçambique

“Se nos países civilizados, cada nova linha que se abre à exploração é uma artéria civilizadora, por onde corre, impetuoso, o sangue vivificador da indústria, do progresso e da ilustração universais, operando sem cessar a sua transformação, fazendo brotar a vida nos pontos onde a natureza se patenteia mais ingrata e inclemente, compreende-se quanta glória, nas partes mais desconhecidas do globo, onde impera ainda a esfinge secular do mistério, está reservada ao caminho-de-ferro, o guerreiro pacífico dos nossos tempos, conquistador poderoso sem armadura ensanguentada, na missão gloriosa de desvendar os íntimos segredos da terra, efectuando as últimas descobertas continentais”.

M. G.⁷⁵⁴

Numa passagem da obra *O Salústio Nogueira*, comédia burguesa ao estilo *balzaquiano*, da autoria do escritor Teixeira de Queirós, o poderoso e cosmopolita diplomata e par do reino conde de Frazuela anunciava ao jovem ambicioso e pouco escrupuloso deputado Salústio, a emergência de uma crise política fabricada para provocar uma recomposição ministerial. Diante desse facto, recusara a oferta da pasta da Marinha, por lhe ser mais conveniente o regresso à carreira diplomática, onde esperava ocupar um dos postos de representação mais cotados. Porém, não prescindia de aproveitar o ensejo para recomendar uma pessoa da sua inteira confiança para aquele lugar ministerial. Um homem inteligente, desembaraçado, de iniciativa, que pudesse imprimir uma nova orientação política na gerência dos assuntos ultramarinos, cujo alcance prático era não mais que favorecer uma “política de negócios”, em que estava particularmente interessado, por via de “combinações feitas com empresas coloniais estrangeiras”. O nome a indicar seria, justamente, o do solícito Salústio Nogueira, que ficaria encarregado de amparar as pretensões dos seus amigos, um grupo financeiro francês, relativamente à concessão de terrenos, ou de uma linha férrea, nas colónias portuguesas, “qualquer coisa dessas que possa ser considerada *serviço público a bem do país*”. Tudo gerido, porém, com as maiores cautelas, uma vez que a política portuguesa, na sua imensa futilidade e ticanhez, era consumida pela inveja e pela intriga de soalheiro:

– O que desejo, ou melhor, o que pede o grupo de banqueiros a que pertenço (o meu nome não figura em coisa nenhuma, entende-se) é justo, como verá. A estas horas, um engenheiro de grande competência percorre e estuda a nossa riquíssima província de Moçambique.

Ele dirá quais os terrenos que se devem pedir. *Mr. Trente* é homem habilíssimo e muito sério. Trará de África um relatório luminoso sobre o assunto. Nós temos ali coisas espantosas, que não sabemos aproveitar: cultura de borracha, de sementes oleosas, minas sem a menor pesquisa... Um inferno de ignorância, a nossa administração. Precisamos que os estrangeiros nos venham abrir os olhos e nos venham enriquecer. O relatório que submeteremos à sua inteligente apreciação, antes de se falar em nada, elucidá-lo-á. Até o projecto de lei lhe posso mandar fazer por pessoa com grande prática do assunto. O meu amigo só terá o trabalho de o assinar, de o apresentar ao conselho de ministros e ao parlamento. Não precisa ter nenhum incómodo, verá (...).

⁷⁵⁴ M. G., “O caminho de ferro de Luanda a Ambaca” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1895, pp. 113-115.

Possuímos riquezas em que não temos pensado. Essas nossas ilhas oceânicas, pela posição geográfica, valem um império. A Madeira é um torrão de açúcar, que todos desejariam trincar. A nossa costa oriental africana, aberta ao comércio do mundo, reserva coisas inesperadas. Será um *débouché* de primeira ordem até para nós. O ministro da marinha, que compreenda os seus deveres e responsabilidades perante a civilização, pode deixar na história geral e na portuguesa um nome de primeira ordem. O que precisamos é de dinheiro. Não o temos, vamos buscá-lo onde o houver. Uma concessão, como a que lhe indico para o meu grupo, outras que venha a fazer pelo mesmo tipo, enobrecerão a sua gerência. Capitalistas não faltam, eu lhe trarei outros, quando o primeiro pedido for satisfeito. Apresentar-lhe-ei gente da melhor para estas coisas⁷⁵⁵.

Salústio Nogueira, homem da província, de índole pragmática, despida de puritanismos, deslumbrado com a intimidade dos salões aristocráticos e dos corredores do poder, embora compreendesse que o pedido do conde de Frazuela não estava isento da cobiça de interesses pessoais, não deixava, por isso, de reconhecer legitimidade às suas pretensões, convencido que estava de que a retórica do patriotismo, do “amor do Torrão”, encobria, invariavelmente, a satisfação de outra latitude de interesses, pela “*mutualidade de serviços*”, entre amigos: “O país, o famoso país de que tanto se orgulham, é a barriga de cada um...”⁷⁵⁶.

Francisco Teixeira de Queirós não foi apenas um escritor português, conhecido pela sua filiação na estética realista, naturalista e positivista. Foi também uma figura respeitada do republicanismo histórico, que exerceu funções parlamentares, em representação do Partido Republicano Português e que, já no decurso da I República, teve uma fugaz experiência ministerial, na pasta dos Estrangeiros. O trecho que respigamos da sua obra não resulta, pois, de uma avaliação isenta da vida política portuguesa, mas de uma visão particularmente crítica dos processos utilizados pela monarquia constitucional, na definição de uma estratégia de fomento ultramarino. No entanto, ele condensa toda a problemática do intenso debate que durante décadas se travou no parlamento e na opinião pública portuguesa em torno da questão colonial.

Portugal, pequeno e débil país da periferia europeia, “atrasado relativamente a qualquer padrão contemporâneo, virtualmente uma semi-colónia da Grã-Bretanha”⁷⁵⁷, mas detentor de vastos domínios coloniais, viu-se confrontado com a sua fragilidade política, económica e financeira no concerto das nações quando, na sequência do imparável movimento de transformação do *scramble for africa*, percebeu a urgência de afirmar a sua presença efectiva naqueles territórios, gerando-se a noção de que a sua proverbial inércia induziria, a breve trecho, as grandes potências mundiais, a conquistá-los para o “progresso universal”.

Em matéria de fomento, era consensual a aposta na implementação de um conjunto de projectos de obras públicas, decalcado da tradição *saint-simoniana* que transformara os continentes

⁷⁵⁵ Teixeira de Queirós, *O Salústio Nogueira. Estudo de Política Contemporânea*, Primeira Parte, Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1909, pp. 138-140, 179-179.

⁷⁵⁶ Idem, *Ibidem*, pp. 181-182.

⁷⁵⁷ E. J. Hobsbawm, *Op. Cit.*, p. 31.

americano e europeu, abrindo novas fronteiras para a indústria e o comércio⁷⁵⁸. O espaço africano era agora percebido como verdadeiro manancial de riquezas inexploradas, cuja demanda só poderia realizar-se pelo estabelecimento de uma ampla rede de comunicações terrestres e marítimas. Nesse contexto, o caminho-de-ferro, a “mais dramática inovação do século”⁷⁵⁹, que já fora um equipamento fundamental da política *regeneradora* de Fontes Pereira de Melo, na metrópole, assumiria, também aqui, um papel preponderante, não apenas como ferramenta de apropriação e transfiguração daqueles territórios promissores, pela economia global, mas também como agente domesticador e civilizador, símbolo persuasivo de modernidade, imposto por uma visão tecnocientífica de progresso⁷⁶⁰. Sabia-se, todavia, que o Estado, manietado por crónicas dificuldades financeiras, não estava em condições de se poder abalar, por sua exclusiva iniciativa, num empreendimento dessa envergadura. Por outro lado, era também conhecida a relutância dos capitalistas nacionais em aplicarem os seus investimentos em projectos que, apesar de tudo, estavam rodeados de incertezas, quanto à sua rentabilidade futura⁷⁶¹. Finalmente, era bem conhecido o estado de alheamento das forças vivas da nação e de uma parte substantiva da opinião pública, relativamente aos assuntos ultramarinos, não faltando, como vimos, quem sugerisse a sua rápida alienação. A alternativa que se afigurava exequível era abrir os territórios ao investimento estrangeiro, mediante a sua sujeição à autoridade administrativa portuguesa, contando que o seu exemplo frutificasse, funcionando como elemento detonador da aplicação de capitais portugueses. Sendo exequível, não estava, porém, isenta de perigos, nem imune ao escrutínio do debate político e público. A construção de caminhos-de-ferro, pela dimensão do investimento financeiro a que obrigava e pelo papel instrumental que lhe estava destinado, no contexto da colonização europeia, sendo entregue à iniciativa privada, nomeadamente estrangeira, não podia deixar de se transformar, rapidamente, num assunto político e diplomático, levando a que, por vezes, se acreditasse serem as grandes potências imperiais, as principais forças dinamizadoras desse investimento. Como notaram Maria Paula Diogo e Dirk van Laak, foram vários os episódios históricos, tradicionalmente enquadrados como acontecimentos militares, ou diplomáticos, que foram, na verdade, gerados por dinâmicas intrínsecas à objectivação da

⁷⁵⁸ Alice L. Conklin, *A Mission to Civilize: The Republican Idea of Empire in France and West Africa, 1895-1930*, Stanford, Stanford University Press, 1998, pp. 55-58.

⁷⁵⁹ E. J. Hobsbawm, *Op. Cit.*, p. 42.

⁷⁶⁰ Michael Adas, *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca and London, Cornell University Press, 1990, pp. 143, 221-236; Daniel R. Headrick, *The tentacles of progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism*, pp. 49-53; Maria Paula Diogo and Dirk van Laak, *Op. Cit.*, p. 119; Joseph M. Hodge, “Science and Empire: An Overview of the Historical Scholarship” in *Science and Empire: Knowledge and Networks of Science across the British Empire, 1800-1970*, edited by Brett M. Bennett and Joseph M. Hodge, Basingstoke, Hampshire; New York, Palgrave Macmillan, 2011, pp. 3-29; E. J. Hobsbawm, *A Era do Capital*, Lisboa, Editorial Presença, 1988, pp. 77-80.

⁷⁶¹ José de Macedo, *Op. Cit.*, p. 9.

tecnologia no processo político⁷⁶². Concomitantemente, o grande movimento de fundos financeiros, resultante de combinações políticas, que nem sempre salvaguardavam o “interesse nacional”, contribuiu para que esses empreendimentos fossem permanentemente envolvidos num ambiente de suspeição e hostilidade, de que resultavam frequentes acusações de práticas venais, no exercício de cargos públicos. Em 1913, já na vigência da I República, no momento em que eclodia mais uma crise ministerial, a *Revista Colonial*, dava voz aos que acusavam o Ministério das Colónias de ser uma “agência de negócios”, uma “caverna de infames cumplicidades servida por inimigos que traiçoeiramente procuram a nossa perda”⁷⁶³.

Como advertia o conde da Frazuela, na obra aqui citada: “Isto é um país dos diabos! Não se fazendo as coisas com muito jeito, saltam-nos em cima, e pronto, tudo gorado...”⁷⁶⁴. Muito reveladoramente, fazer “as coisas com muito jeito”, equivalia, desde logo, a recorrer aos bons ofícios de um engenheiro de grande competência e seriedade que, com a sua autoridade técnica, tratasse de legitimar a decisão política, junto dos poderes competentes. A ficção parecia não andar distanciada da realidade.

3.1 – Levar o milagre da locomotiva para África: o Caminho de Ferro de Ambaca

3.1.1 – Os projectos

A construção da primeira linha férrea em Angola foi um projecto acarinhado e sucessivamente adiado, ao longo de aproximadamente quarenta anos. Em 1848, um grupo de representantes do tecido comercial da cidade de Luanda, liderado por Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo (agente dedicado ao tráfico negreiro, com ligações privilegiadas à praça de Londres), Silvano Francisco Luís Pereira e Eduardo Germak Possolo e o cônsul português em Hamburgo, Schut, propuseram-se construir um caminho-de-ferro que conseguisse vencer os condicionalismos da navegação no rio Quanza, mas rapidamente se terão apercebido da inviabilidade financeira do projecto. Nove anos mais tarde, um outro grupo de capitalistas, representado por Luís Vicente de Afonseca e Alfredo Courson propôs-se construir “à sua custa, e por sua conta e risco” 2500 km de *linha americana* (de tracção animal), desde Luanda até às margens do rio Quanza, que seriam servidas por uma embarcação a vapor, e dali até Cassange, na bacia do Zaire, ponto estratégico para onde confluía o tráfego das caravanas comerciais que percorriam o interior daquela província, maioritariamente dedicadas ao negócio do café. O governo de Sá da Bandeira ainda chegou a

⁷⁶² Maria Paula Diogo and Dirk van Laak, *Op. Cit.*, p. 119.

⁷⁶³ *Revista Colonial*, 25 de Abril de 1913, pp. 1-7.

⁷⁶⁴ Teixeira de Queirós, *Op. Cit.*, p.139.

fazer publicar, a 28 de Agosto de 1857, as pormenorizadas cláusulas do contrato, celebrado com o estado português, e a necessária autorização para a constituição da companhia concessionária, mas, uma vez mais, o projecto não teve qualquer concretização prática, não chegando sequer a cumprir-se a exigência de um depósito no valor de 100 000 francos, “em metal ou em títulos da dívida pública”⁷⁶⁵. Apesar de fracassada essa iniciativa privada, o governador José Baptista de Andrade, decidiu encarregar o engenheiro João Soares Caldeira de proceder ao “nivelamento e traçado para um caminho-de-ferro entre Luanda e Calumbo, cujos trabalhos foram concluídos em Setembro de 1863” e de seguida enviados para os gabinetes ministeriais da metrópole, onde terão encontrado acolhimento duradouro⁷⁶⁶.

Em 1873, o Ministro Andrade Corvo ordenou ao governador-geral de Angola a elaboração de um plano de viação pública para aquela província ultramarina⁷⁶⁷. Baptista Bastos, que regressara entretanto ao exercício daquelas funções, tratou de rememorar o trabalho executado dez anos antes, acrescentando-lhe considerações pessoais mais actualizadas, que vinham reforçar a convicção da necessidade imperiosa de introduzir ali o caminho-de-ferro, tendo em vista o embaratecimento do transporte e a dinamização da alfândega de Luanda:

Desde épocas mui remotas que para todos os concelhos se têm construído e por muitas vezes reconstruído estradas mais ou menos perfeitas, que as grandes chuvas e a majestosa vegetação facilmente destroem, concorrendo também para o desaparecimento de muitas estradas o costume dos gentios caminharem sempre a um de fundo e em ziguezague, seguindo todos as pisadas do primeiro, seja qual for o número deles e a largura da estrada. Deste modo dificultam a vegetação só na tortuosa linha que constantemente seguem, e por isto é mui frequente ficarem logo depois das primeiras chuvas reduzidas a dar passagem só a um indivíduo por cada vez as estradas que pouco antes poderiam servir para o trânsito fácil de dois ou três carros emparelhados. Posso afixar isto, porque já o tenho observado e está sempre acontecendo. Estes inconvenientes do antigo sistema de viação, e os prodigiosos resultados obtidos em toda a parte com o estabelecimento dos caminhos-de-ferro, fazem com que se possa crer firmemente na incalculável vantagem da aplicação deles para comunicar Luanda com os concelhos mais do interior desta província, convindo advertir que deverá seguir-se algum sistema dos mais modernos e económicos dos caminhos-de-ferro a vapor, desprezando o emprego de gado de qualquer espécie por diferentes razões, sendo a principal o saber-se por experiência que em muitos pontos do interior tanto o gado muar como o cavalar sofrem grande mortandade⁷⁶⁸.

⁷⁶⁵ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. 1: 1857-1894, Lisboa, Imprensa Nacional, 1908, pp. 1-10. A proposta inicial haveria de ser reformulada, algum tempo mais tarde, prevendo a substituição do sistema de via-férrea americana “pelo de caminhos-de-ferro com tracção por vapor, pedindo que lhe fosse concedida a garantia de juro de 6%, com relação a 240 000 libras, custo calculado para a primeira secção de Luanda a Calumbo, de uma rede que se dizia dever abranger 2500 quilómetros”. O ministro da Marinha, Adriano Maurício Guilherme Ferreri, no governo do Duque da Terceira (1859-1860), ainda chegou a apresentar no parlamento um pedido de autorização para a contratação daquele empreendimento, em Angola, garantindo 6 por cento de juro, de quantia que não excedesse 240 000 libras, calculada para a primeira secção, e concedendo além disso, as minas que se descobrissem na distância de 2 quilómetros de cada lado da via, os terrenos baldios da mesma área, as madeiras das matas nacionais necessárias para a construção do caminho de ferro e exploração de minas (*Diário da Câmara dos Deputados*, 22 de Junho de 1885, p. 2508).

⁷⁶⁶ *Relatórios do Ministro e Secretario d'Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar apresentados á Camara dos senhores deputados na sessão legislativa de 1875*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875, pp. 74-77.

⁷⁶⁷ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. 1: 1857-1894, pp. 16-17.

⁷⁶⁸ *Ibidem*, p. 74.

Não obstante os benefícios da navegação a vapor no rio Quanza, que se fazia desde 1867, com impacto muito animador nas receitas alfandegárias, parecia-lhe que a linha férrea a construir, deveria seguir, sem interrupção, de Calumbo para Oeiras (concelho de Cazengo), passando depois pelo Golungo Alto, Ambaca, Calupula (em Pungo Andongo) e Malange, numa extensão total, aproximada, de 348 km, e um custo estimado de 5 000 000\$000 reis⁷⁶⁹.

Andrade Corvo, também ele convencido da necessidade económica de se estabelecer uma ligação entre o litoral e o auspicioso interior, onde se encontrariam “as mais poderosas faculdades produtivas e os mais valiosos elementos de riqueza”, mostrava-se confiante no êxito de uma concessão ultimamente atribuída a uma empresa, “composta de proprietários e negociantes que em Angola têm importantes interesses”⁷⁷⁰. A 9 de Dezembro de 1874 decretara a aprovação de um contrato para construção e exploração de uma linha férrea, em duas secções, de Luanda a Ambaca, um dos concelhos mais povoados da província (confinante com os últimos territórios avassalados pelos portugueses), negociado com uma sociedade constituída por Augusto Guedes Coutinho Garrido (abastado empresário, anteriormente dedicado ao tráfico negreiro e ao negócio do açúcar), Alberto da Fonseca Abreu e Costa (fazendeiro da Colónia S. João, no Cazengo), José Jacinto Ferreira da Cruz (proprietário da Fábrica de Tabacos Ultramarina), Ângelo Sárrea de Sousa Prado (engenheiro de Obras Públicas), Joaquim Matoso da Câmara (agente comercial) e Isaac Zagury (destacado empresário do Congo, de origem judaico-marroquina). Propunham-se levar a cabo essa iniciativa empresarial, “sem subsídio nem garantia de juro por parte do Governo”, apenas requerendo a concessão de alguma facilidades na execução do projecto e a definição de um período de noventa e nove anos para a vigência do contrato de exploração⁷⁷¹. Os estudos técnicos preliminares para o reconhecimento do traçado foram empreendidos, com notável rapidez, entre 7 de Agosto e 14 de Dezembro de 1875, por um dos sócios concessionários, Ângelo Sárrea de Sousa Prado, experimentado engenheiro do Ministério das Obras Públicas, especialista em projectos de abastecimento de águas, que realizou na cidade de Lisboa, ao serviço do Estado, e em Luanda, ao serviço de uma empresa particular, no ano de 1868⁷⁷². Na memória descritiva então elaborada, com o auxílio do condutor João Maria Barreiros Arroba, chamava a atenção do poder político para as opulências daquela vasta região, cujo aproveitamento comercial e agrícola se encontrava embaraçado pelas “deficientíssimas vias de comunicação, sobretudo pela

⁷⁶⁹ *Ibidem*, p. 75; *Caminho de Ferro de Luanda*, Luanda, Empresa Gráfica de Angola, 1938, p. 12; *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, 16 de Abril de 1895, p. 113.

⁷⁷⁰ *Ibidem*, p. 72; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. 1: 1857-1894, pp. 17,

⁷⁷¹ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. 1: 1857-1894, pp. 22-27; *Diário da Câmara dos Deputados*, 22 de Junho de 1885, p. 2508: O pedido de concessão foi feito por Augusto Garrido a 17 de Janeiro de 1874.

⁷⁷² João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, p. 176.

falta de pontes sobre os cursos de água, que na época das chuvas se tornam invadeáveis; e o sistema rotineiro, se não bárbaro, de ser o indígena ainda empregado como quase único meio de transporte, e que tem a desvantagem de ser caro e insuficiente”⁷⁷³. Sárra Prado propunha a construção de uma via estreita, mais simplificada e económica do que as existentes na Europa, seguindo as recomendações de autoridades ferroviárias como o engenheiro francês, Charles-Henri-François Couche (1815-1879), professor da cadeira de Construção e Caminhos de Ferro, na Escola Nacional de Minas, de Paris; o especialista inglês, Charles Easton Spooner (1818-1889), engenheiro responsável da Festiniog Railway Company e da North Wales Narrow Gauge Railways Company; ou alguns exemplos internacionais de países como a Inglaterra, França, Bélgica, Suécia, Noruega, Rússia, Estados Unidos da América, Brasil, Perú, Índia inglesa e Austrália, onde esse sistema de construção tinha sido implementado com resultados muito animadores. Num país novo, como Angola, a construção da sua primeira ferrovia, não teria de atender a quaisquer considerações sobre a eventual integração futura noutras redes de circulação, internas, ou externas:

A maior parte das objecções, que mais vulgarmente se apresentam contra o emprego da via reduzida, não tem cabimento a respeito do caminho-de-ferro em questão, porque, como ainda nenhum outro, de qualquer tipo, se acha instalado em Angola, originará a linha de Ambaca um primeiro tronco independente, que só mais tarde terá ramificações, não estabelecendo portanto diferenças de largura de via, resultantes de comunicação com outras linhas de via larga, já existentes⁷⁷⁴.

Definia um orçamento global de 5 700 000\$000 reis, para uma extensão de 353km, de que resultava uma previsão de custo quilométrico na ordem dos 16 147\$000 reis, que estava em linha com os valores que se praticavam no estrangeiro e no reino.

Os representantes daquela sociedade empresarial angolense tinham rumado previamente a Inglaterra e Bélgica, em busca dos capitais necessários ao financiamento daquele negócio colonial, cientes de que em Portugal esse esforço seria infrutífero. Os eventuais investidores da *city londrina* e o próprio rei Leopoldo não revelaram, porém, grande entusiasmo pela aventura do projecto desenvolvimentista português e exigiram uma garantia de juro do governo português, que os concessionários trataram de requerer⁷⁷⁵. O processo ficaria, todavia, suspenso com a decisão ministerial de constituir duas expedições de obras públicas destinadas ao continente africano, tomada ainda antes de ser recebido o estudo técnico de Sárra Prado. Razões de ordem

⁷⁷³ Ângelo Sárra de Sousa Prado, *Caminho-de-ferro entre Luanda e Ambaca. Primeiros estudos técnicos: Memória Descritiva e Planta Topográfica*, Lisboa, Imprensa Democrática, 1877, p. 5.

⁷⁷⁴ Idem, *Ibidem*, pp. 38-43.

⁷⁷⁵ Arquivo Histórico Ultramarino, Maço 2674, Sala 3, Est. XVI, Prat. 17. A 21 de Setembro de 1876 requeriam uma alteração contratual que passasse a consignar uma garantia de juro de 6%, fixando o custo quilométrico da linha em 16 000\$000 reis, por um espaço de 30 anos; A 21 de Abril de 1879 solicitavam nova alteração, prevendo uma garantia de juro de 6^{1/3}%, amortizada durante 50 anos, sobre o custo quilométrico de 20 000\$000 reis.

peçoal terão determinado o afastamento deste engenheiro do ambicioso projecto de Andrade Corvo. Para Angola seguiria um contingente técnico, liderado pelo jovem engenheiro militar, Manuel Rafael Gorjão, justamente com a missão de projectar e construir vias de comunicação estratégicas, como estradas e caminhos-de-ferro, nomeadamente a momentosa via de Luanda a Ambaca, entendida, neste primeiro momento, como ferramenta indispensável para o desenvolvimento económico de toda aquela vasta região. Para esse trabalho específico, contou com a colaboração do já referenciado engenheiro civil e oficial do exército, Arnaldo de Novais Guedes Rebelo (que mais tarde, em 1880, trataria de estudar todo o traçado, propondo uma directriz alternativa à de Sárra Prado). A solução preconizada pela expedição parecia revisitar a lógica subjacente aos anteriores projectos de concessão, recomendando o aproveitamento complementar da navegação fluvial no Quanza, que necessitaria de algumas obras de regularização e irrigação. Em vez de uma ligação ferroviária de Luanda a Ambaca, tocando o Quanza, em Barraca, Rafael Gorjão, fundamentando-se também na experiência internacional (Índia inglesa, Argéria, América) propunha uma directriz mais prudente, de Ambaca ao Dondo, numa extensão de 150km, em condições de exploração mais vantajosas, com tarifas reduzidas, até que o desenvolvimento daquele território compensasse os encargos de uma linha directa desde Luanda:

Em Angola as condições são muito mais favoráveis para as vias navegáveis: não só porque as despesas de exploração e construção de caminhos-de-ferro crescem provavelmente em maior proporção, mas porque não sendo muito atendível para o comércio a questão da rapidez dos transportes até Luanda, serão sempre preferidos os meios mais baratos de condução. É isto que já hoje se observa no Quanza: a companhia de navegação por vapor transporta as mercadorias mais rápida e regularmente do que os navios de cabotagem, no entanto uma grande parte dos negociantes do Dondo e das margens do Quanza não aproveitam os vapores. Quanto à importância das obras de irrigação também não carece de demonstração num país onde (...) a vida e a morte, a abundância e a fome, dependem unicamente de água⁷⁷⁶.

Não partilhando inteiramente do optimismo exagerado, patente no trabalho apresentado pelos concessionários, o chefe de expedição preferia resguardar-se das visões quiméricas de Angola, pelo uso do seguinte princípio:

por via de regra, em consequência das grandes extensões a percorrer, da impossibilidade de colonização europeia, da natureza dos produtos de exportação e da distância dos mercados consumidores, o que importa sobretudo é tornar os transportes o mais baratos possível, e reduzir as despesas de construção, e, portanto, aproveitar na maior extensão possível as vias fluviais navegáveis, e mesmo em muitos casos as flutuáveis⁷⁷⁷.

⁷⁷⁶ *Relatórios das Direcções das Obras Públicas das províncias ultramarinas. Angola: 1877-1880*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 186-224.

⁷⁷⁷ *Ibidem*, p. 219.

A divergência de opinião entre a empresa concessionária e a expedição de obras públicas, rapidamente transformado em duelo de escolas técnicas, conduziu a questão do caminho-de-ferro a um impasse. A 21 de Dezembro de 1881 a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas pronunciou-se acerca de uma proposta de concessão de caminho-de-ferro em via estreita de 0,60m (utilizada na linha europeia de Festiniog), a implementar entre Luanda e Dondo Amuturo, em Ambaca, apresentada por L. le Merre, na condição de a exploração vigorar por noventa e nove anos, garantindo o Estado português, por cada quilómetro explorado, um rendimento líquido anual de 1260\$000 reis (correspondente a um juro de 6% aplicada a um custo quilométrico de 21000\$000 reis)⁷⁷⁸. Os conselheiros, sublinhando a insuficiência de informação técnica ao seu dispor, não deixavam de reconhecer a necessidade urgente de se levar a viação acelerada para Angola, como ferramenta de fomento e civilização, que ali promovesse a afirmação da soberania portuguesa:

No estado presente de coisas não há verdadeira personalidade política ou administrativa naquela província ultramarina. Há apenas diferentes agrupamentos de indivíduos em um estado rudimentar de civilização, situados a grandes distâncias uns dos outros, e sem nexos algum entre si. Nestas circunstâncias a acção governativa não tem a força necessária para exercer-se com toda a eficácia na manutenção e respeito das leis e dos princípios de moral, justiça e humanidade que regem as sociedades policiadas. Essas pequenas aglomerações de homens, inteiramente isoladas e separadas umas das outras por extensões de dezenas e centenas de quilómetros de território ínvio e por desbravar, não têm entre si a coesão e comunidade de interesses que só pode resultar da facilidade, frequência e multiplicidade de relações, que são os únicos meios capazes de favorecer a larga iniciativa dos indivíduos e do governo, e de criar os recursos com que o homem, mediante a associação das forças individuais, domina a matéria do trabalho e vence as dificuldades que se opõem à satisfação das suas necessidades, porquanto a coesão social tem certo grau de semelhança com a coesão da matéria nos corpos físicos, nos quais as forças moleculares cessam de exercer a sua acção quando se ultrapassam certos limites de distância entre as moléculas. Torna-se, pois, evidente que em condições tais como actualmente as da província de Angola, a coesão social entre tão segregados e remotos elementos só a pode criar a viação acelerada⁷⁷⁹.

Abstendo-se de dissertar sobre o melhor sistema financeiro a aplicar na construção daquela infraestrutura, debruçava-se sobre a questão dos encargos previstos pelo autor da proposta, relacionando-os comparativamente com vários exemplos internacionais que lhe permitiam concluir que, salvo casos muito excepcionais, “parece poder concluir-se que os caminhos-de-ferro de via reduzida de 1 metro de largura, e com os limites de raios de curvas e declividades geralmente adoptadas, não devem custar mais de reis 15000\$000 a 16000\$000 por quilómetro”⁷⁸⁰. Por fim, analisava a evolução histórica das inovações técnicas introduzidas na

⁷⁷⁸ Arquivo Histórico Ultramarino, Maço 461, 1F, SEMU-DGU

⁷⁷⁹ *Ibidem*.

⁷⁸⁰ *Ibidem*. Sobre os diversos sistemas financeiros para a construção ferroviária, fazia a seguinte síntese: “Construção directa por conta do estado por via de emissão de obrigações especiais, ou de outro modo. Concessão a empresas da construção e exploração, por determinado número de anos, com ou sem garantia de juro ou subvenção. Concessões no mesmo sistema, adicionando a concessão de terras e outra vantagens em relação à exploração agrícola dos terrenos adjacentes. Sistema misto, construindo o estado a plataforma do caminho e as obras de arte, e deixando às companhias a construção da superestrutura e

implementação de caminhos-de-ferro, colhendo, também, exemplos em várias latitudes geográficas, que lhe permitiam concluir não ser vantajosa, qualquer que fosse a perspectiva, a adopção de uma largura de via de 0,60m, discordando em absoluto com a hipótese de se poder aplicar, em Angola, o sistema aplicado na pequena linha de Festiniog:

“não se deve perder de vista que o instrumento mais eficaz e pronto de assegurar o nosso domínio naquela região é a construção do caminho-de-ferro que comunicar o principal porto dela com os últimos confins da Província. Se não formos prontos em atalhar as derivações do comércio que no interior de África e mesmo muito próximo da nossa fronteira incerta e pouco segura se estão efectuando, ou se tentam efectuar, encaminhando as correntes de circulação para outros portos da costa ocidental, fora do nosso território, estamos arriscados a um bloqueio cada vez mais apertado que fará definhar a província e os meios e recursos de a sustentar. O caminho-de-ferro de Luanda não é pois um caminho-de-ferro de interesse comercial limitado a uma pequena zona de terreno; é sobretudo uma questão capital, e de interesse geral, não só da colónia como da metrópole, não só do presente como de futuro; é finalmente um instrumento eficaz de governo, de defesa, e de força militar e administrativa daquela província e de desenvolvimento rápido da civilização e prosperidade dela. É indispensável portanto que a principal linha férrea de Angola tenha as condições técnicas que a sua importância e os seus fins reclamam sem cair em exagerações em qualquer sentido. Assim como não seria muito razoável irmos construir caminhos-de-ferro de via normal de 1,44m ou de 1,67m, quando os de via de 1m ou de 0,90 podem satisfazer as necessidades de tráfego provável por muitos anos, e ainda a todos os mais fins que cumpre ter em vista, também não devemos cair na exageração oposta de construir um caminho-de-ferro de via apenas de 0,60m de largura que nem mesmo tem sido adoptada em parte alguma do mundo para linhas de circulação de um distrito, de uma província, ou de um Estado, e para servirem cumulativamente no transporte de mercadorias e viajantes”⁷⁸¹.

As conclusões da Conferência de Bruxelas pareciam ter despertado o país para a urgência da ocupação efectiva do império colonial. A fundamentação desse esforço deixara de ser vagamente económica, para se assumir como programa político, aparentemente reflexivo, face às ameaças internacionais que principiavam a fazer-se sentir⁷⁸². Em Maio de 1882 coube à Sociedade de Geografia de Lisboa o papel de reforçar a pressão sobre o governo, alertando para a necessidade instantânea de se lançar mão daquele instrumento de regeneração patriótica dos vastos domínios portugueses de além-mar, que viesse confirmar definitivamente, diante da comunidade internacional, as históricas reivindicações da soberania portuguesa, nomeadamente no Zaire. Fazia acompanhar essa representação de um relatório da Comissão Africana, redigido por Ferreira do Amaral, das actas das sessões e do parecer final ali aprovado⁷⁸³. O documento tem

a exploração. Construção por conta do estado pelo sistema de grandes empreitadas e exploração por arrendamento a longos prazos, com partilha nos lucros. Todos estes meios têm sido empregados, e todos têm as suas vantagens e inconvenientes. É só em determinadas circunstâncias que se pode apreciar bem o que convém preferir”.

⁷⁸¹ Arquivo Histórico Ultramarino, Maço 461, 1F, SEMU-DGU; sobre a discussão que nesta altura se travava em torno da adopção da via reduzida, v. Cândido Xavier Cordeiro, *Memória acerca dos caminhos-de-ferro de via reduzida*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1880, pp. 3-9; M. E. Vignes, *Étude technique sur le Chemin de fer de Festiniog et quelques autres chemins de fer à voie étroite de l'Angleterre*, Paris, Dunod, 1878.

⁷⁸² *História da Expansão Portuguesa*, Volume IV: *Do Brasil para África (1808-1930)*, pp. 268-274.

⁷⁸³ Arquivo Histórico Ultramarino, Maço 461, 1F, SEMU-DGU. O relatório era assinado por Barbosa do Bocage, Francisco de Oliveira Chamiço, Serpa Pinto, Sárea Prado, António Francisco Nogueira, Augusto de Castilho, Ferreira do Amaral, Francisco dos Santos, Jaime Batalha Reis, Joaquim José Machado, Pereira Sampaio, Rodrigo Afonso Pequito e Luciano Cordeiro;

um valor superlativo para nos introduzir no ambiente de positivismo utópico e intransigente, que preponderava no espírito daquele grémio científico. Ali se revela, desde logo, uma crença sincera e absoluta nos efeitos redentores da viação acelerada para a civilização, o progresso e a colonização:

De que serve à província de Angola reger-se por legislação semelhante à que regula a administração da mãe pátria, se não tiver os melhoramentos materiais que são o complemento da regeneração dos códigos? De que serve a larga cópia de portarias e decretos, com que nos últimos trinta anos se tem enriquecido o arquivo da sua Secretaria Geral, se o povo angolense não tiver a primeira das protecções que uma sociedade bem organizada pode ambicionar, e é aquela que se apoia na facilidade da permutação dos seus produtos, móbil o mais eficaz, senão o único incentivo do desenvolvimento da sua produção? Todas as épocas têm as suas civilizações próprias: a actual orientação dos espíritos rejeita a excessiva regulamentação, para abraçar e aceitar os milagres da locomotiva e do telégrafo; deseja a propaganda do comércio e da indústria, e as práticas úteis despidas de fórmulas estereis, sendo a oração do trabalho a que mais aproxima o homem da providência que o criou, e a que mais depressa o moraliza e habilita para, no convívio social, ter a acção benéfica, que de uma tal influência deriva. Preparar trabalho digno da condição de homem ao indígena africano, é mais do que um dever, é uma obrigação; é preparar-lhe a futura compreensão do seu estado de civilização; é traduzir-lhe em utilidade tangível, apreciável, clara, positiva e irrecusável, a compreensão do decreto de 29 de Abril de 1875 [que extinguiu inteiramente, nas províncias ultramarinas, a condição servil].

A civilização tem encargos; e não basta deixar antever aos indígenas libertados as vantagens de um novo modo de ser: é necessário aceitar esses encargos; é porém de todo o ponto justificado, que, no momento em que aquelas têm principalmente de aproveitar às gerações futuras, estas paguem também os benefícios de que hão-de gozar. Não vão muito distantes de nós as previsões terroristas, que afiançavam, por exemplo, que a adopção do carbureto de hidrogénio, como meio de iluminação dos centros de população portuguesa, seria a ruína da nossa agricultura; que os três primeiros comboios chegados do Porto completariam o que toda a linha do Norte teria de trazer ao Porto de Lisboa; e no entanto prospera a companhia do gás, e é sucessivamente maior e melhor a produção e o preço do azeite nacional; e prospera a companhia dos caminhos-de-ferro de norte e este, não havendo decerto nenhum dos impenitentes de outras eras, que desejasse ver ressuscitada a mala-posta e o almocreve, como emblemas da civilização portuguesa⁷⁸⁴.

Havia ainda a considerar, porventura com mais desvelo, o impacto do caminho-de-ferro na dimensão política, estratégica, “e como solução única do problema do engrandecimento e prosperidade da nossa colónia da África Ocidental”. Do ponto de vista financeiro, ele asseguraria, indubitavelmente, uma vantajosa colocação de capitais privados, mas também lucrativa para o Estado. Do ponto de vista político, servia para colocar um travão à desenfreada demanda das potências europeias por novos mercados para os seus produtos: “nenhum acto poderia da parte do governo português melhor provocar uma reacção àquelas tendências, e que nenhuma afirmativa, contra o sistema internacional por vezes invocado, por parte das grandes nações, para com as pequenas, da lei de sesmarias aplicada pelo consenso público à ocupação colonial, poderia em face do direito encontrar uma mais solene reacção do que a que dissesse respeito à introdução da viação acelerada, como garantia de soberania e de ocupação civilizadora”⁷⁸⁵. O caminho-de-

⁷⁸⁴ *O Caminho de Ferro de Ambaca. Parecer da Comissão Africana sobre a proposta do sócio Conselheiro Pereira Sampaio, Capitão de Mar-e-Guerra e relatório de F. Ferreira do Amaral, Primeiro Tenente de Armada*, Lisboa, Casa da Sociedade de Geografia, 1882, p. 3.

⁷⁸⁵ *Ibidem*, p. 16.

ferro seria, também, o elixir que faria renascer as colónias, um elemento dissuasor das contínuas guerras gentílicas, um apoio inestimável para a necessária centralização administrativa inicial, mas também para a posterior descentralização, que constituía, afinal, a “tendência do espírito moderno”. Seria até benéfico para a própria actividade científica da Sociedade de Geografia, que nele encontraria um apoio para poder internalizar os seus estudos no território africano. Finalmente, a linha de Ambaca solucionaria o grande problema em que se empenhavam Stanley e Brazza:

é o caminho mais directo para Cuango, e portanto para a definição do nosso domínio comercial na África Central, que por tantos e tão fortes meios nos disputam todos os centros industriais, tanto europeus como americanos. A linha uma vez chegada a Ambaca não parará; seguirá a encontrar regiões não menos férteis, senão talvez mais do que bem dispostas, para receberem os benefícios da viação acelerada por todas as razões plausíveis. Cassange Talamogongo e finalmente o vale do Quango seriam objectivos imediatos da linha, e toda a região do Congo servida por este rio seria invadida pelas fazendas, que proviessem das nossas fábricas, sem risco, sem dificuldades, e tendo como base preparatória uma linha com um desenvolvimento natural, cuja influência diplomática europeia não poderá contrariar e antes todas as nações cultas aproveitarão com louvor⁷⁸⁶.

Colocado o relatório à apreciação dos sócios da Sociedade de Geografia, rapidamente se constituíram dois blocos de argumentação: o primeiro, liderado pelo relator Ferreira do Amaral que, no decorrer destas sessões, viria a ser nomeado governador-geral de Angola (a primeira nomeação política saída deste grémio científico), contava também com a intervenção activa de Sárra Prado e Sousa Brandão; o segundo, encabeçado por Manuel Rafael Gorgão, o director da primeira expedição de obras públicas naquela província ultramarina, era secundado pela opinião de Elvino de Brito e Neves Ferreira. Gorgão reproduzia as objecções já levantadas ao relatório de Sárra Prado, considerando que a construção da linha férrea, desde Luanda, nas circunstâncias daquele momento histórico, era “nociva ao país e ruínosa para a província de Angola”. Registava a alteração muito significativa que se operara na acção da Sociedade de Geografia, deixando de tratar “exclusivamente de questões científicas” para se ocupar também de assuntos de administração colonial. Mas para que essa mudança trouxesse um inflexo benéfico, seria necessário que as suas consultas e os seus debates tivessem “uma feição essencialmente prática, isenta das ilusões e teorias” para que tendiam, por regra, as sociedades científicas, nomeadamente nos países meridionais, muitas vezes a despeito de um conhecimento insuficiente da “coisas de África”. No debate em torno do caminho-de-ferro de Ambaca essa tendência para o devaneio teórico era por demais manifesta:

É assim que o ilustre marquês de Sá, em 1857, sonhava a construção de 2500 quilómetros de via-férrea em Angola no prazo de oito anos, ligando assim o presídio de Cambambe com o Quango, através de regiões que ainda agora só conhecemos pelos trabalhos dos nossos exploradores; que Rebelo da Silva, o sábio legislador

⁷⁸⁶ *Ibidem*, p. 17.

do ultramar, sentia não ver aproveitar os ubérrimos terrenos de entre Bengo e Quanza; que o distinto governador de Angola, sr. Andrade supunha exequível um caminho-de-ferro de Luanda a Cassange, mediante uma despesa de 5 000 000\$000 reis, e que, construída essa linha, o rendimento da alfândega de Luanda rapidamente igualaria o da de Lisboa; que o sábio estadista o sr. Andrade Corvo supunha o Quanza prestes a obstruir-se; é assim, finalmente, que a ilustrada comissão africana, constituída por nomes tão respeitáveis e respeitados pelo seu valor e pelos eminentes serviços que têm prestado às nossas colónias, aceitando a asserção do sr. Sárra Prado relativa à influência económica da navegação por vapor no Quanza, admite que o tráfego de mercadorias sextuplicou em cinco anos, e partindo deste prodigioso resultado supõe que os encargos da construção do caminho-de-ferro estariam em poucos anos anulados pelo acréscimo de produção e de movimento, terminando por solicitar a imediata construção da linha férrea de leste de Angola a partir de Luanda⁷⁸⁷.

Empenhava-se em desmontar os cálculos financeiros feitos pelos concessionários e replicados pelo relator, que dizia serem resultantes de informações inexactas, manifestando a sua total discordância relativamente à imposição de tarifas que qualificava de impraticáveis e inaceitáveis, sobretudo num contexto de depreciação dos produtos africanos, no mercado europeu, que teria implicações calamitosas no comércio angolense. A alternativa que Gorjão preconizava era, como vimos, a adopção de uma linha mista que aproveitasse o tráfego fluvial do Quanza, privilegiando uma diminuição muito significativa no custo do transporte, em detrimento da rapidez das comunicações que considerava ter uma importância meramente secundária naquelas circunstâncias, e a internalização da linha até Malange, que permitiria ampliar, estrategicamente, a sua área de influência⁷⁸⁸.

A opinião da Comissão Africana era claramente maioritária no seio da Sociedade de Geografia, instituição que se transformara num verdadeiro “parlamento colonial”⁷⁸⁹. Ferreira do Amaral defendia o seu relatório, invocando a opinião da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, e do empreiteiro, M. le Merre, que ultimamente se tinha proposto a desencadear a construção daquela linha ferroviária, depois de ter promovido a implementação de todos os caminhos-de-ferro da Argélia⁷⁹⁰. A situação económica da província desaconselhava a meditação indefinida, que mais não era que um platonismo. A hora era de pragmatismo, de acção enérgica, que conseguisse desbloquear os tradicionais atavismos da nação:

Que certamente ninguém pensara que o caminho-de-ferro não trouxesse um forte encargo ao tesouro da metrópole ou da província, e ninguém desconhecia a nossa má situação financeira, – que vem sempre na dianteira de todas as nossas lamentações, parecendo muitas vezes vir antes de convite à nossa inércia. Mas por

⁷⁸⁷ *Actas das sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume II: *Ano de 1882*, Lisboa, Imprensa Nacional, [1882], p. 55.

⁷⁸⁸ *Ibidem*, pp. 55-103.

⁷⁸⁹ *Ibidem*, p. 138.

⁷⁹⁰ *Ibidem*, pp. 116, 132-133. O nome do empreiteiro surge referenciado na documentação como L. le Merre, ou M. le Merre, além de por vezes se mencionar também o sistema Le Merre. Não nos foi possível identificar qualquer relação destes nomes aos caminhos-de-ferro da Argélia. Conhecemos, todavia, a obra *Les chemins de fer au Sénégal. Etude critique du projet de loi présenté à la chambre des députés, le 5 février 1880, par M. le Ministre de la Marine et des colonies*, datada de 1880 e assinada por H. le Merre, onde se defende, justamente, o aproveitamento agrícola da viação acelerada. No debate da Sociedade de Geografia de Lisboa, Leonardo Torres, também mencionou a experiência argelina, “onde a construção de uma linha inspirou receios da não remuneração, e hoje só de penetração havia cinco com bons resultados económicos”.

este processo nos encerrávamos num círculo vicioso, por isso mesmo que alegando não ter dinheiro, nada faríamos, e nada fazendo, é claro que a riqueza pública não poderia crescer muito⁷⁹¹.

O relatório da comissão foi aprovado na sessão de 1 de Agosto de 1882, sendo-lhe aposto um parecer onde a Sociedade de Geografia garantia estar empenhada em instar junto dos poderes públicos e da opinião pública, “pela urgentíssima necessidade da imediata construção da linha férrea de Luanda a Ambaca”⁷⁹².

Recém-chegado a Luanda, para assumir o cargo de governador, Ferreira do Amaral não tardou a reiniciar a sua campanha pela conquista daquela infraestrutura. A 9 de Outubro remetia ao ministro do Ultramar, José de Melo Gouveia, uma representação dos negociantes daquela cidade, assinada “por todos quantos aqui têm algum valor, por si, ou pelas firmas que representam”, reivindicando a imediata adjudicação da obra. Para reforçar o alcance da iniciativa, salientava que a salvação da província dependia da linha férrea:

A demora na construção desta obra, permita-me V. Exa. a franqueza rude, parece-me crime de lesa-nacionalidade tão prejudicial eu considero tal demora aos interesses da metrópole que com aquele melhoramento deixaria de fazer todos os anos suprimentos extraordinários para acudir aos deficits orçamentais, suprimentos que à força de repetidos devem já considerar-se ordinários, permanentes e imutáveis, tão eficaz eu julgo aquele caminho para não só nos colocar em condições de concorrerem os nossos produtos da província aos mercados estrangeiros, mas ainda de anular em grande parte os esforços de estranhos feitos no interior para aniquilar a nossa influência comercial. Portugal, se quer conservar Angola, e dela tirar resultados práticos, deve mandar começar desde já a construção do caminho-de-ferro de Ambaca sem dependência de mais estudos (...) em que se consomem somas avultadíssimas, e onde só se criam descrenças e despeitos; assentem-se os primeiros carris, e o caminho poderá em breve mostrar por alguns quilómetros abertos à circulação, qual é o seu futuro e a sua influência⁷⁹³.

A 10 de Outubro, os ainda concessionários daquele empreendimento, onde pontificava Sárra Prado, cuja influência também se fazia sentir na Sociedade de Geografia e na Câmara dos Deputados, declaravam-se habilitados a constituir a sua empresa, mediante novas alterações ao contrato inicial, das quais a mais importante era a garantia do rendimento bruto anual de 2400\$000 reis por quilómetro em exploração, que devia caber ao governo⁷⁹⁴. Não obstante todas as diligências desenvolvidas por quase todos os agentes com interesse directo naquele caminho-de-ferro, o processo permaneceu enredado nas malhas da administração pública.

A 10 de Dezembro de 1884, o ministro *regenerador* Manuel Pinheiro Chagas, decretou a abertura de concurso público para a construção e exploração de um caminho-de-ferro que, “partindo de Luanda e seguindo pelo Vale do Bengo se dirija pelas proximidades de Oeiras ao Vale do Luce

⁷⁹¹ *Ibidem*, p. 123.

⁷⁹² *O Caminho de Ferro de Ambaca. Parecer da Comissão Africana sobre a proposta do sócio Conselheiro Pereira Sampaio, Capitão de Mar-e-Guerra e relatório de F. Ferreira do Amaral, Primeiro Tenente de Armada*, p. 18.

⁷⁹³ Arquivo Histórico Ultramarino, Maço 461, 1F, SEMU-DGU.

⁷⁹⁴ *Ibidem*.

e vá terminar em Pamba, no concelho de Ambaca”, definindo como base de licitação máxima o valor de 20000\$000 reis por cada quilómetro construído⁷⁹⁵. Estando já em cursos os trabalhos da Conferência de Berlim (1884-1885), a justificação para este novo diploma focava ainda mais explicitamente os perigos internacionais que cercavam a soberania portuguesa em vastos territórios africanos, em virtude da sua propalada incapacidade colonizadora:

Considerando que neste momento em que se debatem na Europa os interesses africanos, e em que as nações mais poderosas se mostram empenhadas em abrir ao comércio de todo o mundo as regiões maravilhosas da África Central, é indispensável que sem perda de tempo ponhamos o remate a esta obra do caminho-de-ferro de penetração, que há largos anos está sendo estudada e preparada, e conquistemos definitivamente para Luanda o privilégio que lhe cabe de ser a verdadeira porta por onde pode penetrar na África central a civilização e o comércio⁷⁹⁶.

Depois da comunicação de algumas ausências, apresentaram-se a concurso duas propostas: a primeira feita por um grande sindicato nacional, liderado pelo Marquês da Foz, e constituído pelos bancos Lisboa & Açores, Lusitano, Nacional Ultramarino, Comercial de Lisboa e Sociedade Geral Agrícola Financeira de Lisboa, afirmando ser sua intenção conservar aquela linha férrea em mãos portuguesas, pressupunha um valor quilométrico de 19490\$000 reis; a segunda, assinada por António de Queiroz Montenegro, negociante e proprietário da Foz do Douro, consignava o valor de 19955\$000 reis. Ambos requeriam, porém, algumas modificações aos termos do concurso, que o governo, seguindo a letra da lei, decidiu não considerar, ficando, por esse motivo, o procedimento administrativo sem efeito e determinando-se a abertura de um novo concurso⁷⁹⁷.

A 22 de Junho de 1885, Pinheiro Chagas apresentava no parlamento, pela quarta vez, desde 1881, um projecto de lei destinado a promover a construção do caminho-de-ferro de Ambaca, sublinhando que ele devia ser agora analisado à luz dos recentes acontecimentos internacionais, que abriam um período auspicioso de novas responsabilidades para o país:

Terminou com os actos que resultaram da conferência de Berlim, a velha questão do nosso domínio no Zaire. Delimitou-se definitivamente pelo lado setentrional a nossa província de Angola. Temos uma questão diplomática a menos, mas sérios encargos a mais. Não podemos iludir-nos com as consequências imediatas, com as responsabilidades gravíssimas, que se derivaram para nós do reconhecimento de direitos que há tanto

⁷⁹⁵ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, p. 130.

⁷⁹⁶ *Ibidem*, p. 129.

⁷⁹⁷ Arquivo Histórico Ultramarino, Maço 2674, Sala 3, Est: XVI, Prat: 17. A casa parisiense H.T. Ellicott & H. de Pfeffel decidiu não concorrer, por se ter convencido que este caminho-de-ferro demoraria muito tempo a pagar os juros dos capitais nele empregues. Garantiam, porém, que se não houvesse concorrentes, estariam em condições de apresentar uma proposta em condições vantajosas. Um grupo de capitalistas ingleses e suíços, que já tinham construído uma linha férrea na Suíça, manifestaram o seu interesse neste concurso ao cônsul português em Zurique, chegando a solicitar que os prazos para a apresentação de propostas fossem dilatados. Os antigos concessionários, de 1874, ainda protestaram contra a abertura deste concurso, por considerarem ainda vigorar o contrato então assinado. Recusando apresentarem-se a concurso, a menos que lhes fosse concedido o direito de opção, diziam-se na disposição de aceitarem todas as bases do programa de concurso. O governo indeferiu a proposta, isentando-se de oferecer um tratamento de favor aos antigos concessionários. Disponibilizava-se, no entanto, para o caso de aquela sociedade não se apresentar a concurso, fixar um valor de indemnização pelos trabalhos e estudos por eles realizados.

tempo reclamávamos. E não é principalmente aos encargos que pode trazer-nos a ocupação efectiva dos territórios do Zaire que nos referimos, ao relembrar que muito nos importa bem ponderar aquelas consequências e responsabilidades.

Agrediram-nos constantemente os que impugnavam os nossos direitos, ou que nos contrariavam falando em nome dos interesses da humanidade, dizendo que mal administrávamos as nossas possessões e que, à minguia de boa direcção e de uma administração sensata e liberal, as deixávamos definharem-se, tolhendo-lhes os meios de desenvolvimento que uma política colonial inspirada em princípios mais avançados lhes haveria facilitado. Não eram, na maior parte, senão fruto da calúnia inspirada por interesses nem sempre muito legítimos, essas acusações; mas a verdade é que o efeito por elas produzido foi profundo, e não obstante os nossos amiudados e enérgicos protestos não está ainda completamente destruído. Da calúnia ficou alguma coisa. E o que ficou é o bastante para levantar contra nós no futuro novas dificuldades, pretextos para oposição ao nosso extenso domínio em África, obstáculos ao alargamento desse domínio. É mister pois não adormecer depois de finda a luta. Temos que caminhar, e caminhar depressa. Até agora disputava-se-nos a posse do Zaire; de ora em diante tudo nos diz que teremos a olhar com cautela para as nossas fronteiras do lado do sertão africano”⁷⁹⁸.

Pretendia-se, por isso, que a Conferência de Berlim animasse a iniciativa nacional a lançar-se rapidamente para o sertão angolano onde, por ora, ninguém lhe levantava obstáculos. E o caminho-de-ferro seria a grande artéria de penetração que haveria de resgatar desse território ubérrimo, os produtos reclamados pelo comércio internacional, e simultaneamente comprovar o papel insubstituível de Portugal na propagação do progresso e da civilização. Na Câmara dos Deputados havia, no entanto, quem lastimasse a permanente indecisão do governo, facto que se impunha como indicador da “incúria com que são tratados os mais importantes problemas da nossa administração colonial”⁷⁹⁹.

3.1.2 – Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África

O novo concurso foi aberto a 24 de Julho, mas ao cabo dos trinta dias regulamentares, verificou-se não ter dado entrada qualquer proposta de adjudicação. O governo terá determinado, então, a prorrogação desse prazo, verificando-se, finalmente, a existência de uma licitação, feita por Alexandre Peres, negociante do Marco de Canaveses, já envolvido na concessão do abastecimento de água de Luanda, que se propunha construir o caminho-de-ferro dessa cidade até Ambaca, em via estreita de 1 metro, pelo preço quilométrico de 19 999\$000 reis e a assegurar a sua exploração por noventa e nove anos, beneficiando de uma garantia de juro do estado português, fixada em 1 200\$000 reis, por ano e por quilómetro, no caso de as despesas de exploração serem superiores ao rendimento da linha⁸⁰⁰. O contrato foi assinado a 25 de Setembro

⁷⁹⁸ *Diário da Câmara dos Deputados*, 22 de Julho de 1885, p. 2506.

⁷⁹⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 22 de Junho de 1885, p. 2536.

⁸⁰⁰ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, pp. 149-189. De acordo com as cláusulas do contrato, o governo concedia à empresa o complemento do rendimento líquido anual até 6 por cento, em relação ao custo de 19 999\$000 reis, por cada quilómetro construído, compreendendo juro e amortização do capital; enquanto o rendimento bruto da linha não excedesse o valor quilométrico anual de 2 000\$000 reis, as despesas de exploração seriam sempre calculadas, para efeitos do cômputo da garantia, em 1 200\$000 reis; Quando esse rendimento se situasse entre

e os estatutos da nova empresa, ambiciosamente denominada Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África, com sede na cidade do Porto, foram outorgados a 7 de Fevereiro de 1886⁸⁰¹. No respectivo conselho de administração haveriam de pontificar, nos anos subsequentes, algumas figuras cimeiras da vida política portuguesa, maioritariamente ligadas ao Partido Regenerador, que assim confirmavam a tendência já revelada em projectos ferroviários da metrópole, para uma relação ambígua, ou promíscua, entre o interesse público e os interesses privados, que não raras vezes alimentou suspeitas de práticas de corrupção⁸⁰². O cargo de administrador delegado foi inicialmente ocupado por Lopo Vaz de Sampaio e Melo que, em 1881, tinha exercido o cargo de ministro da Fazenda, no governo presidido por António Rodrigues Sampaio, e que, entre 1883 e 1885 sobraçara a pasta dos Negócios do Reino, no ministério presidido por Fontes Pereira de Melo⁸⁰³.

Para o financiamento e construção do caminho-de-ferro foi criada a Sociedade Construtora do Caminho de Ferro de Ambaca, que tinha por representantes os também acionistas da companhia, António de Queiroz Montenegro e José Domingos Ferreira Cardoso. Em Novembro de 1885 comprometeram-se a adjudicar os trabalhos de construção ao subempreiteiro de obras públicas, engenheiro João Burnay, primo do banqueiro Henry Burnay⁸⁰⁴. Depois de concluídos os estudos

2 000\$000 e 2 500\$000 as despesas de exploração eram calculadas, para aquele efeito, em 60%, não excedendo o valor de 1 375\$000. Acima de 2 500\$000 esse valor seria calculado em 55%. Quando o rendimento líquido excedesse 8% o estado arrecadaria metade desse excesso; Richard J. Hammond, "Economic Imperialism: Sidelights on a Stereotype" in *The Journal of Economic History*, Vol. 21, Nº 4, December, 1961, pp. 584-585; Gervase Clarence-Smith, *O III Império Português (1825-1975)*, Lisboa, Teorema, 1990, p. 104.

⁸⁰¹ *Ibidem*, pp. 195-213. Os membros fundadores, além de Alexandre Peres, eram António de Queiroz Montenegro, negociante e proprietário, representante da firma António Montenegro & Cª e membro da Associação Comercial do Porto, que apresentara uma proposta de concessão no concurso anterior e que era, aparentemente, o grande mentor deste consórcio; José Joaquim Guimarães Pestana da Silva, capitalista e proprietário, membro, a partir de 1887, da Liga dos Lavradores do Douro; João Evangelista da Silva Matos, capitalista, gerente e representante da firma bancária João Evangelista da Silva Matos & Cª, que em 1887 viria a ser director da Fábrica de Fiação e Tecidos de Fafe; Carlos Lopes, negociante; José Domingos Ferreira Cardoso, capitalista e proprietário, natural do Rio de Janeiro, com interesses no negócio de exploração mineira; Joaquim Domingos Ferreira Cardoso, capitalista e proprietário, dedicado a projectos urbanísticos na cidade do Porto; José Eduardo Ferreira Pinheiro, negociante, que a 15 de Outubro de 1888 haveria de integrar também uma parceria para a construção do ascensor da Nazaré; António Júlio Machado, negociante e proprietário, que haveria de integrar, mais tarde o conselho de administração da Mala Real Portuguesa; Domingos Alves Moreira, negociante, que se tornaria acionista da Companhia de Fiação e Tecidos Corcovado (Rio de Janeiro); Arnaldo de Novais Guedes Rebelo, major de artilharia, um dos responsáveis pelo estudo do caminho-de-ferro e que mais tarde desempenharia as funções de governador de Cabo Verde, Macau e Índia;

⁸⁰² Hugo José Silveira da Silva Pereira, *Op. Cit.*, pp. 377-378, 397-398.

⁸⁰³ O primeiro conselho de administração era constituído por Carlos Lopes; conselheiro Júlio Marques de Vilhena, ex-ministro da Marinha e Ultramar (1881), dos Negócios Eclesiásticos e de Justiça (1881-1883); Luís Augusto Perestrelo de Vasconcelos; Joaquim Domingos Ferreira Cardoso; Alexandre Peres; João Evangelista da Silva Matos; António Júlio Machado; Joaquim Maurício Lopes; Arnaldo de Novais Guedes Rebelo; e João Pinto Moreira. A partir de 1889 o presidente do conselho de administração seria Carlos Lopes, constando do conselho de administração personalidades públicas como Fontes Pereira de Melo, António José Teixeira, José de Azevedo Castelo Branco, Hintze Ribeiro, João Eduardo Sotto Maior, entre outros. No conselho fiscal pontificaram nomes como o Conde de S. Januário, Conde de Gouveia, António José Lopes Navarro. A liderança da assembleia geral foi entregue a António de Serpa Pimentel, chefe do Partido Regenerador, várias vezes deputado e ministro (para uma relação completa dos nomes do conselho de administração e conselho fiscal, entre 1889 e 1892 ver *Estatísticas e Biografias Parlamentares Portuguesas pelo Barão de S. Clemente*, Terceiro Livro, Porto, Tipografia do Comércio do Porto, 1892, pp. 201-203).

⁸⁰⁴ Magda Pinheiro, "A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)" in *Análise Social*, Vol. XXIV (101-102), 1988, p. 751; Ramalho Ortigão, *As Farpas I*, [Lisboa], Círculo de Leitores, 1987, pp. 170-172. Ramalho Ortigão dizia que João Burnay era uma personalidade marcante, que Eça de Queirós respeitava como se

do anteprojecto, que confirmaram, na essência, o reconhecimento de Sárrea Prado⁸⁰⁵, a construção teve início a 31 de Outubro de 1886, pomposamente assinalada com o cerimonial de estilo, na presença das maiores autoridades de Luanda, no meio das quais já se encontrava Joaquim José Machado, na qualidade de director da Fiscalização, em representação do governo português. Todos os discursos de circunstância eram reveladores de um optimismo impenitente, confiante no valor incontornável da ferrovia para o desenvolvimento de Angola, que vincava bem a vitória dos que sempre se bateram pela sua concretização. Dizia, nessa ocasião, o novo governador-geral, Guilherme Augusto de Brito Capelo (1886-1892):

Manifestar-vos, senhores, o dilatado alcance do primeiro caminho-de-ferro de Luanda, aqui, onde a agricultura, o comércio, e as variadas indústrias sofrem pela dificuldade dos transportes por falta de veículos que com celeridade, segurança e baratez (sic), sirvam à condução dos géneros, das mercadorias colhidas e a permutar nas zonas agrícolas e nos mercados do sertão; dizer-vos como tão poderosamente o caminho-de-ferro destruirá esses factores de adversidade à agricultura, ao comércio e outras indústrias, é ocioso: no espírito de todos existe nítida a compreensão de tão intuitiva verdade.

E o caminho-de-ferro servirá não somente para transportar ao ponto do embarque para a Europa, assim como aos centros comerciais do sertão, os géneros de produção provincial e as mercadorias de consumo, na unidade de tonelagem que representa em média o quantitativo do tráfego actual, mas para transportar também o que acresça porque sem dúvida esse algarismo se elevará extraordinariamente, sem que exageremos nas previsões de hoje; visto que como natural derivação do estabelecimento da viação acelerada, extensíssimos terrenos baldios desertos e desaproveitados, sendo aliás de uma aptidão fecunda evidente, serão mais ou menos valorizados, cobrindo-se de sementeiras, plantações e povoados, num largo âmbito, em torno da linha que for a estrada das locomotivas (...).

A tão valiosos benefícios acrescentar-se-ão os que correlativamente advierem à administração política da província, visto que, em relações permanentes de comunicação com o sertão, a brevidade, a que o caminho-de-ferro tanto reduz as distâncias, emancipando os viajantes das jornadas, sobre longas, penosas e fatigantes, mesmo onde se façam sem perigos, ficará proporcionado à autoridade o meio fácil de prever com maior eficácia a presteza à segurança pública e à regular administração dos concelhos de leste⁸⁰⁶.

Lançar em África uma obra desta envergadura colocava desafios extraordinários aos seus promotores, desde logo pela necessidade de recrutamento de um formidável contingente de trabalhadores, mais ou menos qualificados, a operar num território maioritariamente ignorado,

fosse um mestre: “Tinha um ódio instintivo, intransigente, figadal, a tudo quanto era transcendente e metafísico. O seu único inimigo pessoal era Hegel. Abominava a ênfase, a retórica, o convencionalismo e a pose, debaixo de qualquer aspecto com que ela lhe aparecesse. O seu padrão de análise era – o resultado prático”. O próprio Eça, num texto em que defendia a honra de João Burnay, dizia que este não era “um empreiteiro vulgar, um especulador de concursos fictícios simulados para apadrinhar intrigantes. João Burnay é um engenheiro de primeira classe, um matemático distinto, uma inteligência largamente cultivada, um carácter de uma honestidade inviolável. Como trabalhador ele é o mais elevado exemplo que se pode propor á mocidade portuguesa. Nenhum outro homem da geração moderna espalhou como ele em volta de si pelo puro exercício das suas faculdades criadoras uma tão grande e tão preciosa actividade. É o proprietário e o chefe de uma grande oficina modelo do seu género. Pelo esforço do seu talento extrai da natureza os elementos que fazem subsistir honradamente na sociedade de Lisboa alguns centenaes de famílias. Todo o país em movimento de civilização se lisonjearia de o poder contar entre os seus filhos mais prestantes e mais beneméritos, porque é por meio da iniciativa de homens como ele que os estados se moralizam e se enriquecem” (Ramalho Ortigão e Eça de Queirós, *As Farpas: Crónica Mensal da Política, das Letras e dos Costumes*, Agosto a Setembro de 1877).

⁸⁰⁵ Arquivo Histórico Ultramarino, Maço 485, 1F, SEMU-DGU; *Ibidem*, Maço 525, 1F, SEMU-DGU; *Ibidem*, Caixa 2499, 1B, SEMU-DGU.

⁸⁰⁶ *Caminho de Ferro de Luanda*, Luanda, Empresa Gráfica de Angola, 1938.

indomesticado e adverso⁸⁰⁷. Sárrea Prado, no relatório dos estudos que ali realizou, em 1875, chamava a atenção para a conveniência de se dispensarem alguns procedimentos habituais em empreendimentos congêneres, nos países mais civilizados, por forma a não demorar a permanência, naquele clima tropical, do pessoal técnico em serviço. No interior do território, já afastado da capital, havia que contar com as dificuldades criadas pelas matas densas e capim espesso, pelo condicionalismo da escassez de água e provisões, que obrigavam a um rigoroso planeamento logístico, e pelos perigos inerentes às zonas ainda não pacificadas, nem avassaladas, que serviam de refúgio para salteadores. Não antevia grandes dificuldades no engajamento de indígenas, feito com o auxílio das autoridades locais e dos sobas, ainda que reconhecesse existir neles alguma má vontade, “consequente do serviço forçado e quase gratuito, com que dantes era importunado”:

Em quanto a trabalhadores ordinários, para a construção do caminho-de-ferro, não há falta, mas no princípio, antes de se transformarem completamente os hábitos indolentes dos indígenas, ter-se-á necessidade de os importar, contratando-os na Libéria, Costa da Mina, ou nalgum ponto da costa oriental⁸⁰⁸.

O director da expedição de obras públicas, de 1877, também não deixou de se referir, nos seus relatórios, a essa questão da mobilização de indígenas para o trabalho no caminho-de-ferro. Fê-lo, aliás, em considerações particularmente assertivas, reveladoras de um inusitado pragmatismo, ainda afeiçoado às práticas tradicionais de manipulação da mão-de-obra:

Trataremos de atrair por todos os meios o indígena ao trabalho, pagando-lhe com regularidade e obtendo dos negociantes da província o estabelecimento de *quitandas*, onde se vendam mil objectos que desafiem o apetite do preto e o obriguem a gastar todo o dinheiro da quinzena por forma que, mandando vários presentes para a *Sanzala*, atraia os que lá ficaram, mas não tenha dinheiro com que se julgue rico, nem as fazendas que geralmente lhe servem para permutação; assim o melhor comércio será aguardente, com preço elevado, a que o preto não resiste e lhe será vendida só uma vez por semana aos domingos por exemplo, para lhe dizimar o dinheiro sem prejudicar a saúde; depois os espelinhos, missangas, chapéus-de-sol, etc., enfim tudo que sirva para presentear as pretas e para seu uso, mas que dure tanto como os bonitos às crianças, para que também estas tenham de desejar outros, criando-lhe necessidades; dando maior vencimento aos que se vestirem à europeia; conseguindo que em vários dias da semana se venda carne, melhorando assim a sua alimentação, etc. Logo que cheguem as primeiras chuvas, distribuir-se-á uma porção de terreno do estado ou dos particulares quando estes o consintam, aos mais bem comportados, consentindo-lhes e lembrando-lhes a trazerem para ali as suas mulheres; enfim estabelecendo *sanzalas* ao longo da linha, ficando daí em diante com a obrigação de trabalhar quatro dias por semana, moldando-os assim ao que ainda está estabelecido com relação aos libertos, e a que só pouco e pouco se desabituará o preto e com que não é útil acabar, sendo, porém, muito conveniente substituir (...). É depois das primeiras chuvas grandes que a construção tomará o seu maior desenvolvimento e que já talvez tenhamos grande número de pretos obrigados ao trabalho para não perderem os seus haveres.

⁸⁰⁷ Ian Kerr, Bruno J. Navarro e Hugo Silveira Pereira, “Labour Relations and the processes of railway construction in Portugal, India and Africa, circa 1850 – circa 1910”, in *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences*, Vol. III, Vila Nova de Gaia, Inovatec, 2013, pp. 321-360; Jill R. Dias, “Famine and Disease in the History of Angola c. 1830-1930” in *The Journal of African History*, Vol. 22, nº 3, 1981, pp. 349-378.

⁸⁰⁸ Ângelo Sárrea de Sousa Prado, *Op. Cit.*, pp. 52-53.

Mas obter-se-á uns 7000 indígenas para a construção de 150 quilómetros de linha? Penso que não; julgo indispensável que se importem trabalhadores, quer seja de Moçambique, quer da Índia ou China⁸⁰⁹.

Porventura sugestionado pelas recomendações de Manuel Rafael Gorjão, o empreiteiro João Burnay previu a introdução de danças indígenas na cerimónia de assentamento da primeira pedra, como forma de atrair ali “centenas de curiosos” locais, a quem ofereceu “um garrafão de aguardente, outro de vinho e 7\$000 reis em dinheiro; e de cada uma delas, à mulher que melhor costume indígena vestisse, um prémio que constava ou de um objecto de ouro, ou de outro, de valor equivalente”⁸¹⁰. Aos indígenas, por serem os únicos com capacidade para suportarem o calor dos trópicos, e resistirem ao impaludismo, ficava destinado o trabalho mais pesado, não qualificado, sempre vigiado pelos trabalhadores europeus, fosse na remoção de aterros, fosse no auxílio aos pedreiros europeus, de Portugal e Espanha, na execução de obras de arte, fosse como meio de transporte para os materiais de construção e para o abastecimento aos acampamentos. A companhia teve ocasião de se referir ao aparente esforço inglório que empreendeu para “fazer trabalhar aquele que não tem necessidades criadas, a quem a natureza fornece gratuitamente os meios de subsistência, a quem, enfim, a indolência e o alcoolismo mantinham num completo estado de embrutecimento”. Numa monografia dada à estampa em 1909, deixou enunciados, em registo impressionante, os vários expedientes utilizados na monitorização dos trabalhadores nativos:

O alcoolismo é, com efeito, o grande obstáculo ao desenvolvimento intelectual e produtivo do negro, e o indígena está de tal modo dominado por este vício, que não só foi impossível exterminar mas ainda foi preciso estimulá-lo por constantes *mata-bichos* (rações de aguardente), sempre que se tornava necessário obter deles mais trabalho. Em virtude de tudo isto, o indígena é, pois, de uma fraca compleição, produzindo pouco trabalho, o que aumenta o preço do salário. Variava este entre 300 e 400 reis para os terraplanadores e 600 a 1\$000 reis para os operários, pagos ao fim da semana em *bilhão* (moeda de cobre). O maior número era recrutado na zona compreendida entre os rios Bengo e Quanza. Os das aldeias atravessadas pela linha, apresentavam-se voluntariamente ao trabalho e desde que adquiriam o hábito, acompanhavam os trabalhos que se seguiam. Nas regiões despovoadas, os empreiteiros contratavam-nos por intermédio dos sobas (potentados negros) nos distritos longínquos.

De todos os negros da província de Angola, o cabinda é o mais inteligente e o que mais se adapta a toda a espécie de ofício. A equipa dos assentadores era unicamente composta de cabindas, e compreendendo perfeitamente o partido a tirar da divisão do trabalho, era um prazer vê-los transportar os *rails* e travessas ao

⁸⁰⁹ *Relatórios das Direcções das Obras Públicas das províncias ultramarinas. Angola: 1877-1880*, pp. 202.203; Arquivo Histórico Ultramarino, Maço 2499, 1B, SEMU-DGU.

⁸¹⁰ *Caminho de Ferro de Luanda*, Luanda, Empresa Gráfica de Angola, 1938. O estímulo ao alcoolismo do parece ter-se consolidado na administração colonial portuguesa. Em 1893, António Enes informava que a única indústria que se fomentara em Moçambique era a da destilaria, para fabrico de aguardente, ou sopé, “uma bebida fermentada de que os pretos são gulosos (...). Toda a gente destila, e em algumas regiões até há em cada palhota um alambique engendrado com uma panela de barro, um cano de espingarda e um capacete de terra amassada. Em resumo: explorar a bebedice do indígena é o principal objectivo da actividade agrícola, comercial e industrial da província” (António Enes, *Op. Cit.*, pp. 44-45). Muitos anos mais tarde, em 1926, Brito Camacho confirmava a persistência daquelas práticas: “criar ao indígena uma necessidade que o levasse ao trabalho produtivo, seria um pouco mais difícil do que intensificar o seu vício de beber até cair. O europeu, empenhado em civilizar o preto, enveredou pelo caminho da menor resistência, a ganância escurecendo-lhe o entendimento, a ponto de não se aperceber do mal que a si próprio fazia. É certo que o preto destila todos os produtos da terra em que haja uma percentagem, embora mínima, de álcool; mas o branco é que faz reservas ou *stocks* dos líquidos que embebedam, vendendo-os a copo, na taberna ou cantina, durante o ano inteiro, e não apenas na época em que as respectivas matérias-primas sazonam e se colhem para a destilação” (Brito Camacho, *Moçambique: problemas coloniais*, Lisboa, Guimarães & C^a, [1926]).

longo da via colocando-os no seu lugar por ordem e às distâncias regulamentares; fazer o assento das travessas e dar a bitola e a inclinação necessária à via, martelar escápulas e distribuir as éclisses e parafusos ao longo da via para a sua colocação. Na montagem das pontes e viadutos como montantes e rebitadores, assinalaram-se pelos seus bons serviços.

Para o serviço de descarga e manobra de grandes pesos, contrataram-se na Serra Leoa *kro-boys*, famosos para estes serviços por causa do seu desenvolvimento muscular. Estes negros são contratados com o abono de uma libra; passagem de ida e volta, salário de um schilling, 500 gramas de arroz por dia e um cobertor de lã no fim do ano. O contrato dura dois anos, e eles escolhem entre si um capataz que os dirige e lhes impõe as multas e os castigos. A utilização deste pessoal deu muito bons resultados não só na descarga de materiais e carga de wagons, como também na organização dos comboios de socorro em caso de acidente, para reparação rápida da via e montagem de pontes provisórias por ocasião de desabamentos e inundações. Também se contrataram negros vindos da Mouravia, que são fisicamente inferiores aos *kro-boys* e muito irrequietos e indisciplinados⁸¹¹.

Os primeiros trabalhos foram executados pelo empreiteiro João Burnay, sob a direcção técnica do coronel norte-americano, Davenport. Além dos operários indígenas, que constituíam o grosso da mão-de-obra, chegando a superar um número médio de três mil, havia ainda seis engenheiros, nove condutores de obra, trinta e três trabalhadores, identificados como pessoal menor, e oitenta e um artífices, de diversos misteres, provenientes de várias nacionalidades. Além de portugueses, havia franceses, belgas, alemães, ingleses americanos, espanhóis, italianos, um russo e um sueco⁸¹². A metodologia de trabalho aplicada inspirou-se nas conclusões do congresso dos caminhos-de-ferro realizado em São Petersburgo, onde se recomendou a adopção do sistema telescópico, sobretudo nos países novos e inexplorados, que consistia em “concentrar todos os meios de acção nos primeiros troços e fazer o transporte de materiais até à extremidade dos rails já assentes, garantindo assim o abastecimento do pessoal empregado na construção dos troços

⁸¹¹ *Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1909, pp. 196-197. Em 1887 a Companhia informava do valor dos vencimentos dos operários contratados: chefe apontador branco: 2\$000 reis; apontadores brancos: 800 reis; capatazes brancos: 600 reis; capatazes pretos: 400 reis; trabalhadores brancos: 400 reis; trabalhadores pretos: 240 reis; mulheres e menores: 140 reis (Arquivo Histórico Ultramarino, 2674, Sala 3, Est. XVI, Prat: 17); Em 1896 a revista *Portugal em África*, fornecia também informações sobre a organização do trabalho na construção da via-ferrea: “Desde que foi decidida a construção do caminho-de-ferro de Ambaca, os indígenas do interior correram em massa a oferecer-se para trabalhadores, de modo que em 1890 havia já 3.000 empregados nas obras da via, constituindo auxiliares indispensáveis sob as ordens do pessoal técnico, na maioria composto de franceses. Foi fácil a organização de canteiros, conforme o sistema empregado nos trabalhos do caminho-de-ferro do Congo belga. Um grupo de trabalhadores negros toma à sua conta lotes de terraplanagem, que eles avaliam segundo o trabalho a executar, prontificam-se a abrir as trincheiras por um certo número de *sacos* (unidade de moeda que representa 30\$000 reis); feito o contrato, eles metem mãos à obra, distribuindo o trabalho entre si como melhor entendem e trabalhando às horas que mais lhes convêm. Concluída a tarefa reclamam o pagamento da quantia estipulada, exigindo que seja o próprio empreiteiro que distribua a cada um deles o salário proporcionado à quantidade do trabalho que o grupo informa ter realmente produzido. Afora os trabalhos de simples terraplanagem, foram ainda outros confiados à mão-de-obra de pretos, e a ponte do Sumbi, que tem 25 metros foi lançada em 90 minutos por um pessoal todo indígena (*Portugal em África*, Volume 3: *Ano de 1896*, Lisboa, Tipografia e Litografia de A.E. Barata, 1896, pp. 540-541).

⁸¹² *Caminho de Ferro de Luanda*, Luanda, Empresa Gráfica de Angola, 1938; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1888, p. 298. Em 1889 havia: engenheiros: 5; condutores: 14; pessoal menor: 45; artífices: 294; trabalhadores: 2000 a 3000 (*Ibidem*, 16 de Janeiro de 1890, p. 29). Em 1890 havia: engenheiros: 2; chefes de secção, condutores: 9; pessoal menor: 33; indígenas: mais de 3000 (*Ibidem*, 16 de Março de 1891, p. 97); Em 1891 havia: engenheiros: 3; chefes de secção: 19; pessoal menor: 44; trabalhadores, em média: 3000 (*Ibidem*, 15 de Fevereiro de 1892, p. 60). Além do director técnico da construção, Pedro Romano Folque, identificámos a colaboração dos engenheiros George Ducrotoy, Cristóvão Rocha, Davenport, Sylvain Bessiére, Zaborowski, João Henrique Adolfo von Hafe; *The New York Times*, February 27, 1887, p. 5: nesta edição do jornal norte-americano podia ler-se: “A staff of 28 engineers, mostly Americans or Englishmen, are already in the spot, under the orders of Col. Davenport, a man of whom the “Empire State” may be justly proud, and whose firm, self-reliant, intelligent face is better warrant than the sign manual of either King or Governor that it will be no fault of his if the new undertaking does not terminate as successfully as all the other railway enterprises with which he has been connected”.

seguintes”⁸¹³. Todavia não se prescindiu, também, do aproveitamento de algumas vias navegáveis, como o Bengo, Quanza a Lucala, utilizadas como testas de novos ataque de obra, por onde eram carreados materiais de construção e mantimentos.

A 31 de Outubro de 1888, data em que se assinalava o aniversário do rei D. Luís I, foi inaugurada a primeira secção, que ligava Luanda à Funda, numa extensão de 45 quilómetros. Depois do tradicional *Te Deum*, em acção de graças, e antes de se iniciar a marcha do comboio inaugural, tiveram lugar os discursos de Joaquim de Almeida da Cunha, em representação do governador-geral, Brito Capelo; do Marquês das Minas, na qualidade de director das Obras Públicas e da Fiscalização do caminho-de-ferro (onde substituiu Joaquim José Machado), e do engenheiro Pedro Romano Folque, o director técnico daquela obra de construção. Coube a este último, a intervenção mais acalorada e optimista, patenteando a ambição da companhia de ver a linha prolongada até à província de Moçambique, transformada num grande transafricano, que impusesse ao mundo o desígnio do “mapa cor-de-rosa”, consolidando a presença portuguesa no interior daquele continente. O caminho-de-ferro era, uma vez mais, entendido como um poderoso elemento civilizador, um “desinfectante e um purificador moral”, à frente do qual fugiam “todos os maus preconceitos, todas as reacções, toda a ignorância e a indolência, o crime e o vício”. Símbolo da ideia moderna, da ciência, do trabalho e da segurança, ele seria para Angola, a “vara milagrosa de Moisés” que transformaria as rochas dos sertões em mananciais de riqueza, feitos de solos férteis e importantes jazigos de minérios, por não ser lícito acreditar que, dos velhos domínios portugueses em África, apenas restassem “os desprovidos das riquezas naturais que têm enriquecido os estranhos”⁸¹⁴.

A profissão de fé do engenheiro Folque parecia não ter grande adesão à realidade política, uma vez que a breve trecho se faria sentir o choque do ultimato inglês; tão pouco se coadunava com o ritmo a que decorriam os trabalhos de construção. Em dois anos de actividade tinham-se colocado sessenta quilómetros de via-férrea. Para serem respeitadas as cláusulas do contrato seria necessário que nos dois anos seguintes fossem construídos cerca de trezentos. A verdade, porém, é que em 1890 apenas estavam abertos à exploração os cem quilómetros que ligavam Luanda a Catete⁸¹⁵. Nas razões invocadas para um tão significativo atraso, invocava-se, sobretudo, o efeito paralisador das chuvas torrenciais que caíam, ininterruptamente, de Novembro a Junho, inviabilizando a prossecução da construção, obrigando a permanentes e demoradas reparações e

⁸¹³ *Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, pp. 197-198.

⁸¹⁴ *Caminho de Ferro de Luanda*, Luanda, Empresa Gráfica de Angola, 1938.

⁸¹⁵ *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919, p. 36. Pelo contrato assinado a 21 de Setembro de 1887, o subempreiteiro comprometia-se a concluir a obra até 31 de Agosto de 1890; A 11 de Julho de 1888 ficou acordado entre as partes que até 1 de Junho de 1889 estariam concluídos 240km e os restantes até Maio de 1891.

reduzindo o numero de trabalhadores, tanto europeus, dizimados pelas doenças tropicais, como indígenas que, com a abundância agrícola das suas terras, deixavam de sentir necessidade de trabalhar⁸¹⁶. Mas os condicionalismos inerentes aos territórios não absolviam inteiramente as alegadas falhas do subempreiteiro, que terão fundamentado sérios desentendimentos com a Sociedade Construtora, com um dos principais fornecedores de material, a casa belga Eduard Pécher & C^a e até com a direcção de Fiscalização, agora assegurada pelo Marquês de Minas, que começou a denunciar a intenção da concessionária em alongar o traçado do caminho-de-ferro, de modo a garantir mais financiamento do estado português⁸¹⁷. A 3 de Março de 1890 foi rescindido unilateralmente o contrato com João Burnay⁸¹⁸ e os trabalhos passaram a ser administrados directamente pela empresa, executados pelo corpo de trabalhadores, entretanto contratado, ou por adjudicação de tarefas, pagas por unidade de trabalho a pequenos empreiteiros. Uns vinham expressamente da Europa, outros eram apontadores, capatazes, pedreiros e até comerciantes, que tomavam à tarefa trabalhos de terraplanagens, numa extensão máxima de dez quilómetros, ou de algumas obras de arte. Em alguns troços mais exigentes contrataram-se empreitadas especiais, como as que assumiu Celestin Vigroux, “compreendendo as terraplanagens, obras de arte, colocação e balastragem da via, e tudo o que fosse necessário para entregar a linha à exploração a um preço fixo por quilómetro”. Neste caso, o pagamento era feito, à condição, reservando-se um valor de garantia durante um período de três meses após a entrega do trabalho, ou depois de se efectuar a recepção da linha pelos engenheiros da fiscalização⁸¹⁹. A imprensa da época sublinhava o cuidado especial que tinha sido empregue no assentamento da via, em conformidade com todas as regras da ciência moderna:

Os carris são de aço, do tipo Vignole, com o peso médio de 30 quilogramas por cada metro de via; as travessas de pinho preparado com creosote, sendo os carris fixados sobre elas com gatos de ferro galvanizado. A travessa metálica Willemain, que também foi empregada, tem dado excelentes resultados. A largura da via regula, de um a outro eixo dos carris, por 1,046m. As máquinas em uso nos comboios ordinários pertencem aos tipos Tubize e Couillet⁸²⁰.

⁸¹⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1888, p. 298.

⁸¹⁷ *Ibidem*, 16 de Janeiro de 1890, p. 29; *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, pp. 35-36; Arquivo Histórico Ultramarino, 2674, Sala 3, Est: XVI, Prat: 17.

⁸¹⁸ *Ibidem*, 16 de Fevereiro de 1891, pp. 64-65. Arquivo Histórico Ultramarino, Caixa 461, 1F, SEMU-DGU.

⁸¹⁹ *Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, pp. 200-201: “A Sociedade de Construção fornecia dos seus Armazéns Gerais não somente todo o material necessário para os trabalhos, como picaretas, pás, maços, picões, tenazes e ferramentas de forja, matérias explosivas, carros de mão, camiões, materiais de construção, tais como cal, cimento, etc., etc., como também todo o material indispensável para os acampamentos, como barracas, mobiliário, etc. Estes materiais eram facturados aos empreiteiros em face da sua requisição e pagos à saída dos armazéns. Logo que fossem restituídos, era-lhe creditada a sua importância, deduzindo-se o valor da depreciação sofrida”.

⁸²⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1895, p. 114; *Portugal em África*, Volume 3: *Ano de 1896*, pp. 540-541: “Os carris empregados são do tipo Vignole; são de aço e pesam 20 quilos por metro corrente. A questão das travessas merece especial cuidados nesses climas em que as madeiras têm pequena duração; não se empregaram desde o princípio travessas metálicas, que dão excelentes resultados nos países quentes, como na Índia e na República Argentina, e contentaram-se com travessas de pinho creosotadas e embebidas em coaltas, para as preservar da térmita (formiga branca, ou salalé, como lhe

O andamento dos trabalhos de construção e exploração, sob a orientação directa da Sociedade Construtora e da Companhia, por intermédio de nova direcção técnica, constituída sucessivamente pelos engenheiros António Guedes Infante, Arnaldo de Novais Guedes Rebelo, Poças Leitão, Perfeito de Magalhães e Marquês das Minas, não demonstrou ser mais desembaraçado e eficaz, do que fora anteriormente, obrigando também ao protelamento sistemático da conclusão da obra⁸²¹. Nos relatórios anuais da companhia apresentavam-se as causas desse incumprimento. À acção deletéria das chuvas torrenciais e inundações, que dificultava o transporte de materiais e afectava os trabalhos de terraplanagens, ou das fundações de pontes fluviais, juntavam-se a insalubridade do clima com todo o tipo de doenças palustres associadas, que dizimavam e afugentavam sobretudo os trabalhadores europeus; os perigos inerentes à vida na floresta tropical, nomeadamente o ataque de animais selvagens; a desconfiança e hostilidade de alguns povos indígenas; as deficiências da circulação de ar, a saturação da água e o mato denso que atrasava os reconhecimentos do território; o período de crise económica e financeira, aberto em Portugal, em 1890, com a depreciação geral da moeda, a subida de juros e a incapacidade do país para se financiar nos mercados externos; as consequências económicas da implantação do regime republicano, no Brasil, com a retracção das remessas dos emigrantes portugueses; e as elevadas exigências técnicas inerentes à colocação de pontes e viadutos, nomeadamente aqueles que foram colocados no vale do Zondo, zona montanhosa que os especialistas denominavam de verdadeira Suíça Africana, também comparável à região portuguesa de Trás-os-Montes. Nesse acidentado desfiladeiro foram colocados dez viadutos metálicos, ao longo de sete quilómetros, empreitada particularmente dispendiosa e morosa, por obrigar à contratação de artífices altamente especializados, rapidamente atacados pelas doenças tropicais, e ao transporte do material de construção, feito por animais, desde o Dondo, numa extensão de cem quilómetros⁸²².

chamam em Angola) que roi e reduz a pó as madeiras sujeitas à sua acção. As travessas suportam os carris por meio de grampos de ferro galvanizado (...). O material desta interessante linha férrea foi fornecido exclusivamente por construtores belgas; as locomotivas pesam geralmente 25 toneladas”.

⁸²¹ Arquivo Histórico Ultramarino, 2674, Sala 3, Est: XVI, Prat: 17; Rui Enes Ulrich, *Política Colonial. Lições feitas ao curso do 4º ano jurídico no ano de 1908-1909*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1909, pp. 526-541. A 27 de Julho de 1891 a conclusão dos trabalhos até ao quilómetro 280, foi prorrogada até 31 de Dezembro de 1893; A 27 de Abril de 1893 a construção até ao quilómetro 300, foi prorrogada até ao fim de Agosto de 1894; A 20 de Outubro de 1894 foi prorrogada até 20 de Outubro de 1897; a 30 de Novembro de 1897 foi prorrogada até 20 de Outubro de 1898; a 22 de Outubro de 1898 foi prorrogada até 31 de Janeiro de 1899; Em Janeiro de 1899 foi prorrogada até Abril; Em Maio foi prorrogada até 31 de Julho.

⁸²² *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, p. 150-152; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1889, p. 29; *Ibidem*, 16 de Março de 1891, pp. 96-97; *Ibidem*, 16 de Dezembro de 1894, pp. 398-399; *Ibidem*, 1 de Dezembro de 1895, pp. 364-365; *Ibidem*, 1 de Dezembro de 1897, pp. 363-364; *Ibidem*, 1 de Dezembro de 1898, pp. 364-365; Arquivo Histórico Ultramarino, Caixa 2598, 1B, SEMU-DGU. O relatório da Companhia haveria de mencionar um caso insólito decorrente da compra de muars para o transporte de marecadorias: “Também se adquiriram alguns machos, comprados em Lisboa, Cabo Verde e Cabo da Boa Esperança, que prestaram magníficos serviços nestes trabalhos, principalmente para o transporte do pessoal de inspecção em toda a extensão da linha. Quando em 1890 se atacaram os trabalhos no vale do Zondo, mandaram-se vir de Montevideo 300 destes solípedes, a fim de fazer o transporte dos materiais desembarcados no Dondo, a uma distância de 100Km. Infelizmente estes machos, comprados por baixo preço, eram verdadeiramente indomáveis, e os

O traçado de 364 km foi inaugurado a 7 de Setembro de 1899, passados doze anos após o lançamento da obra, e com um atraso de oito, relativamente ao prazo inicial de conclusão. As adversidades que rodearam todo o processo não propiciavam a realização de grandes celebrações nessa ocasião. A Companhia foi representada pelo agora director técnico Marquês das Minas, que depois de enaltecer o que considerava ser o “maior cometimento que nas colónias portuguesas se tem empreendido”, insistia na necessidade de se prolongar a linha férrea até Malange e dali até ao Quango, de forma a impedir o desvio das rotas comerciais. Em representação do governador-geral, António Duarte Ramada Curto (1897-1900), compareceu o secretário-geral, Joaquim de Almeida da Cunha que, depois de enaltecer o esforço empreendido pelos concessionários, reconhecia a necessidade de completar aquela infraestrutura com uma rede complementar de estradas que fizessem desaguar no caminho-de-ferro os produtos de todos os pontos da província. Sem essas ligações, ainda inexistentes, às vinte e duas estações, distribuídas por todo o traçado, ficaria comprometido o barateamento do transporte, a viabilidade comercial daquela infraestrutura e o desenvolvimento de Angola. Finalmente, não resistia a censurar o péssimo hábito português de diminuir e desdenhar as suas próprias realizações coloniais, comparando-o com o entusiasmo generalizado suscitado pela construção do caminho-de-ferro de Matadi-Stanley Pool, feita pelo Governo Belga, no Estado Livre do Congo:

Eu vi no ano passado um povo inteiro, uma nação civilizada, a Bélgica, entusiasmar-se com o caminho-de-ferro de Matadi. Veio aqui um navio conduzindo convidados: celebraram-se festas em Matadi e por todo o caminho; e, entretanto, o que é esse caminho-de-ferro ao pé deste? A colina ao pé da montanha. Este é uma obra verdadeiramente europeia; o caminho-de-ferro de Matadi é uma obra africana. E, contudo, os belgas fizeram muito mais barulho com o seu caminho-de-ferro, do que nós temos feito e havemos de fazer com o nosso.

Só há uma coisa que eles não fazem: é dizer mal do seu caminho-de-ferro, que tem umas tarifas elevadíssimas, e que só sai quando tem carregamento⁸²³.

3.1.3 – O prolongamento até Malange e a Questão de Ambaca

As observações de Almeida da Cunha revelavam, em rigor, muito mais do que hábitos ancestrais da psicologia colectiva portuguesa. Elas evidenciavam, sobretudo, a clivagem da opinião pública,

negros tamanho medo lhe tomaram que nenhum se aproximava deles, e os resultados obtidos não compensaram de forma alguma o sacrifício pecuniário feito pela Sociedade de Construção” (*Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, p. 202. No mesmo documento surge a informação sobre a solução inovadora de montagem daqueles aquedutos, encontrada especificamente naquele contexto africano, que consistiam em alterar a disposição das longrinas e carlingas, consoante os viadutos fossem em recta, ou em curva: “O aspecto destes viadutos em rampa, formados por tramos isolados, horizontais e a diferentes alturas, é bastante agradável quando o viaduto é todo em recta, ou em curva; quando porém é parte em curva (...) a diversa largura dos tramos dá-lhe uma aparência desagradável. Parece que o tramo em curva não era daquela obra. No entanto para aqueles países a estética das obras é uma questão secundária e a solução adoptada parece-me digna de ser seguida, porque é económica e oferece garantias de boa estabilidade” (*Ibidem*, p. 225).

⁸²³ *Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola*, Suplemento, 14 de Setembro de 1899, p. 5.

diante de uma obra de fomento ultramarino que, em 1899, estava ainda longe de corresponder às grandes expectativas de regeneração da província, alimentadas por vários anos de propaganda, não obstante os esforços da Companhia na exaltação daquela obra de engenheiros e operários portugueses, sublinhando, com frequência, a sua relevância para o incremento do movimento alfandegário, para a civilização do indígena e para a consolidação da soberania nacional em Angola, ao funcionar como elemento dissuasor das sublevações locais⁸²⁴. No cerne desse desaire estavam os contornos financeiros do empreendimento, que rapidamente derivaram em dificuldades políticas e até diplomáticas que marcariam a sua conturbada existência. Como vimos, no contrato assinado em 1885 previa-se uma garantia do estado português à exploração do caminho-de-ferro de Ambaca, que se cifrava num valor nunca inferior a 1 200\$000 reis, por ano e por quilómetro, que rapidamente lançou suspeitas sobre o genuíno interesse da Companhia em ampliar o traçado da linha, de forma a obter mais rendimento e, simultaneamente, em se empenhar na dinamização da sua actividade comercial, uma vez que desse modo faria perigar aquela garantia segura de rendibilidade.

A 12 de Junho de 1886, os representantes da Companhia, Carlos Lopes e Alexandre Peres, assinaram, em Inglaterra, com o Barão de Costa Ricci, director ex-offício da Companhia em Londres, Gabriel Goldney e Thomas Steel, como curadores (trustees) e o Conde de Oksza, um contrato para a emissão gradual de obrigações financeiras (entendidas como títulos hipotecários),

⁸²⁴ *Gazeta dos Caminhos Ferro*, 1 de Janeiro de 1894, p. 11. Dizia, nesta data, o relatório da Companhia: Chegou, senhores, a ocasião de dar uma ligeira ideia dos benefícios da nossa empresa. A acção da vossa Companhia tem sido altamente civilizadora, empregando-se para isso o mais nobre e eficaz de todos os instrumentos – o trabalho. Se a exportação de Angola tem trazido ao país valiosíssimos recursos, a importação, subindo prodigiosamente com benefício dos rendimentos públicos, prova que o alargamento do consumo se deve à satisfação das necessidades criadas pelos indígenas, que pagam em trabalho. Esta é a verdade. O caminho-de-ferro implantou em Luanda o hábito e necessidade do trabalho, e tanto isto é exacto que já não há hoje escassez de braços para as obras da linha. Não imaginei, senhores, que o número dos indígenas, que trabalham, se limita aos dois ou três milhares deles, aos quais diariamente se paga. Podeis triplicar esse número, porque a reserva de trabalhadores que se oferecem ou acodem ao chamamento é muito superior ao que temos em serviço activo. Assim, quando a nostalgia leva um cento de indígenas a abandonar o serviço, já sabemos que, enquanto não voltam, aparece outro cento a preencher-lhes as vagas. Mas vai mais longe o benefício, e julgamos que vos será agradável saber que as oficinas da companhia em Luanda executam todos os trabalhos, que se fazem nas oficinas dos caminhos-de-ferro da metrópole, e que a maior parte dos nossos pedreiros, carpinteiros, trolhas, pintores, torneiros, moldadores, forjadores, são indígenas ensinados por mestres e contramestres europeus. São igualmente indígenas quase todos os capatazes de via e arvorados, bem como os fogueiros, a alguns dos quais não duvidaríamos confiar uma máquina, se no não impedisse de o fazer a responsabilidade que daí nos adviria, se se desse um desastre. Para fazerdes ideia do trabalho do indígena, folgamos de vos informar que a ponte do Sumbi, a qual mede 25 metros, foi corrida em 90 minutos por pessoal indígena às ordens do condutor sr. Larue e em presença do nosso digno director, o exmo. Sr. António Guedes Infante. Não menor prazer, porém, sentimos em vos chamar a atenção para a disciplina em todos os serviços, donde o facto verdadeiramente notável de, num período de sete anos, e em tal aglomeração de homens, se terem dado apenas dois crimes de homicídio”. Em 1895 afirmava-se que a estação de Canhoca tinha originado a fundação de um povoado importante e que a linha tinha sido essencial para conter a sublevação indígena no Dondo (*Ibidem*, 1 de Dezembro de 1895). Em 1900 os benefícios da linha férrea, que agora estabelecia contacto entre a luz das terras civilizadas e as trevas do sertão, eram comparados com a realidade anterior do transporte colonial, não deixando, por isso, de encher de júbilo os que agora viam passar a locomotiva: “Os que a essas manifestações de júbilo se entregavam eram testemunhas das dificuldades que fora necessário vencer; lembravam-se dos trabalhos e dos perigos a que se expunham quando lhes era necessário percorrer essa distância de tipoia e, em muitos pontos a pé, bivacando à noite sob a ramaria dos bosques em acampamentos rodeados de fogueiras que os defendiam das feras; dependentes da lealdade ou do medo dos carregadores indígenas e perdendo no tempo, nas despesas de viagem e no depauperamento das forças físicas somas incalculáveis, sem falarmos na incerteza do regresso” (*Ibidem*, 1 de Janeiro de 1900, p. 12).

num valor nominal de £1 890 000 (8 505 000\$000 reis) e pagamento dos respectivos cupões, que apenas seria feito à medida que fossem concluídas as secções da via-férrea. As cláusulas do acordo pressupunham que, em caso de incumprimento da Companhia, os curadores ingleses pudessem apropriar-se da matéria hipotecada e assumir a posse e administração da linha. Aparentemente, a Companhia exorbitava, com este contrato, os direitos inalienáveis que lhe tinham sido consignados na concessão e que estavam definidos nos seus próprios estatutos, podendo o estado português considerar-se alheio e não vinculado a essas negociações. Dava-se, porém, o caso de o cônsul-geral português em Londres, Anselmo Ferreira Pinto Basto, à revelia de qualquer autorização superior, ter certificado a legalidade desse acordo, em nome do governo metropolitano, facto que, em caso de litigância, era susceptível de gerar complicações internacionais, nomeadamente com a diplomacia inglesa⁸²⁵. Para os detractores desta concessão ferroviária aquela certificação funcionaria doravante como uma garantia, uma poderosa arma negocial, a que a Companhia recorreu com regularidade, no intuito de satisfazer as suas pretensões⁸²⁶. Foi arremessada, pela primeira vez, não pela Companhia, mas pelo subempreiteiro João Burnay, em 1891, na sequência da rescisão unilateral do contrato que o ligava à Sociedade Construtora, visando, com isso, arrecadar uma indemnização substancial, com o arresto dos valores existentes nas mãos dos *trustees* que, no entanto, lhe seria recusado pelas instâncias judiciais inglesas e portuguesas⁸²⁷. Nesse mesmo ano, a Companhia foi gravemente atingida pela crise económica financeira que se abateu sobre o país, vendo depreciados os seus títulos e diminuído o número de tomadores das suas obrigações. Por outro lado, a suspensão do regime do padrão-ouro, em Julho de 1891, trouxe dificuldades acrescidas às suas operações financeiras, uma vez que a adopção de um regime monetário convencional, subordinado à emissão de papel-moeda pelo Banco de Portugal, obrigava ao agravamento da conversão cambial nos mercados externos, ficando a Companhia onerada com mais esse encargo não previsto nas cláusulas contratuais, que durante vários anos pretendeu, sem sucesso, assacar ao Estado, no pagamento da subvenção quilométrica e nas despesas de exploração:

Sobreveio a crise e, para facilitar as transacções, o governo decretou a inconvertibilidade da nota, que apesar disso, continuou, conforme os seus dizeres, a ser representativa de ouro; mas, nem lhe deu foros de moeda para que ela pudesse ser considerada dinheiro, nem ele fez emissão alguma de papel-moeda substituindo o dinheiro. Logo, o Estado tinha de fazer sempre o pagamento na espécie em que contratou e em moeda do padrão que

⁸²⁵ *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, pp. 18-22, 76-92; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 12 de Junho de 1891, pp. 64-65, 252-254.

⁸²⁶ *Ibidem*, pp. 239-240.

⁸²⁷ *Ibidem*, pp. 35-36; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Junho de 1891, p. 174; *Ibidem*, 3 de Setembro de 1891, p. 271; Arquivo Histórico Ultramarino, 2674, Sala 3, Est: XVI, Prat: 17.

existia à data do contrato e nunca em papel depreciado nem em moeda falsa, porque, depreciada a espécie em que pagava, alterava consequentemente o contrato reduzindo a importância que se comprometera a pagar⁸²⁸.

O Estado não se dispôs a assegurar nos seus pagamentos o agravamento do ágio do ouro, mas, a 9 de Maio de 1891, na vigência do governo de João Crisóstomo (1890-1892), foi firmado um novo acordo com a Companhia, para reforma de algumas letras do tesouro (referentes ao um suprimento de £400 000, em ouro, que esta fizera ao Estado, em 1888), no qual se comprometia, a adiantar mensalmente, até ao fim da construção, a quantia de 135 000\$000 reis. A situação seria, no entanto, revertida, com estrondo, com a entrada em funções de um novo governo, presidido por Dias Ferreira (1892-1893) e que tinha Oliveira Martins na pasta da Fazenda. No parlamento, o novo ministro elevou a concessão da linha ferroviária de Luanda a Ambaca à condição de escândalo nacional, cujos contornos financeiros, teriam implicações altamente lesivas para os interesses nacionais. Como notou Rui Ulrich, essa exposição da Companhia à refrega político-partidária, trouxe-lhe danos irreparáveis. As discussões ali levantadas prejudicaram o seu crédito, diminuindo para 40% o valor dos seus títulos. Essa depreciação colocava uma vez mais em risco a mobilização dos recursos necessários à conclusão da construção da linha, chegando a recear-se novamente que “a Companhia tivesse de se entregar à administração dos *trustees*”⁸²⁹. O perigo estrangeiro, resultante de um eventual não pagamento de juros, ou de incumprimento na amortização das obrigações, terá justificado sistematicamente a protecção do Estado, que assumiu, com frequência, a forma de prorrogações dos prazos de conclusão da obra; a redução do tamanho das secções da linha férrea a construir, para que pudesse receber, com mais regularidade, a subvenção estatal e cobrar aos *trustees* os respectivos custos de construção; o adiantamento de somas importantes, enquanto os curadores ingleses não desbloqueassem os seus pagamentos; a avalização de letras da Companhia para serem descontadas em operações financeiras no Banco de Portugal; o empréstimo de inscrições na posse do Tesouro, para sobre elas levantarem dinheiro, nomeadamente no Montepio Geral; e a elevação das tarifas de transporte de passageiros e mercadorias. A juntar a isso, recorreu-se, ainda, à concessão de

⁸²⁸ *Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, p. 36; *História Económica de Portugal: 1700-2000*, Volume II: *O Século XIX*, organizado por Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2005, pp. 294-300.

⁸²⁹ Rui Enes Ulrich, *Op. Cit.*, p. 536; Augusto Gama, *Questão de Ambaca. Contestação documentada das acusações feitas à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1913, p. 24-25: “A campanha levantada contra a Companhia em 1891 e 1892. Fez descer as obrigações de 90\$000 reis ao preço de 34\$500. A empresa construtora, que as recebeu em pagamento da linha ao preço de 75\$000 reis não podia colocá-las àquele preço sob pena de não poder continuar a construção e os Trustees tomarem conta da linha”. O relatório de uma comissão, constituída em 1898, para avaliar a situação da Companhia, dizia a este respeito: “Se o acordo de 31 de Outubro de 1891 tivesse sido mantido, fazendo-se mensalmente à companhia o adiantamento de 135 000\$000 reis até se concluir a linha (isto é, até ao fim de 1893), é provável que se tivessem evitado em parte as dificuldades actuais e que o caminho-de-ferro já estivesse concluído até o rio Lucala. Mas esse acordo, que representava um justo auxílio à Companhia, um acto de equidade para com ela e uma sensata providência de política colonial, não era para o Estado uma obrigação legitimamente derivada dos contratos de concessão do caminho-de-ferro autorizados pelas Cortes”.

empréstimos, mediante penhora de bens da Companhia, ou dos seus accionistas, no Banco Nacional Ultramarino, Henry Burnay & C^a e Banco Aliança⁸³⁰. Nenhum desses expedientes solucionava, porém, a agonia financeira da Companhia, fosse pelas novas restrições impostas pelo Estado, em 1894, para a liquidação de contas e redefinição da garantia de juro, fosse pela própria fragilidade da situação económica da província de Angola, muito agravada pela depreciação do preço do café, que deprimiu o seu movimento comercial, fosse, finalmente, pela forte concorrência que lhe movia a companhia de navegação a vapor a operar no rio Quanza⁸³¹. Em 1893, na Sociedade de Geografia de Lisboa, Henrique de Carvalho, o africanista que explorou a região de Muatiânvua, com o objectivo de abrir os trilhos sertanejos à exploração comercial, alertava para o perigo de desnacionalização da linha de Ambaca, em virtude das dificuldades financeiras da Companhia⁸³². As suas palavras tiveram repercussão na imprensa nacional, nomeadamente na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que, a 16 de Fevereiro, sublinhava as momentosas e graves considerações daquele oficial do Exército, “um oportuno e patriótico brado de alerta em favor da integridade política e comercial da província de Angola” que não podia ser indiferente aos responsáveis políticos do país:

A Inglaterra não perde de vista as nossas possessões da costa ocidental e a política audaciosa e forte dos seus *afrikanders* nem por um momento deixa de se preparar para um alargamento de expansão, que lhes permita constituir no grande continente o mais opulento e o mais poderoso dos modernos impérios coloniais. É este o seu ideal, o objectivo constante dos seus esforços e do seu trabalho⁸³³.

Nas páginas dessa gazeta seria em breve noticiado o interesse manifestado por Lazaro Bensabat (representante de um grande sindicato de capitalistas ingleses), junto do governo português, para a concessão de importantes extensões de terrenos em Angola (um milhão de hectares na região do Bié e três milhões de hectares na região da Lunda) e do próprio caminho-de-ferro de Ambaca, que pretendia prolongar, numa primeira fase, até Malange, com um ramal para a Lunda; e de Malange para Mossamba, com um ramal para “Peho” e outro para o Bié, numa extensão total de

⁸³⁰ *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, pp. 22-57.

⁸³¹ *Ibidem*, pp. 26-30, 114-115; *Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, pp. 53-62: A 20 de Outubro de 1894 o Estado impôs à Companhia uma dedução de 300\$00 reis “por ano e quilómetro a descontar nas importâncias que se liquidassem em conta de garantia de juro desde 1 de Janeiro de 1895 em diante até ao fim do prazo da concessão”. O produto desse desconto no valor inicial da garantia de juro seria aplicado à amortização do crédito do Estado sobre a Companhia e, depois, transformado em receita pública. A Companhia considerava ter sido um milagre a sua sobrevivência, assoberbada com a redução da subvenção e com o aumento assustador do ágio do ouro “absorvendo só ele todo o resto da subvenção”; Gervase Clarence-Smith, *Op. Cit.*, p. 104.

⁸³² *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume X: *Ano de 1893*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, p. 17. No final da sua comunicação mandou para a mesa a seguinte proposta: “Que seja chamada a especial atenção do governo para a situação do caminho-de-ferro de Ambaca e da respectiva Companhia, e para o perigo que se crê iminente, de inteiramente cair em mãos e influências estrangeiras aquele caminho-de-ferro e os terrenos e mais concessões inerentes”; Maria Emília Madeira Santos, “Em Busca dos Sítios do Poder na África Centro Ocidental. Homens e Caminhos, Exércitos e Estradas (1483-1915)” in *Angola em Movimento. Vias de Transporte, Comunicação e História*, editado por Beatrix Heintze e Achim von Oppen, Frankfurt am Main, Verlag Otto Lembeck, 2008, p. 36.

⁸³³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Fevereiro de 1893, pp. 52-53.

1070 km. A concessão incluiria o exclusivo da construção e exploração de estradas, canais, caminhos-de-ferro, postos telegráficos, bem como da indústria mineira. Os editores da revista não pareciam muito impressionados com o conteúdo da proposta, que os deixara desconfiados da bondade das suas intenções: “Oferece-se a dar 60 000 libras em acções ao governo, e outros prémios de consolação aos institutos de beneficência. O negócio não era mauzito... Ora ainda não terão percebido estes senhores que nós já temos nas *nossas* possessões ingleses de mais?”⁸³⁴. Como evidenciou Gisela Guevara, o interesse internacional pelo caminho-de-ferro angolano era real. Embora a proposta dos capitalistas ingleses tivesse fracassado, por não contar com o apoio do *Foreign Office*, o caminho-de-ferro era atentamente vigiado e cobiçado por investidores e governantes ingleses, alemães, belgas, holandeses e franceses. As negociações secretas entre a Inglaterra e a Alemanha para a divisão do império português em esferas de influência, ocorridas entre 1898 e 1899, vieram denunciar o desejo alemão de poder vir a controlar aquela via de comunicação, tendo em vista a persecução do seu grande desígnio colonial da *Mittelafrika*. Por outro lado, a sua diplomacia estava envolvida, com as chancelarias inglesa e francesa, na tentativa de resolução da dívida da Companhia à casa Pécher, sediada em Antuérpia, que afectava também, indirectamente, os seus fornecedores de materiais de construção. O governo português, nestas circunstâncias, terá tentado frustrar o acordo anglo-alemão, procurando uma aproximação ao governo belga, em busca de uma solução alternativa para a necessidade urgente de converter a sua dívida externa, sem ter de recorrer ao empréstimo que aquelas duas potências se disponibilizavam para lhe oferecer, com a garantia de algumas receitas coloniais, em Angola e Moçambique. Essas negociações previam que as colónias portuguesas se abrissem finalmente aos capitais daquele país, particularmente interessado na exploração de borracha, na região fronteira da Lunda, confinante com a pujante província do Catanga, no Estado Livre do Congo, propriedade privada do rei Leopoldo II. Ora, o caminho-de-ferro de Luanda a Ambaca surgia, ainda nesta altura, como a grande via de penetração para aquela região longínqua, não constituindo qualquer surpresa a informação do diplomata belga, conde d’Atiche, de que uma empresa do seu país estaria interessada “em comprar acções do endividado caminho-de-ferro de Ambaca, sob a condição [de] que também lhe fossem feitas importantes concessões de terrenos em Angola”⁸³⁵.

⁸³⁴ *Ibidem*, 16 de Agosto de 1895, p. 250; *Ibidem*, 16 de Abril de 1896, p. 123.

⁸³⁵ Gisela Guevara, *Op. Cit.*, pp. 327-336; Helmut Stoecker and Eberhard “Economic Expansion and Political Aims in South Africa” in *German Imperialism in Africa*, edited by Helmut Stoecker, London: C. Hurst & Company, 1986, pp. 123-126, 251-252; Fernando dos Santos Cordeiro Subtil, *A Alemanha perante o Ultramar Português (1898-1914)*, Dissertação de Licenciatura apresentada ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, à cadeira de História da Colonização Moderna, Lisboa, [s.n.], 1966, pp. 64-85.

A Companhia passou a ser tratada com a maior acrimónia em largos sectores da opinião pública, pelo alegado tratamento de favor que recebia do poder político, acusada de se banquetear alarvemente à mesa do orçamento do Estado, enquanto oferecia um serviço manifestamente deficiente em Angola, incapaz de corresponder aos anseios de regeneração económica daquela província. Sucediám-se, por isso, as tomadas de posição acintosas, cujo efeito não podia deixar de lesar, ainda mais, a sua imagem já muito debilitada. Nas páginas do jornal *O Dia*, dirigido pelo prestigiado antigo comissário régio, António Enes, a ironia desconcertante dos seus textos conseguia exasperar os directores da empresa:

Talvez os senhores não acreditem que há um caminho-de-ferro em que os comboios só andam de dia? Pois há, palavra que há! Em território português, está bem de ver. É a linha de Ambaca, que faz tenção de se prolongar através d' África. Chegados os comboios com lusco-fusco a certas estações-estalagens, param ali e pernoitam, para de manhazinha se levantarem e prosseguirem na viagem, num andamento pautado para simbolizar o progresso da nossa administração ultramarina. O estado da via não permite outras andanças. A maior parte dela nunca foi balastrada; enormes lanços, acabados ontem de construir, precisam de ser reconstruídos; o serviço de conservação é feito pelas chuvadas. Supomos que em certos trechos vai um preto adiante da locomotiva a ver se ela pode avançar. Diga-se, porém, que esta caricatura da viação acelerada basta para o fim a que é destinada, e que consiste em obrigar o Estado a pagar anualmente centenas de contos de garantias de juros. Não transporta passageiros, quase não transporta mercadorias, e as tarifas repelem orgulhosamente o tráfego. Caravanas de indígenas, ajoujados sob as sacas de café, cortam a frente dos churriões a vapor, fazendo-lhe surriada⁸³⁶.

A campanha de descrédito estendia-se a outros títulos da imprensa portuguesa, como o jornal *A Vanguarda*, onde se gracejava jocosamente com a cadência quase diária dos descarrilamentos, alegadamente motivados por uma construção deficiente, apesar de muito dispendiosa e demorada, e pela escolha infeliz do traçado, sublinhando-se a sua inutilidade quer para o público, quer para o governo, quer para a própria companhia, acusada de se satisfazer com a renda da garantia de juro por parte do Estado, assim confessando a sua posição especulativa⁸³⁷:

O serviço pela linha fora corre parelhas com o movimento. As estações são ponto de reunião e cavaco onde se bebem sangrias e trocam notícias e onde se mercadejam roupas e calçado velho contra galinhas, ovos, bananas e carvão; depois de animada palestra, um dos do trem lá recorda o motivo porque ali se encontra e diz para os demais: «Vamos embora». O chefe tange a sineta, o condutor gorjeia no apito trinados regulamentares, os guardas vão para os freios, todos estão a postos, mas o comboio não parte. Que é isto? Porque não seguimos? – pergunta-se de todos os lados. E pachorrentamente o fogueiro deita meio corpo fora da máquina e explica: falta o maquinista, foi ali aquele cabeça a casa de um fulano que lhe tem prometido um repolho; e só quando chegam o repolho e o maquinista é que o trem se põe em marcha (...).

Frequentes vezes a marcha é de velocidade que um passageiro a quem cai o chapéu, desce tranquilamente à via, apanha-o, limpa-o passando-lhe a manga do casaco, põe-no na cabeça e sobe a ocupar o seu lugar. Os descarrilamentos quase nunca revestem gravidade. Em geral no caminho transafricano o comboio não descarrila... deita-se, e usualmente toma esta posição começando da cabeça, isto é: da máquina. Saem então todos a examinar a situação, o maquinista investiga e verifica que foi um rail que se voltou de lado, porque a podridão das travessas em que assenta já não aguenta nem deixa segurar a ferragem. Com toda a fleuma mexe

⁸³⁶ *Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, p. 31; David Birmingham, "The Coffee Barons of Cazengo" in *The Journal of African History*, Vol. 19, nº 4, 1978, p. 533

⁸³⁷ Adelino Torres, *O Império Português, entre o real e o imaginário*, Lisboa, Esher, 1991, p. 83.

na máquina e reaparece munido de uma alavanca, de um martelo e de um prego muito comprido. Com a alavanca endireita a máquina, fá-la recuar um bom pedaço com muitas precauções, e desce de novo, endireita o rail, segura-o com o tal prego que atravessa a madeira podre e ainda se enterra pelo solo dentro, sobe outra vez e o comboio retoma a sua marcha⁸³⁸.

A Companhia contestou todas aquelas acusações, justificando a demora na construção, que comparava favoravelmente com algumas linhas metropolitanas como Mirandela e Viseu, e o custo financeiro da obra, com as especificidades do caderno de encargos, imposto pelo governo, que em vez de atenderem às circunstâncias excepcionais do território africano, se limitaram a transferir para ali os processos de construção aplicados nas construções ferroviárias da metrópole. Assim, em vez de se ter promovido a implementação prática de uma linha genuinamente africana, com objectivos puramente comerciais, como acontecera na linha de Matadi, no Congo belga, privilegiou-se a adopção de uma obra luxuosa, vincadamente europeia. Ao governo atribuía-se também a responsabilidade pela escolha do traçado, que determinava pontos obrigados inspirados nos estudos de Sárra Prado, e de ter sancionado os projectos apresentados para as várias secções da linha férrea. Finalmente, a Companhia assegurava que as dezoito horas de viagem necessárias percorrer a distância de 364km a uma velocidade média de 20km/h, não se afastavam da norma africana e, em resposta ao tom zombeteiro do jornal de António Enes, garantia que os comboios naquele continente só circulavam durante o dia, “pelo justificado receio dos ataques nocturnos das feras, dos assaltos dos indígenas e de outras causas atendíveis”:

Há a meio da viagem uma estação apropriada, onde se faz o *pernoitamento*, para se seguir viagem na manhã seguinte. Mas faz-se espírito com o caso, esquecendo-se, porém, de o fazer com o caminho-de-ferro do Congo, cuja estação de pernoitar por sinal se chama Tumba, muito pouco apropriada para pernoitamento dos vivos⁸³⁹.

⁸³⁸ *Ibidem*, p. 32; *A Vanguarda*, 22 de Setembro de 1907, p. 4.

⁸³⁹ Augusto Gama, *Op. Cit.*, pp. 17-23. O administrador da companhia tentou aqui esmiuçar a excentricidade da campanha surda que se fazia contra a Companhia: “Aparece um homem na rua gritando: *Agarra! Agarra!* Ninguém sabe quem é, nem porque clama. Mas junta-se-lhe a primeira pessoa, depois a segunda, a terceira, e todas. Tudo corre, tudo grita. Porquê? Ninguém sabe. Afinal, foi porque um gritou. Aqui foi a mesma coisa. Um ministro [Oliveira Martins] gritou na Câmara, que se tinham feito adiantamentos à Companhia. Gritou o primeiro, gritou o segundo, gritaram todos. Quando o ministro veio declarar que tinha havido engano, já ninguém se entendia. Já tudo corria e tudo gritava. Porquê? Ninguém sabia. Mas há dois *porquês*. O primeiro, que se dá em ocasiões de tumulto, é *porque* se meteram na turba os *descontentes*, como *meneurs* da manifestação. O segundo, é *porque* a Companhia, *para não acirrar*, não respondia aos ataques, que iam crescendo e avigorando, que iam calando na opinião, sem contestação alguma e, portanto, com ensanchas para alargar indefinidamente. A colúnia tomou foros de lenda, e a lenda tomou foros de verdade, documentada unicamente no – diz-se. Chama-se a isto a *opinião pública*. Mas o que é afinal a *opinião pública*, principalmente em Portugal? É o sr. A ou o sr. B a quem convém uma coisa e que começa a espalhar que a *opinião pública* pede essa coisa. É o jornal C ou o jornal D que escreveu a primeira coisa que lhe lembrou, mas que é logo tida como o real reflexo da *opinião pública*. Mas quando realmente se intenta saber, *na sua origem*, qual é, sobre um determinado caso, a *opinião pública*, não se encontra, porque se nos mete sempre à cara, como sua procuradora, a *opinião individual*. A questão é que consegue amedrontar os mais audazes, que, afinal de contas se submetem a uma simples *opinião particular*. Na melhor das hipóteses, a *opinião pública* é um pequenote que se lembrou de olhar para o ar. Dentro em pouco estão 500 pessoas à volta dele, a olhar para o ar, *sem saber porquê*. Aí está o que é a *opinião pública*; *Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, pp. 23-29. Em média, por ano construíram-se 26Km de via-férrea, marca que comparava com vantagem, com alguns caminhos-de-ferro da metrópole: na linha do Minho a média foi de 13Km; no Douro, 14Km; na Beira Baixa, 28Km; em Mirandela, cerca de 16Km; em Viseu, 16Km. O custo total de construção foi de 12 459 contos de reis (o que representava um valor por quilómetro na ordem de 34 228\$963 reis, sendo que as linhas de Viseu e Mirandela, que utilizaram a mesma largura de via, foram construídas com um custo quilométrico de 37 contos). Entre as reclamações mais recorrentes que faziam à inflexibilidade do governo português apontava-se, como vimos anteriormente, a escolha de uma bitola de 1m, com raios de

Na opinião pública da província de Angola, as críticas à acção da Companhia dirigiam-se sobretudo ao elevado preço das tarifas de transporte, substancialmente agravado em 1897, por ocasião da assinatura de um novo contrato de concessão, visando a construção e exploração do prolongamento da linha de Ambaca até Malange, projecto que a Companhia reivindicara insistentemente nos últimos dez anos, defendido como única solução para reverter o défice permanente do seu funcionamento, que assim contraditava, de forma flagrante, as projecções fantasiosas do movimento comercial de Ambaca, feitas em 1885, para precipitar a construção daquele caminho-de-ferro. No novo contrato mantinham-se as mesmas especificações técnicas, mas deixava de se consignar qualquer subsídio do Estado, conferindo-se apenas aos concessionários a prerrogativa de poderem elevar até ao triplo as tarifas de transporte de passageiros e mercadorias no traçado a construir, e de aplicarem, no financiamento dessa construção, o resultado líquido resultante da actualização das tarifas da linha de Luanda a Ambaca⁸⁴⁰. Atendendo às adversidades crónicas que envolviam a Companhia, os contornos da nova concessão pareciam ser também eles irrealistas. Alguns anos mais tarde, os seus responsáveis haveriam de apodar de irrisórios e capciosos os fundamentos do negócio, “porque, logo ao elaborar-se, se devia ver palpavelmente a impossibilidade de se executar em tais condições. A Companhia aceitou-o, na esperança de poder aproveitar, por qualquer ocasião, a concessão”⁸⁴¹. Foi, por isso, sem surpresa, que em 1902, passados cinco anos sobre a assinatura daquele documento, se anunciou a rescisão desse contrato, reconhecendo-se “a falta absoluta de recursos para fazer face às despesas da operação de crédito indispensável para poder efectuar a construção”, e a intenção de o Estado assumir, por sua conta, o encargo daquele empreendimento, que consistia em construir 147 km de via-férrea, em quatro anos.

curva de 1,50m, quando no Estado Livre do Congo, o caminho-de-ferro de Matadi fora construído com uma largura de via de 0,75m, permitindo rampas de 0,40m e raios de curva de 40 metros, solução que tinha a vantagem de evitar os grandes desaterros e trincheiras, deixando o traçado cingir-se aos contornos do terreno. Questionava-se a escolha de Ambaca para término da linha, por não existir ali movimento comercial significativo e o valor excessivamente baixo das tarifas fixadas pelo Estado (incomparável com os preços praticados na linha belga); Salientava-se ainda o número exagerado de estações ferroviárias (22 estações em 364Km, enquanto que no caminho de ferro de Matadi existiam 8 em 400Km) que aumentavam exponencialmente os gastos de exploração com pessoal, telégrafo, iluminação; o número de viagens semanais (7 na linha de Ambaca, 3 na linha de Matadi); as exigências feitas às tipologias das carruagens (3 classes na linha de Ambaca, 2 classes na linha de Matadi). Criticava-se, finalmente, o facto de o Estado nunca ter cumprido a obrigação que assumira de construir ligações rodoviárias entre as estações e as localidades que lhes ficavam próximas, verificando-se o facto insólito de existirem estações completamente isoladas, sem qualquer utilidade, tendo por único acesso a própria via-férrea. Nem sequer se ter atempadamente procedido à demarcação dos terrenos contíguos à ferrovia, onde deveriam ter surgido os investimentos agrícolas, industriais e minerais. No mesmo relatório, confirmava-se o pernoitamento a meio da viagem: “A exploração faz-se actualmente com um comboio diário em cada sentido. O comboio ascendente parte de Luanda às 6 horas da manhã e chega a Cassualala às 6 horas da tarde, partindo de Cassualala no dia seguinte às 5 horas e 40 minutos da manhã para chegar a Lucala às 2h38 minutos da tarde. O comboio descendente parte de Lucala às 10 horas da manhã e chega a Cassualala às 6 horas e 39 minutos da tarde, partindo no dia seguinte às 5 horas e 30 minutos da manhã para Luanda, onde chega às 5 horas e 16 minutos da tarde. A velocidade de marcha é de 20 quilómetros por hora, aproximadamente”.

⁸⁴⁰ *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, pp. 105-108.

⁸⁴¹ *Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, p. 73.

Para o ministro do Ultramar, António Teixeira de Sousa, esse prolongamento até Malange, que urgia construir por administração, evitando as delongas processuais de um concurso para empreitada, impunha-se por conveniência económica e financeira. Por um lado, considerava que a influência daquele caminho-de-ferro na economia de Angola, apenas se faria sentir quando se aproximasse da fértil e insubmissa região da Lunda, “em que nascem espontâneas as plantas produtoras da borracha, que o indígena explora pela forma única que conhece (destruindo-as)”;

por outro, deduzia que só com esse incremento comercial seria possível aliviar o Tesouro dos avultados sacrifícios financeiros que pesavam, sem benefício assinalável, sobre o orçamento nacional. Para o financiamento da obra contava-se com o produto de um “empréstimo gratuito” que o Estado estava autorizado a levantar no Banco Nacional Ultramarino; com as rubricas orçamentais provisionadas para as províncias ultramarinas; com o excedente do produto da elevação faz tarifas da linha férrea de Luanda a Ambaca; com a poupança realizada no pagamento da garantia de juro à Companhia; e com as verbas do fundo inicialmente destinado à construção do caminho-de-ferro de Benguela⁸⁴².

A 23 de Janeiro de 1903 foi criada a Direcção do caminhos-de-ferro de Malange, chefiada pelo engenheiro José de Beires, incumbida do estudo, construção e exploração do prolongamento do traçado ferroviário. A 3 de Novembro extinguiu-se aquela estrutura para dar lugar à Direcção do Caminho de Ferro de Luanda, agora liderada pelo engenheiro José Joaquim Peres que, doravante, se encarregaria não apenas das obras de construção ferroviária até Malange, mas também da fiscalização da linha de Luanda a Ambaca. Os estudos definitivos do traçado, realizados pelos engenheiros António Armindo de Andrade, António Pinto de Miranda Guedes, José Augusto Artur Torres, Eugénio Cândido Osório, Pedro António Alvares e João Baptista de Almeida Arez, tomariam por base o anteprojecto já elaborado pela Companhia e seriam, como vimos, feitos por administração, sendo entregue ao empreiteiro Lino da Silva Viana, a execução de todos os trabalhos de fundações, alvenarias e cantarias e contratualizando também com seis capatazes, ou chefes de partido, empreitadas por unidade de trabalho⁸⁴³. Os trabalhadores indígenas eram

⁸⁴² *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, Lisboa, Imprensa Nacional, 1908, pp. 1299-1307; Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Volume I, pp. 205-207; *Monografia do Caminho de Ferro de Malange*, Luanda, Imprensa Nacional, 1909, pp. 12-13; Mónica Ferreirinha, *Breve História do BNU*, [Lisboa], Caixa Geral de Depósitos – Gabinete do Património Histórico, 2009, pp. 32-59.

⁸⁴³ *Monografia do Caminho de Ferro de Malange*, pp. 16-35. O contrato assinado com o empreiteiro Lino da Silva Viana foi precedido de um contrato anterior, assinado com o empreiteiro Victor Augusto Dourado, referente aos trabalhos de terraplanagens, obras de arte, e assentamento de via dos primeiros vinte quilómetros de linha. Por determinação expressa do ministro do Ultramar, Manuel Rafael Gorjão, esse acordo foi rescindido, daí resultando a demissão voluntária do director do caminho-de-ferro, José de Beires, substituído interinamente por Armindo de Andrade, e o pagamento de uma indemnização ao empreiteiro.

recrutados, nem sempre voluntariamente, pelos chefes dos concelhos de Ambaca, Duque de Bragança (actual Kalandula) e Pungo Andongo⁸⁴⁴.

O andamento dos trabalhos, iniciados a 16 de Maio de 1903, revelou, desde cedo, que seriam necessariamente ultrapassados os quatro anos previstos para a sua conclusão. Se, em alguns casos, esse atraso se deveu à complexidade técnica de algumas empreitadas, como a da montagem do tabuleiro metálico da ponte sobre o rio Lucala, projectada por Théophile Seyrig, que foi entregue à firma belga, Société Anonyme de Constructions de Villebroeck⁸⁴⁵; em outras ocasiões a demora foi atribuída aos rigores climáticos dos trópicos, com as chuvas torrenciais que inutilizavam dois meses do ano, e à pesada burocracia do Estado que, ao retardar a entrega do material encomendado, obrigava à paralisação do serviço de construção, por longos períodos de tempo (num total de dezassete meses), além de implicar o aumento significativo dos encargos financeiros que suportavam aquele cometimento português em África⁸⁴⁶. Na resolução de muitas das dificuldades com que se deparou, Armindo de Andrade, engenheiro que viria a substituir José Joaquim Peres na Direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda, não esqueceu de mencionar o auxílio que lhe foi prestado pelos serviços de exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África:

De entre estes especializaremos o distintíssimo engenheiro sr. Joaquim Faustino Poças Leitão, a cuja autorizada opinião recorreremos, sendo sempre acolhidos com os primores de distinção e gentileza que caracterizam tão conspícuo quão abalizado profissional⁸⁴⁷.

A exploração da nova linha foi entregue provisoriamente à Companhia em Setembro de 1907. Governava a província de Angola, um dos mais ilustres africanistas da monarquia constitucional, o capitão do Exército, Henrique de Paiva Couceiro (1907-1909), que tomou a seu cargo a

⁸⁴⁴ *Ibidem*, p. 34. O relatório da construção fazia referência ao número limitado de trabalhadores que tinha à sua disposição: “apenas trezentos e tantos indígenas inexperientes e com a inata repugnância que os caracteriza, mormente para trabalhos desta natureza, a quem em diminutíssimo número concorrem voluntariamente”.

⁸⁴⁵ *Ibidem*, pp. 20-23; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1904, pp. 282-283: A ponte sobre o rio Lucala era uma importante obra de engenharia, orçada em 21 700\$000 reis. Pesava 163 toneladas, tinha uma largura de 4,10m e era feita “de aço e viga contínua, lançada sobre três vãos, os dois laterais de 31,25m de abertura e o central de 37,50m, o que lhe dá um comprimento total de 100m”. O projecto era da autoria do engenheiro Seyrig, “cujo nome está em Portugal ligado a várias construções metálicas, sendo este mesmo engenheiro que fez o projecto para a ponte do Porto, que se atribui erradamente a Eiffel”. O responsável pela montagem, no terreno, foi Duclerq, montador da casa Villebroeck. Várias outras casas, maioritariamente sedeadas em França, Alemanha, Inglaterra e Itália, estabeleceram contacto com o Estado português neste empreendimento: Gutehoffnungshütte Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Ateliers de Construction de la Meuse, Gewerkschaft Deutscher Kaiser, The Hardy Patent Pick C.º Limited, Easterbrook Allcard & C.º Ltd, H. Cocharde - Fontes Mécaniques & Outillage, Renaux-Matieu, H. Lechat & L. Candèze, Glässing & Schollwer, Orenstein & Koppel, Société Anonyme John Cockerill, Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation, Société Anonyme d'Ougrée-Marhay, Aciéries du Rhin à Ruhrort, Hensschel & Sohn, Bochumer Verein, Agence Commerciale & Industrielle Léopold Vasse, La Métallurgique - Société Anonyme de Construction, Baume Marpent, Société Nouvelle des Établissements Decauville Ainé, Marcinelle & Couillet, Société Anonyme D'Ougrée-Marhay, Société Anonyme des Aciéries d'Angleur, Steam Plough & Locomotive (Arquivo Histórico Ultramarino, 2560, Sala 3, Est: XVI, Prat: 8; 2673, Sala 3, Est: XVI, Prat: 17; 2480, Sala 3, Est: XV, Prat: 28; 2687, Sala 3, Est: XVI, Prat: 18; 484, Sala 7, Est: III, Prat: 17; 2467, Sala 3, Est: 15, Prat: 27).

⁸⁴⁶ *Ibidem*, pp. 38-39.

⁸⁴⁷ *Ibidem*, p. 39.

iniciativa da construção do ramal ferroviário da estação de Canhoca ao Golungo Alto⁸⁴⁸. Deixaria registada, num relatório sobre a sua governação, a discordância relativamente a um modelo de exploração ferroviária nas colónias, que estivesse dependente dos interesses e caprichos de uma companhia privada, ancorados num contrato de concessão mal delineado e ruinoso, pelo qual se deixava “esfacelar e dissolver entre as mãos um Empório colonial, dos de mais autêntica categoria, e melhores possibilidades intrínsecas de florescência e progressivo desenvolvimento”:

Com o caminho-de-ferro na mão, governa-se um país inteiro, e quando, como aqui sucede, a autoridade tem tão poucos braços, em face da vastidão atrasada que lhe incumbe dirigir e activar, essa arma de domínio por excelência, e de segurança, não pode deixar-se entregue a estranhos, sem grandes inconvenientes⁸⁴⁹.

⁸⁴⁸ Henrique de Paiva Couceiro, *Angola. Dois anos de Governo: Junho 1907-Junho 1909. História e Comentários*, Lisboa, Edições Gama, 1958, pp. 129-132. O ramal foi mandado executar pelo governador, aproveitando mais de três mil carris do Estado, que jaziam, sem préstimo, na linha de Benguela. Para Paiva Couceiro essa era uma situação inaceitável: Rails a enferrujarem-se, caídos pelo chão, constitui, sem dúvida, crime, só não punível por não estar previsto, mas moralmente incurso, decerto, em penas graves”. Na execução dos trabalhos contou com a colaboração do director dos Caminhos de Ferro de Luanda, Armindo de Andrade (que dirigiu os serviços técnicos), do director das Obras Públicas, Amaral Temudo (que disponibilizou os materiais em depósito naquela direcção), do director da Companhia de Ambaca, Poças Leitão, que disponibilizou a via-férrea para o transporte dos materiais de construção), da Companhia Agrícola do Cazengo (que forneceu estudos, matas para a madeira necessária às travessas, e serviço de serraria). A obra foi iniciada a 14 de Outubro de 1907, executada por uma brigada de mão-de-obra penal, sob a direcção do engenheiro Alfredo Baptista Cardoso e, em 1909, quando Paiva Couceiro abandonou o governo-geral, a locomotiva circulava já em doze quilómetros de via de bitola estreita, com 0,60m (justificada pelo terreno altamente acidentado por onde passava o traçado), apenas com o recurso às disponibilidades orçamentais da província. Seria pouco depois surpreendido pela burocracia do Ministério das Colónias, na sequência de um parecer da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, datado de 9 de Outubro de 1908, onde se dizia: “A Comissão sintetiza a sua opinião, em que devem ser prestadas todas as facilidades para impulsionar a realização de intuições tão patrióticas demonstrativas de para bem entendida economia, mas subordinada a sua execução às regras administrativas, para que o Governo (...) conheça o trabalho que se pretende empreender e a forma da sua execução”. Para Paiva Couceiro a situação não deixava de ser singular: “tínhamos, infelizmente, ofendido o protocolo. O Governo Geral não tem atribuições para fazer caminhos-de-ferro sem ordens metropolitanas, e sem projectos aprovados pela Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, mesmo fazendo-os sem pedir dinheiro, como sucedia para este de que se trata. O desejo de evitar a delonga de muitos meses, evidentemente resultante da elaboração de um projecto regular, viagem para a Secretaria de Estado, exame, discussão técnica, pedidos de informação complementares, volta à Província, tudo isto com a cadência ponderada das repartições oficiais, levava-nos, – na ingénua convicção de estarmos a proceder em harmonia com a vantagem dos negócios, – a arriscar aquele arranhão na pragmática legal, tanto mais inofensivo quando não deixámos de comunicar o que se estava fazendo. Pois bem, fomos arguidos pela forma, sem a menor complacência pelo fundo”. Em 1910, o engenheiro-director, Armindo de Andrade, dava conta do pouco desenvolvimento dos trabalhos, cujos estudos estavam concluídos até ao quilómetro dezoito: “A linha, em carris de 9 quilos por metro corrente e travessas de madeira indígena, ficou assente no fim do ano de 1910 até onde as terraplanagens e obras de artes o permitiram, ou fosse próximo da referida povoação de Cambondo. Do que tenham sido as dificuldades com que se tem lutado para a construção deste primeiro ramal tributário do Caminho de Ferro de Ambaca, poder-se-á fazer ideia, sabendo-se que a região da Canhoca ao Golungo é acidentadíssima, como do perfil da linha se infere; que os trabalhos foram começados e executados em condições verdadeiramente excepcionais, tanto pelo que respeitava ao material, como ao pessoal trabalhador, na sua maior parte fornecido pelo depósito de condenados. Os primeiros quilómetros de linha, da bitola de 0,60m, foram construídos com carris que vieram de Benguela, e que em tempos tinham sido empregados na construção da linha férrea de Benguela à Catumbela. Em que estado se encontraria tal material poderá calcular-se, sabendo-se que esteve abandonado durante alguns anos aos lados da estrada carreteira que de Benguela segue para a Catumbela e em cujo leito foi assente a linha referida”. Em 1914, estavam apenas abertos à exploração catorze quilómetros de via-férrea, embora se tivessem construído vinte e quatro quilómetros. A demora na construção era atribuída à dificuldade em recrutar trabalhadores indígenas e à insuficiência do material enviado da metrópole. A 20 de Outubro de 1915 o ramal ficou finalmente concluído, numa extensão de 31km, alcançando uma região que se dizia de grande importância na cultura do café, óleo de palma, coconote, madeira, minério e borracha, entre o Cazengo e o Golungo Alto, aplicando-se-lhe as mesmas tarifas da linha de Malange (Alberto de Almeida Teixeira, *Angola Intangível*, Porto, Edições da 1.ª Exposição Colonial Portuguesa, 1934, pp. 230-231; *Os Caminhos de Ferro de Angola, em 1914. Relatório do Engenheiro Inspector das Obras Públicas*, A. Galvão, Loanda, Imprensa Nacional, 1915, p. 19; A. Armindo de Andrade, *Caminhos de Ferro de Luanda. Relatório da Direcção: Ano de 1910*, Luanda, Imprensa Nacional de Angola, 1912, pp. 23-24 Arquivo Histórico Ultramarino, 2863, Sala 4, Est. XI, Prat. 3; 730, Sala 10, Est. IV, Prat. 14).

⁸⁴⁹ Idem, *Ibidem*, pp. 107-120: “O interesse da Companhia exploradora, em vez de residir, como normalmente sucederia, no desenvolvimento do tráfego, está pelo contrário dependente da sua restrição, e isto como resultado da forma do contrato que a liga ao Estado. Com efeito, nos termos desse diploma, tem ela a receber dos cofres públicos, além da garantia de juro de 6% sobre a importância de 19 999\$000 reis por cada quilómetro construído, mais a quantia que, somada com o rendimento bruto

Em 1909, o ano que a linha férrea chegou finalmente a Malange, centro comercial dominado pelos “funantes”, o acordo com o Estado foi derogado, gerando-se então a situação insólita e risível de coexistirem, num mesmo caminho-de-ferro, duas entidades gestoras, com organizações administrativas distintas, obrigando à multiplicação de funcionários, instalações, meios de cobrança e material circulante. O relatório de uma comissão encarregada, em 1908, de estudar a resolução da questão de Ambaca, que se encontrava cada vez mais extremada, identificava, nesse excêntrico *status quo*, as dificuldades acrescidas para a exploração do Estado, uma vez que lhe caberia a responsabilidade de gerir uma linha inteiramente subsidiária, que não dispunha de estação ferroviária, oficinas, ou cocheiras, junto ao rio Lucala, nem conseguira acordar a partilha dos espaços detidos pela Companhia, para a obtenção de um serviço combinado. A situação obrigaria, assim, à realização de um trasbordo, em Ambaca, com todos os constrangimentos operacionais, logísticos e financeiros que lhe eram inerentes. José de Freitas Ribeiro, deputado e ministro das Colónias, já na vigência da I República, viria a referir-se, em 1914, a essa originalidade da administração colonial portuguesa nos seguintes termos:

Com que vontade não vivia um cidadão da Norte-America, se o *spleen* o levasse a espreitar até ao sertão de Angola, e tivesse ensejo de assistir na margem do Lucala à pitoresca fita cinematográfica dos carregadores indígenas acarretando à cabeça as mercadorias chegadas nos vagões do comboio de Malange sobre a linha do Estado, transportando-as para os vagões da linha de Ambaca, pairando a poucos metros de distância, aguardando-se pachorrentissimamente o final do trasbordo para que seja dado o sinal de partida! A linha é ininterrupta, sem solução de continuidade, as locomotivas são da mesma força, os vagões são iguais, o território é todo português, mas o ramal de Malange é tributário de uma linha particular, e Governo e companhia andam de candeias às avessas, com manifesto prejuízo de uma colónia! Como isto é *shocking* diria o *yankee*! Que país de maduros! Por causa deste crime de lesa-civilização, o comércio de Luanda tem de manter no Lucala agentes para superintenderem no trasbordo, visto não haver nem despachos nem bilhetes directos entre as duas linhas. Não há serviço combinado, de forma que numa estação expedidora não se pode cobrar a importância do transporte por qualquer percurso que compreenda as duas linhas, sendo frequente a troca de material e extravio de mercadorias. Tudo isto, que mais parece uma fantasia, acontece em nossos dias quando estamos nas vésperas da abertura do canal de Panamá!⁸⁵⁰.

A Companhia, que reivindicava desde 1904 a liquidação de contas com o Estado, com recurso a uma arbitragem que avaliasse a justeza das suas pretensões, fazia depender dessa concessão a

(calculado pelas tarifas primitivas) perfaça a verba, por quilómetro, de 1 200\$000 reis, em que foram fixadas as despesas de exploração. Por consequência à Companhia nada importa que cresça, ou não cresça, o referido rendimento bruto, visto ter seguro em todos os casos, à sombra do complemento pago pelo Governo, o seu conto e duzentos mil reis por cada quilómetro explorado, qualquer que seja também o custo real da exploração. E, por outro lado, esse custo real, que a Companhia paga, convém-lhe reduzir ao mínimo, poupando em carvão, material circulante e fixo, reparações, pessoal, etc., etc., isto é, limitando, quanto possa, o quantitativo dos transportes a fazer”.

⁸⁵⁰ *Diário da Câmara dos Deputados*, 24 de Março de 1914, pp. 25-26; *Questão de Ambaca. Discurso proferido pelo Sr. Freitas Ribeiro na Câmara dos Deputados na sessão de 14 de Fevereiro de 1914. Conferência realizada no dia 23 de Fevereiro de 1912 no Centro Republicano Democrático pelo Major Norton de Matos*, Lisboa, Tip. La Becarre, 1912, p. 14. Norton de Matos sublinhou, nesta conferência a “inutilidade cara” que era o prolongamento da linha de Ambaca a Malange: “O troço de Malange tem um valor mínimo, um valor quase nulo, unicamente o valor que a Companhia de Ambaca lhe quiser deixar ter, em vista da existência da linha principal que vai entestar com o mar, e que o deixa encravado entre a estação de Lucala, e o sertão ainda quase por explorar”.

resolução do imbróglio da exploração partilhada do caminho-de-ferro de Ambaca. O assunto transitou, em 1910, para as instituições republicanas, sendo colocado, de imediato à consideração do Governo Provisório (1910-1911), que tinha Amaro de Azevedo Gomes na pasta das Colónias. Seguiu-se-lhe Celestino de Almeida, no ministério presidido por João Chagas (1911) e o *democrático* Freitas Ribeiro, empossado no governo de concentração de Augusto de Vasconcelos (1911-1912). Nas negociações entabuladas previa-se a nacionalização da linha férrea, por se considerar, desde o período final da monarquia constitucional, que, de um ponto de vista pragmático, uma via de penetração em África só cumpriria cabalmente os seus objectivos políticos, económicos e financeiros, se estivesse nas mãos do Estado. Só assim ela seria um verdadeiro instrumento de afirmação da soberania portuguesa, protegida da rapina dos “corvos” da alta finança internacional, cujas operações financeiras eram susceptíveis de desencadear graves e perigosos litígios internacionais; só assim ela seria um elemento acelerador de civilização e de fomento, ficando o Estado com toda a liberdade para definir as tarifas que julgasse mais convenientes para a dinamização da agricultura, do comércio e da indústria das colónias, que fizesse arredar “qualquer pretexto de pouca acção civilizadora, de falta de ocupação e de administração efectiva”⁸⁵¹.

Depois de apurado o ajuste de contas, decorrente da existência de uma dívida da Companhia ao Estado, de 5329 contos, mas também da reclamação, que aquela fazia, do seu direito a ser ressarcida num valor de 12041 contos⁸⁵², pretendia-se encontrar uma solução de compromisso para o futuro da exploração daquela linha, que Freitas Ribeiro entendia dever passar pelo seu arrendamento à Companhia de Ambaca, em vez da alternativa do trespasse. Esta, no entanto, mantinha-se irredutível na exigência de submeter o diferendo a uma arbitragem, que viria a ser ordenada desde 9 de Dezembro de 1910. O ministro, resolvido a acabar de vez com a “carrapata de Ambaca”, e alarmado com os novos boatos de que um grupo de banqueiros alemães se preparava para adquirir as acções da Companhia, na disposição de fazer valer a legitimidade das suas reclamações, tratou de nomear, em Dezembro de 1911, Norton de Matos, funcionário do ministério e Eusébio da Fonseca, director-geral da Fazenda das Colónias, para delegados do governo nesse tribunal arbitral⁸⁵³. Reunidos no Porto com os representantes da Companhia,

⁸⁵¹ *Questão de Ambaca, Discurso proferido pelo Sr. Freitas Ribeiro na Câmara dos Deputados na sessão de 14 de Fevereiro de 1914. Conferência realizada no dia 23 de Fevereiro de 1912 no Centro Republicano Democrático pelo Major Norton de Matos*, pp. 16-18.

⁸⁵² *Nº 174: Questão Ambaca. Parecer da comissão encarregada de proceder ao inquérito das últimas negociações, que deram origem à crise ministerial (Sessão de 26 de Janeiro de 1912)*, [Lisboa, s.n., 1912], p. 1.

⁸⁵³ *Ibidem*, p. 8; *Diário da Câmara dos Deputados*, 25 de Janeiro de 1912, p. 5. Nesta câmara do parlamento, Freitas Ribeiro fazia, a este propósito, uma revelação: “eu já sabia, por boatos que diariamente vinham ao meu conhecimento, pela correspondência e cartas anónimas que me preveniam do que se tramava no Porto, onde negociadores alemães diligenciavam comprar todas as acções que se ofereciam à venda. E na ocasião em que, no Porto, estavam os árbitros, fez-se no Parlamento um ataque dirigido ao Sr. Director Geral da Fazenda das Colónias, o qual abalou imediatamente daquela cidade sem mesmo

acordaram em reduzir a zero a liquidação de contas, reconhecendo ao Estado um saldo insignificante de 16 000\$000 reis, e à Companhia o direito a algumas reivindicações, como a da diferença cambial, na garantia de juro que pagava os *coupons* em Londres, e a redução do valor dos juros a pagar pelas dívidas contraídas, que constituíam a parte mais significativa da sua dívida ao Estado. Norton de Matos teve a oportunidade de se pronunciar em defesa do ajuste de contas alcançado, reprovando o estranho procedimento do Tesouro nacional, que todos os semestres fazia o pagamento em ouro à Companhia mas, por uma questão de calculismo político, sob a “capa de uma falsa moralidade”, se recusava a admitir essa concessão, preferindo contabilizar os valores abonados como empréstimo, sobre o qual lançava “juros e juros dos juros”, criando-se, assim, “por suas próprias mãos, um crédito irregular e imoral”:

Pagaram todos os governos, inclusivamente os da República, as diferenças cambiais, reconhecendo deste modo, por actos semestralmente repetidos, o direito que a Companhia tinha de receber em ouro a garantia de juro e amortização das suas obrigações; mas era indispensável fingir perante a opinião pública: – pagar, reconhecer direitos, mas ficar sempre com uma porta aberta para se poder dizer no momento oportuno que foi exactamente o contrário que se fez. – E prosseguia-se então na ridícula tarefa de debitar semestralmente à Companhia subsidiada dezenas de contos, de capitalizar juros, fazendo crescer em proporções fabulosas uma conta, que em 1984, quando a Companhia desaparecesse, pelo facto da passagem da linha para o estado, ou, antes disso, quando qualquer contrato estipulasse o trespasse da linha, se dissiparia como ténue fumo. Até então uma dívida fictícia, a aumentar em saltos vertiginosos de ano para ano, acarretaria todos os graves inconvenientes das situações financeiras que não se apoiam na realidade das coisas, na verdade dos factos, na possibilidade prática de se liquidarem por uma ou por outra forma. Passando a linha para o Estado, essa dívida ficaria a figurar só no papel, e a constituir duradouro monumento da inépcia e da hipocrisia de uma administração financeira⁸⁵⁴.

O pragmatismo dos árbitros e do próprio ministro Freitas Ribeiro, optava por considerar abertamente essa dívida fictícia e incobrável, desde que a Companhia também desistisse de reivindicar o crédito de 12 000 contos, soma fabulosa, quase correspondente ao custo da linha

ter solicitado autorização. Então, os negociadores que julgavam que o árbitro do Governo, funcionário mandado para ajustar as contas, se tinha retirado por se terem malogrado as negociações, fecharam imediatamente a operação, a qual me constou consistia em tomar as acções a 374 francos, com o direito a 25 por cento das quantias que a Companhia se julgava credora do Estado, a título de reclamações”. Também nas declarações prestadas à comissão de inquérito fez referência a esse interesse de agentes alemães nas acções da Companhia, que tencionavam pagar generosamente, com o objectivo de mais tarde, apresentarem, diante do Governo, as reclamações da Companhia que subiam a muito mais de 12 000 contos ou, em alternativa, a solução da arbitragem judicial. Sobre essas atoardas, diria o deputado Camilo Rodrigues: “quanto ao papão dos estrangeiros, por terem comprados as acções, eu reputo isso como uma simples exploração, inventada para mais facilmente arrancarem aos cofres da Nação o necessário para salvar a Companhia da falência irremediável, por meio da arbitragem, e garantir o dividendo das suas acções, por meio do projectado arrendamento”. A 10 de Outubro de 1911, Freire de Andrade, director-geral das Colónias, reagia com surpresa à informação veiculada pela Companhia de que “um grupo estrangeiro tinha apresentado uma proposta para a aquisição de um lote de acções não inferior a 30 000”, considerando que essa participação “poderia parecer uma encoberta ameaça de ir colocar as acções em mãos estrangeiras, para auxiliada por esta poder a Companhia exercer pressão sobre o Governo Português. S. Exa. [o ministro] não pode acreditar que tal seja a intenção do Conselho de Administração pois seria ela altamente anti-patriótica e corresponderia ela bem mal ao desejo manifestado por S. Exa. para resolver equitativamente o assunto. Não pode, porém, S. Exa. deixar de notar que, sendo o número de acções da Companhia 40 000, tão rapidamente fosse possível reunir um bloco de 30 000 acções, para com ele se fazer ver ao Governo o perigo de passarem a mãos estrangeiras” (*Documentos relativos à Questão de Ambaca*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912, pp. 25-31).

⁸⁵⁴ *Questão de Ambaca, Discurso proferido pelo Sr. Freitas Ribeiro na Câmara dos Deputados na sessão de 14 de Fevereiro de 1914. Conferência realizada no dia 23 de Fevereiro de 1912 no Centro Republicano Democrático pelo Major Norton de Matos*, pp. 26-27.

férrea de Ambaca, que a incúria das administrações passadas, deixou avolumar, sem se deter na avaliação da razoabilidade e procedência daqueles protestos, assim impedindo a extinção de um eventual foco de desestabilização política e diplomática, resultante de uma arbitragem judicial, sem combinação prévia entre as partes. Saldadas agora essas contas, aproveitando o momento propício de um número diminuto de accionistas, detentor de uma grande quantidade de acções desvalorizadas, estar disponível para assumir o arrendamento da linha nacionalizada, em condições mais vantajosas para o erário público, até ao termo do período da concessão de 1885⁸⁵⁵. A solução sancionada pela sentença arbitral conseguiu reacender rapidamente a querela político-partidária, em torno da momentosa *questão de Ambaca*, encontrando a mais viva oposição no Partido Republicano Evolucionista, afecto a António José de Almeida, que defendia a falência forçada da Companhia e a rescisão contratual, dirimida nos tribunais. Pela voz dos deputados Egas Moniz e Camilo Rodrigues fazia-se a acusação de que o governo, por meio de expedientes sinuosos, patrocinara um criminoso perdão de dívida à Companhia, no valor de mais de 5000 contos, reconhecendo-lhe direitos que os políticos da Monarquia nunca tinham ousado reconhecer, por serem efectivamente lesivos das finanças públicas e configurarem um claro e escandaloso favorecimento de interesses particulares⁸⁵⁶. Camilo Rodrigues não se coíbia de fazer a condenação política de semelhante expediente, exigindo até a sua responsabilização criminal:

Não posso provar que os funcionários públicos que fizeram a liquidação de contas entre o Estado e a Companhia, inclusive o ex-Ministro das Colónias, Sr. Freitas Ribeiro, houvessem sido subornados. Contudo, o que posso afirmar é que os factos que praticaram são desonestos e criminosos, quer sejam encarados sob o ponto de vista da moral, do erro, ou do desleixo.

Por isso eu entendo que, para honra da República, do Parlamento, e de nós todos, se deve imediatamente requerer a anulação da arbitragem, e mandar proceder a uma acção criminal contra os funcionários que liquidaram as contas, inclusive o ex-Ministro das Colónias⁸⁵⁷.

Diante das suspeições levantadas, e depois de os seus colegas de governo se terem pronunciado pela anulação da sua decisão, alegando inconformidades processuais, Freitas Ribeiro não hesitou em apresentar a sua demissão do cargo ministerial e de requerer, no parlamento, uma sindicância a todos os seus actos na gestão daquele polémico *dossier*. Foi então empossada uma comissão parlamentar de inquérito, constituída pelos deputados José Vale de Matos Cid, Ezequiel de Campos, Caetano Gonçalves, Carlos Maia Pinto e Álvaro de Castro que, depois de analisar toda

⁸⁵⁵ *Ibidem*, p. 31; *Lista dos accionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, Porto, Tip. de A. J. da Silva Teixeira, 1905. Nesta data os maiores accionistas eram Alexandres Peres (1293 acções), a empresa António Montenegro e C^a (7828 acções), António de Queiroz Montenegro (872 acções), Arnaldo de Novais Guedes Rebelo (2357 acções), Banco Comercial do Porto (1000 acções), Carlos Lopes (2566 acções), Joaquim Domingos Ferreira Cardoso (4259 acções), Joaquim Ferreira Cardoso (5394 acções), José Eduardo Ferreira Pinheiro (1570 acções), José Joaquim Guimarães Pestana da Silva (1200 acções) e um “portador desconhecido” (2698 acções).

⁸⁵⁶ *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de Fevereiro de 1912, pp. 8-16.

⁸⁵⁷ N^o 174: *Questão Ambaca. Parecer da comissão encarregada de proceder ao inquérito das últimas negociações, que deram origem à crise ministerial (Sessão de 26 de Janeiro de 1912)*, p. 13.

a extensa documentação do processo e de ouvir o testemunho de todos os agentes envolvidos, concluiu não existirem “responsabilidades de qualquer ordem para qualquer das pessoas que tiveram directa ou indirectamente ingerência nas negociações do ajuste de contas, arbitragem e condições do arrendamento”⁸⁵⁸.

Regressando ao Parlamento, agora na condição de deputado, Freitas Ribeiro, não cessou de defender a solução que preconizara enquanto ministro, convencido de que prestara um relevante serviço ao país, destinado a pôr termo a uma incómoda questão política e de resgatar a província de Angola da asfixia económica e financeira. Dizia-se vítima dos velhos processos do tempo da Monarquia, censurando nos representantes daquelas instituições a falta de coragem para solucionar um problema por eles criado, temendo verem-se envolvidos na permanente atmosfera de suspeição gerada pela opinião pública. Não duvidava, por isso, que a verdadeira razão de esses homens públicos, “fartos de conhecer a questão nos seus menores detalhes”, nunca terem sujeitado a *questão de Ambaca* a um tribunal arbitral, era o receio de que dali resultasse, efectivamente, a confirmação da razão que assistia às reclamações da Companhia. O mesmo entendia Norton de Matos que, por essa razão, concluía que as novas instituições republicanas tinham a obrigação de adoptar procedimentos mais dignos, honestos e patrióticos dos que os utilizados pelas suas antecessoras⁸⁵⁹. Por fim, ambos acreditavam que a campanha movida contra aquela companhia nacional, era um antídoto poderoso e eficaz para quaisquer projectos de investimento que os capitalistas portugueses ponderassem efectuar nas colónias portuguesas, sobretudo porque ela contrastava com o tratamento, usualmente reverencial, que recebiam as companhias de capital estrangeiro⁸⁶⁰. A isso mesmo aludira também Freire de Andrade, o director-geral das Colónias, no depoimento prestado diante da comissão parlamentar de inquérito, quando sustentou que a Companhia, sendo portuguesa, deveria ter o mesmo tratamento favorável

⁸⁵⁸ *Ibidem*, p. 2.

⁸⁵⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de Fevereiro de 1912, pp. 18-22; *Ibidem*, 24 de Março de 1914, pp. 16-28; *Questão de Ambaca, Discurso proferido pelo Sr. Freitas Ribeiro na Câmara dos Deputados na sessão de 14 de Fevereiro de 1914. Conferência realizada no dia 23 de Fevereiro de 1912 no Centro Republicano Democrático pelo Major Norton de Matos*, p. 32.

⁸⁶⁰ *Ibidem*, 24 de Março de 1914, p. 21. Nesta sessão no parlamento, ao pretender demonstrar a legitimidade da Companhia de Ambaca receber a garantia de juro, com o ágio do ouro, comparava a sua situação com a da companhia inglesa formada para construir a linha de Mormugão: “À Companhia de Mormugão concedeu o Estado a mesma quantia, recebendo em ouro mais do dobro da subvenção outorgada à Companhia de Ambaca, mas, como a Companhia é inglesa, todos acham muito bem. A linha de Mormugão tem apenas 82 quilómetros e, desde 1881, o Estado tem pago pela garantia de juro mais de 8 800 contos de reis em ouro”. Também Norton de Matos se referiu a esse paradoxo numa conferência de desagravo à honra de Freitas Ribeiro: “era indispensável assentar de uma vez para sempre na significação e alcance das disposições contratuais, que regem as relações entre o Estado e a Companhia de Ambaca; era mister mostrar que o Estado estava disposto a abandonar antigos processos de rabugice e de má-fé nas suas relações com as companhias nacionais, adoptando como princípios guias do seu procedimento, o exacto e rigoroso cumprimento dos contratos, e a máxima protecção dentro da letra dos mesmos contratos, convencido de que o futuro do país, e principalmente das colónias depende da prosperidade e da riqueza das sociedades que se formam para semearem capital e trabalho, com a esperança de colherem frutos remuneradores, representados por bons dividendos, e por lucros certos e seguros”.

que recebiam as companhias estrangeiras, “para que se não suponha que em Portugal aos nacionais se nega a justiça e aos estrangeiros se fazem favores”⁸⁶¹.

Apesar da anulação das portarias, o contrato de arbitragem não chegou a ser formalmente revogado, por alegadamente se temerem os inconvenientes de uma batalha judicial com a Companhia, mas que também não se fez cumprir, pelas putativas pressões políticas que acossavam o governo. Este terá preferido ignorar, simplesmente, as conclusões da arbitragem, invocando a nulidade desse procedimento, decorrente da anulação das portarias⁸⁶². Em 1913, Almeida Ribeiro, ministro das Colónias do primeiro governo *democrático*, chefiado por Afonso Costa, e onde se reabilitava também o nome de Freitas Ribeiro, que agora pontificava na pasta da Marinha, apresentou no parlamento uma proposta de lei para que fossem submetidas a julgamento arbitral, “nos termos da lei”, todas as questões pendentes entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África⁸⁶³. A Companhia, porém, não via necessidade de uma nova arbitragem, uma vez que considerava válida a que fora realizada em 1911, enquanto esta não fosse anulada pelos poderes competentes. Restava, por isso, a arbitragem judicial, que deixava adivinhar um processo intrincado e moroso. Alguns meses mais tarde, o próprio Freitas Ribeiro, novamente regressado à Câmara dos Deputados, dizia não apenas temer que a solução final fosse mais favorável para a Companhia, do que o seu ajuste de contas, mas também que os dezoito meses fixados para o novo acordo, se convertessem facilmente em dezoito anos, “a avaliar pela chicana que sempre tem acompanhado a questão de Ambaca”. No momento em que se debatia uma nova proposta ministerial, prevendo a passagem temporária do caminho-de-ferro de Ambaca para as mãos do Estado, com a apropriação de todas as suas receitas, para que se procedesse às necessárias reparações daquela infraestrutura, aquele ex-ministro era peremptório a declarar:

Basta de Ambaca! Que mais direi, senão que já me causa engulhos esta malfadada questão de Ambaca! Não há paciência que resista ao chorrilho de despautérios que toda a gente se julga no direito de arremessar sobre quem fez ou deixou de fazer, quando lhe aprazia que houvesse sido feito, e menos agrada ainda o ver baralhar os seus actos com as paixões mais insofridas da alta e da baixa política, ou a sua dignidade e brios com ódios truanescos.

Hoje considero-me um vencido

De que serviu tanta vontade de ser útil ao país e de favorecer a prosperidade de uma colónia!

Ajuizava, depois, o quanto eram, afinal, infundadas, todas as atoardas que, ao longo dos anos, se foram levantando relativamente ao perigo de desnacionalização da linha férrea e da província.

⁸⁶¹ N.º 174: *Questão Ambaca. Parecer da comissão encarregada de proceder ao inquérito das últimas negociações, que deram origem à crise ministerial (Sessão de 26 de Janeiro de 1912)*, p. 3.

⁸⁶² *A Questão de Ambaca. O último cartucho*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1913, pp. 5-6; Augusto Gama, *Op. Cit.*, pp. 40-42.

⁸⁶³ *Diário da Câmara dos Deputados*, 3 de Junho de 1913, p. 4.

Não obstante as permanentes advertências para que as questões coloniais fossem tratadas fora do debate político-partidário, dado que “as nações europeias estavam de atalaia, com os olhos postos em nós”, a verdade é que essas questões não deixaram de medrar na refrega política, permanecendo irresolutas e, apesar disso, nenhuma potência europeia se tinha metido com Portugal, a República consolidava-se e Angola lá ia vivendo⁸⁶⁴.

A proposta do ministro Lisboa de Lima para a apropriação temporária das receitas da linha de Ambaca foi aprovada no parlamento e publicada no *Diário do Governo*, a 17 de Março de 1914. Ali se previa a constituição de uma comissão composta de dois membros nomeados pelo Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola, do inspector das Obras Públicas daquela província, de um representante da Companhia e um outro dos seus obrigacionistas encarregada dessa apropriação, para que ficasse assegurada a reparação e conservação da linha. Mas depois de recepcionadas a contestação da Companhia, declarando não se conformar com o clausulado do decreto, e as informações do inspector das Obras Públicas de Angola e do Juízo da Relação de Luanda, a execução do decreto ficou suspensa e indefinidamente adiada, por decisão do mesmo ministro, sobretudo depois da deflagração da Grande Guerra e de a Companhia ter requerido finalmente a arbitragem judicial, em Julho de 1914, que correria, inicialmente, no Tribunal do Comércio do Porto, e depois, também, em Lisboa⁸⁶⁵.

Em 1918, quando, de acordo com o governo português, estava já ultrapassado o prazo de vinte e cinco anos, desde a data inicialmente prevista para a conclusão dos trabalhos de construção, definido no contrato de 1885 para que o governo pudesse usar a sua faculdade de remir a concessão, foi decretado o seu resgate pelo Estado, sem prejuízo da manutenção da arbitragem judicial em curso. A decisão coube a um governo presidido por Sidónio Pais, tomada pelo secretário de estado das Colónias, Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá, depois de inteirado do parecer de algumas comissões nomeadas para analisarem os contornos daquele problema. Das suas conclusões ressaltava a ideia de que o momento histórico era propício a uma

⁸⁶⁴ *Ibidem*, 24 de Março de 1914, p. 27.

⁸⁶⁵ *O Caminho de Ferro de Ambaca: o seu resgate por esbulho violento*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1918, pp. 63-64; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. VIII: 1914, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1917, pp. 42-48; *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, pp. 332-338; *Os Caminhos de Ferro de Angola, em 1914, relatório do Engenheiro Inspector das Obras Públicas, A. Galvão*, pp. 40-45. Dizia-se, neste relatório: “A companhia, na iminência de ser força a entregar a linha à comissão nomeada pelo Estado, adoptou uma atitude de expectativa perante a sucessão de acontecimentos. O seu representante em África declarou que não acatava a doutrina do decreto, e que só pela força entregaria a administração do caminho-de-ferro. Entretanto, os actos preliminares para a posse da administração do caminho-de-ferro iam-se executando. Fez-se uma vistoria à linha, a que assistiram os membros, já nomeados, da comissão, e que constituíam a sua maioria; fez-se o inventário dos armazéns e de todos os materiais e haveres da Companhia, em África; preparou-se tudo, enfim, para se entrar na posse da administração. Os empregados foram prevenidos de que seriam mantidos nos seus lugares como consta do aviso publicado no *Boletim Oficial* (...). Em Lisboa haviam-se convidado os representantes da Companhia e os representantes dos obrigacionistas a nomear os delegados que deviam fazer parte da comissão a que se referia o artigo 1º do decreto citado. Esses representantes não chegaram a aparecer e a administração da linha continuou entregue aos cuidados da Companhia”.

resolução definitiva da *questão de Ambaca*, quer ela assumisse a forma de uma compra, ou de um resgate. A opção pela primeira solução, aproveitava a crise conjuntural, decorrente do conflito internacional, considerado oportuno para qualquer operação financeira com as obrigações de Ambaca, uma vez que os investidores ingleses – leia-se, os *trustees* – além de terem pouco interesse em tomar posse de uma linha, “em péssimas condições de exploração e construção”, estavam também proibidos de fazer aplicações em empresas novas no estrangeiro, enquanto durasse o estado de guerra⁸⁶⁶. A opção pelo resgate tinha as vantagens de não implicar a responsabilidade do pagamento das obrigações financeiras, dado que o Estado não tivera qualquer intervenção no contrato de *trust*; obrigar apenas o Estado ao pagamento da anuidade que fosse calculada para indemnização da Companhia, enquanto não fosse dirimido o litígio judicial; e permitir a posse imediata da linha, inviabilizando qualquer tentativa da Companhia para ceder “a estrangeiros as acções sindicadas, a fim de servirem de base a reclamações diplomáticas”. Qualquer que fosse a solução encontrada, tornava-se imperiosa e inadiável a nacionalização da linha de Ambaca, para que Portugal pudesse apresentar-se na Conferência de Paz, já detentor dessa infraestrutura, com a qual poderia finalmente abalançar-se, efectivamente, na obra permanente de civilização em África, tal como ela fora consignada na Conferência de Berlim, de modo a desmistificar todas as dúvidas que, na comunidade internacional, se colocavam à sua capacidade colonizadora:

O interesse que despertam as riquezas das nossas colónias, os estudos a que se procede sobre a sua capacidade económica, as tendências reveladas pela imprensa inglesa e sul-africana levam esta comissão a julgar imprescindível a solução da chamada questão de Ambaca (...) ⁸⁶⁷.

O decreto de 13 de Julho de 1918, que se fazia acompanhar de um conjunto de extratos documentais, legitimadores da remissão da concessão, previa a posse imediata de toda a via-férrea autorizando o governo a iniciar, desde logo, a exploração directa do traçado entre Luanda e Ambaca, com recurso aos trabalhadores da Companhia, que seriam integrados no funcionalismo do Estado⁸⁶⁸. A Companhia, a quem se calculara uma anuidade de resgate de 488.933\$98 escudos a pagar até ao termo da concessão (mas que ela considerava dever ser, nunca inferior a 882.419\$024), não tardou a reagir ao que considerava ser um “esbulho violento” e extemporâneo, contra o qual prometia uma acesa e intransigente batalha judicial, apesar dos expedientes dilatórios e obstrucionistas que imputava ao Estado português. Insurgia-se, de resto, contra as razões invocadas para legitimar aquela posição de força, nomeadamente a acusação de que a linha

⁸⁶⁶ *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, p. 314.

⁸⁶⁷ *Ibidem*, pp. 317-318.

⁸⁶⁸ *Diário do Governo*, Suplemento, 13 de Julho de 1918, pp. 1189-1193.

se encontrava numa situação absolutamente precária, com quase todo o material fixo, circulante e de tracção, num adiantado estado de degradação que impedia o seu funcionamento regular⁸⁶⁹. Apesar de não ocultar os constrangimentos em que a Companhia fazia a exploração, não deixava de os justificar, fosse com as suas próprias limitações financeiras, decorrentes da falta de pagamento da subvenção do Estado, fosse pela manifesta impossibilidade de adquirir material, desde o começo da guerra, que afectava não apenas a sua linha, mas também os outros caminhos-de-ferro, “não exceptuando os do próprio Estado, não só no ultramar, mas também no continente”⁸⁷⁰.

A transferência de propriedade da linha e a implementação de um novo modelo de gestão não terá, todavia, originado uma exploração mais eficiente, devidamente articulada com as aspirações desenvolvimentistas da colónia, nesta fase incipiente de afirmação económica da colónia. Em 1921, quando ali regressou Norton de Matos, agora na qualidade de primeiro Alto-Comissário da República, o cenário que encontrou não podia ser mais desanimador:

Fui encontrar em 1921 esse caminho-de-ferro no mais deplorável estado, quer sob o ponto de vista de material fixo e circulante, quer sob o ponto de vista da exploração. – O material fixo estava de tal maneira arruinado que as 6 locomotivas que consegui adquirir e chegaram a Luanda alguns meses depois de mim, não puderam funcionar senão na parte superior da linha (a que fora construída pelo Estado e não pertencera à Companhia de Ambaca), porque carris e travessas não podiam com o seu peso.

Material circulante quase não existia, pois as antigas locomotivas, há muito compradas, ou jaziam em depósito sem conserto ou, muito arruinadas, dificilmente circulavam.

A linha, no que dizia respeito a terraplanagem e protecção contra as inundações da época das chuvas, apresentava-se em diversos pontos quase intransitável.

Quanto à exploração, fui encontrá-la deficientíssima e inteiramente desorganizada.

Conseguir uma exploração eficiente dependia, em grande parte, da organização de serviços, mas também do estado da linha e do material, e, no fim de contas, sem uma linha boa sob todos os aspectos, e dotada com o material necessário, nada poderia conseguir a maior competência em matéria de exploração de caminhos-de-ferro⁸⁷¹.

⁸⁶⁹ *Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, p. 329-330. Num relatório do director Armindo de Andrade, sublinhava-se a falta de competência que presidira aos estudos do traçado, a insuficiência do peso dos carris para as exigências modernas e a falta de travessas metálicas que viessem substituir, por completo, as de madeira. Havia ainda mais problemas: “Os grandes troços de linha construídos em regiões baixas e facilmente inundáveis constituem ainda impedimento maior, Caem por vezes ao longo da linha massas de água tão grandes que a drenagem é absolutamente insuficiente e os cortes dos aterros inevitáveis. E a não ser que houvesse uma vigilância constante, que a intensidade do tráfego não justifica, imprudente seria fazer circular os comboios de noite, principalmente na época das grandes chuvas. Não segurando as travessas e o balastro bem à linha, compreende-se que este seja difícil de manter no seu lugar. Daí um excesso de despesa constante em pessoal para manter em condições de por ela circularem os comboios com segurança. O material circulante da linha também deixa tudo a desejar. É certo que ele vai bastando para as necessidades do tráfego, mas ainda já em condições tais, que obriga a reparações constantes, onerando enormemente as despesas de exploração. O material de tracção não está melhor. A Companhia dispõe hoje de 15 locomotivas. Mas essas locomotivas estão velhas, cansadas e têm uma força de tracção insignificante. Hoje não se podem fazer comboios de mercadorias com mais de 50 toneladas”.

⁸⁷⁰ *O Caminho de Ferro de Ambaca: o seu resgate por esbulho violento*, pp. 2-23.

⁸⁷¹ Norton de Matos, *A Província de Angola*, Porto, Edição de Maranus, 1926, p. 149; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1921, p. 19. Nesta publicação noticiava-se o estado de abandono em que se encontrava a linha de Ambaca, notavelmente agravado, desde que se impusera a sua nacionalização: “A linha encontra-se completamente coberta de capim em grandes extensões, com as travessas apodrecidas, não substituídas, com as agulhas encravadas ou funcionando mal. As carruagens e vagões acham-se em estado semelhante, pois não só não são substituídos, como, andando continuamente ao serviço em más condições, nem chegam a dar entrada nas oficinas de reparação o que ainda mais agrava o seu mau estado. De todo este abandonado conjunto resulta, naturalmente um serviço irregularíssimo e deficiente, como seja a paragem ou volta

O alto-comissário pretendia que o caminho-de-ferro de Luanda ainda fosse o mais importante instrumento de fomento de Angola. Consciente das críticas que se faziam à sua directriz, que serpenteava caprichosamente por zonas regularmente alagadas na época das chuvas, ordenou que se procedesse ao estudo definitivo e construção de quatro variantes com que pretendia encurtar significativamente o traçado de Luanda ao Lucala, desviando-o daqueles pontos negros, responsáveis pelos constantes descarrilamentos das locomotivas e pela paralisação do serviço ferroviário. O novo traçado foi construído, durante as décadas de 20 e 30, pela Companhia Geral de Construções, empresa portuguesa, com pessoal técnico nacional, havendo quem descobrisse na sua falta de experiência neste tipo de empreitadas, a explicação para a morosidade dos trabalhos, cujo prazo de construção, inicialmente previsto, era de dois anos⁸⁷². Estando destinado a diminuir os défices de exploração daquela linha, conseguiu a proeza de encurtar a distância entre Luanda e o Luíña (num total de 270km) em cerca de 90km, facto que parecia confirmar as críticas que, durante vários anos, se fizeram ao desperdício de dinheiro aplicado naquele empreendimento. Para uns, ele correspondia a uma intenção deliberada da Companhia de alongar a construção, de modo a receber um valor mais avultado em garantia de juro; para outros ele era ilustrativo da displicência da administração colonial, que desde o início sancionara e promovera a escolha de uma directriz projectada para satisfazer interesses privados já instalados naquela região. A verdade, porém, é que os troços suprimidos à linha principal, rapidamente se instituíram como ramais subsidiários – Calumbo (31km), Cassoalala (29km) e Bengo (71km) – alguns deles conseguindo animar o comércio das regiões que serviam mas que, de um modo geral, tiveram como gravosa consequência a duplicação de despesa e a redução do coeficiente de exploração⁸⁷³. Para Alexandre Lopes Galvão aquelas variantes, que encurtaram a linha principal, constituíam, por esse motivo, um erro económico, uma vez que o objectivo de uma linha de penetração, numa região sem riquezas mineiras, apenas com possibilidades agrícolas a explorar, não podia ser o de

para trás de comboios de passageiros por, em qualquer altura, não terem água; a suspensão da marcha dos de mercadorias para alijar carga, etc.”.

⁸⁷² *Diário da Câmara dos Deputados*, 12 de Março de 1923, p. 18; Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro, *Angola: Portos e transportes*, Luanda, Oficina Gráfica ABC, 1966: as quatro variantes totalizavam um total de 146km: 1ª variante – dos antigos kms 3 a 91 – aberta à exploração a 26 de Julho de 1924; 2ª variante – dos antigos kms 91 a 147 – aberta em 19 de Dezembro de 1927; 3ª variante – dos antigos kms 147 a 150 – aberta a 7 de Janeiro de 1927; 4ª variante – dos antigos kms 190 a 254 – aberta a 11 de Novembro de 1931.

⁸⁷³ Costa Dias, “Vias de Comunicação e Portos de Angola” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, Maio de 1929, pp. 208-210; Lopes Galvão, *A ocupação económica das colónias portuguesas*, Lisboa, [s.n.], 1938, p. 25; Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*; Emílio César Garção de Miranda Relvas, *O problema dos transportes em Angola*, Dissertação a apresentar na cadeira de “Economia Ultramarina” para o exame de estado do 2º ano do curso de Altos Estudos Ultramarinos, [Lisboa, ISCSPU], 1958, pp. 75-76. o ramal do Calumbo seria encerrado, a 15 de Maio de 1957, por se considerar que o seu tráfego comercial era insuficiente para justificar a sua manutenção, uma vez que parecia ter ficado preterido relativamente à navegação a vapor no Quanza e à camionagem automóvel. O mesmo sucederia à linha do Bengo, levantada a 12 de Setembro de 1960. O ramal de Cassoalala foi prolongado até à vila do Dondo, em 1944, passando a denominar-se, desde então, ramal do Dondo”. Em 1934, a Comissão Administrativa do Dondo, preconizava a realização desta ligação, como primeira etapa do Caminho de Ferro do Libolo (*Portugal Colonial*, Janeiro de 1934, pp. 14-19);

estabelecer a ligação mais directa entre os dois extremos. Nessa medida, concluía que, na linha de Luanda, a resolução de um problema de ordem técnica, fora inutilmente sobreposto a um problema de ordem económica, que a seu ver nunca deveria ser desprezado, nem esquecido:

Os caminhos-de-ferro com destino às regiões mineiras, procuraram atingi-las pelo caminho mais curto: os que procuraram a valorização agrícola dos territórios e a sua completa ocupação, tinham de aproximar-se das regiões mais produtivas e dos centros mais populosos.

Foi por isso que o caminho-de-ferro de Ambaca teve de andar aos ziguezagues, de Luanda para o Bengo; do Bengo para o Quanza; do Quanza para o Luíña (...).

Em Portugal radicou-se a convicção de que o grande desenvolvimento que o caminho-de-ferro tinha, obedecera ao propósito de fazer muitos quilómetros, em vista da garantia de juro quilométrica que ao concessionário havia sido dada pelo Governo Português. Não foi assim. O caminho-de-ferro de Ambaca seguiu a linha de penetração e procurou servir todos os lugares onde já havia interesses criados.

Restos de uma ocupação agrícola, que foi notável, ainda hoje se podem admirar no vale do Bengo; nas margens do Quanza; na região do Cazengo (...). E o caminho-de-ferro de Ambaca tinha por objectivo servir todos esses interesses. E de facto serviu-os. E tão bem que, apesar dos célebres variantes destinados a encurtar os percursos, a linha primitiva continua a ser explorada, donde resulta uma duplicação de despesas sem vantagem para o rendimento do caminho-de-ferro, pois ao longo das variantes construídas não havia nem há interesses a servir⁸⁷⁴.

Além das variantes do caminhos-de-ferro, Norton de Matos mandou substituir os viadutos metálicos do vale do Zondo, por aterros, que permitiam um tráfego mais intensivo, e adquiriu material circulante, em grande quantidade, assim como seiscentos e trinta quilómetros de material fixo, nomeadamente carris de trinta quilos por metro e travessas metálicas, destinados à renovação da linha de Luanda a Ambaca, mas também ao seu prolongamento além-Malange. O objectivo era deixar o serviço ferroviário “num estado de perfeita exploração”, capaz de dar vazão “à cada vez maior produção do *hinterland* de Luanda”⁸⁷⁵.

A dinamização da viação acelerada era parte integrante de um arrojado e dispendioso projecto de fomento colonial que aquele alto-comissário delineou, contando para a sua execução, com os serviços da recém-criada Repartição Superior do Caminhos de Ferro, dotada com vinte e oito engenheiros, e com um crédito de três milhões de libras, que tinha sido concedido pela Inglaterra⁸⁷⁶. A perspectiva de abertura de um novo ciclo de prosperidade em Angola, decorrente daquele planeamento tão intenso, não se coadunavam, todavia, com a situação financeira da colónia e a iniciativa acabou por não resistir à exoneração do seu mentor que, afinal, pouco deixou concretizado em matéria de fomento, embora se lhe atribua o mérito de ter lançado a construção de cerca de vinte mil quilómetros de estradas carreteiras, que ainda existiam no final da década

⁸⁷⁴ Alexandre Lopes Galvão, “Os Caminhos de Ferro em Angola” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1938, pp. 185-188; Idem, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 100-102.

⁸⁷⁵ Norton de Matos, *Província de Angola*, pp. 149-151; Renato Francisco Antunes Mascarenhas, *Norton de Matos: Alto-Comissário e Governador Geral de Angola*, Dissertação de Licenciatura apresentada ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, à cadeira de História da Colonização Moderna, Lisboa, [s.n.], 1970, p. 222

⁸⁷⁶ Alexandre Lopes Galvão, “Os Caminhos de Ferro em Angola”, pp. 186-187.

de cinquenta, do século XX⁸⁷⁷. Numa praia próxima da cidade de Luanda, ao quilómetro 5 do caminho-de-ferro, ficou depositado por décadas, o material ferroviário adquirido naquele momento grandioso de ímpeto voluntarista, ajazado pela ferrugem que denunciava a sua exposição à letargia crónica da administração colonial portuguesa⁸⁷⁸.

Enquanto a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, a braços com um litígio judicial que a opunha ao Estado português, (apesar de uma primeira sentença, em 1920, ter confirmado a arbitragem de 1918), via a sua situação ainda mais agravada ao ser envolvida no grande escândalo financeiro, orquestrado por Alves Reis, mantinham-se os sinais de desesperança na “malfadada” linha ferroviária de Ambaca, com os seus problemas crónicos de construção e exploração, que diminuía e descredibilizavam a imagem da política colonial portuguesa⁸⁷⁹. Nesse ano, o oficial do Exército, Amável Granger, deixaria eternizado um relato pitoresco da sua experiência nos já celebrizados descarrilamentos da via-férrea:

Sente-se vagamente uma perturbação no ritmo cadenciado dos rodados que vêm contando as juntas dos carris. Alguns passageiros, – entendidos –, assomam de pronto às janelas das carruagens, em vozeria e grita por entre que mal se distinguem as interjeições: «Eh! eh! Pára! pára!» Os menos versados erguem-se automaticamente em semi-atarantadas interrogações de intranquilidade. Um, porém, se nota entre todos e que tem vindo absorto pela leitura, o qual sem a interromper, quedando-se imperturbável, sem contracção de um músculo sequer, explica, quase diria consoladoramente: – «É um descarrilamento». Com a mais natural emissão de voz; sem desviar sequer os olhos do autor que lhe tem vindo deleitando o espírito; como que falando para este ou para a heroína que o absorve e não para os seus companheiros em susto. É um antigo sertanejo d’além Lucala; decano já em incidentes tais; já afeito ao percalço; a quem sucessos deste não vencem já emocionar.

⁸⁷⁷ Emílio César Garcão de Miranda Relvas, *Op. Cit.*, pp. 69-71; José Miguel Sardica, *Op. Cit.*, pp. 23-24.

⁸⁷⁸ Idem, *Ibidem*, p. 185; *Gazeta das Colónias*, 10 de Julho de 1924, pp. 11-12; Cunha Leal, *Calígula em Angola*, Lisboa, [s.n.], 1924, pp. 93-95. Cunha Leal alertava, nesta obra, para a situação desesperada do caminho-de-ferro de Luanda. A ilustrar a sua afirmação, colocava excertos de um relatório da Associação Comercial de Luanda onde podia ler-se: “estamos convictos de que os serviços não rendem mais por o C.F.L. ter entrado numa fase apática, em que se perdeu o moral, porque as vontades se embotaram. O C.F.L. vegeta; não vive. O acumular de dificuldades foi de tal ordem, que fez perder a todos a coragem, e, por outro lado, o excesso de trabalho, quase em pura perda, sem a compensação dos vencimentos, nestes tempos de vida difícil, fez com que as energias soçobrassem”. Ali se estranhava, também, a lentidão com que se procedia à construção das variantes da via-férrea, como se a construção vagarosa fosse uma fatalidade na linha de Ambaca. Em face destas declarações, Cunha Leal considerava-se no “direito de concluir que a *Obra* do Sr. General Norton de Matos ainda se não encontra, nem vislumbra no Caminho de Ferro de Luanda, ao longo de cuja linha 4.500 toneladas de café aguardam indefinidamente transporte, havendo coiros – pobres coiros de Angola – despachados há mais de três anos”.

⁸⁷⁹ Francisco Teixeira da Mota, *Alves Reis: uma história portuguesa*, Lisboa, Oficina do Livro, 2007, pp. 31-125; *Diário da Câmara dos Deputados*, 29 de Janeiro de 1926, pp. 16-18. Alves Reis interessou pelo depósito de dois mil contos que a Companhia possuía desde que o Estado decidira forçar a nacionalização da linha de Ambaca. Entrou em negociações com António de Queiroz Montenegro, fundador e um dos principais accionistas da Companhia, com o objectivo de adquirir vinte mil acções que depois tencionava vender ao governo-geral de Angola, ainda liderado por Norton de Matos, de quem se dizia amigo pessoal. A operação conduziu ao afastamento de Augusto da Gama, o presidente do conselho de administração, e à sua substituição, naquele lugar, pelo próprio Alves Reis que assim conseguiu aceder àquele dinheiro depositado e a 1650 obrigações, que utilizou em seu benefício. Utilizou ainda os restantes membros do conselho de administração para levantar dinheiro no Banco Nacional Ultramarino, responsabilizando-os pelo pagamento de um cheque americano. Quando aqueles perceberam que o cheque não tinha provisão decidiram actuar judicialmente, conseguindo que Alves Reis fosse encarcerado na prisão do Aljube, no Porto. No entanto, depois de conseguir a sua libertação, Alves Reis voltou a ser empossado, por ordem do tribunal, presidente do conselho de administração da Companhia. Em 1927, por ocasião da publicação, com atraso significativo, dos relatórios do conselho de administração, referentes aos anos 1924-1925 e 1925-1926, justificava-se a demora na apresentação daqueles documentos, com o litígio que mantinha com o Estado e com as “várias operações feitas pelo então presidente do Conselho, sr. Alves dos Reis, que devido ao caso do Angola e Metrópole, ficaram por esclarecer suficientemente”.

Entretanto, parado já o comboio, a maioria dos passageiros tem saltado já à linha, uns ajudando o pessoal ferroviário, empunhando ferramental; outros mantendo-se a distância não incómoda para o serviço; e tudo numa disciplina, num silêncio, quais, os de um exercício de sapa noturna.

Este arrazoado todo trago-o para inteiramento de quem me leia e não tenha vivido por estas partes; porque, a quem por aqui labuta, já não são estranhos diálogos como este:

- Chegaste pouco atrasado. Quase à tabela. Tiveste sorte!

- Apenas três descarrilamentos. Coisa pouca.

Ou:

- Vá lá que chegou a tempo de jantar. Só se atrasou duas horas. Bela viagem.

- Não seria muito má se não viesse descarrilando amiúde o *wagon* em que vinham os soldados do meu comando. De sorte que, ao chegar, ainda tive que fazer baixar uns sete ao hospital⁸⁸⁰.

Em 1933, o Estado Novo, na tentativa de solucionar o pleito judicial que se iniciara em 1918, interveio com a publicação de um decreto, acompanhado das bases para a realização de um novo contrato que conseguisse conciliar “todos os interesses em jogo”, facilitando à Companhia “um relativo desafogo financeiro e de lhe criar condições novas de desenvolvimento”. Por esse novo contrato, proposto pelo ministro das Colónias, Armindo Monteiro, a linha de Ambaca voltaria a ser gerida pela Companhia, agora a título de arrendamento, em condições considerada vantajosas para a Companhia, com o pagamento de uma anuidade que não poderia ultrapassar 0,5% das receitas brutas de exploração, se do exercício resultasse um lucro líquido, disponibilizando-se o Estado a suportar um encargo de 33% dos prejuízos apurados, por um período máximo de três anos, desde que esse valor não excedesse os 2.500 contos. Previa-se também, a cedência de terrenos naquela região (já prevista no contrato de 1885, apesar de nunca ter sido concretizada), que podia atingir os quinze mil hectares, em zona planáltica, ou trinta mil, fora dessa zona. Finalmente, o Estado aceitava ver liquidados todos os seus créditos, que uma nova comissão calculara em 14.908.777\$97, com papel accionista da Companhia. Para a efectivação desse contrato, a Companhia teria de conseguir resgatar todas as obrigações, em seis meses, de modo a

⁸⁸⁰ Amável Granger, *Facetas de Angola*, Paris – Lisboa, Livrarias Aillaud e Bertrand, 1926, pp. 243-244; *Revista Colonial*, 1 de Fevereiro de 1920, p. 101: nesta data, nas páginas do *Independente*, de Angola, podia ler-se um retrato não menos picaresco: “O caminho-de-ferro chegou ao último extremo. Nunca, como agora, a marcha dos comboios foi mais incerta e a viagem mais perigosa. Decididamente, os indivíduos que se aventurarem a fazer uma peregrinação pelo interior, têm de tirar seguro de vida e o comércio e a agricultura de pensarem no transporte aéreo das suas mercadorias, porque o terrestre marcha de mal – para pior. Dissemos há dias que um comboio havia levado, a vencer os 504 quilómetros que separam Luanda de Malange – 4 dias. Pois bem, agora os passageiros que embarcaram no sábado, de madrugada, em Malange, depois de várias peripécias que passamos a descrever, chegaram ontem quarta-feira *cinco dias* depois, a Luanda. Dentro em pouco voltaremos aos tempos saudosos de Paulo Dias de Novais, em que se não gastava tanto dinheiro e não se corriam tantos riscos viajando-se a pé. As aguadas das máquinas agora fazem-se a baldes, que supomos ser um novo processo introduzido na alta ciência ferroviária da colónia. Os avisos de entroncamento dão-se ao acaso, como sucedeu esse comboio, para provocar choques. Isso se daria ao km 339 (Camôma) se um dos comboios não viesse já a meia força, por a sua máquina trazer uma biela partida. Evitou-se o encontro, mas não o descarrilamento. Pois estiveram os passageiros 14 horas, em pleno mato, sem comunicações, porque o funcionamento dos telefones correem parelha com todo o restante serviço! No fim de muito tempo puderam os passageiros continuar a viagem num outro comboio, que veio novamente chocar com duas carruagens do comboio de passageiros ascendente, saído de Luanda no domingo e que ao km 176 também havia descarrilado. O terceiro desastre deu-se às 10 horas de Domingo. Pois os socorros só chegaram à uma da madrugada no dia seguinte e a via livre só foi dada ontem, quarta-feira, já bastante tarde!”.

solucionar todos os problemas criados com os seus credores⁸⁸¹. Para Alberto de Almeida Teixeira, tenente-coronel de Artilharia, e antigo governador do distrito da Lunda, a iniciativa governamental abria definitivamente caminho para a tão desejada solução da *questão de Ambaca*:

Desta forma, resolve o Estado a sua velha questão com a Companhia, a situação desta com os seus obrigacionistas, causa de descrédito que se reflectia no país, e liberta-se da administração onerosa do caminho-de-ferro de Luanda, que deu um défice de exploração de cerca de 4.800 contos em 1931, devido a uma organização burocrática exagerada. Obedeceu assim ao princípio de pôr de parte todas essas administrações ruinosas, salvaguardando, no entanto, a situação dos empregados europeus ou equiparados, atingidos por qualquer alteração de quadros, e que ficarão adidos nas condições gerais⁸⁸².

Contrariamente às previsões de Almeida Teixeira, as negociações não foram bem-sucedidas, ou porque não se efectivou atempadamente o resgate das obrigações, ou porque, na verdade, as condições do contrato para o arrendamento da linha não eram tão vantajosas como pretendia o texto do decreto. Em 1938 foi finalmente obtido o acordo dos *trustees* dos obrigacionistas, para o resgate das suas obrigações, mediante o compromisso de dissolução e liquidação da Companhia. O governo, manifestando uma vez mais o seu interesse em ver sanado um impertinente diferendo, já com vinte anos, que se mantinha desde que o governo *sidonista* forçara a apropriação da linha pela Estado, decidiu aprovar o acordo ratificado pelo Tribunal de Londres. Num decreto publicado em *Diário do Governo*, a 15 de Julho de 1938, disponibilizava-se a entregar à Companhia nove mil obrigações do fundo externo, ou o numerário correspondente, para ficar desobrigado de todas as responsabilidades a que se encontrava adstrito pelas cláusulas do contrato de 25 de Setembro de 1885.

Indiferente aos desenvolvimentos da velha *questão de Ambaca*, a linha férrea, entretanto renomeada Caminho de Ferro de Luanda, mantinha a sua exploração deficitária e acabrunhante, constituindo-se em exemplo paradigmático de como a política colonial portuguesa era feita de permanentes ilusões e desenganos, ressentindo-se da “falta de sequência dos nossos projectos, dos nossos planos de ocupação, de fomento e de desenvolvimento da Província”⁸⁸³. Projectada para ser uma grande via transafricana, que revelaria a extraordinária riqueza do sertão desse continente imenso, abrindo à metrópole a perspectiva do investimento económico e da efectivação da soberania portuguesa, e lançando na colónia as sementes da civilização e do fomento agrícola, comercial e industrial, rapidamente se transformou numa apagada linha férrea de interesse meramente local, sem relevância assinalável para a vida de Angola, alvo fácil e predilecto da trama político-partidária. Não obstante a acumulação de estudos e pareceres técnicos

⁸⁸¹ *Diário do Governo*, 11 de Fevereiro de 1933, pp. 169-171; *Ibidem*, 13 de Julho de 1933, pp. 1381-1382; *Ibidem*, 11 de Agosto de 1933, p. 1530.

⁸⁸² Alberto de Almeida Teixeira, *Op. Cit.*, pp. 464-465.

⁸⁸³ Norton de Matos, *Memórias e trabalhos da minha vida*, Volume IV, p. 281.

na secretaria do Ministério das Colónias, visando o seu prolongamento além-Malange, nunca foi possível consensualizar a escolha de uma directriz que estabelecesse a tão desejada ligação ao território do Congo belga, e a linha progrediu uns irrisórios catorze quilómetros, detendo-se, prostrada, por longos anos, nas imediações do Quissol. Essa inércia desanimadora, que alguns teimavam em justificar com o papel secundário que as colónias portuguesas tinham no panorama político português, e outros atribuíam à pressão exercida por outros interesses particulares, nomeadamente os da linha ferroviária de Benguela, seria jocosamente ilustrada pela pena garrida de Amável Granger:

Linha desditosa. Com ser a primeira nossa linha férrea africana, nem por isso a têm mais bafejado os fados benquerentes. Com um mimo próprio em filho primeiro, desenvolveu-se, para norte e no longo litoral, mais de 20km; posto o que timbrou em serpentear à vontade por entre vales de Bengo e Quanza e ao longo deles. Ora abandonando, em Cabiri, a princípio cobiçada margem esquerda do Bengo, para ir oscular a direita do Quanza em Cungu. Ora daqui ricocheteando em cata da divisória de águas, para, inconstante ainda, voltar a lançar-se nos braços do baixo Luinha, em Cassoalala, de onde, – após repetidos maus tratos por parte das zonas de inundações, – tornou a buscar as alturas até que conseguiu tomar ar em Dalantando. Quando obteve vencer os 230km que separam Luanda do Lucala, já tinha desenvolvido 364.

Por uma caprichosa inversão no lógico das leis coloniais de penetração económica, foi uma companhia particular, por sinal que de pomposo título, quem, irrompendo da costa, levou a cabo e explorou de entrada aqueles primeiros quilómetros. Té que em seguida, foi o Estado demonstrar-lhe como é que se trabalhava. E então este prolongou mais uns 140km; posto o que, extenuado por sua vez, há bons 15 anos que a linha não avança um palmo. Reconhecimentos para um lado; estudos para outro; indecisões por toda a banda; e espírito de sequência sempre aos baldões.

Eis senão quando surgem golpes de energia. Vá também de expropriar a Companhia de Ambaca, já que ela não satisfaz aos seus compromissos.

E, porque, entretanto, a via continue, sob a nova suserania, a manifestar rebeldia não menor do que anterior, vá de a desconsiderar substituindo-lhe – «com a máxima urgência» (*sic*) – novas variantes: – mas estas agora em grande.

E foi então que a pobre velha via, – deformada de nascença, abandonada dos desvelos de reparação, mas análgica perante as ininterruptas novas edições de regulamentos vários, – entrou de abrir brecha por toda a banda e a cada momento. Aqui porque as inundações lhe rompiam a terraplanagem; ali porque a negação do balastro lhe apodrecia as travessas; mais além porque o material circulante já dera o que tinha a dar.

Ainda chegou a surgir a sugestão de que já que o novo contrato, para a introdução de variantes, compreendia a substituição de material fixo, fosse aproveitado para alargar a sua bitola (que é de 1m) até à normal nas linhas sul-africanas (1,067m). Mas, francamente, dada a nossa proverbial morosidade construtora, o alvitre pouco marca: – ou chegaremos demasiado tarde a anastomosar na rede inter-africana; ou, o que é mais provável, nunca chegaremos⁸⁸⁴.

⁸⁸⁴ Amável Granger, *Op. Cit.*, pp. 236-237.

3.2 – A rede dos caminhos-de-ferro de Lourenço Marques

3.2.1 – Os projectos

O porto de Lourenço Marques instituiu-se rapidamente como um activo económico indispensável para o desenvolvimento de Moçambique e da região sul-africana confinante. Não admira, por isso, que a sua propriedade tenha sido disputada, como vimos, não apenas pela Inglaterra, que ambicionava exercer um domínio hegemónico na região, mas também pela república *bóer* do Transvaal, que via naquele porto marítimo a comunicação litorânea mais próxima para o escoamento dos seus produtos agrícolas e minerais, sem ter de depender do controlo britânico, exercido através das colónias do Natal e Cabo, de quem teimava emancipar-se⁸⁸⁵.

Datam de 1847 os primeiros contactos entre as autoridades portuguesas e transvalianas, tendentes ao estabelecimento de relações comerciais, pela criação de comunicações terrestres. Os projectos iniciais previam a abertura de uma estrada ordinária, de Pretória a Lourenço Marques. A partir de 1869, a ideia ganhou força, no âmbito das negociações diplomáticas entabuladas para a delimitação de fronteiras entre os dois países e a assinatura de um tratado de comércio. A comissão portuguesa, liderada pelo governador de Quelimane, Carlos Pedro Barahona e Costa e integrando na sua composição o oficial Fernando da Costa Leal, sobrinho do governador-geral de Moçambique, e António de Paiva Raposo, demorou-se vários meses em Potchefstroom, em aturadas discussões técnicas, que culminaram com a assinatura da convenção de 29 de Julho, pelo plenipotenciário português, cônsul-geral no Cabo, Alfredo Duprat, a quem viriam a ser assacadas responsabilidades, alguns anos mais tarde, por não ter sabido zelar, nessas negociações, pelos interesses portugueses⁸⁸⁶.

No regresso a Lourenço Marques, em 1870, Costa Leal acompanhou o naturalista alemão, Carl Mauch, no reconhecimento do território pela acidentada serra dos Libombos. Também o engenheiro daquela república sul-africana, George Pigot Moodie, procedeu, nessa ocasião, a

⁸⁸⁵ Malyn Newitt, *Op. Cit.*, pp. 298-302.

⁸⁸⁶ *Colecção da Legislação Novíssima do Ultramar*, Volume VIII: 1870-1874, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896, p. 146; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Lourenço Marques, Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, pp. 35-38; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 3ª série, nº 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 13-14; *Ibidem*, 5ª série, nº 11-12, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885, pp. 661-662: Alguns anos mais tarde Joaquim José Machado viria a censurar a incúria do plenipotenciário português que, atido exclusivamente ao trabalho de gabinete, deixou que o distrito de Lourenço Marques fosse amputado de uma faixa significativa de território, sem que o Transvaal tivesse manifestado por ela qualquer interesse: “É tanto mais de lamentar que cedêssemos aos bóeres a faixa de território compreendida entre os Libombos e o meridiano de Origstaad, quando a quase totalidade desses terrenos não pertencia a particulares em 1869, como ainda hoje não pertencem na maior parte, conservando-se na posse do estado, e principalmente porque é nessa faixa que têm sido sucessivamente descobertas, desde 1873, as importantes minas de ouro de Mac-mac, de Pilgrim’s Rest, de Spitz-kop, do Kaap e de Moodie’s Reef, que já têm produzido alguns milhares de contos de reis. O mais notável, porém, é que algumas dessas minas, segundo a opinião de pessoas autorizadas, foram não só conhecidas, mas até trabalhadas pelos antigos portugueses”.

estudos preliminares de uma directriz mais regular que se dirigia do sertão ao porto de Lourenço Marques pelo vale do rio Incomati⁸⁸⁷. Prevaleceu, no acordo entre os dois países, a escolha do primeiro traçado e, depois de o governo português ter recusado concessionar a construção da estrada carreteira ao engenheiro Moddie e a Arthur Lionel Sewert, os trabalhos em território moçambicano, numa extensão de cinquenta e nove quilómetros, foram executados, entre 1871 e 1874, por administração directa, sob a direcção técnica de Fernando da Costa Leal. Os resultados, não foram, todavia, satisfatórios, apesar de se ter notado algum incremento da actividade comercial em Lourenço Marques: a abertura da estrada, em terras infestadas pela mosca *tsé-tsé*, particularmente mortífera para os animais que faziam o transporte de pessoas e mercadorias, limitara-se ao desbravamento de árvores e mato, numa faixa com largura de seis metros, que foi rapidamente engolida pela indomável e exuberante vegetação africana, deixando apenas, como vestígio daquela iniciativa, “um estreitíssimo carreiro de pé posto”⁸⁸⁸.

A manutenção do problema da acessibilidade do Transvaal ao mar acentuou-se desde que, em 1871, a vida da república foi sacudida pela descoberta de novos vestígios de jazidas de ouro, no Rand. O entusiasmo que então se gerou na opinião pública sul-africana, acabou por impor a construção do caminho-de-ferro, como a solução mais vantajosa e, no ano seguinte, a república *bóer*, cada vez mais empenhada na sua autonomia económica, entregou a George Pigot Moodie a concessão de uma ferrovia entre Klipstapel e os montes Libombos⁸⁸⁹. A 18 de Novembro de 1874, também o ministro português, Andrade Corvo, reconhecendo a utilidade daquele melhoramento para a província de Moçambique, nomeadamente pelo desenvolvimento que poderia trazer à exploração das suas riquezas naturais e à actividade comercial, não hesitou em aprovar o contrato de concessão celebrado, em Londres, entre Alfredo Duprat e o mesmo engenheiro Moodie, para a construção, no prazo de três anos, e exploração, durante noventa e nove anos, de um caminho-de-ferro (de uma única via, bitola não inferior a um metro) e linha telegráfica entre Lourenço Marques e a serra dos Libombos (ou do Mussuate), que seguisse pelo vale do rio Umbeluzi⁸⁹⁰. Como observou António José Telo, todas estas movimentações eram altamente especulativas, uma vez que, estando em curso um processo de arbitragem, entre Portugal e a Inglaterra, para definição da propriedade da baía de Lourenço Marques, e sendo conhecidas as dificuldades políticas e financeiras da república sul-africana, seria evidentemente impossível reunir os capitais necessários para a viabilização daquele projecto ferroviário. Isso não

⁸⁸⁷ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 2ª série, nº 2, Lisboa, Imprensa Nacional, 1880, pp. 70-72.

⁸⁸⁸ *Ibidem*, p. 73.

⁸⁸⁹ Simon E. Katzenellenbogen, *Op. Cit.*, p. 13. Este autor considera que a solução ferroviária carecia de racionalidade económica, uma vez que os depósitos de ouro do Transvaal não tinham gerado mais tráfico comercial do que aquele que era suportado pelas comunicações já existentes.

⁸⁹⁰ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, pp. 17-21.

impediu, porém, o presidente Thomas François Burgers, de rumar à Europa, em busca de um empréstimo bancário e de um novo acordo com o governo português, a quem declarava apoio formal naquele diferendo internacional⁸⁹¹.

A sentença do presidente francês, Mac-Mahon, favorável às pretensões portuguesas, e a assinatura de desse novo tratado de comércio e amizade entre Portugal e a República da África Meridional, consignando a livre passagem de mercadorias pelo porto de Lourenço Marques, parecia abrir, finalmente, a oportunidade de construção do ambicionado caminho-de-ferro. Burgers, que entretanto fundara a Lebombo Railway Company, conseguiu, de imediato, negociar em Amesterdão, junto da casa bancária Insinger & Cº, um empréstimo de £300.000, que lhe permitiu efectuar uma encomenda de cento e quarenta toneladas de material ferroviário, prontamente despachado para Lourenço Marques e contratar a construção com a firma belga, de Liège, Cockerell Company⁸⁹². Entrementes, decidiu encarregar o engenheiro escocês, Richard Thomas Hall, de proceder a um novo reconhecimento para fixação da directriz da linha férrea, tendo este recomendado a adopção de uma via com bitola de dois pés e seis polegadas (76,2cm), que ligasse Lourenço Marques e o Transvaal, pelas montanhas de Drakensberg, na região compreendida entre os rios Incomati e Maputo⁸⁹³. Em Portugal, não obstante as notícias que davam conta da controversa venda da concessão de Moodie ao governo do Transvaal, o governo tratou de contrair também um empréstimo para melhoramentos públicos e de renovar os termos daquele contrato, a 20 de Abril de 1876, ali prevendo, pela primeira vez, a atribuição de uma subvenção estatal que não excedesse os 7.000\$000 reis por cada quilómetro construído em território português, e deixando cair a imposição de qualquer ponto obrigado, na directriz a adoptar⁸⁹⁴. Caberia à expedição de obras públicas, liderada pelo engenheiro Joaquim José Machado, a incumbência de estudar o traçado ferroviário que entendesse por mais conveniente⁸⁹⁵.

A aproximação diplomática entre o Transvaal e Portugal e o projecto comum de construção de uma linha férrea, que consolidasse a independência daquele país, e gerasse uma dinâmica comercial alternativa, vinha comprometer o estatuto económico dos portos do Cabo e Natal, e

⁸⁹¹ António José Telo, *Op. Cit.*, p. 29.

⁸⁹² Cornelius Willem De Kiewiet, *The Imperial Factor in South Africa: a Study in Politics and Economics*, Cambridge, University Press, 1937, pp. 98-99.

⁸⁹³ Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, pp. 111-112; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 50-56. O engenheiro Hall pormenorizava as características da via recomendada: “Os carris que proponho são de aço, sistema «champignon», pesando 28 libras por jarda, ligados nas juntas por meio de chapas, sendo os carris seguros a travessas transversais por meio de cavilhas farpadas. Estes carris poderão, por muitos anos, servir para máquinas mais pesadas do que as que podem ser precisas para a exploração desta linha. As travessas deverão ser do melhor pinho de *Riga*, injectadas com *creosote*, e tendo por dimensões 9 polegadas de largo, 4 de espessura, e 6 pés e meio de comprido”.

⁸⁹⁴ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, pp. 27-28, 30-34.

⁸⁹⁵ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 2ª série, nº 2, pp. 73-75; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 56-61.

frustrar os planos da Inglaterra para o estabelecimento de um domínio hegemónico da região, consubstanciado na ideia, lançada em 1874, pelo secretário de estado para as colónias, Lord Carnarvon, de criação de uma confederação imperial sul-africana, que integrasse e controlasse as suas colónias e os estados bóeres⁸⁹⁶. Em 1877, com o pretexto da brutal sublevação da tribo zulu dos Pedis (ou Bapedi), chefiada por Sekukuni e armada com o acordo da Inglaterra, que veio expor a debilidade militar da república do Transvaal, o secretário dos negócios indígenas do Natal, Theophilus Shepstone, entrou em Pretória e proclamou a anexação daquele país, por considerar que ele não sobreviveria sem a assistência do governo britânico⁸⁹⁷. Não faltou, no entanto, quem visse, naquele gesto autoritário, uma simples retaliação imperialista⁸⁹⁸.

As novas autoridades daquele território chegaram a garantir a manutenção de todos os compromissos assumidos pelos seus antecessores, nomeadamente o da construção do caminho-de-ferro de Lourenço Marques a Pretória, mas rapidamente cederam às pressões da colónia do Natal, verdadeiramente receosa das consequências que aquela infraestrutura poderia acarretar para a sua administração e para a manutenção do equilíbrio político da região⁸⁹⁹. A suspensão das negociações, com o argumento de que aquele investimento seria ruinoso para o país, constituía, porém, um duro revés para os interesses portugueses, para quem, como notou António José Telo, aquela linha férrea também era vital:

Andrade Corvo sabe que a linha é a chave de todo o desenvolvimento do Sul de Moçambique, onde a presença portuguesa, recém-conhecida internacionalmente, é mais teórica que real. Se o Transvaal se ligasse por caminho-de-ferro ao Natal ou ao Cabo, Moçambique perdia a sua função potencial de zona de trânsito, a ocupação efectiva portuguesa passava a ser muito duvidosa e, mais tarde ou mais cedo, corria-se o sério risco do interior desenvolvido acabar por expulsar o poder fraco que ocupava a melhor baía natural do litoral. Pior ainda, passava a ser muito difícil atrair os investimentos estrangeiros, única forma de construir as infraestruturas que asseguravam a emigração branca para Moçambique⁹⁰⁰.

Enquanto, em Lisboa, o ministro português desenvolvia contactos com o representante diplomático português, Robert Morier, prosseguiram os estudos técnicos no Transvaal, pela mão do engenheiro civil Martin J. Farrell, e em Moçambique, sob a orientação de Joaquim José

⁸⁹⁶ Sandro Sideri, *Comércio e Poder: colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*, Lisboa, Edições Cosmos, 1977, pp. 269-270.

⁸⁹⁷ John Laband, "Burying The Union Jack: British Loyalists In The Transvaal During The First Anglo-Bóer War, 1880-1881" in *History of Intellectual Culture*, Vol. 4, nº 1, 2004, pp. 1-19.

⁸⁹⁸ Eric Axelson, *Portugal and the scramble for Africa: 1875-1891*, Johannesburg, Witwatersrand University Press, 1967, pp. 11-16. *The Oxford History of the British Empire*, Vol. III: *The Nineteenth Century*, edited by Andrew Porter, Oxford, University Press, 1999, p. 606; *The Cambridge History of the British Empire*, edited by Eric Anderson Walker, Vol. II, Cambridge, University Press, 1963, pp. 474-476.

⁸⁹⁹ Idem, *Ibidem*, p. 17; R. J. Hammond, *Portugal and Africa: 1815-1910*, Stanford, University Press, 1966, pp. 82-84; *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Vol. I: *1876-1881*, p. 262. Joaquim José Machado chegou a afirmar numa das suas conferências que o caminho-de-ferro era a questão dominante no Transvaal, a única e a grande preocupação de todos os habitantes mais considerados; e a ponto de se dizer que tinham aceitado a dominação inglesa por lhes ter sido prometida a construção da linha férrea para a costa".

⁹⁰⁰ António José Telo, *Op. Cit.*, p. 36.

Machado⁹⁰¹. No relatório final, concluído a 21 de Setembro de 1879, este não tinha dúvidas em afirmar que, apesar de coexistirem na república *bóer*, duas distintas correntes de opinião, relativamente ao traçado de uma futura ligação ferroviária, a adopção da directriz do porto de Lourenço Marques seria incontestavelmente mais vantajosa, que uma outra que preferisse o porto de Durban, no Natal. Com essa convicção, asseverava que, depois de concluída a via-férrea, todo o movimento comercial daquela colónia inglesa, seria desviado para território português. O porto de Lourenço Marques era acessível em todas as circunstâncias de tempo e marés, e tinha capacidade para receber navios de grande fundeação; o traçado ferroviário que se dirigisse na sua direcção seria mais curto, com menos acidentes orográficos, apesar da escarpada serra do Libombos que teria de ser vencida, e importaria despesas de construção menos significativas. Diferentemente de Richard Thomas Hall, o director das obras públicas preconizava uma linha que seguisse pelo vale do Umbeluzi, por ser a solução que oferecia melhores condições técnicas, com mais facilidade e economia. A escolha do caminho mais curto não trazia, a seu ver, inconvenientes num território ainda virgem: “Enquanto na Europa se subordina o traçado das vias de comunicação às povoações, na África sucederá o contrário, e serão as povoações que, quando mais tarde se formarem, terão de subordinar-se aos caminhos-de-ferro”⁹⁰². Tendo em vista o aproveitamento do material ferroviário depositado numa praia, junto a Lourenço Marques, desde que fora encomendado por Burgers, propunha a adopção de uma via com bitola de 1,08m por ser, de acordo com as suas informações, a utilizada nas colónias britânicas do Cabo, Port Elisabeth e Natal⁹⁰³.

Além das pormenorizadas especificações técnicas do documento, são particularmente valiosas, como notou Maria Paula Diogo, as suas considerações teóricas e retóricas, sobre o tipo de “relações intercivilizacionais” que devia ser estabelecido em África, nos tempos modernos. A superioridade da civilização europeia afirmar-se-ia, doravante, pela sua “matriz tecnológica” e científica, via instrumental privilegiada dos espíritos ilustrados, práticos e progressistas, para a promoção das desejadas transformações políticas, económicas e sociais, naquele território:

O aproveitamento das riquezas não deve ser feito à custa da guerra e do morticínio, mas sim pela concorrência do trabalho de todos, e para promover as comodidades do maior número.

Todo o sistema prático e eficaz de exploração dos sertões africanos, tem necessariamente de se apoiar no convívio das raças emigrantes e indígenas, e no ensino destas últimas para lhes desenvolver as faculdades por enquanto ainda latentes.

Penetrar no interior do país por caminhos cómodos, permanentes e seguros; forçar por todos os meios possíveis os indígenas adultos ao trabalho remunerado; dar aos infantes instrução profissional, ensinar-lhes a moral e a religião, promover a emigração da Europa e da China, eis o que há a fazer como preparatório, para se poder

⁹⁰¹ *New Zealand Herald*, Volume XVI, Issue 5493, 25 June 1879, p. 6.

⁹⁰² *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 2ª série, nº 2, pp. 89-90.

⁹⁰³ *Ibidem*, pp. 95-96.

civilizar a população africana, aproveitar as riquezas naturais do país, e criar grandes mercados consumidores dos produtos fabris da Europa e da América⁹⁰⁴.

O modelo colonizador a adoptar no processo de domesticação do sertão africano e de civilização dos povos indígenas pelo paradigma europeu, privilegiaria, por isso, o recurso aos grandes referenciais da técnica e da ciência moderna, cuja eficiência já tinha sido comprovada nos continentes europeu, asiático e americano. O caminho-de-ferro assumia, nesse contexto, uma relevância superlativa, embora não fosse de esperar que o rendimento da sua exploração fosse imediatamente lucrativo:

Neste século do vapor e da electricidade, a Europa não deve empregar para civilizar a África os processos seculares das sociedades antigas.

Não há como os factos materiais, complicados, frisantes, completamente desusados e incompreensíveis aos espíritos sem cultura, produzindo ao mesmo tempo resultados evidentes, que firam a imaginação do selvagem, promovendo-lhe a admiração pela raça branca e o reconhecimento da sua superioridade.

Um revolver, uma arma aperfeiçoada, uma máquina a vapor, uma estrada larga e bem construída, um caminho-de-ferro, o silvo e o movimento de uma locomotiva (...), produzem no indígena da África acção muito mais eficaz para os efeitos do seu aperfeiçoamento intelectual, do que muitas missas e pregações do mais virtuoso missionário.

Muitos quilómetros de estradas e vias férreas é o que as nações cultas têm a fazer na África, se quiserem seguir o caminho mais directo e eficaz para terminarem a escravidão da raça negra, promover o seu aperfeiçoamento moral e intelectual, e aproveitar as consideráveis riquezas naturais de tão extenso território⁹⁰⁵.

No regresso à metrópole, o engenheiro Machado apresentou-se, como vimos, diante da Sociedade de Geografia de Lisboa, nas sessões de 6, 13, e 22 de Dezembro de 1880, para partilhar as informações recolhidas, durante a expedição de obras públicas. A recepção calorosa que ali obteve e o impacto que produziram as suas revelações, levou a que a Comissão Africana fosse por ele instada a elaborar um parecer, destinado a acompanhar uma representação ao governo, que pretendiam sensibilizar para a conveniência de se avançar, determinadamente, para a construção do caminho-de-ferro de Lourenço Marques. Esse desígnio tornou-se imperativo a partir do momento em que foi desencadeada a guerra anglo-bóer (1880-1881)⁹⁰⁶. Diria, mais tarde, aquele engenheiro, que a Inglaterra, “por se recusar a gastar, na ocasião oportuna, 1 milhão de libras esterlinas em uma obra de paz e de civilização, útil a todos os respeitos, gastou depois muito mais, mas numa guerra injusta, que terminou pela restauração do Transvaal, com circunstâncias bem desagradáveis para o orgulho e para a glória militar da nação inglesa”⁹⁰⁷.

⁹⁰⁴ *Ibidem*, p. 68; Maria Paula Diogo, “Um Olhar Introspectivo: A *Revista de Obras Públicas e Minas* e a Engenharia Colonial”, pp. 74-77.

⁹⁰⁵ *Ibidem*, p. 70.

⁹⁰⁶ Ângela Guimarães, *Op. Cit.*, pp. 121-127.

⁹⁰⁷ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 5ª Série, nº 11-12, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885, pp. 324-326

Face aos recentes acontecimentos, diplomáticos e militares, não deixava de recomendar que a obra se efectuasse urgentemente, mas por administração directa, “por ser a ocasião muito propícia e o trabalho muito importante para radicar ali o nome e acção portuguesa”. A sua construção por concessão, nomeadamente a uma companhia inglesa, importaria a exposição a perigos facilmente previsíveis e, por essa razão, também evitáveis⁹⁰⁸.

Na resposta à representação da Sociedade, datada de 19 de Fevereiro de 1881, o ministro do Ultramar informava que a realização daquele empreendimento ferroviário estava dependente da conclusão das negociações diplomáticas com a Inglaterra e o fim da guerra⁹⁰⁹. Na verdade, com o desfecho daquele conflito, selado no mês seguinte, pela assinatura da Convenção de Pretória, ditando a recuperação da independência do Transvaal (apenas limitada em questões de política externa), ficava anulado, sem qualquer efeito, o polémico entendimento alcançado entre Andrade Corvo e Robert Morier, em 1879, o denominado Tratado de Lourenço Marques que não logrou ser ratificado pelos órgãos competentes dos dois países⁹¹⁰.

A convenção de paz impunha uma alteração significativa na configuração política regional, com impacto evidente no plano luso-transvaliano para a construção da linha férrea projectada: a independência formal da Suazilândia (país do Mussuate, protectorado da Grã-Bretanha, liderado pelo régulo Bandene) implicava a desanexação de uma porção de território do Transvaal, confinante com a fronteira portuguesa, “precisamente na zona onde estava prevista a passagem do caminho-de-ferro”⁹¹¹. O objectivo parecia claro: o governo inglês tentava boicotar a obra ferroviária, fosse como cavilosa estratégia de dissuasão, fosse como insidiosa garantia de um domínio informal sobre a futura exploração daquela infraestrutura. Sinal de que a agenda política de base tecnológica, além de instrumento de desenvolvimento económico e social, afirmava a sua capacidade para influir no equilíbrio de forças regional, servindo, simultaneamente, os desígnios contraditórios de autonomia política e imperialismo.

Na Sociedade de Geografia, o engenheiro Joaquim José Machado voltava a insistir com os seus consócios para que se pressionasse o governo, com uma nova representação institucional. Ele próprio ficaria encarregado de redigir um memorando sobre o estado da questão onde, depois de evidenciar a instrutiva evolução da presença da Inglaterra naquela região sul-africana, manifestava a convicção de que aquela nação tinha delineado o “grandioso plano de formar na África um imenso império” pelo qual se movia, determinada, em passadas irresistíveis,

⁹⁰⁸ *Ibidem*, 2ª Série, nº 4, Lisboa, Imprensa Nacional, 1880, pp. 324-326; *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume I: 1876-1881, p. 274.

⁹⁰⁹ *Ibidem*, p. 324.

⁹¹⁰ António José Telo, *Op. Cit.*, pp. 36-42; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 62-69. Eric Axelson, *Op. Cit.*, pp. 20-37.

⁹¹¹ Ângela Guimarães, *Op. Cit.*, p. 127.

indiferente a quaisquer amizades, ou alianças. Como contraponto à sua virilidade imperialista, erguia-se a tibieza decadente das colónias portuguesas, conservadas num “viver raquítico”, num estado “miserável”, “vergonhoso”, sem qualquer “sistema científico de administração”. À incúria dos sucessivos governos, juntava-se a indiferença generalizada das classes sociais do país, facto lamentável que impunha responsabilidades acrescidas à missão daquele grémio científico⁹¹². Pedia, por isso, uma vez mais, que se promovesse, com a máxima urgência, a construção do caminho-de-ferro, aproveitando a proposta de concessão, que dizia ter sido feita pela companhia americana Davenport & Cº (que afiançava ser já detentora da concessão de Pretória à fronteira), representada pelo coronel Davenport e o engenheiro Morrison, para a construção de docas em Lourenço Marques e da ligação ferroviária à fronteira do Transvaal, sem qualquer exigência de subsídio quilométrico, ou garantia de juro⁹¹³. A iniciativa não terá logrado qualquer desenvolvimento positivo, dado que, pouco depois, o governo *bóer* pedia que de Lisboa fosse enviado um engenheiro português para colaborar na demarcação do melhor ponto de fronteira para junção dos dois troços da linha férrea⁹¹⁴. A 3 de Agosto de 1882, o ministro *regenerador*, José de Melo Gouveia, encarregou Joaquim José Machado de se apresentar às autoridades do Transvaal, na qualidade de delegado nacional, a fim de estabelecer aquela sinalização e, também, de acertar o *términus* do traçado transvaliano, que melhor servisse o desenvolvimento do comércio entre os dois países⁹¹⁵. Antevendo que os seus interlocutores teriam a sensatez de diligenciarem a escolha de uma nova directriz, que contornasse o independente e imprevisível país dos Mussuates, o engenheiro português tratou de estudar as alternativas possíveis, ao traçado pelo vale do Umbeluzi⁹¹⁶. Parecia possuir, agora, um entendimento distinto daquele que presidira aos trabalhos do primeiro reconhecimento técnico, talvez porque fosse necessário disfarçar as melindrosas motivações políticas, com argumentos de natureza exclusivamente técnica. A simples valorização do caminho mais curto, entre os dois pontos extremos, defendida no relatório anterior, ficava assim ultrapassada por factores de ponderação mais elaborados:

⁹¹² *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 3ª série, nº 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 6-20.

⁹¹³ *Ibidem*, pp. 18-19; *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume II: *Ano de 1882*, pp. 7-9.

⁹¹⁴ Joaquim José Machado, *Relatório acerca dos trabalhos para a fixação da directriz do caminho-de-ferro projectado entre Lourenço Marques e a fronteira do Transvaal*, p. 9.

⁹¹⁵ *Ibidem*, p. 5.

⁹¹⁶ *Ibidem*, p. 20. Para Joaquim Machado era importante que as autoridades do Transvaal soubessem da disponibilidade portuguesa para promover a alteração da directriz inicial, uma vez que jamais consentiriam que a via-férrea passasse pela Suazilândia, sujeitando-se a todos os contrangimentos inerentes: “Quanto às dificuldades administrativas e de execução, próprias ao caminho-de-ferro, perguntavam, quem é que tomaria a responsabilidade pecuniária da construção e conservação dos 140 quilómetros de via que assentassem em terras do Mussuate? Não era decerto nem Portugal, nem a Inglaterra, nem o Transvaal que tal fariam. Como encontrar então uma companhia que se encarregasse de construir e explorar aquela parte da linha férrea? E supondo que tudo se vencia, e que o caminho-de-ferro chegava a abrir-se ao tráfego público, quem garantiria a sua conservação? Se sucedesse no país uma revolta de cafres, se estes destruíssem parte da via, roubassem e saqueassem as estações, quem indemnizaria a companhia de tais prejuízos? Quem iria restabelecer a ordem?”.

Para os interesses portugueses, não é indiferente que o caminho-de-ferro de que se trata siga por uma outra região; porquanto tal caminho não deve ser considerado importante, só porque transportará um grande número de toneladas de produto do Transvaal, e porque há-de atrair ao porto de Lourenço Marques todos os géneros que aquele país consome e que hoje são importados por via de Durban.

Este caminho-de-ferro, evidentemente, pode e deve servir para muito mais; pode e deve servir para facilitar o aproveitamento dos extensos terrenos ainda incultos do distrito de Lourenço Marques, pode e deve servir para atrair a estes terrenos uma colonização de homens laboriosos e civilizados, que se fixem no país, que trabalhem a terra e que desenvolvam a agricultura. E sendo isto uma verdade incontestável, torna-se decerto preferível que o caminho-de-ferro atravesse uma zona fértil e salubre, em que haja muitos e bons terrenos susceptíveis de serem facilmente agricultados, próprios a produzirem açúcar, tabaco, café, anil e mais géneros de valor, do que siga por uma outra zona com propriedades opostas ou diversas das mencionadas⁹¹⁷.

Obedecendo a esta nova linha de raciocínio, considerava que o traçado mais vantajoso para os interesses portugueses, era o que se fizesse pelo vale do Incomati, onde havia terrenos mais férteis e salubres, em maior extensão e sem o inconveniente da mosca *tsé-tsé*, podendo, por esses motivos, ser beneficiada com a colonização europeia⁹¹⁸. Ao conferenciar com as autoridades transvalianas, abstendo-se também deliberadamente de fazer quaisquer considerações políticas, conseguiu persuadi-las de que aquela era igualmente, sob os pontos de vista técnico e económico, a solução que mais beneficiava o seu território, pois permitia definir a directriz em condições técnicas muito favoráveis e serviria importantes centros de exploração mineira (Kaaop, Spitzkop, Mac-mac e Pilgrim's-Rest) e produção agrícola, bem como povoações já estabelecidas nos distritos de Lydenburg, Miedelbrug e Komati⁹¹⁹.

Os membros do governo do Transvaal, onde Paul Kruger pontificava no cargo de vice-presidente, deliberaram subscrever a proposta do engenheiro português determinando a margem direita do rio Incomati como ponto de junção dos dois troços da linha férrea e a cidade de Pretória para a sua estação terminal. A inexistência de estudos técnicos pormenorizados, desde a fronteira até àquela cidade, explicada pela falta de pessoal habilitado para a realização desse tipo de trabalhos, no seu país, levou Kruger a endereçar, ao engenheiro Machado, o já mencionado convite para que ficasse encarregado dessa incumbência, ao serviço do governo da república, assinalando, assim, um momento precursor e invulgar de exportação da *expertise* colonial portuguesa, sobretudo naquela região, onde preponderava a afirmação hegemónica do conhecimento técnico das colónias inglesas. Considerando o convite lisonjeiro para si e para a engenharia portuguesa, e verificando a existência, naquele território, de uma vontade genuína de colaborar com os portugueses, Joaquim Machado entendia que Portugal deveria investir num plano de melhoramentos, concentrado sobretudo em Lourenço Marques (em detrimento do restante território da província) e saber corresponder, de forma sacudida e hábil, a todas as solicitações

⁹¹⁷ *Ibidem*, pp. 9-10.

⁹¹⁸ *Ibidem*, pp. 12-13.

⁹¹⁹ *Ibidem*, pp. 23-24; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 5ª série, nº 5, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885, p. 277.

que recebesse, de modo a contrariar a campanha difamatória, movida pelas colónias inglesas, onde o país era caricaturado como albergue de um povo imbecil, abatido e desprezível. No *Natal Mercury*, um dos jornais sul-africanos mais empenhados nessa descredibilização pública da imagem portuguesa, afirmava-se perentoriamente:

Portugal tem sido uma potência colonial unicamente em nome. Falar das colónias portuguesas da África oriental é falar de uma mera ficção, apenas colorida e sustentada por algumas povoações marginais ao oceano, de onde para além dos seus curtos limites locais e do litoral a colonização e o governo não existem. Se o domínio português na África oriental tivesse mostrado qualquer vitalidade ou realidade, ninguém, desejoso de amizades internacionais, poderia ambicionar a sua substituição.

Querendo atender às consequências da conquista e da ocupação, Portugal tem, na verdade, um título de posse sancionado por três séculos de existência. Mas o facto incontroverso de que durante trezentos anos a bandeira portuguesa tem estado hasteada ao longo da costa oriental, envolve a condenação do domínio português. Com efeito: o que existe ali de comprovativo deste domínio? Que uso tem feito Portugal das suas conquistas e da sua posição favorável? O que tem ele produzido nos destinos do continente africano? Que missão tem ele cumprido? Como tem ele contribuído para a soma dos progressos do mundo, para a causa da civilização, para a felicidade da humanidade? A resposta a estas interrogações está escrita com os sinais de uma decadência miserável. Em parte alguma do mundo têm europeus deixado tão fúteis e tão infrutíferos vestígios da sua presença como os lusitanos deixam nas praias orientais deste continente⁹²⁰.

O caminho-de-ferro – dizia o engenheiro Machado – não era um assunto meramente local, imerecedor das atenções gerais do país. Ao invés, da sua actividade resultaria um alívio significativo do Tesouro nacional, “das consideráveis despesas que anualmente faz com a província de Moçambique” e um contributo importante para o equilíbrio do seu próprio orçamento; por outro lado o Transvaal, por meio dessa ligação ferroviária, poderia afirmar-se como parceiro comercial muito relevante para o escoamento dos produtos da província e da metrópole⁹²¹. A regeneração de Moçambique dependia da realização urgente daquele empreendimento, que não podia continuar a ser protelado, com a manutenção de um sistema de transporte demorado e dispendioso, feito por meio de pesadas carretas, puxadas por várias juntas de bois. Essa convicção inabalável não decorria simplesmente da leitura distanciada de dados estatísticos, ou da elaboração de cálculos de rendimento, mais ou menos fantasiosos. Provinha do próprio contacto que tivera com a realidade, no terreno.

Pretender traduzir em números as previsões do que será Lourenço Marques num período de dez anos, por exemplo, quando se construa o caminho-de-ferro, se realizem todos os esforços para desenvolver desde já as relações comerciais com o Transvaal, e se executem outros melhoramentos materiais de que o país carece, fazendo-se tudo pelos processos mais racionais e metodicamente, seria apresentar algarismos de tal modo elevados, que chegariam a parecer fabulosos, habituados como estamos a presenciar o estacionamento, se não a decadência, do nosso domínio colonial.

⁹²⁰ *Ibidem*, 5ª série, nº 11-12, p. 695.

⁹²¹ *Ibidem*, 3ª série, nº 1, pp. 81-83.

Quais serão os resultados indirectos que provirão da abertura deste caminho-de-ferro, só o pode imaginar quem conhecer as condições locais, quem saiba o que é e pode ser o Transvaal, quem estude qual tem sido a influência das vias férreas no sul da África, e quem veja o que é hoje a colónia do Natal e saiba a sua história⁹²².

Quando Joaquim José Machado terminou, em Pretória, a campanha de reconhecimento do território transvaliano, a 14 de Abril de 1885, com a recomendação de que os trabalhos de construção se iniciassem rapidamente, de modo a beneficiarem da crise salarial que se sentia na África do Sul, motivada pela depressão do movimento comercial, afectando o emprego de muitos operários, engenheiro e condutores, em Portugal registavam-se já desenvolvimentos significativos na questão daquela linha férrea⁹²³.

3.2.2 – Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal e o caso McMurdo

A 30 de Novembro de 1883, o engenheiro João Burnay, escrevia ao novo ministro do Ultramar de um governo *regenerador*, Manuel Pinheiro Chagas, na sequência de uma conferência prévia, para lhe comunicar a intenção do seu comitente de Londres, ou empresa por ele formada, de formalizar uma proposta para a construção e exploração do caminho-de-ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal. Tratava-se de Eduard McMurdo (1842-1889), coronel do exército americano, combatente pelas forças da União durante a guerra civil, que introduziu a *Gardner Gun* na Europa, e que depois se viria a dedicar à especulação financeira bolsista, a investimentos mineiros nos estados da Califórnia, Colorado, Carolina do Norte, Transvaal e Honduras, à fundação do influente jornal londrino, *Financial News*, e a negócios ferroviários no México (Tehuantepec Railway), Itália (negócio dos *tramways*) e Madrid, onde não terá granjeado sucesso significativo, ou sequer reputação assinalável⁹²⁴. Residindo em Londres, foi um dos vários caçadores de negócios especulativos que, seduzidos pelas mais optimistas perspectivas que se abriam ao funcionamento daquela linha férrea luso-transvaliana, tentaram obter, junto dos respectivos governos, a concessão da empreitada e exploração. Solicitara-a, sem sucesso, ao governo da república bóer, no decurso do ano de 1883, na companhia de Moritz Unger, representante de um sindicato bancário francês⁹²⁵. Fracassada a iniciativa, decidiu tentar nova investida, junto do governo português, com recurso à intermediação facilitadora de uma personalidade pública influente.

⁹²² *Ibidem*, p. 85.

⁹²³ *Ibidem*, 5ª série, nº 5, p. 326.

⁹²⁴ James S. Olson and Robert Shadle, *Historical Dictionary of the British Empire*, Volume 2, Westport, Greenwood Press, 1996, pp. 738-740; Eric Axelson, *Op. Cit.*, p. 110; *South Africa Magazine*, 11 May 1889; *Bulletin of the American Geographical Society*, Vol. 39, nº 2, 1907, pp. 78-91: este autor cita uma carta de W. Dennis para Salisbury, onde se refere a participação de McMurdo na promoção de esquemas e companhias fraudulentas. Era filho do genealogista e historiador novaiorquino, Albert Welles, e terá completado a sua formação académica em engenharia, em França.

⁹²⁵ *L'Afrique explorée et civilisée*, Troisième Année: 1881-1882, Genève, J. Sandoz Éditeur, 1881, p. 267.

Depois de Pinheiro Chagas ter obtido, junto da representação diplomática americana, a garantia da seriedade de McMurdo, enquanto homem de negócios, o parecer favorável da Junta Consultiva do Ultramar e a anuência do próprio Conselho de Ministros, decidiu formalizar a assinatura do contrato de concessão, a 14 de Dezembro de 1883.

O governo concedia à sociedade anónima que McMurdo viesse a formar, obrigatoriamente sediada em Lisboa e sujeita às leis nacionais, o direito exclusivo, pelo prazo de noventa e nove anos, da construção e exploração do caminho-de-ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal, incluindo todo o material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências. No prazo de quarenta dias, a contar da data da assinatura do contrato, a empresa devia encarregar um engenheiro de proceder ao exame do traçado já estudado por Joaquim José Machado, e apresentar, nos cem dias seguintes, o seu projecto definitivo, com as eventuais variantes, para ser submetido à aprovação do Governo. A construção decorreria no prazo de três anos, ficando a companhia obrigada a empregar preferencialmente mão-de-obra portuguesa. Embora João Burnay tivesse inicialmente proposto uma bitola de 1,08m, igual à sugerida por aquele engenheiro português, ficava agora consignado que ela tivesse uma largura de 1,06m. O Governo comprometia-se a não construir ou conceder qualquer outra linha férrea, numa faixa de terreno inferior a cem quilómetros de largura, para cada lado da linha da empresa e fazia as habituais concessões de terrenos, exploração de minas e direitos de extração dos materiais necessários à construção da via-férrea.

Prevvia-se, em caso de incumprimento contratual atribuído à empresa, a rescisão unilateral do contrato, obrigando-se o Estado a colocar a concessão em hasta pública, “por espaço de seis meses, com as mesmas condições” e a arrematá-la à empresa que maior lanço oferecesse. Na falta de interessados, a adjudicação regressaria ao Estado português, “sem indemnização alguma, e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos”⁹²⁶.

Depois de tantos anos de hesitações, de avanços e recuos político-diplomáticos, não deixa de ser surpreendente que o governo português tivesse tomado uma resolução sobre matéria de tão grande complexidade em apenas quinze dias, contados desde que lhe foi apresentada a proposta de concessão. Uma tão inusitada urgência é bem reveladora do especial apreço com que ela foi recebida, naquele contexto histórico específico: por um lado, vinha dispensar o Estado de assumir directamente essa responsabilidade e tinha a inquestionável vantagem de não solicitar qualquer subvenção, ou garantia de juro, como fatalmente aconteceria se a concessão fosse feita a um sindicato empresarial português; por outro lado, tratava-se de investimento americano, de um país

⁹²⁶ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, pp. 3-15.

que, aparentemente, era alheio à disputa de interesses naquela região sul-africana sendo, por esse motivo, de esperar o seu bom acolhimento, tanto do lado inglês, como do lado transvaliano; finalmente, acrescia ainda o facto de esta solução conseguir neutralizar os propósitos bóeres, de virem a assegurar a concessão de toda a linha para um único concessionário, preferencialmente sediado naquela república sul-africana⁹²⁷.

A pressa foi, porém, má conselheira, uma vez que, a despeito de um extenso clausulado, referente a direitos e obrigações das duas partes, o contrato era omissivo, relativamente a aspectos fundamentais da futura exploração daquela linha, nomeadamente os procedimentos a tomar para a reunião do capital necessário e a prerrogativa da fixação de tarifas, deixando subentender que a companhia dispunha de amplas liberdades, nessas atribuições cruciais. De resto, ao aprovar os estatutos da nova companhia Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, o governo reconhecia, legalmente, as pretensões de McMurdo ao poder absoluto de “formular e alterar as tarifas”⁹²⁸. Como reparou António José Telo, o governo português, ao permitir a imposição da vontade do concessionário, em matérias tão sensíveis, estava, na prática, a entregar a McMurdo a chave da situação (*the key of situation*⁹²⁹) “um instrumento fundamental da sua política externa; a partir do momento em que a concessão é assinada, depende exclusivamente do americano saber em que país reunirá o dinheiro para o caminho-de-ferro – a concessão só prevê que a companhia a formar será juridicamente portuguesa –, qual a política de preços que praticará e, inclusive, se será ou não seguido um tratamento desigual em relação às mercadorias de certos países; por outras palavras, é o americano que tem o grande poder de decidir quem controla a única saída bóer para o mar que não depende da Inglaterra; Lisboa cede de forma incompreensível uma arma essencial para as futuras negociações diplomáticas na zona”⁹³⁰.

A composição inicial dos corpos directivos da nova companhia, emanada do seio dos accionistas fundadores, revelava, uma vez mais, a evidente relação de promiscuidade entre a vida política e o mundo dos negócios privados. A presidência era entregue a António de Serpa Pimentel, ex-ministro dos “Negócios Estrangeiros, Finanças e Trabalhos Públicos” e futuro líder do Partido Regenerador, de quem se dizia ter sido um dos principais impulsionadores da concessão. Na qualidade de directores efectivos, figuravam os nomes de João Burnay e do já referenciado engenheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes, ex-deputado do Partido Regenerador. Como directores substitutos, Joaquim de Oliveira Martins, historiador, publicista, presidente da

⁹²⁷ António José Telo, *Op. Cit.*, pp. 45-46.

⁹²⁸ *Questão entre os governos da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos da América do Norte por uma parte e o governo de Portugal por outra parte submetida a arbitragem do venerando tribunal suíço*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp. 12-24.

⁹²⁹ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume X: Ano de 1890, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, p. 162.

⁹³⁰ Idem, *Ibidem*, p. 46.

Sociedade de Geografia Comercial do Porto, futuro deputado e ministro da Fazenda; e Frederico de Ressano Garcia, deputado do Partido Progressista⁹³¹.

Em Janeiro de 1884 seguia para Lourenço Marques, o engenheiro John Mortague Alprovidge, a fim de proceder aos estudos definitivos da linha. Ali se encontrou com Joaquim José Machado, ainda em comissão de serviço no Transvaal, a quem deixou uma impressão pouco satisfatória. Em ofício confidencial, dirigido ao director geral do Ultramar, informava que aquele encarregado da companhia, se lhe apresentara desprovido de quaisquer desenhos, cartas, ou ordens, e confessando não saber o que fazer. À ausência de meios de estudo e instruções, juntava-se, em seu entender, a falta de robustez de Alprovidge, em quem notava uma constituição física excessivamente delicada, parecendo-lhe sofrer de uma doença pulmonar. Considerava, por isso, que a sua vinda à província portuguesa, se limitava ao mero cumprimento de uma formalidade contratual, não antevendo dali qualquer desenvolvimento nos trabalhos técnicos de reconhecimento da directriz da linha férrea. Teria sido também essa, aliás, a impressão recolhida junto de algumas personalidades influentes de Lourenço Marques, nomeadamente agentes das casas comerciais estrangeiras, que garantiam ter recebido da Europa, notícias desanimadoras, sobre a probabilidade de execução daquelas obras; e também junto da opinião pública do Transvaal, onde McMurdo parecia ser bem conhecido, ninguém supondo ali que “tal sujeito” pudesse cumprir integralmente o contrato assinado com o governo português⁹³².

As suspeitas adensaram-se quando, depois de ter obtido uma prorrogação do prazo para a conclusão do projecto definitivo, a companhia se limitou a entregar uma cópia fotografada do anteprojecto do engenheiro Machado, com algumas modificações que previam, entre outras, uma redução da despesa orçamentada para o material circulante e as estações; a possibilidade de a companhia empregar raios de declives e curvas, que entendesse por mais convenientes; a utilização de carris com menor peso; e a adopção de uma via com largura de três pés ingleses (equivalente a 0,915m), apesar de o contrato estipular 1,06m. Chamada a pronunciar-se sobre o projecto de construção, a Junta Consultiva de Obras Públicas sublinhava a natureza eminentemente técnica do traçado escolhido, ao contrário do que sucedera no caminho-de-ferro de Luanda a Ambaca e apesar das considerações anteriormente feitas pelo engenheiro Machado:

Nenhuns pontos intermédios de sujeição foram impostos no traçado deste projecto, nem a existência de centros de consumo ou de produção, de importância notável se encontram na região que a via-férrea tem de atravessar,

⁹³¹ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 47-54: No conselho fiscal constavam os nomes do visconde de Daupias (sogro de João Burnay), Augusto Viriato da Cunha Porto e Augusto Gomes de Araújo, como membros efectivos, e José da Cunha Porto e Augusto Poppe, como substitutos.

⁹³² *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 26-27, 193. Algum tempo depois Joaquim José Machado informava ter-se constado que Alprovidge não era sequer engenheiro, “mas sim, um empregado da companhia Balkis, de que Mac-Murdo era director”.

e por isso o mesmo traçado foi tão-somente subordinado às conveniência da construção e da despesa, atendendo à forma orográfica do país e à importância dos cursos de água a transpor por obras de arte e também à natureza do terreno a escavar e remover, circunstâncias que somente a inspecção directa do país permite apreciar devidamente, e que decerto o foram pelo engenheiro que executou estes estudos”⁹³³.

De seguida, emitia o seu parecer desfavorável, relativamente às propostas de alteração do projecto, feitas pela companhia, discordando, em particular da fundamentação para a redução da bitola da linha férrea. Considerava que a largura de via a adoptar deveria ser “igual à das outras linhas que formam a rede de caminhos-de-ferro do sul de África”, tendo em vista uma futura integração da linha portuguesa naquela rede, critério a que, como vimos, não atendeu, quando teve de se pronunciar sobre a linha que se projectava construir em Angola⁹³⁴. Curiosamente, na portaria que aprovou o referido projecto, continuava a afirmar-se que a bitola sul-africana era de 1,08m, quando, na verdade, era de 1,067m.

Para o governo de Paul Kruger era patente a natureza especulativa da concessão portuguesa, não se excluindo a possibilidade de ela poder vir a ser entregue, por McMurdo, aos indesejados capitais britânicos, assim comprometendo, irremediavelmente, a vocação emancipadora daquele projecto ferroviário. Doravante, a sua actuação seria pautada por constantes tentativas para assumir o controlo da situação, apesar de serem conhecidas as dificuldades económicas e financeiras do país, antes das grandes descobertas mineiras⁹³⁵. A 5 de Maio de 1884 informava o ministro do Ultramar da formação de uma comissão, composta pelas personalidades mais acreditadas do mundo financeiro e industrial holandês, empenhadas na constituição de uma companhia de primeira ordem, sólida e honesta, com todas as garantias de sucesso, que deveria assegurar a construção do troço ferroviário transvaliano até Pretória, e que também estava interessada em obter a concessão da secção portuguesa, de Lourenço Marques à fronteira⁹³⁶. Os contactos então estabelecidos com a companhia de McMurdo, para alcançar esse desiderato, não tiveram qualquer resultado positivo, uma vez que este concessionário teria exigido um valor exorbitante, superior a um milhão de libras, pelo trespasse da sua concessão, que foi prontamente recusado pelos comissários holandeses. Nessa ocasião, segundo testemunho de Joaquim Machado, o coronel americano teria advertido ameaçadoramente, que, dispondo de total liberdade para a fixação de tarifas, e estando o comércio do Transvaal forçosamente dependente de Lourenço Marques, “ele saberia reaver aquela soma acrescentada de juros”⁹³⁷. Do lado do

⁹³³ *Ibidem*, pp. 74-83.

⁹³⁴ *Ibidem*, pp. 84-85.

⁹³⁵ *Correspondence respecting the action of Portugal in regard to the Delagoa Bay Railway*, London, Harrison and Sons, 1890, p. 26.

⁹³⁶ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 38-40. O comité era representado por N. G. Pierson, J. Groll, D. Maarschalk, A. L. Wurfain, A. C. Wertheim, G. M. Boisjevain, H. J. de Marez Oyen, I. P. Moltzer, e A. D. Marez Oyens.

⁹³⁷ *Revista de Obras Públicas e Minas*, Ano XX, Tomo XX, pp. 258-259.

Transvaal tentou-se então obter um acordo internacional para a fixação de tarifas. McMurdo invocou a praxe estabelecida nas linhas férreas europeias, para contrariar aquela pretensão, reclamando inteira autonomia para a afirmação dos seus direitos, de que prescindiria, todavia, se o governo do Transvaal garantisse à sua companhia, “uma certa tonelagem” na distribuição do tráfego comercial. Esse cenário foi também imediatamente afastado pelas autoridades sul-africanas, que fizeram então saber a Pinheiro Chagas que a construção da sua parte da linha só avançaria se fosse possível encontrar uma solução alternativa à concessão de McMurdo⁹³⁸. Paralelamente, moviam influências nos grandes centros financeiros europeus, no sentido de obstaculizar a mobilização do capital necessário para a empreitada de construção da linha portuguesa. O caso do investidor holandês, A. D. Marez Oyens, inicialmente disposto a participar nesse financiamento, mas que depois surgiria associado à constituição da companhia holandesa, abandonando a parceria com McMurdo, foi disso um exemplo paradigmático⁹³⁹.

O impasse nas negociações manietava a posição portuguesa: enquanto não fosse garantido o prolongamento da linha, em território transvaliano, o melhoramento projectado para Moçambique, não teria qualquer utilidade política e económica; enquanto a companhia concessionária se visse privada de apoio financeiro, os trabalhos de construção não teriam início, perdendo-se, eventualmente, uma oportunidade irrepetível. O governo acreditava, no entanto, que a protelação de uma solução redundaria, ou numa cedência de McMurdo, relativamente à fixação de tarifas, ou na anulação da concessão, justificada pela incapacidade de o concessionário conseguir reunir os capitais necessários. Qualquer que fosse o desfecho havia, no entanto, que garantir a manutenção do interesse do Transvaal, na linha de Lourenço Marques, apesar do assédio sistemático das colónias inglesas do Cabo e Natal, acenando com a possibilidade de uma ligação a Durban, ou à linha férrea de Kimberley, que seria fatal para os interesses portugueses na região⁹⁴⁰. Não surpreendeu, por isso, que, no âmbito de novas negociações, para uma convenção suplementar provisória ao tratado de 1875, uma deputação da república sul-africana, enviada à Europa, conseguisse obter do ministro português duas concessões: a garantia de que, em caso de incumprimento dos prazos de construção, pela companhia portuguesa, seria viabilizada a construção de um *tramway*, com um traçado paralelo ao daquela via-férrea; e em caso de incumprimento contratual, passível de revogação, o empreendimento seria concessionado à companhia transvaliana que viesse a ser formada⁹⁴¹.

⁹³⁸ António José de Araújo, *Os acontecimentos de Lourenço Marques. A questão do caminho-de-ferro*, Lisboa, Typ. da empresa do Jornal da Noite, 1889, p. 14.

⁹³⁹ James S. Olson and Robert Shadle, *Op. Cit.*, p. 739.

⁹⁴⁰ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 163-164.

⁹⁴¹ *Ibidem*, pp. 43-46, 54-62; António José Telo, *Op. Cit.*, pp. 49-56.

Sendo certo que a concessão do *tramway* não era contrária à lei, nem brigava com o estrito clausulado do contrato de concessão do caminho-de-ferro, ela vinha fragilizar, ainda mais, a posição de McMurdo, na tentativa de colocação de título obrigacionistas que viabilizassem a construção da linha, generalizando-se, na opinião pública internacional, a ideia de que a concessão tinha sido virtualmente anulada, pela perda do exclusivo inicialmente assegurado à companhia. Seria, por isso, altamente improvável que os capitalistas europeus, premeditadamente desavisados pelas autoridades *bóeres*, se deixassem seduzir por um projecto ferroviário em África, que não tinha garantia de continuidade para lá da fronteira de Moçambique e que podia ver o seu potencial económico comprometido por uma infraestrutura concorrente.

Joaquim José Machado, a quem visivelmente desagradava a concessão McMurdo, considerava que o governo tinha motivos para avançar, de imediato, para a rescisão do contrato, dado que era notória a impossibilidade de se cumprirem os prazos de construção:

Não tendo, pois, a empresa concessionária do caminho-de-ferro de Lourenço Marques, até hoje, dado começo à execução das obras; não tendo ainda a mesma empresa mandado proceder aos estudos definitivos; não tendo mesmo por enquanto enviado para o local dos trabalhos, nem engenheiros, nem operários, nem materiais; sabendo-se de mais que o público não concorreu à emissão das obrigações, o que significa que a empresa não tem dinheiro; sabendo-se que ela não manda pessoal pelo paquete que sai de Lisboa a 12 de Julho, o qual chegará a Lourenço Marques a 11 de Agosto; sabendo-se que nos meses de Dezembro, Janeiro e Fevereiro as chuvas e o clima normais àquela região africana não permitem que em tal época ali se dê impulso a trabalhos de movimento de terras, assentamento de via e outras obras semelhantes; tenho para mim como evidente que a empresa não pode concluir até 30 de Outubro de 1887 a construção da obra que lhe foi adjudicada pelo contrato de 14 de Dezembro de 1883⁹⁴².

O governo português pressentia, porém, a existência de dificuldades na tomada de uma tal decisão, também recomendada pela Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, mais uma vez decorrentes da ligeireza processual que presidira à assinatura do contrato McMurdo. A concessão previa um prazo para a conclusão dos trabalhos; mas não impunha uma data para o seu início. No limite, a rescisão só poderia ser suscitada quando, chegado o termo daquele prazo, se verificasse não ter sido cumprido o contrato. Temendo a emergência de complicações internacionais despoletada por qualquer decisão política precipitada, procurou remediar aquela lacuna processual. A oportunidade surgiu quando a Companhia, em ofício de Novembro de 1885, assinado pelos directores portugueses, solicitou a prorrogação do prazo de construção, conquanto os trabalhos se iniciassem até Junho de 1886. Pinheiro Chagas anuiu ao pedido, determinando que ficasse ressalvado o direito de o Estado rescindir o contrato, se as obras não principiasses no prazo previsto⁹⁴³. Obtido o novo compromisso, tratou de sossegar o inquieto governo do

⁹⁴² *Ibidem*, pp. 193-194, 219-220. A 21 de Setembro de 1886 também a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas se pronunciou favoravelmente à rescisão do contrato.

⁹⁴³ *Ibidem*, p. 234.

Transvaal, onde era crescente o desânimo, relativamente à possibilidade de vir a ser construída a ambicionada linha férrea, dando-lhe nota deste último desenvolvimento, que contrariava a intensa propaganda que se fazia nas colónias inglesas⁹⁴⁴.

Aproximando-se a data limite acordada, sem que se vislumbresse, em Lourenço Marques, qualquer actividade que fizesse supor o arranque dos trabalhos, o governo oficiou à companhia, a 12 de Março, no sentido de obter uma resposta urgente, sobre as suas intenções. A resposta chegou dois meses mais tarde, para informar que a companhia não se encontrava habilitada a cumprir o prazo a que se vinculara, atendendo à manifesta impossibilidade de colocar as suas obrigações nos mercados financeiros. Não se opunha, todavia, a que os trabalhos fossem iniciados pelo Estado, em conformidade com as disposições do contrato, até que a companhia estivesse em condições de assegurar a construção.

Surpreendentemente, o novo governo *progressista* de Luciano de Castro, que teve na pasta da Marinha, os ministros Henrique de Macedo e Barros Gomes, não retirou consequências severas desta evidente infracção. Ainda antes de receber a resposta escrita dos directores da companhia, já tinha enviado instruções a António José de Araújo, director das Obras Públicas de Moçambique, para que assumisse provisoriamente a direcção dos trabalhos de construção do caminho-de-ferro, empregando o pessoal técnico da repartição. Como notou, com incredulidade, António Cardoso Avelino, procurador-geral da Coroa e Fazenda, por esta forma o Estado permitia que a companhia se livrasse da acusação de incumprimento do prazo fixado, colocando-se na posição singular e indecorosa de executor de uma obra, por acordo e autorização da companhia:

O governo tem sido excessivamente tolerante e indulgente com a empresa. Apresentou ela os seus planos, não constando do processo em que data. E apesar de serem incompletos, porque faltava o projecto da última parte da linha, e o projecto da estação em Lourenço Marques, e talvez apesar de serem submetidos fora do tempo, o governo aprovou-os pela portaria de 30 de Outubro de 1884, dez meses depois da assinatura do contrato.

Correu todo o ano de 1885, sem a companhia dar princípio às obras. O governo relevou-a dessa falta, e prorrogou por mais um ano o prazo da construção, com a condição de começar os trabalhos antes de Junho de 1886, sob pena de rescisão. A companhia não saiu da sua inactividade; não cumpriu nem o contrato, nem o decreto de prorrogação. E o governo não impôs a pena; deixou subsistir o contrato, e tolerou que a empresa continuasse no desprezo das obrigações contraídas.

Fez mais. No ofício de 12 de Março de 1886 (...) perguntou à empresa se já tinha pessoal e materiais, e quando os enviaria para Lourenço Marques, a fim de começar a construção, a qual, pelas considerações expendidas no mesmo ofício e é inútil reproduzir, era da máxima urgência. A companhia respondeu que não tinha fundos, nem sabia quando os obteria; que sem fundos não podia empreender o trabalho; que se ao governo conviesse podia começá-los e continuá-los; que a empresa não se opunha e que os pagaria depois pelo preço que se convencionasse (...). Inferindo-se desta resposta que a companhia não tinha capital, nem crédito, era evidente ter deixado de existir a individualidade jurídica que se obrigara a executar e cumprir o contrato; porque sendo sociedade anónima uma associação de capitais, é esse o elemento que a constitui e caracteriza, e que a separa e

⁹⁴⁴ *Ibidem*, pp. 117-136.

essencialmente distingue das outras associações. Desaparecendo a companhia, o contrato ficava sem efeito, pela morte da pessoa moral com quem o estado contratava.

O governo, porém, não deduziu daquele notável ofício as consequências jurídicas e legais que nele se continham. Pelo contrário aproveitou o expediente sugerido pela empresa e mandou começar a construção do caminho por agentes seus⁹⁴⁵.

Em Lisboa, foi encomendado ao Escritório de Engenharia Civil e Architectura, o fornecimento urgente de material de construção, algum dele adquirido no mercado nacional, outro no estrangeiro, nomeadamente em Inglaterra⁹⁴⁶. Os trabalhos de construção tiveram início a 2 de Junho de 1886⁹⁴⁷. António José de Araújo solicitou a colaboração do governador do distrito no recrutamento de trabalhadores indígenas em Chichacha, Machaquene, Bilene e Matola, que constituiriam, como sucedera na linha de Ambaca, a grande maioria da mão-de-obra utilizada, sobretudo em trabalho não especializado⁹⁴⁸. Mas pôde ainda beneficiar do conhecimento e experiência de alguns operários das colónias vizinhas, que para ali seguiram espontaneamente, em busca de emprego, além dos três condutores affectos à repartição, e que constituíam o corpo de pessoal técnico, incumbido de dirigir e fiscalizar o trabalho:

A crise financeira que toda a província está atravessando, o estado de marasmo em que encontrei todo o comércio de Lourenço Marques, e, como consequência disto, a carência de trabalho, permite-me obter todo o pessoal de que precise, além disso todos os dias estão chegando a esta localidade ingleses das colónias do sul, que sucessivamente vêm procurar aqui ocupação que não encontram naquelas, de entre os quais eu vou aproveitando aqueles que têm adquirido nas linhas férreas do Cabo e Natal grande prática de trabalhos da espécie daquele que vou fazer executar. É meu intento dividir os trabalhadores indígenas em grupos mais ou menos numerosos, conforme as circunstâncias, e confiar a direcção deles a algum ou alguns daqueles indivíduos, quer estes grupos parciais hajam de trabalhar por administração, quer por tarefas. Sabe com efeito V. Exa., que numa localidade onde não é possível encontrar número suficiente de indivíduos capazes de serem

⁹⁴⁵ *Ibidem*, pp. 228-239. Uma informação da 3ª Repartição, datada de 13 de Novembro de 1885, e assinada por Tito Augusto de Carvalho, discordava das considerações do procurador, asseverando que não teria existido qualquer tolerância, ou indulgência, nas negociações e que o não cumprimento do prazo fixado pelo decreto de 28 de Dezembro de 1885, não permitia precipitar a rescisão do contrato, mas apenas a sua reversão às condições estabelecidas em 1883. Discordava também da conclusão, que pressupunha que a companhia fosse intimada a dar início à construção, atendendo a que, com essa resolução, legitimavam-se as intrigas e maquinações das colónias da África Meridional para inutilizar a importância dos distrito de Lourenço Marques.

⁹⁴⁶ *Ibidem*, pp. 170-171.

⁹⁴⁷ *Boletim Oficial de Moçambique*, 22 de Janeiro de 1887, p. 32; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo do Distrito de Lourenço Marques, Século XIX, Avulsos - Cx. 8. 47, M. 1; *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume X: *Ano de 1890*, p. 179. Sobre as cerimónias de inauguração, António José de Araújo, deixou-nos o seguinte testemunho: “à festa nacional, que modestamente teve lugar no dia da inauguração dos trabalhos, concorreu toda a população, tanto europeia como asiática, ambas muito interessadas na realização de um tão notável melhoramento, e ainda grande número de indígenas maravilhados com uma iniciação de trabalhos que lhes permitiria fugir a um futuro de fome e miséria, tristemente anunciado por uma colheita desgraçada. Houve certamente entusiasmo, mas mais ou menos de convenção, que não podia iludir-me, porquanto conhecia o sentimento predominante na população e o efeito produzido por aqueles que muito se interessavam porque tal caminho-de-ferro nunca fosse levado a efeito”.

⁹⁴⁸ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, p. 262. O engenheiro Araújo informava também da mobilidade dos indígenas que acorriam à obra: nas proximidades da vila há um grande número de pequenas povoações, onde o indígena, vindo de muito longe em procura de trabalho, pode encontrar uma palhota que o abrigue e mantimento que o sustente. Pelo contrário, o indígena da Matola, cuja habitação fica a 7, 8, 9 e 10 quilómetros de distância da vila não se apresenta ao trabalho porque não pode percorrer todos os dias, e por duas vezes, uma distância considerável com a obrigação de apresentar-se no serviço às horas regulamentares”.

empregados eficazmente como olheiros, seria pelo menos muito difícil dirigir, sem outra qualquer intervenção, um grupo de duzentos ou trezentos indígenas espalhados numa extensão de terreno relativamente grande⁹⁴⁹.

Durante os meses que se seguiram, executaram-se estudos, trabalhos de terraplanagem, obras de arte e assentamento de via, contando o director das Obras Públicas com um engajamento regular de aproximadamente quinhentos operários, que dividia por grupos, às ordens de um olheiro branco⁹⁵⁰. Trabalhavam das seis da manhã até às cinco da tarde, com intervalo de uma hora, entre as dez e as onze da manhã. Garantia que, apesar de se notar uma redução da actividade laboral, no período de maior calor, entre a uma e as três da tarde, era evidente a boa vontade do indígena no trabalho, “sempre alegre e satisfeito”. A severidade do clima dos trópicos era motivo de permanentes baixas, maioritariamente de europeus, que congestionavam os serviços do hospital de Lourenço Marques ao passo que o pessoal técnico era geralmente tratado no domicílio. Araújo lamentava, porém, os indígenas que também caíam com febres, aparentemente sem recolherem àquela unidade de tratamento médico: “pobres obreiros em que ninguém atenta; adoecem, são substituídos por outros, e só nós que lidamos com eles todos os dias apreciamos quantos têm sido subjugados pelas febres”. Solicitava, por isso, autorização para montar em local conveniente, uma enfermaria-barraca, provida com um facultativo, “exclusivamente encarregado do serviço dos doentes empregados do caminho-de-ferro”⁹⁵¹.

O aumento significativo da população operária levou ainda a que se reforçasse a presença militar, com o objectivo de se manter a ordem. Doravante, os relatórios oficiais desaconselhariam, sistematicamente, a suspensão, ou o afrouxamento, dos trabalhos, de modo a evitar a turbulência que fatalmente se geraria no seio de quinhentos trabalhadores, “gente irrequieta”, se se vissem, repentinamente, privados de trabalho. Mas também porque urgia não comprometer a posição de

⁹⁴⁹ *Ibidem*, p. 183.

⁹⁵⁰ *Ibidem*, p. 199; *Boletim Oficial de Moçambique*, 15 de Janeiro de 1887, p. 22-23; *Ibidem*, 22 de Janeiro de 1887, p. 39-40; *Ibidem*, 2 de Abril de 1887, p. 136-137: o trabalho era contado por jornais. De 22 de Novembro a 18 de Dezembro de 1886, contabilizaram-se 22 jornais de capataz e 159 de trabalhador, em estudos; 56 jornais de chefes de trabalho, 102,5 de olheiro, 105,5 de capataz e 3065 trabalhador com 203\$000 réis de gratificação, em movimentos de terra; e 9 jornais de chefes de trabalho, 19 de olheiro, 36,5 de capataz, 259,5 de pedreiro, 161,5 de aprendiz e 1081 de trabalhador, em obras acessórias. De 20 de Dezembro a 31 de Janeiro de 1887, contaram-se 9 jornais de capatazes e 114 de trabalhador, em estudos; 38 jornais de chefe de trabalho, 104 de olheiro, 194 de capataz, 5768 de trabalhador e 985\$385 réis de tarefa, em movimento de terras; 14 jornais de chefe de trabalho, 36 de olheiro, 43 de capataz, 446,5 de pedreiro, 247,5 de aprendiz e 2032 de trabalhador, em obras acessórias. De 31 de Janeiro até 28 de Fevereiro de 1887 foram arrolados 175 jornais de capataz e 901 de trabalhador, em estudos; 16,5 jornais de olheiro, 13,5 de capataz, 186,75 de pedreiro, 159 de aprendiz, e 803 de trabalhador, em obras acessórias; 22 jornais de pedreiro, 6 de aprendiz, 19 de capataz, 189 de servente e 347,840 réis de tarefa, em obras de arte; o movimento de terras foi, neste período executado por tarefa, pelo custo de 1446\$980 réis. Durante o mês de Março foram contados 211,5 jornais de trabalhador em trabalhos de campo; 26 jornais de olheiro, 5 de capataz, 692 de trabalhador, e 1713\$180 de tarefa, em movimento de terras; 30 jornais de capataz, 216 de pedreiro, 188,25 de aprendiz e 840 de trabalhador, em obras acessórias; 21 jornais de olheiro, 22,5 de capataz 56,5 de pedreiro, 31,5 de aprendiz e 307 de trabalhadores, em obras de arte.

⁹⁵¹ *Ibidem*, p. 199.

Lourenço Marques, num momento crítico em que, notícias recentes davam conta da descoberta das importantes minas de ouro de Barberton e Witwatersrand, junto ao rio Kaap⁹⁵²

Enquanto a construção decorria em Lourenço Marques, nem sempre com o desenvolvimento pretendido pelo director das Obras Públicas e pelo governador-geral de Moçambique, por falta de disponibilidade orçamental, na Europa parecia manter-se o impasse com a companhia concessionária, agravado pela emergência de fissuras internas, na sua estrutura directiva, de onde principiavam a despontar acusações comprometedoras⁹⁵³. Consciente de toda a teia de interesses políticos que se urdia naquele lance, pelo controlo da região do sul de África, e estando empenhado em beneficiar das vantagens da sua posição privilegiada, McMurdo, depois de ver gorado um contrato de financiamento, assinado em Bruxelas, com o banqueiro P. H. Leemans, de ver recusado pelo governo português um pedido para fosse autorizada uma garantia de juro de 5% sobre o valor de £425.000, e de assistir ao desaire de uma subscrição pública para emissão de obrigações (processo financeiro não previsto no contracto) nas principais praças da Europa, que o engenheiro Machado considerava ser “prova irrecusável de que a actual empresa não tem nem terá meios para executar a obra a que se obrigou”, decidiu insinuar-se ostensivamente ao capital e ao poder político inglês, acenando com a eventualidade de uma intervenção financeira da Alemanha naquele projecto ferroviário, que lhe abriria caminho para o controlo comercial da região⁹⁵⁴. Em Londres foi-lhe garantido o apoio de que necessitava, desde que a companhia responsável pela emissão de obrigações, fosse inglesa, dado que os investidores seriam avessos a arriscar o seu capital na construção de um caminho-de-ferro, em África, subordinados às leis de um país estrangeiro⁹⁵⁵. No início de Fevereiro de 1887, começaram a chegar a Lisboa algumas comunicações telegráficas, dando conta da constituição de uma companhia inglesa, onde pontificavam empresas e personalidades respeitáveis da vida política e financeira daquele país⁹⁵⁶. O agente financeiro, Barão de Costa Ricci, recentemente desvinculado da direcção da companhia

⁹⁵² Carl R. Anhaeusser, “The history of mining in the Barberton Greenstone Belt, South Africa, with an emphasis on Gold (1868-2012)”. Paper from the proceedings of the *International Mining History Congress*, April 2012.

⁹⁵³ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 247-257: A 30 de Dezembro de 1886, reconhecendo a situação crítica da sua companhia, McMurdo condenava as intrigas urdidas pelos directores portugueses, sobretudo por Burnay, em benefício da anulação do contrato: “O Sr. Burnay não hesita nos meios. O Sr. Burnay não tinha vintém quando travou conhecimento comigo e é com o dinheiro de mim obtido com falsos pretextos que ele tem podido fazer figura (...). Parece-me que encaraís esta questão só por um lado. Ninguém deu um real para este caminho-de-ferro senão eu. O visconde de Daupias e o sr. Ribeiro afiançam terem empregado £6.000. Não é verdade. Emprestaram-me esta quantia, e quer o caminho-de-ferro vá ou não por diante eles hão-de recebê-la de mim. Quanto ao sr. Burnay, obteve de mim, como ele sabe, £5.000 por empréstimo (eu reclamo £8.000). Todos os directores de Lisboa e outros que possuem acções receberam-nas de mim sem o maior dispêndio, e desde que entraram no negócio procuraram auxiliar Burnay na sua intriga com o fim de que ele se mantivesse até que eu me cansasse e então tomaria ele o negócio para si”; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo do Distrito de Lourenço Marques, Século XIX, Avulsos - Cx. 8. 47, M. 1.

⁹⁵⁴ *Ibidem*, p. 194.

⁹⁵⁵ *Ibidem*, p. 271.

⁹⁵⁶ *Ibidem*, pp. 268-278: indicavam-se para os cargos de direcção os nomes de Lord Castletown, Alexander Matheson, Herbert Magniac, Dillwyn Parrish, George Arbuthnot e Clement R. Markham.

concessionária portuguesa, por não ter plena confiança em McMurdo, que acusava de não ter cumprido qualquer compromisso assumido, confirmava agora a existência de esforços sérios no sentido da concretização do projecto ferroviário em Lourenço Marques, dando conta da emissão de £400.000 de obrigações⁹⁵⁷.

O governo, suspeitando tratar-se de um esquema duvidoso, em que se pretendesse transferir a concessão original para uma outra empresa, tratou de fazer chegar aos eventuais interessados a informação de que semelhante operação era impraticável, ilegal e não contaria com a sua sanção. Tendo prometido ao governo do Transvaal uma tomada de decisão definitiva, relativamente à rescisão do contrato McMurdo, chegou a redigir o decreto de anulação, que foi promulgado a 3 de Março. António de Serpa Pimentel interveio rapidamente, em nome da companhia, solicitando que fosse sobrestada qualquer resolução, em virtude dos últimos acontecimentos. Duas semanas mais tarde, informava o ministro Henrique de Macedo de que se encontrava habilitada a satisfazer os compromissos assumidos com o Estado português, na construção do caminho-de-ferro, dentro do prazo do seu contrato, que terminaria em oito meses. Confirmava a existência de um acordo com a Delagoa Bay East and African Railway Company Limited, criada para assegurar a execução do empreendimento, objecto da sua concessão. Mas deixava o esclarecimento necessário:

do cumprimento das condições deste contrato, que a companhia portuguesa, a cuja direcção presido, efectuou dentro das faculdades dos seus estatutos, só as duas companhias são, uma para com a outra, responsáveis, sendo da construção do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, nos termos da sua concessão, somente responsável para o governo a companhia portuguesa a cuja direcção presido⁹⁵⁸.

A solução era engenhosa e, como notou António José Telo, tinha uma lógica inapelável: “a concessão pertence à companhia portuguesa e ninguém quer a sua transferência; mas a lei não impede que Mac Murdo ceda a maior parte do capital da companhia portuguesa a outra inglesa; será esta, por seu lado, que coloca na Bolsa de Londres os títulos necessários para obter os capitais”⁹⁵⁹. As entidades envolvidas na negociação obtinham vantagens assinaláveis: McMurdo livrava-se da rescisão do contrato, conseguindo arrecadar uma soma considerável pela cedência de acções da companhia portuguesa, e mantinha uma posição predominante na companhia inglesa; a Inglaterra assumia, ainda que indirectamente, o controlo de uma infraestrutura essencial em território alheio, que abria caminho à exploração das, recentemente descobertas, reservas de ouro. Para Portugal e o Transval a solução representa um revés evidente. A manutenção da concessão McMurdo, agora agravada pela posição maioritária dos capitais ingleses, numa

⁹⁵⁷ *Ibidem*, pp. 281-282.

⁹⁵⁸ *Ibidem*, pp. 284-285.

⁹⁵⁹ António José Telo, *Op. Cit.*, p. 60.

companhia que era apenas nominalmente portuguesa, comprometia, por um lado, o projecto diplomático de Barros Gomes para a diversificação das alianças externas do país e impedia, por outro, a libertação da república sul-africana de uma indesejada dependência face às colónias britânicas⁹⁶⁰. Num plano mais lateral, ela vinha gorar também a possibilidade de afirmação da engenharia nacional, num projecto ferroviário de particular visibilidade internacional. Como reconheceria diante da Sociedade de Geografia de Lisboa, o contristado António José de Araújo, responsável temporário pelo lançamento da construção da linha férrea, a quem restava a consolação de ter visto elogiado o seu trabalho pelos responsáveis técnicos que o sucederam: “Estava (...) escrito que não podia ser nacional o Messias enviado a Lourenço Marques; era preciso ir buscar um verdadeiro, lá fora, além da Mancha”. Tratava-se do conhecido e respeitado engenheiro de minas e caminhos-de-ferro, Thomas Selby Tancred (1840-1910), a quem foi adjudicada a empreitada da construção e que efectivamente imprimiu aos trabalhos um ritmo avassalador, que nem Joaquim José Machado julgara previsível, e que conseguiu insuflar confiança renovada no ânimo já descrente da população laurentina⁹⁶¹.

Encarregado de assumir a fiscalização da obra, o engenheiro português, ao partir de Luanda, onde desempenhava aquelas mesmas funções no caminho-de-ferro de Ambaca, ainda chegou a sugerir a alteração do traçado da linha, para que esta viesse a ser beneficiada pelo tráfego mineiro da região aurífera de Barberton⁹⁶², mas ao chegar a Lourenço Marques, e ao constatar o adiantamento dos trabalhos, rapidamente desistiu daquele alvitre. A 2 de Agosto de 1887 enviava ao ministério dados impressionantes e considerações francamente elogiosas, sobre a execução da empreitada que, como vimos, lhe trariam, futuramente, alguns embaraços:

O assentamento da linha férrea propriamente dita avança proximamente 800 metros por dia. Todo o trabalho está sendo executado *com enorme actividade, mestria e liberalidade*.

⁹⁶⁰ Kenneth Wilburn, “Rails crossed: Imperialists, republicans and Edward McMurdo 1883-1889” in *South African Journal of Economic History*, Volume 11, Issue 2, 1996, pp. 82-103.

⁹⁶¹ *The New York Times*, April 15, 1910, p. 8; *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, p. 324; *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume X: Ano de 1890, p. 179: Segundo António José de Araújo, a confiança era tanta que Thomas Tancred “tinha crédito aberto e quase ilimitado nas casas comerciais”, uma das quais se tinha negado, pouco tempo antes, a fornecer “um simples pranchão de pinho à secção de obras públicas do distrito, quando esta lutava com importante, mas não insolvíveis dificuldades financeiras”.

⁹⁶² Arquivo Histórico Ultramarino, 2674, Sala 3, Est: XVI, Prat: 17: “O traçado proposto para o Caminho de Ferro de Lourenço Marques não me parece que seja hoje o mais conveniente em vista do enorme desenvolvimento que tem tido ultimamente a região aurífera de Barberton, cuja importância não era ainda conhecida quando eu fiz os estudos do traçado pertencente ao Transvaal. Parecendo que a zona a que me refiro, situada nas margens do rio Kaap afluente do Crocodilo ou Muguenho está destinada a tomar proporções colossais é evidentemente vantajoso que demos ao nosso Caminho de Ferro a directriz que mais fácil e prontamente se preste ao movimento comercial daquela região”. Entendia por isso que o traçado que mais conviria a Portugal não era o que estava delineado por Incomati, mas o que passaria pela Portela ou Martinga-tinga que também fora desenhado por Joaquim Machado em 1882: “Este traçado atingirá o Incomati num lugar próximo à entrada existente em que as mercadorias e passageiros passarão em carros nos meses de estiagem e em barcos na época das chuvas. A ponte em tal secção do rio será mais extensa e de mais difícil construção mas essa obra já não ficará em território português. O Caminho de Ferro segundo esta directriz poderá portanto mais facilmente do que qualquer outro traçado transportar as mercadorias e passageiros com destino à região de Kaap e atrairá o movimento comercial daquela zona ainda que não seja prolongada para o interior”.

Perto de 3000 trabalhadores pretos e 350 operários brancos estão ocupados nesta grande obra. Tanto o método como os meios de trabalho são excelentes. A empresa, no que respeita à execução das obras, não se limita a satisfazer restritamente as condições do contrato.

A economia nas despesas do primeiro estabelecimento não é manifestamente o que principalmente a preocupa. Pelo contrário, vê-se que pretende fazer uma via sólida, capaz de suportar um largo tráfego sem grandes despesas de tracção nem de conservação.

Assim não foge aos movimentos de terras e as máximas inclinações que tem adoptado na parte em construção não excedem a 0,015 por metro, tendo aliás a faculdade de as elevar até 0,025.

O perfil transversal da via é bem mais amplo do que o prescrito nas condições do contrato em que se permite a largura de 3,60m, porquanto mede 4,80m nos aterros e 5,40m nas escavações, não compreendidas as valetas. Os carris são de aço Bessemer e em vez de 18 quilogramas por metro corrente, que poderiam ter pelo contrato, pesam 52 libras por jarda, o que corresponde a 25,8kg por metro.

As travessas são de aço e pesam 32 quilogramas cada uma. As pontes projecta a companhia construí-las com vãos bem superiores aos que eu tinha fixado; não porque isso seja necessário, mas porque, dispondo de pouco tempo, prefere aumentar a extensão das pontes para diminuir a dos aterros. Todo o material fixo e circulante, assim como as ferramentas, instrumentos e aparelhos que tenho visto são de primeira qualidade⁹⁶³.

Em Thomas Rumball, engenheiro-chefe do empreendimento, figura próxima de McMurdo, com larga experiência nos caminhos-de-ferro portugueses da metrópole⁹⁶⁴, e no empreiteiro Thomas Tancred, Machado encontrava “muita franqueza e vontade de aceder a todas as indicações da fiscalização do governo”, razão que justificava o seu auxílio incondicional e a manifestação espontânea da boa opinião que deles fazia, mais tarde comprovada pela proposta que apresentou à Sociedade de Geografia de Lisboa para que este último ali fosse admitido na qualidade de sócio correspondente⁹⁶⁵. Mas percebeu, também rapidamente, a existência de um grave equívoco, que deixou surpresos aqueles engenheiros da companhia: o contrato de construção assinado com Tancred fora feito para uma extensão de oitenta e dois quilómetros, correspondente à directriz do anteprojecto de Joaquim Machado, que a companhia adoptara com a aprovação do governo. Sucedia, porém, que, no decurso dos estudos mais aprofundados, elaborados para o governo do Transvaal, o engenheiro compreendia que essa directriz tinha de ser prolongada em cerca de nove quilómetros para atingir efectivamente, como pretendido, a fronteira nos montes Libombos. E que, como vimos anteriormente, essa linha de fronteira estava ainda por definir, sujeita a

⁹⁶³ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 322-323, 333. A 26 de Agosto dizia-se que a empreitada empregava já cinco mil operários e que a linha estava assente até ao quilómetro trinta e oito. A falta de empregados portugueses levava a que fossem contratados operários estrangeiros, recrutados nas colónias inglesas vizinhas.

⁹⁶⁴ Hugo José Silveira da Silva Pereira, *Op. Cit.*, pp. 156-158, Anexo 28. Maria Paula Diogo and Ana Cardoso de Matos, “Being an Engineer in the European Periphery. Three Case Studies of Portuguese Engineering” in *History of Technology*, edited by Ian Inkster, vol. 27, New York, Continuum, 2007, p. 130; Idem, “Bringing it all back home: Portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)” in *Host – Journal of History of Science and Technology*, Vol.1, Summer 2007, pp. 160; Thomas Rumball era um engenheiro de caminhos-de-ferro britânico, membro da Institution of Civil Engineers que, em 1853 foi contratado por Hardy Hislop, líder da Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro Portugueses, para projectar a primeira linha ferroviária portuguesa, entre Lisboa e o Carregado. Em 1855 foi encarregado por Fontes Pereira de Melo do estudo da linha entre Santarém e a fronteira. Em 1856 propôs a construção de um caminho-de-ferro americano entre o porto de S. Martinho e a linha do Norte e, em 1874, entre a Marinha Grande e o mar. Nesse mesmo ano propôs ainda, em consórcio, a construção da linha da Beira Alta.

⁹⁶⁵ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, p. 323; *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX: Ano de 1889, p. 19.

demoradas negociações técnicas e diplomáticas com o governo sul-africano. Machado tentou de imediato demonstrar que a concessão de 1883 não previa qualquer número de quilómetros, mas sim a ligação à fronteira, e que a companhia estava, de resto, obrigada, desde 1884, pelo decreto que aprovou o projecto definitivo, a apresentar “o projecto relativo à última parte da linha férrea perto da fronteira”⁹⁶⁶. Rumball e Tancred telegrafaram para Londres a informar do incidente e a solicitar instruções dos directores. Alguns dias mais tarde, segundo testemunho de Joaquim Machado, teriam sido autorizados a prosseguir os trabalhos de construção até à fronteira⁹⁶⁷.

No Transvaal constituiu-se finalmente, a 21 de Junho de 1887, a companhia encarregada da construção da linha desde a fronteira até Pretória. A *Nederlandsche-Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij* (NZASM ou, em inglês, *Netherlands-South African Railway Company*) era maioritariamente detida por capital holandês e, sobretudo, alemão, tendo sido encubada, como vimos, em 1884, por influência directa de Paul Kruger, aquando do seu périplo diplomático pela Europa⁹⁶⁸. A concessão beneficiava de uma garantia de juro de seis por cento sobre o capital investido, do exclusivo direito de construir linhas férreas no Transvaal e, também da prerrogativa de fixar livremente as tarifas do transporte, benefícios incomuns neste género de investimentos, que demonstrava bem o papel crucial do caminho-de-ferro na estratégia política do governo sul-africano, para a construção de um estado livre, moderno e menos dependente dos circuitos comerciais, que confluíam para a colónia do Cabo⁹⁶⁹. Não era, porém, uma orientação consensual no meio político daquele país. Como notou Vincent Kuitenbrouwer, a oposição a Kruger, durante a discussão do contrato de concessão no *Volksraad*, não escondeu a sua preferência pela alternativa federalista, que preconizava a ligação a Kimberley, com a consequente integração na rede ferroviária do Cabo e numa união aduaneira sul-africana⁹⁷⁰.

Em Novembro de 1887, os responsáveis da nova companhia enviaram para Komatipoort uma equipa técnica constituída por cinco engenheiros holandeses, sob a direcção de Rudolf Abraham

⁹⁶⁶ *Ibidem*, p. 95.

⁹⁶⁷ *Ibidem*, p. 323.

⁹⁶⁸ J.J. Van Helden, “German Capital: The Netherlands Railway Company and the Political Economy of the Transvaal 1886–1900 in *The Journal of African History*, 19, 1978, pp 369-390; Helmut Stoecker and Eberhard, *Op. Cit.*, pp. 116-118; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, p. 139. A companhia era constituída por empresas holandesas e alemãs, que o autor identifica: Labouchère Oyens & C^o, de Amesterdão; Robert Warschauer & C^o e Berliner Handelsgesellschaft, de Berlim.

⁹⁶⁹ Simon E. Katzenellenbogen, *Op. Cit.*, p. 21.

⁹⁷⁰ Vincent Kuitenbrouwer, *War of Words: Dutch Pro-Boer Propaganda and the South African War (1899-1902)*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2012, pp. 42-50: “The opposition in the SAR preferred closer federation with the Cape and therefore proposed an alternative, a line to Kimberley, which would tap into the railway network of the colony. British companies were interested in this project too and tried to influence the decision. Nevertheless, Kruger stood his ground and eventually the NZASM concession was approved. As a result, the company was seen by many critics as an important symbol of what in their eyes was the nefarious Hollander influence and nepotistic nature of the Kruger regime”. Karl Edward Prinslow, *Transportations as an element of foreign policy in Southern Africa or the ties that bind*, Thesis for the degree of Master of Arts in National Security Affairs from de Naval Postgraduate School, Monterey – California, June 1985, pp. 17-19; James Stuart Olson and Robert Shadle, *Op. Cit.*, pp. 794-795; C. Verburgh, “The Competition of South African Harbours and Lourenço Marques for the Oceanborne Imports of the Transvaal “Competitive Area” in *South African Journal of Economics*, 25, 1957, pp. 264–274; Reginald Statham, *Paul Kruger and his Times*, London, T. Fisher Unwin, 1898.

Iduard Snethlage (1845-1919), com a incumbência de proceder ao reconhecimento definitivo daquele troço da linha férrea, anteriormente estudado por Joaquim José Machado⁹⁷¹. Mas, pouco depois, os trabalhos seriam suspensos por determinação expressa do governo transvaliano, novamente apostado em fazer depender a construção da sua linha de um acordo de tarifas com a companhia de McMurdo, por considerar que só por essa via seria possível contrariar as operações especulativas do coronel norte-americano, nomeadamente junto de sectores políticos e financeiros, adversários da linha férrea de Lourenço Marques, apostados em demorar a sua concretização, ou em boicotar as suas potencialidades, pela imposição de tarifas proibitivas⁹⁷². Numa comunicação à Sociedade de Geografia, António José de Araújo radicava nessa obstinação de Paul Kruger, em impedir que se “removesse uma única pá de terra”, enquanto a companhia portuguesa não se dispusesse a um acordo, a convicção generalizada de que a companhia neerlandesa ligara “de pés e mãos o governo do Transvaal, graças ao desastroso contrato que este aprovou”. Enquanto se mantivesse o impasse, ela não deixaria de receber anualmente quase quarenta mil libras da garantia de juro, pagas pelo povo daquele país, sem outra regalia que não fosse “assistir como interessado à luta entre as duas companhias”⁹⁷³. Também McMurdo se referiria aos contornos bizarros daquela concessão, que permitiam que a companhia construtora transvaliana recebesse sempre a garantia do Estado, ainda que não viesse a construir o caminho-de-ferro. Nesse sentido, não duvidava reconhecer que aquele negócio colocara o governo de Kruger nas mãos de Groll, o principal director da companhia, revelando ter ouvido deste empresário a afirmação de que o contrato assinado lhe franqueava o controlo sobre a classe política do Transvaal, com poder suficiente para demitir e formar governos⁹⁷⁴.

Na muito contestada companhia portuguesa, as dissensões internas culminaram numa remodelação da estrutura directiva. Serpa Pimentel, que nesse mesmo ano de 1887 sucedeu a Fontes Pereira de Melo na liderança do Partido Regenerador, foi substituído, na presidência da direcção, por Manuel Pinheiro Chagas, recém-exonerado do cargo de ministro da Marinha, onde tinha sido responsável pela contratualização daquela concessão ferroviária, bem como pela

⁹⁷¹ R.C. De Jong, G.M. Van der Waal & D.H. Heydenrych, *NZASM 100: 1887-1899, the buildings, steam engines and structures of the Netherlands South African Railway Company*. Pretoria, C. Van Rensburg Publications, 1988; Karel A. Bakker, Nicholas J. Clarke, & Roger C. Fisher, *Eclectic ZA Wilhelms: A shared Dutch built heritage in South Africa*, Pretoria, Visual Books, 2014, p. 114. A equipa técnica chegou a Komatipoort em Novembro de 1887. Dois dos engenheiros da expedição, J.E. van Ijsendijk e G.H. van der Meulen, foram vitimados pela malária, facto que terá desanimado o engenheiro-chefe a ponto de precipitar o seu regresso à Holanda, descrente da possibilidade de o caminho-de-ferro poder vir a ser efectivamente construído. Foi então substituído naquele cargo pelo engenheiro Jacobus Leonardus Cluijsenaer (1843-1932), mais tarde também substituído por Gerard Middelberg (1846-1916).

⁹⁷² R.J. Hammond, *Op. Cit.*, pp. 232-233; *Sentence finale du Tribunal Arbitral du Delagoa en la cause liée entre les gouvernements des États-Unis de l'Amérique du Nord et la Grande-Bretagne parties demandereses et du Portugal partie défenderesse concernant le chemin de fer de Lourenço Marques du 29 mars 1900*, Berne, Imprimerie Coopérative, 1900, pp. 66-67.

⁹⁷³ António José de Araújo, *Op. Cit.*, p. 14.

⁹⁷⁴ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 419-420.

alegada benevolência com que relevava as faltas persistentes da concessionária. Frederico Ressano Garcia, Oliveira Martins e António Cândido, celebrado tribuno, também ele “vencido da vida” e arauto da “vida nova”, completavam a quota de directores portugueses, em lugar do engenheiro Sousa Gomes, que se manteria ao serviço do Ministério das Obras Públicas, sendo pouco depois nomeado vogal da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas; e do muito contestado João Burnay, que imediatamente tratou de apresentar ao Ministério da Marinha uma proposta deletéria para a concessão, por noventa e nove anos, da construção e exploração de um canal de navegação que ligasse o distrito de Lourenço Marques com o Transvaal⁹⁷⁵. O projecto era acarinhado no Transvaal, desde que Joaquim José Machado o recomendara, como alternativa ao *tramway*, cuja concessão se pretendia reabilitar desde que se soube que a linha férrea seria efectivamente construída por McMurdo⁹⁷⁶. Para Pinheiro Chagas, semelhante proposta não passava de uma bravata, de um capricho pueril, que visava unicamente a satisfação de incontidos interesses pessoais. No exercício do novo cargo directivo, aproveitava para sensibilizar o novo ministro da Marinha para a conveniência de amparar uma empresa que concorria de forma tão eficaz e tão pouco onerosa ao erário público, para o desenvolvimento e prosperidade do país:

O governo português tem hoje nas suas colónias três caminhos-de-ferro em exploração ou em construção. O caminho-de-ferro de Mormugão é feito pela companhia inglesa, que o está construindo em condições de tão absoluta segurança, que nem a mais insignificante despesa deixa de lhe ser garantida pelo governo português, e que as somas que hão-de servir para o pagamento dos juros estão depositadas nos bancos ingleses sem que lhes possa tocar o nosso governo; o caminho-de-ferro de Ambaca tem o rendimento líquido da linha garantido, acautelando-se a hipótese de não chegar o rendimento bruto para o pagamento das despesas de exploração; só a companhia do caminho-de-ferro de Lourenço Marques se lançou aventurosamente numa empresa aleatória; só ela foi revolver o solo africano e enterrar nos sulcos abertos para o assentamento dos carris milhares de libras esterlinas. Só ela ousou confiar apenas no desenvolvimento das colónias portuguesas, no futuro de Lourenço Marques, na honradez do governo de Sua Majestade Fidelíssima. E essa companhia é também a única que vê surgir diante de si uma surda hostilidade, e ameaçados os seus legítimos interesses por uma concorrência, que não ousamos chamar menos leal, mas que revolta decerto a melindrosa consciência do nobre ministro a quem nos dirigimos⁹⁷⁷.

⁹⁷⁵ *Ibidem*, pp. 301-302; António Cândido, *Discursos e Conferências*, Porto, Empresa Litteraria e Typographica, [s.d.], pp. 165-189. A 29 de Agosto de 1887, António Cândido proferiu uma conferência no Ateneu Comercial do Porto, subordinada ao tema da “Moral Política”, de que recolhemos o seguinte excerto: “Não há nada mais melindroso do que a reputação do homem de Estado. E com toda a razão. Eu sei que não pode provar-se uma acusação de improbidade pessoal contra qualquer dos homens eminentes, que superintendem nas coisas públicas da Europa; mas tenho pensado muitas vezes com tristeza que sendo honrados, como quero acreditar, nem sempre se preocupam muito de o parecer! A política económica foi uma das mais belas inspirações do nosso tempo. Meter todos os interesses da grande multidão numa fórmula constituída, em partes iguais, de justiça e de sentimento, é um ideal soberbo! Mas as grandes ideias precisam de grandes homens; e, em vez disso, é a política de negócios, sem intenção e sem alcance, a que está de cima neste momento! A finança egoísta, exploradora, insaciável, triunfa em toda a linha. Na tribuna não ressoam já as grandes palavras que apaixonaram e comoveram a geração que nos precedeu; as vozes que mais valem são as que retinem, como metais, no cálculo de operações fabulosas...”; Colonel E. McMurdo, C. S. Fowler, *Views of Lourenço Marques (Delagoa Bay) and Transvaal Railway*, [s.l., s.n.], 1887.

⁹⁷⁶ *Ibidem*, p. 324.

⁹⁷⁷ *Ibidem*, p. 325.

A defesa firme e empenhada dos interesses da Companhia far-se-ia, como até aqui, com o maior denodo, embora fosse por vezes discutível a compatibilização desses interesses com a salvaguarda da posição do Estado português. A 29 de Outubro de 1887, Pinheiro Chagas informava o governo da conclusão da linha. No ministério a notícia foi recebida com estupefacção, atendendo ao teor das comunicações ultimamente recebidas do director de fiscalização, dando conta da indisponibilidade dos responsáveis pela obra para prosseguirem os trabalhos de construção na última secção de nove quilómetros. Em Lourenço Marques, Joaquim Machado dizia-se desagradavelmente impressionado, atendendo sobretudo à contradição destas declarações com as garantias dadas, em conferências anteriores, de que as obras continuariam, sem interrupção, até à fronteira⁹⁷⁸. A 7 de Novembro, o ministro Helder de Macedo fazia expedir para a companhia uma comunicação alertando para a necessidade de ser apresentado o projecto definitivo da última secção, e de serem concluídos o assentamento e balastragem da via, a regularização dos taludes, a vedação das passagens, a construção de seis casas de guarda e pontecais. Em resposta, Pinheiro Chagas, que enquanto ministro recebera no gabinete o anteprojecto dessa última secção, e que assinara o decreto onde se exigia que a companhia apresentasse “o projecto relativo à última parte da linha férrea perto da fronteira”, alegava agora existir algum equívoco na interpretação a dar às obrigações da companhia construtora, uma vez que os seus colegas, em Londres, consideravam a linha oficialmente aberta:

Como se explica pois que, em presença destes factos, se afirme ao mesmo tempo que não só a companhia não fez a última secção da sua linha, mas que nem sequer apresentou o projecto dessa última secção à aprovação do governo?

Sei o que diz a portaria de 30 de Outubro de 1884, e sei a previsão que a ditou, mas de nenhum documento oficial existente nesta companhia consta que a última secção seja de 9 quilómetros. Tanto podia ser de 9 quilómetros como de 90 ou de 900 metros. Motivos houve decerto que impediram o major Machado de concluir ele próprio o estudo da linha e de o levar à fronteira. Desapareceram esses impedimentos? Não o sabemos. A companhia, é certo, tem a obrigação e reclama o direito de levar o caminho-de-ferro à fronteira. Está essa fronteira perfeitamente definida e claramente determinada? Parece-me que o ministério não me poderá dar a esse respeito uma resposta categórica, e tudo nos leva a supor que da determinação desse ponto é que resulta a demora a que se alude.

Demais, sem fazer afirmações positivas, para as quais me faltam os necessários elementos, devo sempre dizer que, em presença dos estudos e projectos aprovados pelo governo, bem longe estava a companhia de prever que a fronteira estaria, como V. Exa. afirma, 9 quilómetros para além do quilómetro 81, mas calculava-se que a fronteira estaria não muitos metros além, tanto assim que os nossos empregados, copiando documentos oficiais, num dos traçados, cujo conjunto constitui os estudos aprovados pelo governo, no quilómetro 82 puseram a designação de *fronteira*⁹⁷⁹.

A estratégia da companhia passaria, assim, pelo aproveitamento das dificuldades do governo português nas negociações com o Transvaal, para a definição de fronteiras, que decorriam em

⁹⁷⁸ *Ibidem*, pp. 352-354.

⁹⁷⁹ *Ibidem*, pp. 358-359.

simultâneo com os trabalhos de construção. Como vimos, o governo daquela república fazia depender essa delimitação, da negociação de um acordo de tarifas entre as companhias concessionárias, facto que conduzia todo o processo a um novo impasse. Ora, em Lourenço Marques, Joaquim Machado recebera de Philip Knee, o director da exploração, a informação de que a companhia tencionava adoptar tarifas que aquele engenheiro considerou, de imediato, “espantosamente elevadas e mais próprias para afastarem o comércio e os passageiros do caminho-de-ferro e porto de Lourenço Marques do que para atraírem o tráfico, desviando para aqui a corrente comercial do interior que ainda actualmente acode na sua quase totalidade aos portos do sul”⁹⁸⁰. Pareciam ganhar forma as suspeitas de que a companhia portuguesa obedecesse apenas a uma agenda empresarial, exclusivamente focada na obtenção de dividendos, resultantes da sua actividade comercial, generalizando-se, na província, a ideia de que ela trabalhava e era paga para impedir que o tráfico de mercadorias e passageiros se desenvolvesse. A 16 de Fevereiro de 1888, já depois de a linha ter sido inaugurada e provisoriamente aberta à exploração⁹⁸¹, o director da Fiscalização dizia ter recebido informações, “dignas de crédito”, segundo as quais, os

⁹⁸⁰ *Ibidem*, pp. 352-353.

⁹⁸¹ *Ibidem*, p. 381; *O Ocidente*, 21 de Março de 1888, pp. 67-69; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 123-124. A inauguração da linha decorreu no dia 14 de Dezembro de 1887. Segundo testemunho do governador-geral, Augusto de Castilho, a “cerimónia de abertura consistiu em fazer percorrer um comboio” desde Lourenço Marques até ao término da via-férrea, no qual tomou lugar o governador e “todos os funcionários do distrito que o quiseram, os empregados da companhia e do empreiteiro e muita gente do povo e convidados vindos do Natal e do Cabo da Boa Esperança”. À noite foi servido um banquete, servido pela companhia e empreiteiro e presidido pelo governador. Alfredo Pereira de Lima registou uma das várias peripécias ocorridas durante essa cerimónia de inauguração, um “incidente de tragicomédia por ocasião em que os convidados se preparavam para tomar os seus lugares à mesa e ainda não tinha chegado o comboio com o repasto e os vinhos caros. Estranhando a demora, «Sir» Thomas fez expedir um telegrama a inquirir do que se passava. A resposta veio informando-o de que o comboio de vitualhas havia partido há cerca de três horas. Acontecera simplesmente o seguinte: fora assaltado no caminho pelos rufiões de «Captain Moonlight», que se haviam atirado como lobos aos perus assados e aos vinhos. Só depois de bem fartos deixaram seguir os restos. O desgraçado condutor do comboio levava ainda para «Sir» Thomas a descarada mensagem de «Captain Moonlight» de que não levasse a mal a brincadeira, mas que haviam comido e bebido à saúde de «Sir» Thomas. Fora disto não houve qualquer outro incidente desagradável”. Captain Moonlight seria um dos cabecilhas dos *gangs* formados durante a construção da linha férrea, que movidos pela competição e rivalidade, espalharam a desordem e o terror naquela região de Lourenço Marques. Tancred recrutara cerca de três mil africanos e duzentos europeus, homens rudes, maioritariamente provenientes da Grã-Bretanha, que dividiu por partidos (ou *gangs*), ao longo dos vários locais de ataque à obra. Os mais conhecidos eram os denominados “Salvation Army” e “Irish Brigade”. Estes últimos seriam liderados pelo Captain Moonlight (*Bos News*, August 2012, pp. 12-13). Alfredo Pereira de Lima registou também algumas das suas características: “Os europeus, na sua maior parte, eram aventureiros que provinham dos mais tenebrosos sítios do Mundo. Os nativos pertenciam a tribos das mais diversas. Não tardou que semelhantes homens se agrupassem pelas suas tendências, envolvendo-se entre si, em brigas constantes. Dos grupos, os que mais se celebrizavam pela brutalidade dos seus métodos, foi o da «Salvation Army», chefiado por um bruto que dava pelo nome de Buck Williams, e o da «Irish Brigade», chefiado por outro malandrim chamado George Hutchinson, mais conhecido pela designação romântica de «Captain Moonlight» (Capitão Luar). Estes grupos foram responsáveis por muitos dos desacatos verificados em Lourenço Marques e no Transvaal, no decorrer da construção do caminho-de-ferro. O grupo de «Captain Moonlight», constituído só por irlandeses, era sem dúvida o mais ousado e tinha uma curiosa maneira de trabalhar. Lançavam-se como brutos ao trabalho mais árduo durante uma semana inteira na balbúrdia do silvar das locomotivas, revolver da terra e no barulho ensurdecedor do malhar nos ferros no assentamento da linha, debaixo de um calor sufocante e verdadeiramente de desesperar qualquer homem normal. Uma vez recebido o salário da semana, já ninguém trabalhava mais enquanto não derretessem as libras nos bares de Lourenço Marques, para onde se metiam a caminho em turbilhão, no primeiro comboio de balastro. Aqui invadiam ruidosamente os bares da Rua Araújo, em pândega rija com as «Barmaids». Quando o dinheiro acabava, começavam os desacatos públicos, pois os desesperados irlandeses do bando de «Captain Moonlight» não hesitavam em assaltar e roubar os próprios moradores pacíficos de Lourenço Marques. A polícia era por vezes importante para dominar os embriagados desordeiros. Uma vez evaporados os fumos do álcool, faziam a torna viagem até ao local dos trabalhos da brigada dos caminhos-de-ferro, para encher novamente os bolsos de libras, que seriam de novo derretidos na semana a seguir em novas cenas de Far West em Lourenço Marques” (Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 140-141).

governos do Natal e Cabo tinham encetado negociações com a companhia, com o objectivo de adquirirem todas as acções e obrigações emitidas. A confirmarem-se essas diligências, a consequência afigurava-se-lhe evidente:

Se isto for verdade e vier a realizar-se, a linha de Pretória aos Libombos não será construída e as duas colónias inglesas continuarão a gozar da vantagem de serem o entreposto exclusivo de todo o comércio do interior. De todos os projectos imaginados pelos políticos ingleses das colónias do Cabo e Natal e pelo partido inglês do Transvaal para suspenderem o desenvolvimento de Lourenço Marques e inutilizarem as vantagens do seu porto e da sua posição geográfica é este o que me parece mais prático e simples de realizar⁹⁸².

Machado e, depois, António José de Araújo, o seu sucessor na fiscalização, reportavam, periodicamente, as dificuldades financeiras em que se encontrava a companhia, daí resultando a diminuição do pessoal empregado e a quase paralisação dos trabalhos de construção. A exploração era deficientíssima, reduzida “à máxima simplicidade, chegando mesmo a haver duas estações consecutivas servidas por um único chefe”⁹⁸³. A partir da derradeira estação, em Moveene, fora improvisada uma estrada carreteira para prover o transporte de mercadorias e passageiros até à fronteira, solução que o governador Augusto de Castilho assegurava estar longe de satisfazer as necessidades locais, constituindo motivo de escárnio para a comunidade internacional⁹⁸⁴.

Uma representação dos habitantes portugueses de Lourenço Marques, ao governo de Lisboa, dava conta da ferida que a companhia tinha aberto no orgulho nacional, tornando-se-lhes antipática, pelo modo como desprezavam as suas instituições, comportando-se como se estivesse em território conquistado, às ordens da rainha Vitória. Consideravam particularmente desonroso o facto de a linha férrea ser deliberadamente estrangeira, com empregados exclusivamente ingleses e todos os letreiros e impressos escritos em língua estranha⁹⁸⁵. Dirigindo-se à Sociedade

⁹⁸² *Ibidem*, p. 405.

⁹⁸³ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume X: *Ano de 1890*, p. 180: “Isto fazia-se do modo seguinte: Um comboio saía de Lourenço Marques e chegava à estação da Matola; aí fazia o chefe o respectivo serviço e, à hora da partida, fixada com mais ou menos elasticidade, fechava ele a estação e seguia em carruagem de 1ª classe até à estação de Pessene, a 19 quilómetros de distância; chegado ali, abria a porta do seu novo estabelecimento e aí ficava como chefe desta estação ate que à chegada do comboio descendente se procedia a manobra inversa. Vê-se como isto era cómodo e económico, havendo apenas a lamentar que o sr. Philip Knee, representante da companhia em Lourenço Marques, e ao qual se deve esta invenção, a não ampliasse mais, estabelecendo um único chefe para todas as estações da linha. E como esta poderia citar muitas outras economias feitas pelo sr. Philip Knee”.

⁹⁸⁴ *Ibidem*, p. 381.

⁹⁸⁵ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, p. 367, 405, 553. Já em 24 de Novembro de 1887, Joaquim José Machado dava conta da chega de pessoal para o serviço de exploração, exclusivamente de nacionalidade inglesa, sem saberem falar português. A 16 de Fevereiro informava das condições precárias em que estes viviam: “A companhia paga miseravelmente aos seus empregados e não lhe proporciona comodidades, nem ao menos casa sofrível em que eles possam residir com algum conforto. Disto resulta abandonar muita gente o serviço da companhia e descrédito para esta, o que tudo se traduzirá brevemente em mau trabalho e em não se encontrar novos empregados sem o pagamento de ordenados elevadíssimos”. Alfredo Pereira de Lima, no estudo que dedicou a este caminho de ferro, também sublinhou esta predominância do elemento inglês: “Toda a montagem do serviço do caminho-de-ferro se fez à inglesa e era inglês. Em todas as estações e em toda a linha, só se falava inglês. Os bilhetes de passagem, os títulos de bagagem e de mercadorias, as instruções, os avisos, os anúncios, a própria correspondência com as autoridades portuguesas e alguns nomes das estações

de Geografia de Lisboa, depois de regressado à metrópole, Joaquim José Machado lamentava que a cidade de Lourenço Marques, por influência da linha férrea, estivesse a passar progressivamente para mãos de estrangeiros, sobretudo ingleses, toda a actividade que poderia servir para enriquecer o país:

Assim o comércio está já, quase exclusivamente, nas mãos de estranhos, havendo apenas uns seis portugueses que se entregam ao pequeno negócio de retalho.

Casa comercial portuguesa, importante, que possa comparar-se com as francesas, holandesas, alemãs e inglesas, não há hoje ali nenhuma.

A propriedade é quase toda estrangeira; a navegação é exclusivamente inglesa; de ingleses são o telégrafo e o caminho-de-ferro. Quando há um ano eu dali saí, também o dinheiro corrente era estrangeiro, sendo raro ver-se uma moeda nacional e não exagero, dizendo que havia mais gente que falasse inglês do que português⁹⁸⁶!

A 5 de Abril de 1888 anunciava-se um diferendo entre a companhia e o empreiteiro Thomas Tancred, motivado por alegadas irregularidades nos pagamentos. Philip Knee chegou a ordenar que os trabalhos prosseguissem por administração directa da companhia, sob a supervisão do engenheiro Fowler, mas os agentes e procuradores de Tancred opuseram-se a essa determinação, impedindo o acesso aos armazéns, onde estavam depositados as ferramentas e materiais de construção. A questão teria de transitar para a alçada judicial, mas rapidamente se criou um insólito embaraço técnico: em Lourenço Marques não havia causídicos que pudessem representar as partes e o juiz da comarca não estava habilitado a tomar uma decisão, uma vez que não dominando a língua inglesa, não podia apreciar as cláusulas do contrato que ligavam aquelas duas entidades. O processo viria a protelar-se no tempo, porque o tradutor designado para proceder à redacção do documento em português tardava em desonerar-se da incumbência⁹⁸⁷. Sobrevieram, por esta mesma ocasião, cheias inusuais, que paralisaram o serviço de exploração, obrigando a demorados trabalhos de reparação da via. A morosidade com que eles decorriam, o afastamento progressivo de trabalhadores europeus e indígenas, por significativo atrasos no pagamento dos respectivos vencimentos, e a manifesta incapacidade de a companhia atacar a construção da última secção da linha, levavam António José de Araújo a concluir que o caminho-de-ferro mais

eram em inglês, «sem que houvesse alguém que obrigasse a companhia a portar-se menos inglesmente em país que não era o seu» (Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, p. 141).

⁹⁸⁶ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX: *Ano de 1889*, p. 41.

⁹⁸⁷ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 409-412: o caso insólito seria relatado por António José de Araújo, em várias comunicações oficiais: “foi pelo juiz nomeado para tradutor do contrato celebrado entre a companhia e sir Thomas Tancred, um indivíduo perfeitamente habilitado para desempenhar tal missão, mas que parece, ou ter muitos outros afazeres, ou incomodar-se muito pouco com o cumprimento daquele, pois que até hoje continua suspensa toda e qualquer deliberação por parte do juiz, por ainda não lhe ser entregue a tradução, parecendo mesmo que esta se acha bastante atrasada, apesar de haverem decorrido já proximamente quinze dias desde que o contrato foi entregue ao tradutor, e ainda apesar do advogado *ex-officio* do sr. Knee prometer dia-a-dia que a tradução vai ser entregue no dia imediato”.

parecia “caminhar para um estado de desgraçada apatia, do que para o progresso que dele haveria a esperar, se outro tivesse sido o procedimento da companhia”⁹⁸⁸.

No Transvaal subiam de tom as pressões para que o governo português precipitasse a expropriação da linha, advertindo para a possibilidade real de o porto de Lourenço Marques vir a ser preterido, a favor de Durban. Depois de obter o acordo da república sul-africana, para a fixação de um ponto de fronteira, exclusivamente destinado a estabelecer a ligação ferroviária dos dois troços, Barros Gomes assinou a portaria de 24 de Outubro de 1888, corroborada pelo parecer de Joaquim José Machado e da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas (onde já pontificava Sousa Gomes, ex-director da companhia), que fixava o prazo de oito meses para a conclusão definitiva da linha férrea, definindo o seu término junto ao Incomati⁹⁸⁹.

A deterioração da situação levou o corpo comercial de Lourenço Marques a enviar ao ministério uma representação, a que se associou o governador-geral e a câmara municipal, reclamando a rescisão imediata do contrato, justificada pelo inqualificável procedimento da Companhia, que prejudicava fortemente os seus interesses⁹⁹⁰. A Sociedade de Geografia de Lisboa, solidarizando-se com esta tomada de posição, lamentava que, no passado, não tivesse sido adoptada a sua recomendação para que uma tão importante obra pública fosse realizada por administração directa do Estado⁹⁹¹. No parlamento, não obstante a presença de várias personalidades directamente implicadas neste processo tortuoso, nomeadamente o próprio presidente da companhia portuguesa, Pinheiro Chagas, o assunto mantinha-se afastado da agenda política. Em Abril de 1889, o deputado *regenerador*, Augusto Fuschini, dispunha-se a resgatá-lo desse alheamento, ao interpelar o ministro sobre os polémicos contornos da situação, que dizia ignorar; solicitando esclarecimentos sobre a alegada prerrogativa da companhia para a fixação de tarifas; e exigindo “responsabilidades sérias, porque podemos estar em vésperas de perder os sacrifícios, que temos feito para engrandecer a colónia de Moçambique e o porto de Lourenço Marques, porque poderemos ver passar para um porto da colónia do Natal o comércio que deve afluir para o porto português”⁹⁹². Numa resposta, dada dias depois, o ministro confirmava que a companhia

⁹⁸⁸ *Ibidem*, pp. 459-460, 504. Mais tarde, o governador-geral, José de Almeida d’Ávila, resumiria o estado da situação: “A verdade nua e crua de todos estes factos, Exmo. Sr., é que a companhia não tem dinheiro nem crédito, e ninguém quer trabalhar para ela com receio de que lhe não pague”.

⁹⁸⁹ *Ibidem*, pp. 474-485.

⁹⁹⁰ *Ibidem*, pp. 541-548.

⁹⁹¹ *Ibidem*, pp. 549-551.

⁹⁹² *Diário da Câmara dos Deputados*, 23 de Abril de 1889, pp. 407-409. *Ibidem*, 21 de Julho de 1890, p. 687: nesta data, o ex-ministro Barros Gomes informou a câmara de que chegou a ser concertado um acordo de tarifas entre as duas companhias, visado pelos governos de Portugal e Transvaal. De forma imprevista, McMurdo apresentou uma nova exigência: pretendia que o Transvaal se compromettesse a garantir a indemnização de dois milhões de libras, no caso de virem a ser construídas outras ligações ferroviárias a Pretória. Para Barros Gomes a conclusão era evidente: “não há no mundo estado algum que se sujeitasse a aceitar semelhante condição, ficando condenado a não ter indefinidamente senão uma ligação com o mar por meio de uma linha férrea, e aceitando a imposição de uma multa de 2.000.000 de libras. Era isto absolutamente inaceitável. Daí se

gozava de total liberdade para estabelecer os valores das tarifas ferroviárias, concessão de que se dizia discordante, desde há muito tempo:

Entendo até que o principal defeito da concessão dada, pelo ministério regenerador que precedeu este, a Mac-Murdo, é a ausência de quaisquer estipulações sobre tarifas, que permitiu que o contrato tivesse a interpretação que mais tarde se lhe deu.

Ora tendo eu esta opinião há muito tempo não podia atraçoá-la por forma que viesse aqui afirmar o contrário. Não sinto o menor escrúpulo em fazer francamente o que penso, porque eu posso discordar dos actos dos meus antecessores, embora tenha neste lugar o dever de respeitar a intenção com que foram praticados; por isso observo que a liberdade de tarifas, que foi concedida e de que hoje goza a companhia de Lourenço Marques, pode representar um perigo para aquela nossa importantíssima possessão⁹⁹³.

Quem assim falava era, surpreendentemente, o novo titular da pasta da Marinha, do ainda governo *progressista* de José Luciano de Castro, empossado a 23 de Fevereiro de 1889, em substituição de Barros Gomes. Tratava-se de Frederico Ressano Garcia, acabado de sair da estrutura directiva da Companhia Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, onde permanecera, desde a data da sua constituição, em 1884, sem que alguma vez se lhe tivesse notado um tão esclarecedor entendimento sobre os inconvenientes da concessão, de que era representante. Afirmava, agora, que mantinha firme o propósito de não prorrogar, “nem por mais um dia”, o prazo fixado para a conclusão da linha férrea até à fronteira⁹⁹⁴. E, efectivamente, a 25 de Junho, dez dias depois de ter sido noticiada a chegada a Lourenço Marques do engenheiro Ernest Sawyer, o novo empreiteiro da construção, acompanhado de mil e duzentas toneladas de via-férrea para a última secção da linha, e não obstante as pressões diplomáticas inglesa e americana, Ressano Garcia assinava o decreto de rescisão, ancorado nos pareceres do procurador-geral da Coroa, da Junta Consultiva do Ultramar e do Conselho de Ministros, e antecedido de um extenso relatório onde se enumeravam todos os actos de negligência da Companhia, que justificavam esta medida de força, que previa a tomada de posse administrativa da linha e a sua colocação em hasta pública, assim que ficasse concluído o inventário de todo o material e a consequente avaliação do caminho-de-ferro⁹⁹⁵. Reagiram, imediatamente, os directores Pinheiro Chagas, Oliveira Martins e António Cândido, considerando que aquele decreto ofendia de forma flagrante, os legítimos interesses da companhia, e violava manifestamente os preceitos do contrato, razões pelas quais decidiram intentar uma acção judicial contra o Estado português⁹⁹⁶.

Outro entendimento teve a opinião pública da metrópole e da província moçambicana, assim como as autoridades locais em Lourenço Marques, que exultaram com a notícia da

viu, sem dúvida possível, que nunca tinha estado na intenção daquele concessionário o realizar efectivamente um acordo equitativo sobre tarifas com a companhia portuguesa”.

⁹⁹³ *Ibidem*, 1 de Maio de 1889, p. 507.

⁹⁹⁴ *Ibidem*, 27 de Abril de 1889, p. 466.

⁹⁹⁵ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 567-571.

⁹⁹⁶ *Ibidem*, pp. 574-575.

expropriação⁹⁹⁷. O governador-geral, capitão-de-fragata, José de Almeida de Ávila, não escondia, nas páginas do seu diário, a satisfação por finalmente lhe ser permitido enxotar a “magna troupe de patifes anglicanos” que já se consideravam senhores do distrito⁹⁹⁸. Mandando chamar o representante da companhia para lhe comunicar a decisão do governo e acordar a entrega administrativa da linha férrea, percebeu que este não tencionava colaborar com as autoridades portuguesas, reclamando contra o que dizia ser uma “violência praticada para com a sua companhia”⁹⁹⁹. A resistência de Philip Knee chegou ao limite insensato de telegrafar ao contra-almirante Richard Wells, comandante da esquadra inglesa no Cabo, invocando a sua qualidade de vice-cônsul interino, para reclamar o envio de um navio de guerra, de modo a que fossem salvaguardadas as vidas e os interesses ingleses, face à alegada brutalidade da força policial portuguesa, usada na ocupação da linha¹⁰⁰⁰. A Royal Navy apressou-se a enviar três canhoesiras: *HMS Stork*, *HMS Bramble* e *HMS Peacock*, uma concentração de poder naval que, como referiu António José Telo, jamais teria sido presenciada pelos habitantes de Lourenço Marques¹⁰⁰¹. O evidente propósito de Knee, de suscitar um perigoso incidente diplomático e militar, entre Portugal e Inglaterra, seria imediatamente baldado por um acaso furtivo: o comandante da canhoesira *Stork*, Andrew F. Balfour, e o governador-geral de Moçambique, reconheceram-se como antigos camaradas, do tempo em que ambos tinham servido na marinha inglesa. Pelo contacto mais informal então estabelecido, não tardou a revelar-se a leviandade da actuação do representante da Companhia – que foi prontamente admoestado e substituído, – e a inanidade das suas pretensões¹⁰⁰².

A sua atitude teve, contudo, consequências gravosas em Lisboa. Pinheiro Chagas, Oliveira Martins e António Cândido encontraram ali o pretexto de que careciam para justificarem a resignação dos cargos directivos que desempenhavam na empresa. Com ela, o governo português perdia o interlocutor natural para que a questão fosse dirimida em tribunal, pelas partes

⁹⁹⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Julho de 1889, p. 1.

⁹⁹⁸ *Moçambique. Documentário Trimestral*, nº 29, Março de 1942, pp. 13-28: O diário denuncia o ambiente de grande expectativa e exaltação que antecedeu a publicação do decreto de rescisão do contrato. No dia 25 de Junho, ainda antes de ser informado da decisão do governo José de Almeida de Ávila não continha a indignação diante do sentimento de impunidade que reinava junto dos trabalhadores da companhia: “Os ingleses têm tomado várias bebedeiras, contando uns e outros que ganham as apostas que fizeram de que o Governo não tinha força de arcar com a companhia! Patifes!”. Foi, por essa razão, muito gratificante receber a notificação do governo, no dia 26: “Escusado será dizer que fiquei contentíssimo e comigo quase toda a gente desta cidade, nacionais e estrangeiros, para quem a companhia se tinha tornado, a mais não poder ser, antipática”.

⁹⁹⁹ A. J. de Araújo, *Lourenço Marques: Conferências na Sociedade de Geografia*, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1891, p. 34.

¹⁰⁰⁰ *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de Julho de 1890, pp. 687-688.

¹⁰⁰¹ António José Telo, *Op. Cit.*, p. 98.

¹⁰⁰² *Moçambique. Documentário Trimestral*, nº 29, Março de 1942, pp. 27-28; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 164-172; *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de Julho de 1890, p. 688. O contra-almirante Wells observaria ao almirantado até que ponto se tinha abusado naquele imbróglio da Delagoa Bay railway, “devido isto exclusivamente ao procedimento absurdo e grosseiramente inconveniente do vice-consul britânico interino, mr. Knee (...). Sucede por fortuna ser o governado de Lourenço Marques um oficial que serviu na nossa marinha, e o seu procedimento parece ter sido muito cortês e prudente”.

interessadas. Em sua substituição, depois de conhecida a avaliação do caminho-de-ferro, pela qual deveria ser fixado o valor da indemnização a pagar à companhia, apareceram rapidamente as chancelarias inglesa e americana, em representação dos interesses dos seus cidadãos, transformando, assim, um litígio jurídico nacional, entre o Estado português e uma empresa privada, formalmente portuguesa, eventualmente sanado por acordo, ou decisão judicial; num problema internacional que vinha fragilizar, ainda mais, a posição portuguesa na definição do novo equilíbrio político em África e que impunha o estabelecimento de uma arbitragem internacional¹⁰⁰³. Diante desse novo cenário, o governo português, escusou-se a colocar o caminho-de-ferro em hasta pública, como ficara preceituado no contrato, presumindo que a esse concurso, que deveria realizar-se nos mesmos termos da concessão anulada, se apresentasse novamente a companhia expropriada. Como revelou Emídio Navarro, na Câmara dos Deputados, o governo preferiu alegar o direito do *uti possidentis*, fundamentado pela obrigação que o Estado assumiu de construir a parte final da linha¹⁰⁰⁴.

A investigação de António José Telo demonstrou que a questão do caminho-de-ferro de Lourenço Marques não deixou de se misturar no processo que desencadeou o traumático *ultimatum inglês*, com o qual a Grã-Bretanha pretendia forçar um acordo que reabilitasse a “secular aliança”, desviando Portugal das recentes tentativas de reorientação da sua estratégia diplomática, e estabilizasse uma nova ordem regional na África austral. Na verdade, esse golpe emocional que fez irromper manifestações de um nacionalismo exacerbado, acabou por encobrir um segundo ultimato, apresentado, com mais descrição, pelo representante diplomático dos Estados Unidos da América, em Lisboa, a 26 de Abril de 1890:

Dizei ao ministro dos negócios estrangeiros que o governo dos Estados Unidos não permitirá que um governo estranho apreenda e confisque a propriedade de cidadãos americanos. Os direitos dos cidadãos no caminho-de-ferro de Lourenço Marques não podem ser determinados exclusivamente por um tribunal português. O governo dos Estados Unidos não aceitará senão uma arbitragem internacional mediante acordo mútuo para resolver dos méritos da questão, e não pode consentir em que a companhia portuguesa se interponha por modo que estorve os termos da justiça. Significai ao ministro dos negócios estrangeiros a esperança de que Portugal não dará passo algum que prejudique as relações de amizade existentes entre os dois países¹⁰⁰⁵.

Por acordo das partes o tribunal seria constituído por três juizes, nomeados pelo Conselho Federal Suíço: Joseph Blaesi, vice-presidente do Tribunal Federal de Lausanne; Andreas Heussler, professor de Direito da Universidade de Basileia; e Charles Soldan, presidente do Conselho de

¹⁰⁰³ *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de Julho de 1890, pp. 688-689.

¹⁰⁰⁴ *Ibidem*, 7 de Agosto de 1890, p. 1751.

¹⁰⁰⁵ António José Telo, *Op. Cit.*, pp. 103-115; *Documentos apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1890 pelo ministro e secretário de estado dos Negócios Estrangeiros: Questão do caminho de ferro de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, p. 37;

Estado do Cantão de Vand¹⁰⁰⁶. Ao longo de toda a década de noventa, carregaram a pesada missão de ajuizarem o montante da indemnização que devia ser paga por Portugal “aos interessados dos dois outros países no seguimento da rescisão da concessão do caminho-de-ferro de Lourenço Marques e da passagem deste caminho-de-ferro para o Governo Português”¹⁰⁰⁷. Por este modo, dava-se subliminarmente a nacionalização da linha férrea como facto consumado, evitando a deslocação da questão para a legitimidade daquele procedimento arbitrário, unilateral, que podia, no limite, abrir caminho para a sua restituição à companhia, agora representada por Katherine McMurdo, depois da morte inesperada do coronel americano, seu marido, a 8 de Maio de 1889, aos quarenta e sete anos, vitimado por acidente vascular cerebral, que a imprensa britânica e norte-americana tratou de associar à inquietação decorrente das problemáticas convulsões daquela concessão ferroviária¹⁰⁰⁸. Como referiu no parlamento o novo ministro dos Negócios Estrangeiros, Ernesto Hintze Ribeiro, no governo regenerador de António de Serpa Pimentel (1890), “desde o momento que a rescisão se realizara, e que havia capital gasto, a indemnização tornava-se necessária nos termos que fosse julgados equitativos, porque o país não queria locupletar-se com jactura alheia”¹⁰⁰⁹.

Nos dez anos que se seguiram, a morosidade do processo judicial deu azo a que se levantassem as mais variadas especulações acerca do futuro da linha férrea, na maior parte das vezes dando conta de uma decisão contrária aos interesses portugueses, implicando o pagamento de uma avultada indemnização; do acordo das autoridades transvalianas para que se estabelecesse uma ligação ferroviária à colónia do Cabo, como desejava o inimigo figadal de Portugal, Cecil Rhodes, assim contrariando a promessa de que nenhuma ligação ferroviária a Pretória se faria enquanto não estivesse concluída a linha de Lourenço Marques; que Portugal tencionava vender o seu caminho-de-ferro ao Transvaal, apesar da oposição da Inglaterra¹⁰¹⁰. É sabido, de resto, que a indefinição sobre o desfecho daquele litígio, esteve na origem da aproximação diplomática, entre a Inglaterra e a Alemanha que, em 1898, negociaram secretamente a partilha das colónias

¹⁰⁰⁶ Idem, *Ibidem*, p. 117; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Julho de 1890, p. 216; *Ibidem*, 1 de Junho de 1895, p. 170; Carlos Ribeiro, *Op. Cit.*, p. 106.

¹⁰⁰⁷ António José Telo, *Op. Cit.*, p. 118.

¹⁰⁰⁸ *Taranaki Herald*, n.º 11507, 10 July 1900, p. 1; *South Africa Magazine*, 11 May 1889: “The deceased financier had for some weeks been in failing health, which his physicians attributed to overwork, and it was by their advice that, accompanied by his wife, he went to Paris a month ago for rest and recreation. On Tuesday evening he took the night train for Calais, en route for London, intending to stay here for the day to transact some pressing business and return again at night. In spite of the orders from his physician to rest he had, in fact, exercised all his energies to close up the scheme for building his railway in South Africa, and had just succeeded in getting the affair in business shape when he came home to London to finish up some other branches of the enterprise. A few minutes after arriving home he was taken ill, and Dr. Cooper was sent for. No immediate danger was anticipated, however, and, after prescribing some remedy, the physician left, promising to return in a short time. Ten minutes after, Colonel McMurdo was seized with violent pains in the head, and called for his valet, who entered the room only in time to see him expire”.

¹⁰⁰⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de Julho de 1890, p. 704.

¹⁰¹⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Novembro de 1893, p. 330; *Ibidem*, 16 de Novembro de 1893, p. 346; *Ibidem*, 16 de Março de 1894, p. 90; *Ibidem*, 1 de Abril de 1894, pp. 111-112; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1894, p. 302;

portuguesas, partindo do pressuposto de que Portugal não estaria em condições de solver os compromissos financeiros, decorrentes de uma sentença desfavorável. Nesse caso, os dois países propunham-se disponibilizar um empréstimo, que ficasse consignado por hipoteca das receitas do caminho-de-ferro de Lourenço Marques. Por seu lado, as autoridades espanholas faziam saber que uma ocupação da baía de Lourenço Marques, pela Inglaterra, “seria seguida pela entrada das tropas hispânicas no Portugal continental”, destinada a concretizar o ambicionado sonho da *união ibérica*¹⁰¹¹.

A batalha jurídica, em torno do caminho-de-ferro, teve ainda implicações de outra ordem, que conseguiram abalar a confiança nas instituições monárquicas. A 22 de Maio de 1889, o *Diário Popular*, jornal dirigido pelo deputado *progressista* Mariano de Carvalho, inseria, na sua primeira página, um artigo aviltante para os adversários *regeneradores*, com o título “O resto”:

O honesto sr. Serpa Pimentel ainda não se dignou explicar o caso que miudamente explicámos segunda-feira. Vamos-lhe avivando a memória com muita pacienciazinha.

Em virtude das negociações tratadas em Lisboa pelos ingleses Seymour e Reeves, representantes do banqueiro Matheson, foram depositados no London & Brazilian Bank cerca de 60 contos de reis à ordem do sr. Serpa Pimentel que recebeu o competente livro de cheques; com essas quantias pagou Serpa Pimentel 36 contos de reis nos quais entram os seus próprios ordenados e a compra, que lhe fizeram, de 1.200 acções beneficiárias que lhe tinham sido dadas por Mac-Murdo. Mas Serpa Pimentel levantou o resto do dinheiro e gastou tudo. Tenha a bondade de dizer em que gastou o resto¹⁰¹².

Não foram raras as vezes em que o jogo político recorreu à suspeição e à difamação como armas de arremesso eficazes para hostilizar e diminuir adversários. Desta vez, porém, parecia haver fundamento na controvérsia que se levantara, uma vez que aquela atoarda viria a ser também invocada, no processo de arbitragem internacional, pelos litigantes americanos. Numa informação do relator português, conselheiro Pedro Augusto de Carvalho¹⁰¹³, datada de 24 de Novembro de 1893, podia ler-se que aquele adversário apostava numa campanha de descrédito contra Portugal e os seus homens públicos, visando, em particular os antigos directores da companhia portuguesa, Serpa Pimentel, Costa Ricci, Sousa Gomes, Ressano Garcia e Oliveira Martins, onde pontificavam, simultaneamente, alguns dos mais distintos estadistas portugueses. Na sequência do que já fora afirmado anteriormente por McMurdo, garantia-se que estes antigos directores tinham ascendido à condição de accionistas da companhia, não pela subscrição voluntária de acções, mas por um favorecimento especial, um acto de generosidade do coronel americano, que assim lhes demonstrara a sua gratidão e estima. Relativamente a Costa Ricci e a Serpa Pimentel parecia provar-se que tinham sido beneficiados ainda com uma valorização

¹⁰¹¹ Gisela Guevara, *Op. Cit.*, pp. 191-236; R. J. Hammond, *Op. Cit.*, pp. 245-271; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, p. 175.

¹⁰¹² *Diário Popular*, 22 de Maio de 1889, p. 1.

¹⁰¹³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1892, p. 123.

extraordinária da sua participação accionista na companhia inglesa e, sobretudo, que este último, pouco depois de ter abandonado o cargo de presidente da direcção, tinha recebido de McMurdo um presente de quinhentas libras. A estas liberalidades pretendiam associar algumas deliberações polémicas daqueles directores, nomeadamente a oferta, “de mão-beijada” a McMurdo de 498.940 acções liberadas e a quantia de £26.000 em dinheiro, por ocasião da constituição da companhia inglesa, *Delagoa Bay East and African Railway*, acrescida do consentimento para que se hipotecasse, com faculdade de venda, o caminho-de-ferro de Lourenço Marques, à financeira londrina, *Express and Trust*, sem qualquer respaldo nas disposições estatutárias da companhia, nem na própria lei portuguesa. Face a estas acusações, Pedro Augusto de Carvalho, parecendo pretender desvalorizar os seus fundamentos, sublinhava a vantagem de conhecer as explicações daquelas personalidades públicas, de modo a alinhar a estratégia da defesa¹⁰¹⁴. Estas, porém, desde cedo revelaram um comprometedor desinteresse nesse esclarecimento, ou então a embaraçosa fragilidade dos seus argumentos, quando decidiram intervir. Serpa Pimentel, por exemplo, garantia não ter entendido o envio das quinhentas libras “como oferta de Páscoa”, porque conhecia pouco a língua inglesa e julgara que com ele se pretendia simplesmente liquidar a venda das suas acções e o pagamento dos seus honorários. Por outro lado, justificava a assinatura da escritura de hipoteca por um acto de confiança “nos conhecimentos especiais do tabelião que a lavrou” e do “advogado da companhia que a aprovou”, dado que ele próprio não era jurisconsulto¹⁰¹⁵. Para Nogueira Soares, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário junto do governo helvético, o depoimento de Serpa Pimentel não podia ser acolhido, nem pelos membros do tribunal arbitral, nem pelos advogados portugueses. Embora acreditasse que este seu amigo tinha caído numa cilada montada por McMurdo, considerava inverosímil a suposição de que um antigo ministro das obras públicas, que assinara várias concessões de caminhos-de-ferro, ou um dos mais distintos engenheiros portugueses, como Sousa Gomes, pudessem ignorar a lei, tão grosseiramente¹⁰¹⁶. Dirigindo-se ao ministro dos Negócios Estrangeiros, Frederico de

¹⁰¹⁴ *Documentos apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1890 pelo ministro e secretário de estado dos Negócios Estrangeiros: Questão do caminho de ferro de Lourenço Marques*, Volume II: *Correspondência relativa à contestação e à réplica*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, pp. 43-51.

¹⁰¹⁵ *Ibidem*, pp. 63-64: “Pela cópia autêntica da escritura lavrada nas notas do tabelião Cardoso vê-se que a direcção da companhia do caminho-de-ferro de Lourenço Marques, representada pelo seu presidente, o sr. conselheiro António de Serpa Pimentel, e pelos vogais, os srs. João Burnay e Joaquim Pires de Sousa Gomes, invocando os poderes que lhe eram conferidos pelos estatutos (poderes que aliás não encontro nem nos estatutos primitivos nem nos estatutos reformados) hipotecara efectivamente como alegam as partes adversas à *Express and Trust company limites de Londres*, toda a linha férrea que se achasse construída ou por construir desde a Baía de Lourenço Marques até à fronteira do Transvaal, com poderes para esta companhia inglesa de se assenhorear da linha, de a vender ou conceder legalmente (sic) e ficando expressamente declarado e entendido que qualquer venda que se levasse a efeito nos termos acima prescritos seria considerada quer perante a lei (!) quer em equidade como uma barreira perpétua contra a companhia do caminho-de-ferro de Lourenço Marques”.

¹⁰¹⁶ *Ibidem*, pp. 53-55: “Conheço o sr. António de Serpa Pimentel há trinta e seis anos, e tive a felicidade de ser seu companheiro de casa durante três anos. Ninguém mais do que eu aprecia a nobreza e pureza do seu carácter; mas também poucos têm tido tantas ocasiões como eu de conhecer, não direi os defeitos, mas o excesso de qualidades e designadamente a extrema bonomia e extrema boa-fé, que o levaram a cair na cilada habilmente armada por Mac-Murdo para os fins que, sem

Gusmão Correia Arouca, reconhecia que a defesa portuguesa não podia alhear-se de uma justificação satisfatória, junto do tribunal arbitral, para todos os actos de alguns dos mais destacados homens públicos do país, fossem eles referentes à sua actividade enquanto directores da companhia, fosse na sua qualidade de ministros de estado, que conseguisse refutar os argumentos das partes adversas, pois a defesa da sua honra particular, era a defesa da honra da pátria:

Confesso a V. Exa. que não é sem grande mágoa que, depois de ter consagrado cerca de três anos dos últimos da minha longa carreira ao estudo da mais desagradável questão de quantas me ocupei no decurso de trinta e seis anos de vida pública, sou forçado a reconhecer que não obstante os maus tratos que tenho dado ao cérebro, não logrei ainda acertar com uma explicação que me satisfaça inteiramente com respeito a esses actos. E como é natural que aqueles homens públicos não reconheçam os seus erros e queiram declinar de si a responsabilidade das consequências que deles podem resultar, alegando que explicariam melhor os seus actos do que os defensores oficiais do governo, eu rogo a V. Exa. que os convide a fornecerem-nos as suas explicações ou os seus argumentos a tempo de serem aproveitados na redacção definitiva da tréplica¹⁰¹⁷.

O assunto, que rapidamente assumiu contornos de escândalo político, não deixou de ser escarpelizado nas duas câmaras do parlamento. A 8 de Agosto de 1890, o deputado republicano, Manuel de Arriaga, proferiu um libelo acusatório demolidor para os processos do rotativismo monárquico. Considerava que o caso do caminho-de-ferro de Lourenço Marques era um exemplo paradigmático dos custos que podia ter a aprendizagem de um ministro em Portugal:

Num país cuja missão histórica se definiu em alargar e enriquecer o mundo com as descobertas e conquistas de mares nunca dantes navegados, de continentes e ilhas destinados a grandes empórios da civilização, a pasta do ministério da marinha deveria constituir o título mais honroso dos homens de estado, a prova provada do seu talento, saber e virtudes cívicas, e tanto mais quanto é certo que ela encerra todos os ramos da administração pública. É a que exige no seu conjunto maior cabedal de saber e de qualidades, que não será fácil de encontrar mesmo nos homens mais distintos. Além de outros é este um dos absurdos mais característicos das actuais instituições.

É esta a pasta destinada para desgraça nossa à aprendizagem dos nossos homens públicos! Serve apenas para começo da carreira! Quanto esta aprendizagem sai cara ao país, quanto lhe custa rios de dinheiro e lhe assedia o seu destino de ciladas e perigos, di-lo bem eloquentemente a matéria desta interpelação (...).

A questão do caminho-de-ferro de Lourenço Marques Srs. Deputados, constitui uma lição tão dura, tão característica dos tempos que se atravessam, que suponho ficará na nossa história constitucional como o monumento mais completo, para os vindouros, da nossa administração pública, da decadência dos nossos costumes e da degeneração rápida dos nossos homens de estado¹⁰¹⁸!

estes excessos de nobres qualidades, ele teria suspeitado e que agora os documentos patenteiam. A explicação do sr. António de Serpa Pimentel embora inteiramente verdadeira e satisfatória para todos os que o conhecem intimamente, não satisfaria decerto nem os membros do tribunal arbitral nem os nossos advogados”. O caso de Costa Ricci afigurava-se-lhe ainda mais complicado: “Pedi também explicações ao sr. barão de Costa Ricci com respeito aos presentes, que ele é acusado de ter solicitado e recebido da generosidade de Mac-Murdo. Não as recebi ainda, mas receio que sejam menos satisfatórias do que as do sr. conselheiro António de Serpa Pimentel”.

¹⁰¹⁷ *Ibidem*, p. 55.

¹⁰¹⁸ *Diário da Câmara dos Deputados*, Apêndice à sessão de 8 de Agosto de 1890, p. 1784-A.

No caso em apreço, o país fora lesado pela inexperiência e ingenuidade política do ministro Pinheiro Chagas, que Manuel de Arriaga censurava por se ter deixado envolver numa armadilha bem architectada pelo aventureiro McMurdo, personagem obscuro, “suspeitoso e funesto”, sem qualquer crédito internacional, mas que foi acolhido na secretaria do ministério, com toda a complacência, blandícia e submissão¹⁰¹⁹. Incompreensivelmente, Pinheiro Chagas e os seus sucessores, tanto regeneradores, como progressistas, teriam feito concessões estupendas e antipatrióticas ao coronel americano, apesar das advertências judiciosas de altos funcionários ultramarinos, como Tito Augusto de Carvalho e o “distinto engenheiro” Joaquim José Machado. Essa promiscuidade interpartidária, que alastrara impunemente ao mundo dos negócios, feria os brios da nação e comprometia agora as suas possessões coloniais. Os outrora solícitos directores portugueses da companhia, também eles oriundos dessa comunhão de interesses, não demoraram a desaparecer como sombras, assim que se anunciaram as complicações internacionais, justamente no momento em que os adversários mais se empenhavam em “deprimir, enxovalhar e extorquir” a honra e os direitos do país. Nesse vicioso tráfico de influências Arriaga identificava os nomes de Serpa Pimentel, líder regenerador e actual presidente do conselho de ministros; Pinheiro Chagas, ex-ministro de estado e director da maioria parlamentar; Henrique de Macedo, ex-ministro de Estado e figura proeminente do Partido Progressista; Oliveira Martins, um dos mais distintos ornamentos deste partido:

Como vêem é tudo o que há de mais valioso nas fileiras monárquicas!...

Uns figuraram como directores da companhia e logo depois ministros de estado, tais como o sr. Serpa; outros como ministros de estado e logo depois como directores da mesma companhia, tais como o sr. Pinheiro Chagas!...

Que independência poderia ter como ministro de estado o sr. Pinheiro Chagas, quando o que é hoje seu chefe político, o sr. Serpa, na qualidade de director da companhia, lhe solicitava favores e coadjuvava consciente ou inconscientemente, como quiserem, as conspirações que vinham de Londres?!!

Que vínculos de estreita dependência ligavam, em nome da mesma companhia, elementos tão aparentemente antagónicos como por exemplo o sr. Serpa Pimentel, que é regenerador e o sr. Henrique de Macedo que é progressista, para ambos se entenderem admiravelmente em salvar os interesses da companhia inglesa de

¹⁰¹⁹ *Ibidem*, pp. 1784-B-1784-E; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 21 de Julho de 1889, pp. 177-178. A ideia de que McMurdo montara uma cilada ao ministro Pinheiro Chagas foi glosada pela imprensa. Manuel de Arriaga acreditava mais nesta narrativa do que na suspeita de que o ministro estivesse envolvido nas negociações de McMurdo. Para o deputado republicano, a prova das virtudes da Pinheiro Chagas fora a situação em que se encontrou quando foi vítima de uma agressão: “Quando ainda não há muito sob a mais brutal das agressões caiu aqui perto do parlamento o ilustre ex-ministro da marinha, o sr. Pinheiro Chagas, e este lastimoso acontecimento contristou toda a nação, (...) vendo-se assim gravemente ferido o órgão mais nobre da natureza humana, o cérebro, e logo aquele tão privilegiado, que nos encantou tantas vezes com os produtos luminosos do seu grande engenho, (...) eu que fui um dos primeiros a significar-lhe o meu sincero e profundo pesar por ver a sua vida em perigo, quase senti consolação em que tamanho desastre se desse, porque veio pôr a descoberto aos olhos de todos que o ilustre ex-ministro da marinha, pobre como o infortúnio o surpreendera, estava fora das suspeições que as inexplicáveis complacências com Mac-Murdo, lançara sobre negócios do caminho-de-ferro de Lourenço Marques, envolvendo s. exa.!... Sabendo-o sofredor e pobre, a minha admiração e estima por s. exa., que vem já de longa data, readquirira a intensidade e o brilho que haviam perdido!... Quando cheguei à porta da sua casa para lhe deixar um cartão em sinal de condolência, circundava-a já então aos meus olhos uma auréola de prestígio e glória. Convenci-me então em face da sua pobreza, que creio era sincera, de que s. exa. aliava a um talento brilhante uma probidade de homem público que muito desejarei seja verdadeira e que mantenha toda a sua vida”.

Delagoa Bay, que nasceu mais tarde dos péssimos conluíus da direcção inglesa com a direcção portuguesa, da companhia do caminho-de-ferro de Lourenço Marques?!...

Regeneradores e progressistas aparecem no tablado político como irreconciliáveis inimigos; vemo-los nesta arena das discussões parlamentares atacando-se não só com argumentos, mas com punhos cerrados e quebra de carteiras; e no entanto, entre eles existe um poder oculto, que às vezes os torna em face uns dos outros tão macios como veludo?!...¹⁰²⁰.

Na Câmara dos Pares coube a um ex-ministro da Marinha, o general Luís da Câmara Leme, a censura aos homens políticos que, em lugar de consagrarem a sua acção à regeneração das possessões africanas, tinham preferido introduzir-se nas direcções das companhias privadas, franqueando caminho à suspeição e à injúria¹⁰²¹. Pela companhia do caminho-de-ferro de Lourenço Marques tinham passado ministros das várias situações políticas, constituindo uma teia de interesses que enlameava a dignidade da classe dirigente. Os embaraços suscitados por esta questão, explorada por órgãos de imprensa, como o referido *Diário Popular*, vieram insuflar neste tribuno, o ânimo necessário para continuar a pugnar por uma lei de incompatibilidade dos cargos governativos e parlamentares, com funções em sindicatos empresariais, cujo projecto apresentou sucessivamente naquela câmara, desde 1888 até 1901, sem que alguma vez tivesse logrado vencer a resistência que sempre lhe opuseram os seus pares¹⁰²². Manifestando-se convicto da perniciosidade do sistema vigente, recorria ao testemunho das mais destacadas figuras públicas nacionais e internacionais para evidenciar a urgência de uma *vida nova* que, ao invés do que aparentemente acontecera ao programa de Oliveira Martins e António Cândido, não se limitasse às fórmulas vazias das palavras, mas frutificasse pelo exemplo:

Digam, uma vez ao menos, a esses homens, que só ficam para cuidar dos seus interesses e dos interesses do seu partido; digam a esses homens que essa situação é inteiramente oposta a todas as regras da moralidade política.

Digam a esses homens que a dignidade do parlamento exige que eles sejam escorraçados dali, como impróprios para o exercício das augustas funções de ministros da coroa!

Acredite a câmara que o que eu digo neste momento é a expressão do que sinto no mais fundo do coração.

Eu, que professo o verdadeiro culto da honradez, eu que não devo o que sou senão à minha pequena inteligência e ao meu trabalho, tenho direito de dizer de cabeça erguida, como qualquer dos meus amigos políticos têm direito de dizer aos srs. Ministros: Sai! Porque a moralidade política assim o exige¹⁰²³!

¹⁰²⁰ *Ibidem*, p. 1784-E.

¹⁰²¹ *Diário da Câmara dos Pares*, 9 de Junho de 1891, p. 5; *Ibidem*, 7 de Março de 1892, p. 6.

¹⁰²² *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, vol. II, pp. 537-540; Luís da Câmara Leme, *Incompatibilidades políticas sob o aspecto histórico, jurídico, político e moral*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.

¹⁰²³ *Diário da Câmara dos Pares*, 7 de Março de 1892, pp. 6-7. Câmara Leme lembrava a controvérsia de interesses por causa das companhias que chegara ao estado dissolvente de até alguns correligionários se injuriarem na imprensa, com o pouco dignificante epíteto de *ratas da Gran-via*: “Não leio todo porque isso me levaria muito tempo e porque a linguagem é imprópria desta câmara. Até andou metido nesta contenda o sr. ministro da fazenda. Faziam alusões acres e creio que injustas ao sr. Oliveira Martins, e diziam que s. exa. também era director da companhia de Póvoa do Varzim. O sr. Oliveira Martins defendeu-se energeticamente contra estas insinuações. Eu não leio todos estes documentos para não cansar a câmara e citarei apenas a fina réplica de um jovem e talentoso deputado, que por esta forma respondia à acusação que o *Diário Popular* lhes fazia nos seguintes termos: «Vocês o que querem é roubar tudo quanto possam apanhar». A réplica foi esta: «Ratos, anh!... Ratos para quê? Para comerem o queijo do país? Isso sim! Já não resta senão a casca. E ainda assim se nós somos ratos, os senhores são ratas»”.

Depois de formalizada a ocupação administrativa do caminho-de-ferro de Lourenço Marques, o governo português introduziu no serviço de exploração, dirigido por Marcolino Torre do Vale, o primeiro contingente de ferroviários portugueses em Moçambique, previamente recrutado de entre o pessoal dos caminhos-de-ferro de entre Douro e Minho, cuja comissão de serviço duraria, enquanto a linha férrea estivesse na posse do Estado¹⁰²⁴. A construção do último troço até ao limite do Incomati foi entregue ao empreiteiro Ernest Edward Sawyer, depois de uma reformulação do contrato que este prestigiado e experiente engenheiro inglês, nascido em Livorno, Itália, tinha assinado com McMurdo¹⁰²⁵. A opção pela empreitada, em lugar da administração directa da obra, não surpreendia. Sawyer colaborara com as autoridades portuguesas, durante os dias de crise em Lourenço Marques e, além disso, não era a primeira vez que os seus serviços eram requisitados pelo governo: fora ele o construtor da linha férrea de Mormugão¹⁰²⁶.

A construção, fiscalizada por António José de Araújo e, mais tarde, pelo engenheiro civil António Maria de Sousa Pereira, ficou concluída em Fevereiro de 1890, quando atingiu a estação de Ressano Garcia¹⁰²⁷. Nessa data, o governo português já tinha assinado o desejado acordo de tarifas com a companhia inglesa e o *Volksraad*, parlamento do Transvaal, já tinha autorizado o seu governo a contrair um empréstimo até três milhões de libras, para a construção da linha férrea da fronteira portuguesa até Pretória¹⁰²⁸.

As complicações em torno daquela infraestrutura estavam, todavia, longe de serem superadas. O troço do Transvaal, construído maioritariamente com operários holandeses, britânicos e italianos, transformou-se num imenso cemitério que repelia a angariação de mão-de-obra e demorava o avanço dos trabalhos¹⁰²⁹. Não obstante o incremento económico que a exploração mineira trouxe à república sul-africana, assistia-se, em 1891, a um período de recessão daquela indústria extractiva, que vinha associar-se à debilidade estrutural das finanças públicas e a uma crise internacional dos mercados financeiros. Nessa conjuntura, geraram-se sérios constrangimentos

¹⁰²⁴ *Colecção da Legislação Novíssima do Ultramar*, Volume XVII: 1889, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, pp. 84-85

¹⁰²⁵ Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 199-200; Carlos Ribeiro, *Apontamentos para a história do porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques*, Lourenço Marques, [s.n.], 1965, pp. 97-98.

¹⁰²⁶ *Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, pp. 597-598, 607-; Ian Kerr, Hugo Silveira Pereira, “India and Portugal: The Mormugão and the Tua Railway compared” in *Railroads in Historical Context*, vol. II, pp. 178-179; *Correspondence respecting the action of Portugal in regard to the Delagoa Bay Railway*, Vol. IV, pp. 36, 46, 61.

¹⁰²⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1890, p. 307; *Ibidem*, 16 de Março de 1892, p. 92; Eduardo de Noronha, *Op. Cit.*, p. 116. O custo global destes últimos nove quilómetros saldou-se em 422:117\$693.

¹⁰²⁸ *Ibidem*, 11 de Setembro de 1889, p. 261. O contrato de regulação de tarifas foi assinado, do lado português, pelo ministro da Marinha, Ressano Garcia e do lado da companhia do Transvaal, pelo cônsul, em Lisboa, Ernest George.

¹⁰²⁹ *Ibidem*, 1 de Março de 1891, p. 71: “A Companhia neerlandesa está lutando com grandes dificuldades pela falta de pessoal que na maioria tem sofrido imenso com o clima. Muitos têm morrido e o resto rescindido os seus contratos e voltado à Holanda; ainda hoje pelo paquete *Tyriaun* que segue viagem para a Europa vão 45 operários, julgo que os últimos de uns 500 que há dez meses aqui chegaram. Os holandeses, acostumados a um clima frio, não podem de maneira alguma permanecer aqui por muito tempo sem que as febres os ataquem fortemente”; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 205-206.

na obtenção do financiamento necessário para a construção da sua rede ferroviária, que obrigaram Kruger a sair do isolamento político-económico tradicional, cedendo, pelo *Sivewright Agreement* (Dezembro de 1891), às pressões do Reino Unido e, sobretudo, de Rhodes, para que, em troca de um empréstimo concedido à companhia neerlandesa, pelo seu amigo e conselheiro financeiro, barão de Rothschild, se lançasse, finalmente, a construção de caminhos-de-ferro, já não apenas de Pretória a Lourenço Marques, mas também de Joanesburgo a Bloemfontein, no Cabo, e a Charlestown, no Natal, enquanto se alargava a rede de caminhos-de-ferro interna, com as linhas de Silati, Pretória-Pietersburg, Krugersdorp-Klerksdorp, Pretória-Zoutpausberg e Kaafmuiden-Barberton¹⁰³⁰.

As minas de ouro do Transvaal ficavam assim mais expostas ao controlo do imperialismo informal britânico, contrariamente ao que fora, desde sempre, o desígnio de autonomia, assente numa estratégia de política ferroviária, que monopolizasse o comércio mineiro. Pelo menos, enquanto não ficasse concluída a linha férrea de ligação ao porto moçambicano¹⁰³¹. Não cessaram, por essa razão, as tentativas de aproximação ao governo português, com propostas sedutoras para a compra, ou controlo, do seu caminho-de-ferro. Este, a braços com uma grave crise financeira, motivada pela quebra de remessas do Brasil, que o obrigavam a converter a sua dívida externa e a renegociar novos prazos de pagamento, não se atrevia a alienar esta infraestrutura porque sabia que isso, entre outros inconvenientes internos e externos, implicaria a sua deposição, às mãos da intriga partidária e da opinião pública¹⁰³². Mas também parecia não dispor de meios para operacionalizar a rentabilização da infraestrutura, facto que se tornou evidente assim que ficou concluída a ligação directa de Pretória ao porto de Lourenço Marques, a 18 de Outubro de 1894¹⁰³³. O assunto mereceu destaque nas páginas da *Gazeta dos Caminhos*

¹⁰³⁰ *Ibidem*, 16 de Março de 1896, p. 83; *Ibidem*, 16 de Agosto de 1896, pp. 245-246; “Elementos para a História dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques” in Província de Moçambique, *Relatórios e Informações: Ano de 1910*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1910, pp. 491-500.

¹⁰³¹ *Ibidem*, 16 de Janeiro de 1892, p. 23; *Ibidem*, 16 de Janeiro de 1894, p. 26; *Ibidem*, 16 de Março de 1894, p. 98; *Ibidem*, 1 de Agosto de 1895, p. 230; Pedro A. Álvares “O caminho-de-ferro de Lourenço Marques: um novo perigo” in *Natal a Moçambique*, por Cawthra Woodhead, Porto, Tipografia da Empresa Literária e Tipográfica, 1895, pp. 233-334; Simon E. Katzenellenbogen, *Op. Cit.*, pp. 16-35; Niall Ferguson, *The House of Rothschild*, London, Penguin Books, 2000, pp. 708-725; Edward M. Kerby, *Financing the Foe: A case study on the financing of an independent railway to the Zuid-Afrikaansche Republiek between 1882 and 1902*, [London, s.n.], 2012, pp. 23-24; Kenneth E. Wilburn Jr., “Engines of Empire and Independence: Railways in South Africa, 1863-1916” in *Railway Imperialism*, by Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn, Jr., Ronald E. Robinson, New York Westport, Connecticut London, Greenwood Press, 1991, pp. 28-36: “The actions of Rhodes and Rothschild during the loan negotiations reveal how colonial collaboration and international capital combined to promote railway imperialism. The product of their joint enterprise, the Rothschild Loan, was nonetheless cleverly manipulated by Kruger to serve his republican ends. Certainly, Kruger suspected collaboration between Rhodes and Rothschild since only four years earlier both had helped amalgamate the Kimberley diamond interests into De Beers. So, which engine did the Rothschild Loan supercharge: imperial or republican? The answer is both”.

¹⁰³² Philip R. Warhurst, *Op. Cit.*, pp. 109-128; António José Telo, *Op. Cit.*, pp. 133-136.

¹⁰³³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Novembro de 1894, p. 350; *Ibidem*, 16 de Julho de 1895, p. 214; *Ibidem*, 16 de Agosto de 1895, p. 246. A linha foi inaugurada a 8 de Julho de 1895, na presença dos governadores de Lourenço Marques (Nuno de Freitas Queriol), Cabo (Hercules Robinson), Natal (Walter Heli-Hutchinson) e Bechualandia (Sydney Shephard), do presidente da república sul-africana (Paul Kruger) e também de Joaquim José Machado, especialmente convidado para esta cerimónia.

de Ferro, onde se lamentava a crónica falta de pessoal, que muitas vezes obrigava ao fecho de estações e apeadeiros¹⁰³⁴, e o mau estado do material fixo e circulante existente, comprometendo o transporte regular das mercadorias que se iam avolumando no cais da alfândega de Lourenço Marques, para regozijo dos portos concorrentes das colónias inglesas e humilhação da imagem nacional:

Um dos males de que enferma o nosso espírito meridional é a imprevidência.

Nas administrações oficiais, como na vida particular de cada indivíduo, o imprevisto resulta sempre como uma dificuldade; não porque ele seja resultado de um facto extraordinário, mas porque, por mais esperado que devesse ser qualquer caso novo, ou até mesmo a continuação de outro já sabido, nunca é recebido com a prudente reflexão de quem vê um pouco o futuro, mais ou menos próximo, nunca encontra preparado o terreno em que naturalmente seria acolhido.

Exploramos há 6 anos a linha de Lourenço Marques, isto é, desde junho de 1889, data em que se publicou o decreto (...).

Pois apesar desse tempo todo que tivemos para pensar, apesar do perfeito conhecimento do tráfego que a nossa rede teria que transferir entre o mar e a república vizinha, o facto dos nossos cais se encherem de fardos e caixas, logo que a locomotiva passou a fronteira, parece ter sido um caso perfeitamente extraordinário que deixou todos boquiabertos como se a linha transvaliana tivesse sido construída numa noite, ou se a florescente colónia holandesa, nossa vizinha, tivesse surgido das montanhas de Belfast como os Willis da lenda alemã!

A prática, a tristíssima prática é que, chegados ao ponto justamente por que trabalhámos, realizado o ideal sonhado, não tínhamos elementos para o que foi todo o nosso empenho: fizemos um caminho de ferro para ter todo o tráfego do interior, mas não o dotámos com o material circulante indispensável para o fim a que o destinávamos!

Maldita imprevidência!

Os resultados são óbvios: sem material não há tráfego. Mas há pior do que isso: é que o descrédito da nossa linha começou exactamente no dia em que ela devia principiar a prestar o serviço a que se destinava, e as provas da nossa imprevidência não-de ser caramente pagas por nós, exploradas como o serão indubitavelmente pelos nossos antagonistas!

Adormecemos por muito tempo diante de um tráfego de duas a três mil toneladas mensais, e não pensámos sequer em que devíamos estar preparados para um movimento cinco ou dez vezes maior¹⁰³⁵.

¹⁰³⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1896, p. 114.

¹⁰³⁵ *Ibidem*, 16 de Outubro de 1895, pp. 305-306; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1895, pp. 278-279, 282: A preocupante notícia surgiu nesta data, pela primeira vez: “É verdadeiramente extraordinário o que se está passando em Lourenço Marques com respeito a material de caminho-de-ferro. O nosso material, pouco, mau e cansado, não chega para fazer o transporte regular das mercadorias que afluem ao porto com destino ao Transvaal, e como a companhia neerlandesa deixou de nos alugar os seus vagões e as suas máquinas, está o serviço de comboios em risco de paralisar, com enorme prejuízo do comércio e do país. Em consequência, já um consignatário de um navio que devia descarregar em Lourenço Marques, deu ordem para que ele seguisse para qualquer porto das colónias inglesas, onde encontrará linhas férreas capazes de suportar um tráfego regular. Ora isto acontece exactamente pouco depois da inauguração da linha ena ocasião em que todos os países olham com interesse para Lourenço Marques, esperando as nossas manifestações de actividade! As colónias inglesas devem estar contentíssimas com este facto, que parece querer provar à evidência a verdade das afirmações de alguns jornais ingleses: *a certeza da não prosperidade do caminho-de-ferro de Lourenço Marques está no desleixo e abandono dos portugueses. Confiemos nisso*”. Quinze dias mais tarde, o condutor de obras públicas e minas, Andrade Neves, fornecia mais pormenores do problema: “a linha está assente por forma que as travessas estão quase todas podres, que faltam grampos para segurar os carris e que estes até se retiram agora dos alinhamentos para serem postos nas curvas, porque nos armazéns debalde se continua esperando que de Lisboa venha com que possam remediar-se ao de que tão urgentemente se carece e tão instantemente tem sido pedido! Dá isto lugar, afora os gravíssimos inconvenientes que escuso de mencionar, a que, agora, o governador do distrito, pedindo para o Cabo que lhe aluguem locomotivas, não possa aceitar todas as que de lá lhe mandem, porquanto se vier alguma de peso superior a 6.000 quilogramas, a linha, tal como está, não a suporta (...). Há casas que têm 20 a 30.000 toneladas de mercadorias a expedir para o interior e por dia estão podendo fazer seguir só 20 a 50 toneladas pelo caminho-de-ferro. Outras casas estão até vendendo antecipadamente os carregamentos de madeira e mercadorias diversas a receber por barcos esperados, visto a incerteza de se dar seguimento às encomendas. E junto a tudo isto, do Transvaal e Estado Livre vêm chovendo as reclamações sobre as casas comerciais desta cidade, as quais se traduzem logo em reclamações dos cônsules junto ao governador, que a seu turno se vê obrigado a ter de reclamar”. Numa outra carta recebida de Lourenço Marques podia ler-se: “Estamos em face de

As dificuldades foram sendo superadas no decurso da década de noventa, durante os consulados de António Enes e Mousinho de Albuquerque, por uma efectiva política de ocupação e, sobretudo, desde que António José de Araújo foi substituído na direcção do caminho-de-ferro, pelo engenheiro Carlos Henrique Albers, período em que esta infraestrutura se destacou na dinamização do comércio regional e na valorização do território¹⁰³⁶.

A partir de 1898 tornaram-se mais insistentes os boatos de uma decisão arbitral desfavorável para Portugal, postos a circular nas principais chancelarias europeias. O conhecimento do acordo secreto anglo-alemão levava a imprensa portuguesa a suspirar contra aquele “século de negócios”, em que uma indemnização se tornara pretexto para uma conquista e em que um simples negócio particular se transformara rapidamente numa intrincada questão diplomática e de política internacional¹⁰³⁷. Depois desta dura experiência, os novos tempos pareciam, por isso, desaconselhar mais aventureirismos com capitais estrangeiros:

Tem-se reconhecido em Portugal que não há uma empreitada de construção concedida a estrangeiros que não traga, como consequência, uma intervenção diplomática e graves complicações que nos custem rios de dinheiro.

Nem por isso nos penitenciamos, antes persistimos no erro.

A inveja local, uma certa inércia e falta de arrojo para as grandes empresas, a míngua de capitais, as exigências impostas aos empreiteiros nacionais e até, muitas vezes, o pequeno escrúpulo no cumprimento dos contratos feitos com empresas portuguesas, alheiam aos grandes trabalhos de obras públicas as iniciativas do país.

Em compensação abrem-se despreocupadamente, de par em par, as portas dos ministérios aos empreiteiros estrangeiros; fazem-se-lhes as concessões, e quando começam as exigências da fiscalização, quando se faz a entrega, quando se verifica que os lucros são inferiores à expectativa, em qualquer altura, sob qualquer forma aproveitando qualquer ensejo, aparecem as exigências, logo patrocinadas pelos seus governos com uma tenacidade e uma insistência que roçam às vezes as raías da descortesia.

um tráfego de 600 toneladas diárias e os meios para as transportar são mais que insuficientes. Já alguns importantes carregamentos têm deixado de vir ao nosso porto para ir desembarcar no porto do Natal que está em quase pronta comunicação com os mais importantes pontos da República Sul-Africana, por via de Charlestown. É crítica a situação, e a não se tomarem medidas verdadeiramente enérgicas, para o fornecimento imediato de locomotivas e vagões suficientes a satisfazer às exigências, não actuais do serviço, mas às de amanhã que, com certeza quadruplicarão, não será possível competir com as linhas de East-London, Port-Elisabeth e Natal, onde não faltam comodidades de desembarque e material para transporte de mercadorias ao centro da África do sul (*Ibidem*, 1 de Outubro de 1895, pp. 295-296).

¹⁰³⁶ Mousinho de Albuquerque, *Op. Cit.*, 431-442; *Relatório e Propostas de Lei referentes às Províncias Ultramarinas e ao distrito autónomo de Timor apresentados na Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa na Sessão Legislativa de 1905, pelo Ministro e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Manuel António Moreira Júnior*, 1ª parte: *Relatório*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905, pp. 226-229; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Primeiro Ano: 1897-98, Lisboa, Livraria Ferin, 1898, p. 292: “O que seria Lourenço Marques, apesar do seu excelente porto, se não fosse o caminho-de-ferro? O grande e rápido desenvolvimento comercial que tem tido esta cidade é, fora de dúvida, devido à via-férrea, sem a qual poderíamos ter a certeza que estaria ainda num estado muito grande de atraso”; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, p. 174; António José Telo, *Op. Cit.*, p. 167; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1896, p. 378; *Ibidem*, 1 de Novembro de 1897, pp. 322-323; Arquivo Histórico Ultramarino, 2870, 1C: na acta da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, datada de 10 de Novembro de 1897, António José de Araújo inseriu uma extensa memória sobre as dificuldades que sentiu no desempenho do cargo de director do caminho-de-ferro, sobretudo desde a conclusão da linha de Lourenço Marques a Pretória. Denunciava a indisponibilidade do governo para efectuar um investimento substancial que permitisse efectuar os melhoramentos necessários para que a linha correspondesse às solicitações do comércio. Esta situação de escassez de recursos teria sido significativamente alterada com a entrada em funções do novo director, Carlos Albers.

¹⁰³⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Janeiro de 1900, p. 18.

Sabendo isso, os estrangeiros invocam constantemente os seus representantes, que se constituem tão facilmente em verdadeiros procuradores¹⁰³⁸.

A tão esperada sentença do tribunal de Berna, que trazia suspensão a expectativa de quase todas as grandes potências coloniais, foi conhecida a 29 de Março de 1900. Os juízes decidiram que Portugal teria de pagar aos governos de Inglaterra e Estados Unidos da América uma indemnização total de 15.314.000 francos suíços, acrescido de cinco por cento de juros, a contar da data de rescisão do contrato de concessão¹⁰³⁹. O valor final, incluindo juros e despesas processuais corresponderia, por isso a £941.511, ou cerca de 6.300:000\$000 reis, soma importante, bem superior ao custo efectivo de construção da linha, mas também muito distante dos valores exorbitantes reclamados por aqueles dois países¹⁰⁴⁰.

A resolução do problema judicial, pela pronta liquidação do valor de indemnização, feita pelo estado português, em Julho de 1900, já não pôde aproveitar à república do Transvaal, que tanto se empenhara em fazer daquele corredor estratégico um instrumento de autonomia política e económica. A violenta guerra anglo-bóer, iniciada ainda no ano anterior, pôs termo a esse sonho, sacudindo a região para um novo equilíbrio político internacional, que confirmaria o poder hegemónico da Inglaterra. Nesse período de grande convulsão, o caminho-de-ferro de Lourenço Marques a Pretória, apesar de muito afectado no seu movimento comercial foi, ironicamente, uma peça essencial na asfixia dos *bóeres*, depois de Portugal se ter reaproximado da velha aliada, pelo tratado de Windsor. Por ela partiria, para o exílio forçado, um dos seus mais denodados defensores: o presidente deposto, Paul Kruger¹⁰⁴¹.

Na nova ordem política, Portugal teria de negociar o movimento comercial da sua pequena linha férrea com um colosso imperial, que dispunha de uma vasta e autossuficiente rede ferroviária, onde predominavam interesses conflitantes com o porto de Lourenço Marques¹⁰⁴². A aparente fragilidade da sua posição seria compensada pelo trunfo da mão-de-obra moçambicana, tornada imprescindível no serviço das minas do Transvaal. Dele se valeu o governador Manuel Rafael Gorjão, em 1902, para assinar, com Alfred Milner, Alto-Comissário inglês, o primeiro *Modus Vivendi* que, *grosso modo*, mantinha a divisão equitativa do tráfego do Transvaal, pelas três linhas

¹⁰³⁸ *Ibidem*, 16 de Junho de 1898, pp. 177-178.

¹⁰³⁹ Gisela Guevara, *Op. Cit.*, pp. 433-434; Alfredo Pereira de Lima, *Op. Cit.*, pp. 174-195.

¹⁰⁴⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Abril de 1900, p. 99; António José Telo, p. 149. A Grã-Bretanha e os Estados Unidos pediram, num primeiro momento, respectivamente, £1.138.500 e £760.000. Mais tarde o valor global reclamado chegou a ser de 6 milhões de libras. Como notava a *Gazeta*, os 6.300 contos era muitíssimo inferior aos quase 20.000 contos que as partes adversárias reivindicaram: “Fomos, portanto, condenados a menos de um terço da exageradíssima conta pedida, só justificável se os carris da linha fossem de prata e as locomotivas de ouro. Com a sentença dada temos que nos felicitar de que justiça foi feita ao nosso pequeno país, e não só por isso como por se acabar uma questão que nos podia trazer as mais desastrosas complicações”.

¹⁰⁴¹ António José Telo, *Op. Cit.*, pp. 160-161.

¹⁰⁴² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1908, p. 85.

ferroviárias de Lourenço Marques, Cabo e Natal, definida em 1898. Doravante, o caminho-de-ferro, além de um instrumento do imperialismo informal inglês, seria sobretudo um dispositivo crucial para o incremento económico de Moçambique, cada vez mais integrado na dinâmica regional¹⁰⁴³.

3.2.3 – As linhas da Suazilândia, Xinavane e Marracuene

As cláusulas desse acordo bilateral estipulavam que o governo português, para corresponder às necessidades de tráfego do Transvaal, assumisse os compromissos de construir um porto comercial em Lourenço Marques e de aumentar a capacidade de transporte da sua via-férrea, muito condicionada pela cremalheira existente entre Waterval-Onder e Waterval-Boven¹⁰⁴⁴. Aproveitando a nova ordem política da região, recuperaram-se os estudos que Joaquim José Machado realizou em 1879, para o estabelecimento de um caminho-de-ferro que se dirigisse ao Transvaal, pela Suazilândia. Gorjão e Milner terão então acordado verbalmente a construção de um novo corredor ferroviário, entre Lourenço Marques e Joanesburgo, cuja directriz partisse de Springs e seguisse por Ermelo, até ao território Suazi, ampliando, assim, a capacidade de resposta do porto português, por um percurso ainda mais reduzido e, portanto, mais concorrencial¹⁰⁴⁵. A missão de estudos portuguesa, liderada pelo capitão de engenharia, Lisboa de Lima, foi encarregada de estudar, em articulação com uma equipa inglesa, liderada pelo comissário-geral dos Transportes do Transvaal, Pery Girouard, um traçado que, por uma construção económica, cujas condições técnicas não fossem inferiores às da linha de Lourenço Marques a Ressano Garcia, atravessasse as regiões mais ricas, ou susceptíveis de o virem a ser¹⁰⁴⁶.

Lisboa de Lima chegou a Lourenço Marques a 7 de Junho de 1903, acompanhado pelos condutores ao serviço da missão, Ernesto Carlos Alberto da Maia e Francisco de Paula dos Santos Rodrigues. O restante pessoal foi recrutado na província. Apesar de num primeiro momento a missão inglesa ter manifestado a sua preferência por uma directriz que ultrapassasse a fronteira na portela do rio Maputo, a negociação encaminhou-se para a escolha consensual do vale do

¹⁰⁴³ *Ibidem*, 1 de Janeiro de 1902, p. 11; *Ibidem*, 1 de Junho de 1902, pp. 166-167; *Ibidem*, 1 de Julho de 1902, pp. 194-195; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1903, p. 320; A. Freire de Andrade, *Relatórios sobre Moçambique*, Volume III, pp. 363-389; *Questões que interessam ao Porto e Caminhos-de-Ferro de Lourenço Marques*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1908.

¹⁰⁴⁴ *Lourenço Marques Guardian*, 16 de Julho de 1914, p. 5.

¹⁰⁴⁵ Lisboa de Lima, “O problema do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques e a visita do General Hertzog a Lisboa” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 26, Agosto de 1927, pp. 3-19.

¹⁰⁴⁶ *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro Ultramarinos*, Vol. II: 1895 a 1907, pp. 1358-1359, 1375-1378: A 15 de Julho de 1903, Manuel Rafael Gorjão decretou a execução das obras do porto de Lourenço Marques e da linha da Suazilândia. Em 1906, Hugo Lacerda, capitão-tenente e engenheiro hidrógrafo, elaborou um aturado estudo técnico relativo ao porto de Lourenço Marques (v. Hugo Lacerda, “Lourenço Marques: Notícia sobre o porto e suas necessidades” in *Portugal em África*, Volume 13: *Ano de 1906*, Lisboa, Imprensa Lucas, 1906, pp. 49-65, 105-121, 165-178, 213-223).

Umbeluzi, o mesmo que o engenheiro Machado escolhera anteriormente, por ser o que atravessava melhores terrenos, o que permitia melhores condições de trânsito para os comboios, o mais barato, o caminho mais curto e, sobretudo, o que permitia uma ligação à região mineira da Suazilândia¹⁰⁴⁷.

Regressado a Lisboa, o chefe da missão portuguesa, compareceu na Sociedade de Geografia de Lisboa, a 7 de Junho de 1904, para efectuar uma comunicação sobre o projecto ferroviário de que fora incumbido. Consciente da resistência movida pelas colónias inglesas do Cabo e Natal ao *Modus Vivendi*, que pretendiam ver rapidamente denunciado, Lisboa de Lima procurou desanuviar habilmente o ponto de discórdia, salientando a sua vocação de via-férrea de penetração e desvalorizando os benefícios de uma nova ligação entre Joanesburgo e Lourenço Marques, criada para dar vazão à torrente da importação e exportação do Transvaal:

Não é porém a necessidade, que não existe, de construir uma nova linha férrea de Lourenço Marques para Joanesburgo o que motivou a ideia de se construir o caminho-de-ferro da Suazilândia. A via-férrea que hoje existe, é mais do que suficiente, e ainda o será durante bastante tempo, para o serviço do Transvaal. A linha férrea da Suazilândia interessar-nos-ia por servir uma grande e magnífica zona do nosso território, hoje completamente por explorar por falta de comunicações, e interessa profundamente a Suazilândia, que não tem forma prática de começar a aproveitar-se das grandes riquezas que possui, principalmente em carvão e ouro, sem essa linha.

Se o caminho-de-ferro da Suazilândia um dia for prolongado até se ligar ao traçado Joanesburgo-Springs-Ermelo, porque o Transvaal assim entenda que aos seus interesses convém, muito isso será para estimar da nossa parte; mas não se necessita garantia de que tal suposição se venha a converter em realidade, para se construir o caminho-de-ferro da Suazilândia¹⁰⁴⁸.

A 28 de Fevereiro de 1905, a Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar pronunciou-se favorável ao projecto, recomendando que a construção avançasse com prontidão e rapidez, de modo a assegurar “não só a conservação da sua presente prosperidade, mas também o aumento do valor comercial da colónia e seu porto”¹⁰⁴⁹. A 10 de Março o projecto foi aprovado pelo ministro da Marinha, Moreira Júnior e, seis dias mais tarde, um decreto do ministro da Fazenda, Manuel Afonso de Espregueira, determinava a criação de obrigações do empréstimo contratualizado com o Banco Lisboa & Açores, no valor de 2.000:000\$000 reis¹⁰⁵⁰.

Os trabalhos de construção iniciaram-se a 15 de Maio de 1905, por administração directa do Estado, sendo o trabalho distribuído por partidos de operários, com recurso pontual a empreitadas parciais¹⁰⁵¹. Além do pessoal europeu, adstrito ao quadro temporário da Direcção dos Caminhos

¹⁰⁴⁷ Alfredo Augusto Lisboa de Lima, “Projecto do Caminho de Ferro de Lourenço Marques à fronteira da Suazilândia” in *Revista de Engenharia Militar*, Vol. 10, Lisboa, Redacção e Administração, 1905, pp. 107-113; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Agosto de 1904, pp. 265-282; Arquivo Histórico Ultramarino, 1576, Sala 12, Est. VIII, Prat. 19;

¹⁰⁴⁸ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Agosto de 1904, p. 227.

¹⁰⁴⁹ Arquivo Histórico Ultramarino, 2876, 1C; *Ibidem*, 2774, Sala 3, Est. XVI, Prat. 24.

¹⁰⁵⁰ *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro Ultramarinos*, Vol. II: 1895 a 1907, pp. 1488-1490.

¹⁰⁵¹ *Ibidem*, pp. 1495-1497:

de Ferro de Lourenço Marques, recorreu-se, como era habitual, à mão-de-obra não especializada de cerca de oitocentos indígenas, que podiam ser recrutados voluntariamente; oferecidos por algum intermediário; ou então mobilizados ao abrigo do regulamento de trabalho de 1899, que os sujeitava à obrigação, “moral e legal”, de procurarem adquirir pelo trabalho os meios que lhe faltassem para subsistirem e melhorarem a própria condição social¹⁰⁵². Neste caso, eram requisitados por aquela direcção à autoridade administrativa competente, determinando-se que só fossem remunerados no final do contrato e desde que produzissem trabalho compatível com as suas aptidões e robustez¹⁰⁵³. Como notaria mais tarde Brito Camacho, depois de ter abandonado o cargo de Alto-Comissário em Moçambique, estes expedientes cristalizados, do trabalho indígena compelido, permitiam todo o tipo de abuso:

Foi de prática corrente, em África, até há poucos anos, zurzir o preto dois ou três dias antes do fim do mês, levando-o assim a fugir sem receber a fêria¹⁰⁵⁴.

Não deixa de ser sintomático o facto de o próprio regulamento dos serviços de construção do caminho-de-ferro prever que “a importância dos salários não paga por falta de comparência dos indígenas”, que a eles tivessem direito, ficasse depositada nos cofres da pagadoria, por um período de três meses, sendo depois reencaminhada para a metrópole, para ser aplicada no fundo da Assistência Nacional dos Tuberculosos¹⁰⁵⁵.

¹⁰⁵² *Colecção da Legislação Novíssima do Ultramar*, Volume XXVII: 1899, Lisboa, Companhia Tipográfica, 1901, p. 539.

¹⁰⁵³ *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro Ultramarinos*, Vol. II: 1895 a 1907, pp. 1494-1498. Os indígenas voluntários eram pagos mensalmente. Os requisitados só seriam pagos no final do contrato, mas previa-se a possibilidade de receberem abonos até um máximo de cinquenta por cento do seu salário. Para ambos, a jornada de trabalho tinha a duração de dez horas. No caso de o seu desempenho não ser avaliado positivamente, o valor do vencimento ficava em dívida, sendo entregue aos serviços da pagadoria. No caso de doença, o indígena tinha apenas direito à ração e ao transporte para o concelho da sua residência. A ração diária constava de um litro, ou litro e meio, de arroz, ou o equivalente em farinha, que seria distribuído por duas vezes, já devidamente cozinhado. Constituíam um complemento do salário, que era fixado até um máximo de 300 reis, por dia útil de trabalho. A Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques podia ajustar a execução de trabalhos por unidade, com chefes de partido, ou capatazes, fornecendo-lhes material, ferramentas, operários e trabalhadores indígenas. Além do controlo exercido por estes chefes de partido, ou capatazes, o trabalho do indígena era ainda vigiado pela força policial, destacada às ordens do governador do distrito; *Portugal em África*, Volume 13: Ano de 1906, p. 37. Em 1906, noticiava-se a existência de dois acampamentos para ataque às obras: no primeiro, ao quilómetro 16,5, dirigido por Carlos Alvellos (sic, provavelmente Carlos Albers), além do pessoal branco, empregavam-se cerca de oitocentos indígenas; no segundo, no Umbeluzi, dirigido pelo condutor Paulo Rodrigues, trabalhavam cerca de trezentos indígenas.

¹⁰⁵⁴ Brito Camacho, *Op. Cit.*, pp. 218-219. Numa outra passagem desta obra, o autor reconhecia “que o preto não é um trabalhador com que se possa contar, porque ao mais leve pretexto, às vezes sem pretexto nenhum, diz adeus ao patrão com a mão fechada, nem sequer tendo o cuidado de receber os salários vencidos”. Atribuía este comportamento à ausência, na sua vida quotidiana, das necessidades materiais, típicas da civilização europeia: Reduzidas ao mínimo as necessidades do trabalhador preto, quase nada precisando despendar para se vestir, porque anda pouco menos de nu; coisa alguma tendo de despendar com o calçado, porque anda descalço; ele próprio fazendo a sua casa e dispensando-se de a mobilar; sem vida social que o obrigue a despesas, alimentando-se dos produtos que a Natureza lhe oferece, exigindo-lhe um esforço mínimo, que em relação a muitos é o indispensável para colhê-los e transportá-los; destituído do sentimento de previdência, que leva a guardar que comer, sob a forma de trabalho capitalizado, o preto não tinha exigências de salário, contentando-se com o que lhe davam – se alguma coisa lhe davam”. Por esse motivo, não raras vezes era difícil obter a sua colaboração na arregimentação de mão-de-obra para trabalhos públicos: “Procurava, um dia, na Indochina, um agente da autoridade convencer um chefe indígena da necessidade de trabalharem os seus homens na construção e reparação das estradas, visto que sem elas não podia haver trânsito de carros. Respondeu-lhe o indígena: – «Os senhores é que têm os carros, e nós, gente descalça, não podemos servir-nos das suas estradas, porque nos ferem os pés. Que as faça quem precisa delas»”.

¹⁰⁵⁵ *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro Ultramarinos*, Vol. II: 1895 a 1907, p. 1498; Higinio Durão, *Relatório sobre o caminho de ferro da Suazilândia*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1911, pp. 6-7. Arquivo Histórico de

A linha da Suazilândia, subsidiária do traçado de Lourenço Marques a Ressano Garcia, atingiu, em 1908, as proximidades da fronteira portuguesa, fixando-se em Goba, desde 1912, numa extensão de sessenta e nove quilómetros¹⁰⁵⁶. Do lado do Transvaal construiu-se uma ferrovia entre Joanesburgo e Breyton, ainda longe da Suazilândia, numa extensão de duzentos e quarenta e quatro quilómetros, derivando, depois, para Machadodorp e para Waterwal, em vez de se dirigir para a fronteira portuguesa. Na base desta inopinada alteração, que parecia indiciar um afastamento do propósito convencionado em 1902, estava uma vez mais a subordinação do equilíbrio regional aos ditames da política imperial britânica. Em 1905, Milner fora substituído no cargo de Alto Comissário, pelo conservador, William Palmer Selborne, que demonstrou ser mais propenso a acolher as reclamações das colónias do Natal e Cabo, contra o favorecimento do porto de Lourenço Marques, na repartição do tráfego do Transvaal. Empenhado no aprofundamento da cooperação entre as colónias inglesas, nomeadamente pela unificação dos seus sistemas de transporte ferroviário e a abolição das barreiras alfandegárias, Selborne, acolitado pelo Intercolonial Council, ter-se-á desinteressado dos compromissos assumidos pelo seu antecessor, com o governador da província de Moçambique¹⁰⁵⁷. Ventilaram-se, também, importantes considerações de natureza económica, que desaconselhavam a adopção daquela nova ligação do centro comercial de Joanesburgo a Lourenço Marques. A partir de 1906, as autoridades do Transvaal apostaram no incremento da exploração do carvão, que rapidamente passou a exceder as necessidades do consumo interno. Sendo o porto de Lourenço Marques a saída natural para a exportação desse minério, a viabilidade financeira do negócio, ficaria comprometida se por ali se estabelecesse uma nova via de comunicação, que permitisse a exploração das enormes jazidas de carvão da Suazilândia (território não integrado na *closer union*, classificado como Reserva Indígena, sob protectorado inglês), que tinham a seu favor a qualidade superior da matéria-prima e a muito maior proximidade de Lourenço Marques¹⁰⁵⁸. Os obstáculos criados ao caminho-de-ferro da Suazilândia ficariam legitimados a partir de 31 de Maio de 1910, com a concessão de estatuto político à União Sul Africana, permitindo às novas autoridades administrativas invocarem o seu alheamento dos compromissos informais assumidos,

Moçambique, Fundo de Administração Civil, Cx. 932 - Secção A - Diversos - Confidenciais, 1909-1910. À data da extinção da 2ª divisão, a denominada Caixa dos Indígenas tinha um saldo de £324-0-0 e de 12:402\$360 reis.

¹⁰⁵⁶ Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, *Relatório do ano económico de 1931-1932*, Lourenço Marques, Tipografia «Notícias», 1937, p. 13; A. Galvão, “As obras de arte do Caminho de Ferro da Suazilândia” in *Revista de Engenharia Militar*, Janeiro de 1910, pp. 12-22; Arquivo Histórico Ultramarino, 1443-1447, Sala 12, Est. VII, Prat. 17;

¹⁰⁵⁷ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra da colonização*, pp. 75-77; Alfredo Pereira de Lima, “Porque parou em Goba o caminho de ferro para a Suazilândia e das razões que determinam o seu prolongamento” in *Império*, Maio de 1951, p. 41; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Julho de 1909, pp. 198-199; *Ibidem*, 1 de Agosto de 1909, pp. 232-233; *Ibidem*, 16 de Julho de 1917, pp. 211-212.

¹⁰⁵⁸ Arquivo Histórico Ultramarino, 2863, Sala 4, Est. XI, Prat. 3; Lisboa de Lima, “O problema do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques e a visita do General Hertzog a Lisboa”, pp. 10-19.

anteriormente, por um delegado da coroa britânica, quando o Transvaal era ainda colónia inglesa¹⁰⁵⁹. Uma comissão de especialistas aduzia num relatório, publicado em 1913 pela Sociedade de Geografia de Lisboa, todas as dificuldades levantadas, ao longo do tempo, à concretização daquele projecto, para obstaculizar os argumentos que o justificavam:

Assim foi que, para se anular o argumento de que a linha da Suazilândia era caminho mais curto e mais rápido para a zona de maior importação do Transvaal do que a linha de Lourenço Marques-Ressano Garcia-Joanesburgo, se construiu a linha de Brakpan a Witbank, encurtando sem dúvida muitas milhas a distância de Lourenço Marques a Joanesburgo.

Para se anular o argumento de que a parte do Transvaal, atravessada pelo troço da linha da Suazilândia já construído até Klipstapel, era muito mal servida em relação aos portos da costa, se construiu o ramal de Klipstapel a Machadodorp.

Para se anular o argumento de que as condições técnicas para a exploração da antiga linha de Lourenço Marques a Joanesburgo, e principalmente a existência da sua cremalheira em Water Wall, não só limitavam, abaixo do que era necessário, a capacidade do tráfego da linha, mas encarecia muito a sua exploração, ao passo que as condições técnicas a que fora sujeito o projecto da linha da Suazilândia, e a que obedeciam os troços já construídos, tanto em território português como no Transvaal, permitiam uma muito maior capacidade, e uma exploração muito mais económica, resolveu o Transvaal o seguinte:

Fazer desaparecer a cremalheira de Water Wall substituindo-se o traçado nesse ponto por um dispendiosíssimo desvio que custou masi de 180:000 libras.

Alterar o traçado da linha Ressano Garcia-Joanesburgo em outros pontos, melhorando-lhe consideravelmente as condições técnicas.

Mudar todo o material fixo dessa linha, aumentando-lhe o peso.

Reforçar as pontes todas, substituindo mesmo muitas delas, para fazer correr sobre a linha locomotivas de grande peso.

Finalmente, tornou-se durante alguns anos impossível a ligação da nossa linha da Suazilândia para além da fronteira, em vista do governo inglês, ao dar ao Transvaal a sua autonomia, não incluir a Suazilândia nos territórios daquela colónia, determinando que ela fosse reserva indígena¹⁰⁶⁰.

Impossibilitado de recorrer à linha da Suazilândia para honrar os compromissos assumidos no *Modus Vivendi*, relativamente ao aumento da capacidade de transporte ferroviário para Lourenço Marques, o governo português acabaria sobrecarregado com a obrigação de modificar também o primeiro traçado, em planta e perfil, e a proceder ao reforço da via, das pontes e viadutos, de modo a poder receber locomotivas mais pesadas, “capazes de rebocar comboios de muito maior carga”, que lhe permitiram receber uma média anual de dois milhões de toneladas líquidas¹⁰⁶¹. Criara-se, no entanto, um problema com o caminho-de-ferro de Lourenço Marques a Goba, projectado em condições técnicas desafogadas, para receber um enorme tráfego comercial, mas que, reduzido à

¹⁰⁵⁹ Alfredo Pereira de Lima, “Porque parou em Goba o caminho de ferro para a Suazilândia e das razões que determinam o seu prolongamento”, p. 41.

¹⁰⁶⁰ *Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea b) nº2: Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1913, p. 41-42.

¹⁰⁶¹ Lisboa de Lima, “O problema do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques e a visita do General Hertzog a Lisboa”, pp. 6-7.

exploração do comércio local da província, mal justificaria uma bitola de 0,75m. As autoridades portuguesas ficavam, assim, colocadas diante de um dilema desapontante:

Em tais condições, e dadas as circunstâncias expostas, o que seria mais económico fazer-se enquanto a linha da Swazilândia não for continuada? Fechar a linha à exploração ou conservá-la aberta e fazer essa exploração a mais económica possível, auxiliando, ainda que sem lucro para o caminho-de-ferro, ou até com algum dispêndio, as explorações de qualquer natureza na zona que a linha serve?

Segundo o que penso, mais lucra o Estado em ter a linha aberta à exploração do que fechada.

Fechada ou aberta a conservação da linha impõe-se, e quase com igual dispêndio nas duas hipóteses, como é fácil demonstrar. Com o objectivo com que a linha da Swazilândia foi construída, objectivo que limitou a rampa máxima a 0.012m por metro e a curva mínima a 250m de raio, atravessando em grande extensão terrenos alagados nas cheias e muitas linhas de água, a parte já construída tem, como não podia deixar de ser, altos e extensos aterros e trincheiras, e muitas obras de arte importantes.

Abandone-se uma linha destas descurando a sua conservação, sobretudo nos primeiros anos e, sob as chuvas torrenciais da região, fácil é supor o que lhe sucederá.

Ainda a via propriamente dita, poderia evitar, estando a linha fechada à exploração, uma conservação muito intensa; mas as trincheiras, e principalmente os aterros e obras de arte, é que não podem dispensar atenções e muitas, sob pena de se perder grande parte do trabalho feito. Há quem julgue que a linha da Swazilândia nunca será ligada ao Transvaal? Tudo deve fazer supor que tal não sucederá mas se tal convicção se chegasse a radicar, então mais valia levantar o material de via e até as obras de arte, que teriam útil aplicação a outra linha de mais interesse para a região que atravessa do que jamais terá a linha da Swazilândia, a não ser que viessem a descobrir na região minas de valor, do que abandonar a linha com todo o seu material fixo.

Sendo porém de presumir que a linha da Swazilândia será continuada e ligada ao Transvaal num espaço de tempo não muito longo, abandonar a linha sem conservação, seria a meu ver, uma má medida económica.

Tendo de a conservar, que é o que mais dinheiro custa, o conservá-la aberta à exploração, guardando a maior economia, é concorrer para a sua conservação e tirar algum proveito do dinheiro gasto. Se esse proveito não se traduz em aumento de receita para os CFLM isso pode não representar um prejuízo para o Estado que não tem como receitas e despesas apenas as dos CFLM¹⁰⁶².

Prevaleceu a opinião da direcção dos caminhos-de-ferro, e a linha da Suazilândia manteve-se em funcionamento deficitário, como mera via de penetração, de interesse local, até ao ano de 1964. Revelaram-se infrutíferas, até essa data, todas as tentativas do governo provincial, do estado português, das organizações comerciais de Lourenço Marques, da África do Sul e até dos negociantes do território Suazi, apostados em romper o isolamento do protectorado, para obterem do governo da União Sul Africana o prolongamento da ligação além da fronteira portuguesa¹⁰⁶³.

¹⁰⁶² Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques e Direcção do Porto de Lourenço Marques, *Relatório das Direcções. Ano de 1908*, Lourenço Marques, Tip. Minerva Central de J. A. Carvalho, [1908], pp. XII-XIV.

¹⁰⁶³ Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, *Relatório do ano económico de 1931-1932*, p. 13; Lourenço Marques Guardian, 7 de Maio de 1914, p. 4; *Ibidem*, 18 de Junho de 1914, pp. 4-5; *Ibidem*, 6 de Julho de 1914, p. 4; *Ibidem*, 13 de Julho de 1914, p. 4; *Ibidem*, 8 de Março de 1917, p. 4; *Ibidem*, 27 de Setembro de 1917; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1918, p. 4. A 30 de Junho de 1914, a colónia britânica de Lourenço Marques enviou uma representação ao cônsul geral de Inglaterra, reclamando a aceitação da proposta do governador Joaquim José Machado, para que a linha fosse prolongada cinquenta milhas, além da fronteira, a expensas do governo português: “Tendo construído a linha da Swazilândia em virtude da promessa dum Alto Comissário da Grã-Bretanha, que disse que a linha seria continuada logo que tivesse atingido a fronteira, Portugal algumas razões tem para queixar-se de que as exigências políticas doutras partes da África do Sul inglesa tenham tornado extremamente remota a possibilidade desta promessa se cumprir. Pondo de parte quaisquer considerações que afectem a União da África do Sul, a Swazilândia tem direito a que o seu progresso agrícola e industrial não fique na dependência das conveniências políticas dos outros. Com uma administração aparte, solucionado hoje o problema da ocupação das terras pelos indígenas de modo a permitir que os colonos europeus fomentem os vastos tratos da região adaptáveis à colonização europeia, o passo, absolutamente essencial, a dar neste momento é o de abertura de comunicações ferroviárias com a costa. O movimento progressivo do desenvolvimento da região já passou a fase

Este fez saber, alguns anos mais tarde, que apenas ponderava essa possibilidade, se lhe fosse assegurado o condomínio sobre o porto e caminho-de-ferro de Lourenço Marques, proposta que foi “altivamente repelida” pelas instituições da I República¹⁰⁶⁴. Foram, por isso, aventadas algumas medidas paliativas, como a da organização de um sistema de tracção automóvel, ou a vapor, entre Goba e a crista dos Libombos de modo que a recepção e entrega das mercadorias se fizesse na própria linha da fronteira¹⁰⁶⁵. Esse serviço, efectuado por um camião automóvel, por conta da Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, foi criado a 12 de Julho de 1914, mas só em 1928 foi possível acordar a sua extensão até Stegi, na Suazilândia¹⁰⁶⁶.

Freire de Andrade, o último governador-geral de Moçambique, durante a Monarquia, criticava a ligeireza voluntarista que levou as autoridades nacionais a avançar para aquele empreendimento ferroviário, sem qualquer garantia de prolongamento que comprometesse o governo britânico, e apesar das reservas que, já em 1905, eram levantadas pelo Intercolonial Council:

No momento do *boom*, quando todos julgavam que o rápido desenvolvimento dos negócios do Transvaal continuaria na mesma escala, possível foi pensar que a força das coisas levaria diante de si, na sua impetuosa torrente, as resistências do Intercolonial Council e as considerações que o Alto Comissário da África do Sul era obrigado, pela sua situação especial, a ter pelos interesses do Cabo e do Natal; mas em fins do ano económico de 1904-1905, quando já começavam a anunciar-se as dificuldades em que todos nos encontramos hoje, não julgo que fosse oportuno arriscar uma operação que ia lançar sobre a colónia um encargo de 100 contos de reis anuais e as despesas de conservação e exploração de um troço de linha sem futuro algum enquanto não entrasse no território do Transvaal.

inicial, justificando hoje a aquisição de comunicações ferroviárias com o seu porto mais próximo para ajudar aqueles que no momento presente se dedicam à criação de gado para exportação e ainda os numerosos indivíduos que se preparam para a cultura, em larga escala, de milho, tabaco, algodão, «wattle» e árvores de fruto, na esperança de colocarem esses produtos nos mercados do ultramar. A indústria dos lacticínios, de êxito tão prometedor na Suazilândia, torna-se impossível explorá-la devido à ausência de vias ferroviárias com os mercados desta região. Os leaders do movimento de progresso que está tendo lugar na Suazilândia pensam na divisão duma grande parte do território e especialmente daquele em que subsistem as melhores condições de irrigação, em pequenas propriedades destinadas a uma exploração agrícola muito intensa. Em nossa opinião, representa isso para os comerciantes de Lourenço Marques a possibilidade de abastecerem uma população muito maior do que hoje, o que representaria uma certa recompensa pelos gravosos prejuízos que têm sofrido por outras causas. Ao passo que os motivos que inspiraram a oferta dos portugueses, merecem toda a nossa simpatia e apreço, permitimo-nos alimentar a esperança de se chegar a um acordo entre a administração da Suazilândia, o «Colonial Office» e o Governo de Lisboa, em virtude do qual os encargos financeiros não recairiam todos sobre este último. O Governo português, ao construir esta linha através duma parte do seu território que tem uma população tão diminuta, confiava quase que absolutamente no tráfego que lhe viria de além-fronteira. Até hoje, o tráfego local não tem rendido o suficiente para as despesas da conservação e a linha continua a representar um pesado encargo sobre o Tesouro da província. Por estas e muitas outras razões os súbditos britânicos que aqui residem, experimentariam a maior das satisfações se o nosso Governo acolhesse as propostas do general sr. Machado de maneira a aproximar o dia em que as comunicações ferroviárias entre este porto e o hinterland imediatamente adjacente, sejam um facto consumado”. Em 1917, noticiava-se uma “representação iniciada pelos habitantes de Lake Chrissie e assinada por todas as pessoas que consideram a construção da linha como um benefício para a África do Sul em geral” que seria dirigida ao parlamento da União. Dava-se conta, aqui, do prejuízo, “superior a meio milhão de libras”, que o caminho-de-ferro já provocara nos cofres portugueses, por ainda não ter sido concretizada a ligação de Lourenço Marques a Breyten. Mas focavam-se, sobretudo, as vantagens dessa ligação para o “desenvolvimento da Suazilândia e do extremo leste do Transvaal, regiões que encerram grandes áreas do terreno mais rico de toda a África do Sul, mas que nada podem produzir enquanto não forem beneficiadas com as necessárias facilidades ferroviárias. No momento actual é um pecado grave permitir que os bons tratos de terreno não produzam tudo quanto possam dar”; v. tb. Diário de Moçambique, 22 de Outubro de 1957, p. 9;

¹⁰⁶⁴ Lisboa de Lima, “O problema do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques e a visita do General Hertzog a Lisboa”, p. 12.

¹⁰⁶⁵ *Lourenço Marques Guardian*, 21 de Maio de 1914, p. 5.

¹⁰⁶⁶ *Ibidem*, 13 de Julho de 1914, p. 4; Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, *Relatório do ano económico de 1928-29*, Lourenço Marques, Tipografia Minerva Central, 1930, p. 13.

Quanto teria lucrado a Província se a verba de 2.000 contos tivesse sido empregada em construir uma linha em qualquer outra região, como, por exemplo, a do território de Moçambique?

A construção da linha da Suazilândia foi uma cartada arriscada de um jogador pobre. Se fosse bem-sucedida, o tráfego do Transvaal viria em maior escala para Lourenço Marques, prejudicando sobretudo o Natal; se o não fosse, ficávamos na obrigação de pagar uma quantia importante, tal qual seria, além do juro do empréstimo, a das despesas de conservação da linha sem daí retirarmos rendimento algum.

Antes de nos arriscarmos a sofrer um tão pesado encargo poderíamos ter considerado os elementos que possuíamos para julgar do possível bom êxito da empresa que íamos tentar; ora, na verdade, tudo nos dizia que era cedo demais para forçar a mão ao Governo da vizinha colónia, a qual nem mesmo tinha por essa época o *self government* que mais tarde lhe foi outorgado¹⁰⁶⁷.

A passagem de Freire de Andrade pelo governo-geral de Moçambique marcou um dos períodos de maior incremento na projecção e construção de caminhos-de-ferro de interesse local, destinados ao aproveitamento da potencialidade agrícola do território¹⁰⁶⁸. Nele se terá inspirado o Governo Provisório da I República, para sancionar a criação de um ramal da linha de Lourenço Marques a Ressano Garcia, que partisse da importante localidade de Moamba, fundada, justamente, a partir da sua estação ferroviária, ao quilómetro cinquenta e três, e se dirigisse para Xinavane, numa extensão de oitenta e nove quilómetros. A proposta de construção partiu de uma empresa privada, a Fawcett, Preston & Cº, mais tarde incorporada na Incomati Estates Limited, empresa sul-africana de capital inglês, que obtivera a concessão de extensas parcelas de território, destinadas à produção de açúcar, sendo essa a razão do seu interesse no estabelecimento da viação acelerada¹⁰⁶⁹. A 23 de Maio de 1911 o Ministro da Marinha e Colónias, Azevedo Gomes, era autorizado a contratar com aquela companhia, o projecto e construção de um caminho-de-ferro, com bitola sul-africana, cujas tarifas de circulação ficariam expressamente vinculadas às da South Africa Produce Rates. Os trabalhos seriam fiscalizados e pagos em prestações, pelo governo, desde que a companhia honrasse o compromisso de construir, dentro do prazo de cinco anos, a contar da data da assinatura do contrato, “uma fábrica de açúcar para uma produção, de pelo menos, 2.000 toneladas”¹⁰⁷⁰. O contrato foi celebrado a 16 de Dezembro de 1911, mas os trabalhos só tiveram início a 7 de Julho de 1913, depois de o governo português ter autorizado a transferência da concessão da construção para a Dick Kerr & Cº Ltd., empresa que já tinha assumido, anteriormente, a empreitada do assentamento do *tramway* de Lourenço Marques¹⁰⁷¹.

¹⁰⁶⁷ A. Freire de Andrade, *Relatórios sobre Moçambique*, Vol. II, pp. 193-199.

¹⁰⁶⁸ A. Galvão, “Os Caminhos de Ferro em Moçambique” in *Boletim Geral das Colónias*, nº 50, Agosto de 1929, p. 22.

¹⁰⁶⁹ Arquivo Histórico Ultramarino, 2693, Sala 3, Est. XVI, Prat. 19.

¹⁰⁷⁰ *Diário do Governo*, 25 de Maio de 1911, pp. 2117-2118. A 11 de Outubro de 1911, um novo decreto, veio aclarar algumas das cláusulas do diploma de 23 de Maio.

¹⁰⁷¹ Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, pp. 291-292; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Fevereiro de 1913, p. 43; *Ibidem*, 16 de Julho de 1913, p. 223; Arquivo Histórico Ultramarino, 2693, Sala 3, Est. XVI, Prat. 19; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Geral, Século XX, cx. 12 - Caminhos de Ferro, 1907, 1910 a 1912; *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro Ultramarinos*, Vol. VII: 1913, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1915, pp. 5-6, 9-11. O novo contrato previa que fosse de £1800 o preço máximo por quilómetro, para um caminho de ferro com carris de 17,5kg. Mais tarde, o governo autorizou a elevação do preço quilométrico, primeiro

A nova linha foi aberta à exploração a 5 de Outubro de 1914, por ocasião do quarto aniversário da implantação da República, e oficialmente inaugurada a 30 de Outubro, sob a presidência do general Joaquim José Machado, que ali se encontrava no derradeiro exercício do cargo de governador-geral de Moçambique¹⁰⁷². Apesar dos elogios que então foram feitos à obra e ao sistema de empreitadas na construção ferroviária, não tardaram a verificar-se as insuficiências daquela infraestrutura, cuja alegada falta de solidez e perfeição, levava a que ficasse frequentemente submersa¹⁰⁷³. Isso não impediu, porém, que desempenhasse um papel determinante na dinamização do tráfego comercial e do fomento agrícola, levando o engenheiro Lopes Galvão a afirmar, em 1927, que se tratava da linha férrea “de interesse local mais importante da província”¹⁰⁷⁴. Ao longo da década de vinte, sucederam-se as modificações na linha, tendentes a eliminar as anomalias identificadas, fosse pela introdução de novas obras de arte, fosse pela substituição dos carris de 22,5kg, por outros, de 30kg, que permitiam a circulação de locomotivas mais pesadas, fosse, ainda, pelo reforço da balastragem da via e pela sua rectificação em planta e perfil¹⁰⁷⁵. A partir de 1935 foi iniciado o prolongamento da linha até ao vale do Limpopo, numa extensão de noventa quilómetros, entre Ungubana e Leonde, no Guijá, levando a que a linha passasse a ser denominada Caminho-de-ferro do Limpopo¹⁰⁷⁶.

para £1950 e, depois, para £1999, de modo a que as travessas ficassem distanciadas por intervalos de 0,76m, no lado do carril e de 0,64m, ao lado das juntas.

¹⁰⁷² Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Geral, Século XX, cx. 13 - Caminhos de Ferro, 1913 e 1914; Arquivo Histórico Ultramarino, 2578, D4, UM-DGC.

¹⁰⁷³ *O Incondicional*, Lourenço Marques, 5 de Novembro de 1914, p. 2; *Lourenço Marques Guardian*, 30 de Julho de 1914, p. 5: “A avaliar pela estimativa do custo da linha Moamba-Xinavane e a rapidez com que a mesma foi construída, o sistema de empreitada dá evidentemente melhor resultado do que construindo-se por administração. Com excepção da nova linha de Xinavane, todos os outros caminhos-de-ferro estão no mesmo pé em que se achavam há um ano”; *Ibidem*, 2 de Novembro de 1914, p. 4: “Sua Ex^a o Governador-geral agradecendo, disse, que desejava muitas prosperidades à linha de Xinavane, observando que a sua excelente perspectiva era um meio de desenvolvimento para os interesses da província. O general Machado bebeu então à saúde dos Srs. Dick, Kerr & C^o cuja esplêndida obra tiveram todos ocasião de admirar naquele dia. Fazia votos para que houvesse mais tarde outra oportunidade para a mesma firma encarregar-se de contratos ferroviários na província”; Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, *Relatório da Direcção: Ano de 1914*, Lourenço Marques, Tipografia Minerva Central, 1916, p. 11; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra da colonização*, pp. 77-78; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, pp. 294-296; Alexandre Lopes Galvão, *Memória acerca da rede dos Caminhos de Ferro da Província de Moçambique*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1920, p. 14: O Caminho de Ferro de Xinavane, que foi levado até às margens do rio Incomati, 15 quilómetros a jusante de Magude, chega a ficar debaixo de água durante as grandes cheias, numa extensão de 8 a 10 quilómetros”; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Voll. III, p. 226: O antigo director Pinto Teixeira referiu-se ao efeito das cheias de 1928: “A altura da água sobre a linha de Xinavane era tão grande, que o pessoal da via navegava em botes por cima dela, chegando com as mãos às linhas telegráficas e telefónicas do Caminho de Ferro”; Avelar Ruas, “O Porto e o Caminho de Ferro de Lourenço Marques” in *Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, Janeiro a Fevereiro de 1927, p. 6: “A linha de Xinavane foi inaugurada em 1914 e destinou-se principalmente a servir a região açucareira do Incomati. Os estudos e construção foram feitos pelos interessados na açucareira mediante um contrato prejudicial, o que obrigou além de grandes despesas com a infraestrutura (já depois da linha entregue) a substituir o material fixo e as obras de arte”.

¹⁰⁷⁴ A. Galvão, “Os Caminhos de Ferro em Moçambique”, pp. 23-24.

¹⁰⁷⁵ Avelar Ruas, *Op. Cit.*, p. 14; *Notícias*, Lourenço Marques, 24 de Dezembro de 1929, p. 9; Alexandre Lopes Galvão, *Memória acerca da rede dos Caminhos de Ferro da Província de Moçambique*, p. 15. Em 1920 pensava-se na ligação da linha de Xinavane a Gaza e Inhambane.

¹⁰⁷⁶ Afonso Brandão de Vasconcelos, *Caminhos de Ferro de Moçambique*, Porto, Tipografia Invicta, 1948, p. 9.

Em 1918, por iniciativa de Lopes Galvão, que exercia as funções de inspector das Obras Públicas, em Moçambique, procedeu-se à construção de um outro ramal da linha de Lourenço Marques, ligando a capital de província, desde um ponto próximo da Missão de S. José de Lhanguene, à pitoresca e histórica vila de Marracuene (também designada Vila Luísa, em homenagem à filha de António Enes), atravessando o fértil vale do Infulene, junto ao rio Incomati, destinado a abastecer a cidade de produtos agrícolas e a transportar o turismo nacional e estrangeiro¹⁰⁷⁷. Existia, desde 1911, o projecto de construção de uma estrada, destinada a servir os agricultores estabelecidos naquela localidade¹⁰⁷⁸. A obra chegou a ser autorizada, pelo governador-geral, em 1917, mas as dificuldades verificadas no transporte de pedra e saibro, necessários à construção, esgotaram rapidamente a dotação orçamental e levaram a que se aventasse o recurso a uma linha *Decauville*, recentemente comprada para fazer o caminho-de-ferro de Jinabai a Chicomo, em Inhambane¹⁰⁷⁹. Os trabalhos simultâneos de estudo e assentamento da linha, numa extensão de trinta e quatro quilómetros, iniciaram-se no final de Junho de 1918, ficando concluídos em sessenta e quatro dias úteis de trabalho. Durante as comemorações do aniversário da República desse ano, que ficaram marcadas pela inauguração desta linha férrea em bitola reduzida, de 0,60m, Lopes Galvão não deixou de se regozijar com aquilo que considerava ser um novo recorde da engenharia portuguesa, que lhe fazia recordar uma outra cerimónia de inauguração, onde também fora protagonista:

Não digo isto com desvanecimento, porque a construção podia fazer-se em 30 dias, ou em menos tempo.

Mas se eu disser a V. Exa. que dos 1000 e tal indígenas prometidos para esta construção, no fim de 15 dias não tinham chegado senão 10, concordarão comigo que representa alguma coisa digna de registo esta construção (...).

Faz hoje sete anos que outra construção se inaugurou nos precisos termos desta, com a mesma falta de preceitos. E quando o Ministério para cá pediu telegraficamente os planos de construção que se inaugurava, eu vi-me forçado a responder que ainda não estavam feitos!

¹⁰⁷⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Agosto de 1925, p. 233; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. III, p. 227. Por meio de um depoimento de Francisco dos Santos Pinto Teixeira, histórico presidente do Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, ficamos a saber que os colonos agrícolas, estabelecidos ao longo da linha férrea, eram maioritariamente “portugueses, gregos e monhés”, dedicados à produção de banana: “Os vagões, de via reduzida, chegavam a Lourenço Marques, e, percorridos os 35 quilómetros de via, eram descarregados, sendo a maior parte da carga de novo carregada em vagões de via normal, porque havia grande exportação de bananas para a África do Sul. A descarga fazia-se não só por virtude da diferença na bitola da via, mas também porque a alfândega o exigia para cobrança dos direitos de exportação, e queria ver com os seus olhos o que de facto se exportava”.

¹⁰⁷⁸ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra da colonização*, pp. 80-81: “A vila de Marracuene, nas margens do Incomati, é um lugar aprazível, que dista da cidade cerca de 30 quilómetros, mas ao tempo era inacessível por falta de caminho praticável. O solo era todo de areia e os automóveis não o podiam trilhar. A casa Koppel de Berlim, que se comprometera com o Governo a fornecer automóveis capazes de assegurar as ligações com a vila, desistiu do intento, depois de uma experiência com um carro especialmente construído com aquele objectivo, mas que não conseguiu chegar a meio caminho”.

¹⁰⁷⁹ *As obras públicas e o fomento da Província em 1918. Relatório da Inspecção das Obras Públicas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1920, pp. 47-48; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Junho de 1918, p. 171.

Refiro-me ao Caminho de Ferro da Polana que com tanto amor construí, e que eu desejava trazer a Marracuene avançando pela praia fora e rasgando a fértil planície das Mahotas até me embrenhar no vale do Incomati¹⁰⁸⁰.

Apesar de, na intenção inicial, a linha férrea de Marracuene ter um carácter provisório, a verdade é que rapidamente se verificaram as vantagens da sua implantação permanente. Em 1924 a via foi levantada e os carris foram assentes num novo traçado, ligeiramente mais longo, que seguia ao longo do vale do Incomati e que terá tornado possível a emergência de construções “à beira-mar e ao longo do vale, visto tornar possíveis os transportes dos materiais de construção”¹⁰⁸¹. Em 1929, registaram-se novas e significativas modificações, com a adopção da bitola sul-africana, em resultado do aproveitamento dos carris retirados da linha de Xinavane, e com a revisão parcial do traçado, que se afastou da parte habitada da cidade para se internar nos subúrbios, onde seria útil à construção de casas económicas¹⁰⁸².

A rede ferroviária de Lourenço Marques, sobretudo por influência da via de ligação ao Transvaal, instituiu-se como agente dinamizador de uma profunda transformação económica, política e social da província de Moçambique. Instrumento privilegiado de afirmação e legitimação da presença colonial portuguesa, potenciador da ocupação efectiva e do estabelecimento das estruturas agrícola, industrial e comercial, enquadrados pela economia regional, ele foi também, não raras vezes, um factor de perturbação e instabilidade dessa mesma soberania, frequentemente fragilizada e ameaçada por forças externas, regionais e internacionais¹⁰⁸³. Os benefícios da sua

¹⁰⁸⁰ Lourenço Marques *Guardian*, 10 de Outubro de 1918, p. 5; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra da colonização*, pp. 79-80: o caminho-de-ferro da Polana era uma linha minúscula, destinada a estabelecer uma ligação desde a cidade até àquela conhecida estância de veraneio: “Estava-se em fins de Agosto de 1911 e a Comissão de festas do 1º aniversário da República resolvera festeja-lo à moda antiga com música e foguetes. Foi-lhe sugerido fazer alguma coisa de novo e útil. A comissão aceitou o alvitre e o Alto Comissário criou a escola comercial 5 de Outubro e deu os fundos necessários para se construir um caminho de ferro que ligasse a estação central à prais. Estava-se a um mês das festas e por isso a decisão da Comissão causou estupefacção geral! Seria possível estudar e construir um caminho-de-ferro que, apesar de curto em extensão, pois não chegava a medir cinco quilómetros, apresentava dificuldades formidáveis por ter de contornar a «falaise» da Ponta Vermelha? Pois a obra projectou-se e realizou-se no prazo marcado, tendo a linha sido inaugurada e aberta à exploração no dia 7 de Outubro de 1911. A engenharia portuguesa dera com esta minúscula mas difícil construção uma prova excelente da sua capacidade construtiva. Nacionais que não acreditavam na exequibilidade da obra em tão poucos dias e estrangeiros que viviam na cidade, ficaram surpreendidos com o facto que mais lhes pareceu obra de milagre. Dezenas de apostas se fizeram jogando «na branca» apenas os que tinham confiança cega no engenheiro construtor. Se ele dizia que se podia fazer, o público não tinha o direito de duvidar!”; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1937, pp. 560-561.

¹⁰⁸¹ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra da colonização*, p. 81; *Boletim Geral das Colónias*, Junho de 1927, pp. 146-147.

¹⁰⁸² *Notícias*, Lourenço Marques, 24 de Dezembro de 1929, p. 9; Direcção dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro. *Ordem de Serviço n° 536*, 10 de Setembro de 1934. Nos anos trinta, chegou a pensar-se no prolongamento da linha até à circunscrição da Manhiça, de modo a servir a região agrícola do Vale do Incomati, evitando as suas regiões alagadiças. Em 1934 foi criada a Brigada de Estudos do Caminho de Ferro Marracuene-Manhiça, que era constituída Chefe da Secção de Via, Eugénio Augusto Lage; pelo auxiliar técnico, Carlos Alberto Prata Dias; e pelo capataz, Joaquim António do Monte. Além da ligação a Manhiça, previa-se, numa segunda fase, o prolongamento até à estação de Magude, onde entroncaria com a linha de Xinavane. Mas o troço Vila Luísa-Manhiça, numa extensão de quarenta e três quilómetros, só viria a ser aberto à exploração em 1958 (*Diário de Moçambique*, 23 de Janeiro de 1958, p. 7; *Ibidem*, 26 de Janeiro de 1958, p. 11; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. I, p. 300).

¹⁰⁸³ Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, *Ordens de Serviço*, n° 85, 11 de Abril de 1917: publicava-se, nesta data, a relação de desvios particulares, existentes nas diversas linhas deste caminho-de-ferro (Ressano Garcia, Suazilândia, Xinavane e ramal do Umbeluzi), que serviam as seguintes empresas: The Texas C° (SA) Ltd., Fraser & Chalmers, Ltd., Cotts & C°, The Lourenço Marques Forwarding C°, Ltd., McIntosh, Findlay & C°, Allen Wack & C°, Ltd., The Delagoa Bay Agency C° Ltd., Hunt, Leuchars & Hepburn, Ltd., Vacuum Oil C° of SA, Ltd., Martin Budd (antiga firma

prosperidade, sempre dependente, como vimos, da complexa negociação de convénios diplomáticos firmados, primeiro com a Inglaterra, depois com a União Sul Africana, para assegurar quota de tráfego ferroviário, em troca de mão-de-obra indígena, conduziram os poderes públicos a procurarem, sistematicamente, um ponto de equilíbrio entre a limitada capacidade colonizadora portuguesa e a convivência forçada com potências de mais amplos recursos, regularmente apostadas em denegrir a reputação da administração portuguesa, diante do concerto das nações. Não admira, por isso, que, como notou o engenheiro Ferreira Mendes, a reacção, em vez de resultar de uma ideia amadurecida, fosse frequentemente ditada pela emoção, pelo ideal:

Portugal, com um capricho um pouco fora dos moldes habituais, tem primado em ir ao encontro de qualquer crítica fundamentada que se faça ao porto de Lourenço Marques, as mais das vezes com sacrifício e sem compensações.

Com uma ingenuidade e um desejo de se elevar no conceito mundial verdadeiramente admiráveis, tem o governo português feito melhoramentos nesse porto que as necessidades actuais não justificam, só para que os nossos vizinhos e os nossos aliados não possam cantar a estafada área da nossa inabilidade de coloniais e do nosso atraso industrial. E daí o termos caído em verdadeiras ratoeiras.

Uma consolação – a única – nos resta que, efectivamente, a nossa acção em Lourenço Marques (e quase só a ela se resume o nosso esforço por Moçambique nestes últimos anos) prova que quando queremos, sabemos querer e sabemos fazer¹⁰⁸⁴.

3.3 – Linhas ferroviárias nos territórios administrados pela Companhia de Moçambique

3.3.1 – Os projectos ferroviários para o Pungue

Nas comunicações que dirigiu ao auditório da Sociedade de Geografia de Lisboa, em 1889, Joaquim José Machado alertava para o “projecto colossal” da Inglaterra e, em particular, da British South Africa Company que, dotada de “poderes tão vastos e acção tão ampla” estava autorizada a apoderar-se dos terrenos que lhe conviessem, desde que pudesse legitimar essa apropriação com alguma justificação minimamente convincente. O facto de Portugal ainda não ter assegurado o domínio efectivo dos territórios internados da província de Moçambique serviria, nessas circunstâncias, de pretexto para fundamentar a ambição inglesa e os seus planos de espoliação. Defendia, por isso, que o país opusesse uma luta enérgica, despida de ilusões relativamente ao valor dos documentos históricos, das “tradições gloriosas”, da “descrição de ruínas” e até dos esforços diplomáticos. Ela devia afirmar-se, agora, pela implementação de

Orenstein - Arthur Koppel, Ltd.), Martin Budd, Nova Sociedade Vinícola Colonial, Ltd., João Viegas Soares Júnior, sublocado a Franklin Duarte, Eduardo Saldanha, Empresa Industrial Edificadora, Incomati Brickfield, Joaquim de Lemos (administrador da antiga firma Oswald Hoffmann), Empresa Industrial Edificadora, Margarida Vasconcelos Santos, sublocado à Empresa Industrial Edificadora, Margarida Vasconcelos Santos e Amadeu José Gonçalves.

¹⁰⁸⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1925, pp. 245-247.

“meios regulares de comunicação”, nomeadamente linhas telegráficas e caminhos-de-ferro, à semelhança do que se fazia em território inglês com a linha ferroviária de Kimberley a Vryburg e a telegrafia que já chegava a Mafeking. E se, num momento inicial, chegou a propor que, entre outras medidas, se preparassem estudos de caminhos-de-ferro, perfeitamente suportados pelos recursos e faculdades do país, capazes de sinalizar, desde logo, a soberania portuguesa; numa outra passagem das suas conferências acabou por especificar, numa recomendação que pretendia fazer chegar ao governo, as linhas que considerava de maior utilidade e urgência:

O caminho-de-ferro do Pungue (Beira) ao alto Sanhati é o que Paiva de Andrada recomenda com entusiasmo, e em cujo futuro ele deposita tanta fé, que o considera a via de penetração mais importante de toda a África austral. A ela afluirá todo o movimento comercial do centro e norte do território Matebele e do país de Machona. Tal linha impedirá, se não indefinidamente, pelo menos por muitos anos, a realização do prolongamento até ao Zambeze de uma das vias férreas da colónia do Cabo, conforme se afirma que o pretende fazer a nova companhia britânica.

Uma linha de 500 a 600 quilómetros, que é o que medirá a que partir do porto do Pungue para ir terminar no alto Sanhati, há-de necessariamente competir com a que projecta a empresa inglesa, e que terá conjuntamente com a linha de Kimberley ao porto mais próximo da colónia do Cabo, desenvolvimento superior a 3.000 quilómetros.

O caminho-de-ferro que ele, orador, também indicava, saindo do porto de Inhambane e seguindo a direcção do oeste, pode ter futuro tão brilhante como a linha de Lourenço Marques a Pretória.

Ele valorizará um dos mais belos distritos da província de Moçambique, receberá o tráfico da região norte do Transvaal, aonde uma importante zona mineira foi recentemente aberta ao público, e auxiliará, ou, melhor, permitirá a exploração das minas de Tati e das situadas na parte sul do território Matabele.

Ele, sr. Machado, considerava absolutamente dependente da existência de caminhos-de-ferro de penetração o bom resultado de qualquer tentativa para o aproveitamento e exploração comercial e mineira das regiões internadas da província de Moçambique e dos territórios que com eles confinam e se desenvolviam para oeste¹⁰⁸⁵.

Em 1888 já fora aventada a possibilidade de se construir uma linha ferroviária entre a Beira e a região de Manica, onde se acreditava existirem importantes jazidas de quartzo aurífero¹⁰⁸⁶. Mas só depois das advertências de Joaquim José Machado foi determinado pelo ministro Ressano Garcia, que a Companhia de Moçambique, detida por Paiva de Andrada, constituísse e explorasse “à sua custa, sem subvenção alguma, nem privilégio ou garantia do Estado, um caminho-de-ferro de 0,60 de largura, sistema *Décauville*, que, seguindo o vale do Pungue, do Aruangua ou do Búzi, termine em Macequece, no distrito de Manica, podendo prolongar-se até à fronteira oeste deste distrito”¹⁰⁸⁷. Na sequência desse decreto, datado de 7 de Novembro de 1889, a companhia encarregou o engenheiro francês, Edouard Pouhin, de estudar as possibilidades do traçado. Dois

¹⁰⁸⁵ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX: Ano de 1889, pp. 44-50, 88-105.

¹⁰⁸⁶ *Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea b) n.º2: Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, p. 55; Lisboa de Lima, “O porto comercial da Beira” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, n.º 50, Agosto de 1929, pp. 35-36.

¹⁰⁸⁷ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, pp. 385-388.

anos mais tarde, já depois da reformulação da concessão do território de Manica e Sofala à Companhia de Moçambique, agora maioritariamente detida por capitais franceses, ingleses e belgas, eram entregues no ministério dois reconhecimentos técnicos: um que fazia seguir a directriz pelo vale do Pungue, outro que preconizava a utilização do vale do Búzi, constando ter sido este o preferido, por percorrer terrenos mais férteis e menos alagados¹⁰⁸⁸. Por essa altura, chegou a ser noticiado na imprensa o interesse de Le Baron du Baleu, de Londres, na construção de uma ferrovia que partindo da embocadura do rio Pungue alcançasse a Machona, agora inglesa. Não obstante as condições que se consideravam razoáveis, recomendava-se toda a prudência, dado que, tratando-se de capital estrangeiro, não era de excluir que se estivesse a forjar um novo logro, uma nova cilada, capaz de deprimir, ainda mais, a honra nacional¹⁰⁸⁹.

A 11 de Junho de 1891 foram assinadas as bases do convénio luso-britânico que punha termo ao diferendo desencadeado pelo *ultimatum inglês*, definindo as respectivas áreas de influência em África. Nesse documento, o governo português comprometia-se ainda a construir um caminho-de-ferro entre o rio Pungue e a esfera britânica, destinado a fazer comunicar os campos auríferos da região da Machona com o litoral, devendo os estudos estar terminados em seis meses¹⁰⁹⁰. Aproveitando a passagem pela Beira da Companhia de Engenharia do corpo expedicionário a Moçambique, o governo determinou que ela fosse separada do comando para se encarregar da avaliação do traçado ferroviário pelo vale do Búzi. Coube ao capitão Renato Baptista liderar essa missão de estudos, de que deixou um valioso e circunstanciado relatório, concluído em Agosto de 1892. Ali ficaram bem sinalizados todos os constrangimentos operacionais e logísticos, com que se deparou, nomeadamente a exiguidade dos meios humanos à sua disposição para estudar uma linha férrea, “em território completamente desconhecido, sem ocupação alguma europeia, unicamente habitado por algumas tribos indígenas submetidas a régulos não avassalados”, de quem era difícil obter a imprescindível colaboração para os trabalhos de reconhecimento do traçado:

¹⁰⁸⁸ *Ibidem*, p. 444. Por esta revisão da concessão, datada de 11 de Fevereiro de 1891, a Companhia de Moçambique obrigava-se a “construir e a explorar durante o prazo da concessão, sem subvenção ou garantia alguma do Estado, um caminho-de-ferro, com *rails* de aço, de peso mínimo de 20 quilogramas por metro corrente, que ligue a baía do Pungue com a fronteira interior do distrito de Manica, passando por Macequece. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1891, p. 347; *Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea b) nº2: Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, pp. 55-56.

¹⁰⁸⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Abril de 1891, p. 110.

¹⁰⁹⁰ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, p. 473: ficava consignado neste diploma que, se o prazo de seis meses não fosse cumprido, os dois governos escolheriam uma potência neutra que seria incumbida de designar uma companhia competente para a imediata execução dos trabalhos, com quem o governo português teria depois de assinar o desejado contrato de construção.

As informações prestadas pelos indígenas são sempre vagas e incertas; não falam francamente, porque desconfiam em geral das intenções com que se lhes faz qualquer pergunta. Uma vez pensam que se lhes quer tirar as suas terras, outras vezes receiam que os régulos os castiguem por terem dado indicações a estranhos. Tudo são mistérios. Quando em Março fui escolher o local para o acampamento da força de infantaria, acompanhou-me um velho irmão do régulo Jobo, que me disse estarem todas as povoações sujeitas à invasão das águas, e por isso me encaminhou mais para montante, o que era lógico; mais tarde soube que não só ao sítio indicado chegavam acidentalmente as águas, mas também em certas ocasiões alcançavam o terreno mais alto, onde depois acampou o pessoal da companhia de Moçambique. Concluí que o preto tivera apenas em vista pôr-nos fora das povoações¹⁰⁹¹.

3.3.2 – O contrato Van Laun

Dos trabalhos deste destacamento de engenharia militar resultou a proposta de um traçado que partia de Enhangona, nas margens do Pungue, dali seguindo pelo vale do Búzi até Unguaranguara, e depois pelo vale do Revué até Andrada, rumando finalmente à fronteira¹⁰⁹². Eles seriam, todavia, precocemente interrompidos, em Setembro de 1891, depois de, na metrópole, ter sido anunciada a assinatura de um contrato, entre a Companhia de Moçambique e o empreiteiro belga, Henry Theodore Van Laun, para a construção e exploração daquela linha férrea, que seria precedida da implantação de uma via provisória e económica, através da região denominada “da mosca”¹⁰⁹³. Embora o documento, datado de 12 de Setembro de 1891, atribuísse ao concessionário a responsabilidade pela elaboração dos estudos necessários e definitivos, tornava-se imperioso dar cumprimento ao prazo estabelecido no acordo luso-inglês, para a sua apresentação. Recorreu-se, nessa circunstância, aos trabalhos realizados pelo engenheiro Pouhin, que a Companhia de Moçambique cedeu ao Estado português, providentemente corroborados pelo presidente da associação dos engenheiros civis ingleses, George Bruce, cujo critério não poderia ser questionado pelas autoridades britânicas, na eventualidade de estas pretenderem suscitar um novo incidente com o governo português¹⁰⁹⁴.

¹⁰⁹¹ J. Renato Baptista, *Caminho de Ferro da Beira a Manica. Excursões e estudos efectuados em 1891*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p. 4-5, 64-71. Numa outra passagem do relatório mencionam-se as dificuldades que a expedição sentiu para ultrapassar a indiferença e desconfiança dos régulos, no processo de recrutamento de carregadores, machileiros e guias. Essa resistência era justificada com “os vergonhosos abusos que há muito sobre eles exercem os brancos em geral, e em especial quem por todos os motivos devia manter-se nos prestigiosos limites da mais inteira justiça e metucioso pundonor”. Aqui ficamos a saber que o trabalho dos indígenas era pago em peças, usualmente de algodão, ou em dinheiro, por regra estrangeiro: “Os pretos do Búzi, não conhecendo o dinheiro português, sabem, porém, o valor da rupia, do schilling e dos six-pence, e, por comparação dos diâmetros, dão respectivamente estes nomes às nossas moedas de 500, 200 e 100 reis. Os mais familiarizados com o nosso dinheiro chamam à moeda de 500 reis um *rupia coroa*, à de 100 reis um *cruzado*, à de 20 reis um *vinte*, e à de 10 reis um *cobre*.”

¹⁰⁹² Idem, *Ibidem*, pp. 108-109.

¹⁰⁹³ *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de Junho de 1891 a Maio de 1892*, pp. 7, 16-17. A 20 de Agosto de 1891, o director-geral do Ultramar fazia referência a esta zona da mosca, onde o trânsito por meio de carros de bois era quase impossível, e que implicaria a construção de uma linha provisória com uma extensão de cerca de cento e vinte quilómetros.

¹⁰⁹⁴ *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, Lisboa, Companhia Nacional, 1902, p. 361: “pelo tratado assinado com a Inglaterra em 11 de Junho de 1891, obrigava-se Portugal a apresentar, no espaço de 6 meses, isto é, a 31 de Dezembro, o estudo de um caminho-de-ferro de penetração do litoral à Machona. Como poderia Portugal desempenhar-se dessa obrigação? De modo algum. É certo, que na expedição militar, enviada para a Beira em 15 de Janeiro deste mesmo ano, fora uma companhia de engenharia com 4 oficiais; contudo foi a 23 de Junho – isto é, 12

Correram imediatamente rumores de que, por detrás do concessionário Van Laun, estaria a British South Africa Company, a quem fora recusada recentemente uma proposta de concessão similar, por se considerar inadmissível a intromissão de um adversário fidalgo da presença portuguesa em África¹⁰⁹⁵. Seria ele, alegadamente, o maior interessado na construção daquela linha férrea, de importância vital para a manutenção dos colonos ingleses, nomeadamente os da sua *Pioneer Column*, que tinham ocupado a região da Machona, onde mais tarde se fundaria a Rodésia¹⁰⁹⁶. Fontes Pereira de Melo Ganhado, administrador delegado da Companhia de Moçambique, apressou-se a garantir ao comissário régio Tito Augusto de Carvalho, a falsidade daquela atoarda, que atribuíra a mais uma manobra de Cecil Rhodes, para contrariar a marcha regular dos negócios da companhia¹⁰⁹⁷. Mas a verdade é que o próprio contrato previa que a linha provisória na região “da mosca” fosse construída nos termos acordados entre o concessionário e a companhia British South Africa e, depois de recusada a proposta de Rhodes, a concessão foi trespassada, nos termos dos British Company Acts, para a Beira Railway Company Limited, cuja maioria do capital pertencia efectivamente à sua *chartered*, sendo dirigida por Alfred Beit, um dos seus mais destacados parceiros financeiros, que assim lhe garantia uma posição predominante naquele

dias depois de assinado o tratado – que chegou à Beira ordem daqueles oficiais começarem os estudos, mas só a 4 de Agosto se ordenou o seu começo. Descontando o tempo da viagem, ficaram menos de 3 meses para os trabalhos de campo e de gabinete, mandar executar os desenhos, etc., de um caminho-de-ferro de 300 quilómetros! Era, e foi, verdadeiramente impossível. A não apresentação dos estudos, importava, portanto, a rescisão do tratado, só alcançado à custa de tantos e tão dolorosos sacrifícios. De não chegar a acordo com a Inglaterra sobre o prazo de duração da construção, resultaria para Portugal o ter de pagar a uma companhia designada por uma potência neutra, 6.000 a 8.000 contos, ou o juro desse capital. Foi então que a Companhia de Moçambique, escutando apenas os deveres do patriotismo, se apressou, de motu próprio, a oferecer ao governo, gratuitamente, os trabalhos do engenheiro Pouhin, acabado de regressar, e esses trabalhos – constando de relatório, planta geral, perfil longitudinal, perfis transversais, além de plantas acessórias – eram enviados ao ministério por ofício de 24 de Novembro. Não se limitou, porém, a isto, a acção benéfica da Companhia; constando-lhe que o Governo inglês desejava invocar qualquer pretexto para rejeitar os estudos apresentados, alcançou para estes, a *patronage* do distinto engenheiro inglês sir George Brice, presidente da associação dos engenheiros civis ingleses, e assim desfez os últimos perigos”; *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de 5 de Maio a 31 de Dezembro de 1894*, Lisboa, [s.n.], 1895, pp. 39-40: a 4 de Julho de 1894, o administrador delegado da Companhia de Moçambique, Marquês de Fontes Pereira de Melo, escrevia ao comissário régio, Tito Augusto de Carvalho, historiando todo este processo que levou à construção da linha férrea. Relativamente à utilização dos estudos do engenheiro Pouhin podia ler-se ali: “por lhe constar que o Governo Inglês não aceitaria os estudos pretextando qualquer motivo, conseguiu a Companhia que estes fossem assinados pelo distinto engenheiro inglês Sir George Bruce, e no dia prefixo davam entrada no Ministério dos Negócios Estrangeiros de Inglaterra os estudos firmados por aquele engenheiro”; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1891, p. 360.

¹⁰⁹⁵ *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de Junho de 1891 a Maio de 1892*, pp. 9-13.

¹⁰⁹⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Maio de 1892, p. 139; Charles Metcalfe, “Railway Development of Africa, Present and Future” in *The Geographical Journal*, Vol. 47, nº. 1, January - 1916, pp. 3-17; H. F. Varian, *Op. Cit.*, pp. 38-39: “On the route to the North, the line from Vryburg to Mafeking was opened in 1892. In the same year, a line was begun from the port of Beira in Portuguese East Africa towards Rhodesia, where the settlers were in urgent need of better communication than that afforded by the ox-wagon. The Administration was receiving messages that people were starving – partly, it must be admitted, because they were not inclined to eat native food when the English food to which they were accustomed was not obtainable. Without a railway it took three weeks to travel even the 300 miles between Bulawayo and Salisbury; the construction of a line from Beira was imperative”.

¹⁰⁹⁷ *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de Junho de 1891 a Maio de 1892*, pp. 16-17, 87-88;

negócio ferroviário¹⁰⁹⁸. Nesta altura, o fragilizado governo português tinha já autorizado, por pressão britânica, as modificações propostas por Van Laun ao contrato inicial. Pelas novas disposições, propositadamente mais vagas e superficiais, a Companhia de Moçambique perdia a importante prerrogativa de determinar a directriz da linha férrea e ao concessionário exigia-se apenas o encargo e obrigação de “construir e explorar até uma certa extensão conforme for estipulado e à vontade da Grã-Bretanha e Portugal, o caminho-de-ferro e obras nas quais concordar o Governo Português”¹⁰⁹⁹. Não lhe sucedendo qualquer acordo diplomático específico, onde se determinassem as condições técnicas do traçado, o concessionário interpretou aquela obrigação com grande liberdade, desembaraçando-se de qualquer fiscalização da companhia portuguesa e aproveitando a inexistência de qualquer disposição que previsse penalizações por incumprimento contratual.

A empreitada foi entregue ao empreiteiro britânico George Pauling, nome incontornável da construção ferroviária sul-africana que, pouco depois, fundaria, em sociedade com o seu irmão Harry e o barão Émile Beaumont d’Erlanger, a Pauling & Co¹¹⁰⁰. A equipa de engenheiros, liderada por Alfred Leonard Lawlay, com consultoria técnica de Charles Metcalfe¹¹⁰¹, dispensou os estudos de Edouard Pouhin e Renato Baptista, preferindo seguir a directriz do vale do Pungue, aproveitando a navegabilidade desta via fluvial. O assentamento da via foi iniciado em Outubro de 1892 a partir de um terreno insalubre, na margem direita do rio, a sessenta quilómetros da Beira, onde se fundara a povoação ferroviária de Fontesvila¹¹⁰². Tratava-se de uma via provisória, com bitola de 0,60m, carris de 10kg por metro corrente e travessas de ferro de 11,3kg, de importação inglesa, construída de forma extremamente económica, com estudos simplificados, evitando obras de arte e trabalhos de remoção de terras, que se projectava melhorar, assim que o

¹⁰⁹⁸ Arthur Keppel-Jones, *Rhodes and Rhodesia: The White Conquest of Zimbabwe, 1884-1902*, Toronto: McGill-Queen's University Press, 1984, pp. 305-307; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. II, pp. 113-114; R. J. Hammond, *Op. Cit.*, pp. 147-150; Rui Enes Ulrich, *Op. Cit.*, p. 570-572.

¹⁰⁹⁹ *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, p. 364-366; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, p. 552.

¹¹⁰⁰ Casper Andersen, *British Engineers and Africa, 1875-1914*, New York, Pickering & Chatto, 2011, pp. 40, 76; Louis W. Bolze, “The Railway comes to Bulawayo” in *Rhodesiana*, nº 18, July, 1968, pp. 47-66; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. II, p. 136; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Agosto de 1892, p. 249.

¹¹⁰¹ Louis W. Bolze, *Op. Cit.*, p. 58 : Metcalfe era um velho amigo de Rhodes, do tempo da formação académica, em Oxford.

¹¹⁰² *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1902, pp. 361-362, *Revista de Manica e Sofala*, nº 7, Setembro de 1904, p. 84: “Quando começou a construção do caminho-de-ferro da Beira, a testa do trabalho era num ponto da margem do Pungue, a jusante da confluência do Medinguadinque e o Mucanguirgua; como se iam instalar ali grandes oficinas, numerosos operários e comerciantes, o governo do Território resolveu estabelecer nesse ponto a sede da circunscrição de Neves Ferreira, e deu à nova povoação o nome de Fontesvila, em homenagem ao administrador delegado da Companhia de Moçambique, sr. Marquês de Fontes Pereira de Melo. Em 1898, estando concluído o caminho-de-ferro até à fronteira, as oficinas e depósitos que ainda havia em Fontesvila foram mudados para um sítio denominado pelos ingleses «Bamboo Creek». O governo do Território, em vista disso, transferiu a sede da circunscrição para o ponto onde se iam concentrar todo o movimento e comércio, criando-se assim a povoação de Nova Fontesvila”.

volume de tráfego o justificasse¹¹⁰³. Aproveitando as facilidades do terreno favorável, no final do ano de 1893 a linha tinha avançado cento e vinte quilómetros, que passaram a ser percorridos diariamente, em dez horas¹¹⁰⁴. Um ano volvido, ficou vencida a distância de sessenta e quatro quilómetros que a separava de Chimoio. Nessa altura, estava já consensualizada a conveniência de o caminho-de-ferro ser prolongado desta aldeia até Umtali, na fronteira da Rodésia, para depois ser estendido a Fort Salisbury; e da insalubre Fontesvila, declarada imprópria para estação terminal, até ao porto da Beira, de modo a evitar também as correntes caprichosas do Pungue¹¹⁰⁵. Para a execução deste último troço, de setenta quilómetros, concluído em 1896, e de um porto comercial na Beira, constituiu-se uma nova companhia, a Beira Junction Railway Company Limited, formalmente encarregada da concessão que a Beira Railway tinha transferido para a London and Paris Exploitation Company, detida pelo barão d'Erlanger e pela casa Pauling & Co¹¹⁰⁶. A ligação directa da Beira a Umtali, numa extensão total de 346,5km, foi aberta à exploração em 1897, tendo gerado, como notou, Freire de Andrade, um ambiente de euforia generalizada na região:

Veja-se o que sucedeu e está sucedendo na Beira, nesse tristíssimo país, que incutiu a compatriotas nossos, que lá estacionaram, a opinião de que a África só serve para pretos e oficiais de marinha. Estrangeiros prudentes, que a visitaram quando o seu porto principiou a ser frequentado, esmoreceram também com aquele cenário de lodos e areias. Mas o capital, que entre nós simboliza a timidez, é que não esmoreceu nem se assustou! Bastou correr fama de que em Manica havia ouro e anunciar-se que para o transportar se construiria uma linha férrea, para logo aparecerem libras, às dezenas de milhar, abrindo lojas, estabelecendo carreiras de navegação a vapor, montando serviços de transportes terrestres, ensaiando indústrias, vendendo aguardente, tentando explorar por mil formas, não tanto o ouro, como os próprios exploradores futuros do ouro.

E que fantasias e audácias as dessas libras açodadas! Não havia ainda caminhos para o interior, e já estavam em Mapanda belos *mail-coachs*, envernizados como *coupés* de noivado, arvorando tabuletas que diziam em letras de ouro *The river Pungue to Manica*. Sabia-se que a *tsé-tsé* infestava o país, mas logo surgiram Ingleses e Boers com manadas e manadas de bois de tracção. Os bancos de Pungue cresciam e medravam debaixo da quilha das embarcações, não obstante, o *Agnes* e o *Carnavon* lá se iam arrastando por cima deles, pára aqui, sonda acolá, desafiando passageiros. Também em Mapanda, no meio de pântanos, dois fura-vidas armaram um hotel confortável, com luzidias camas de metal vestidas de mosqueiros diáfanos, onde se comiam bifes de búfalo e lombo de zebra assado com piri-piri. Para as bandas dos Massikeses e de Mutare improvisaram-se *chalets* à espera dos moradores, empilharam-se latarias à espera dos consumidores, alinharam-se garrações de álcool à espera dos bebedores, — e só esses é que esperaram pouco. Na Beira compravam-se palmos quadrados de areia como se tivesse misturado ouro em pó, a povoação ia estendendo as suas linhas de casas multicolores de madeira e zinco pela praia fora, a demandarem a ponta Gêa, as vagonetas Decauville do corpo expedicionário rodavam de hora a hora, distribuindo pelas quitandas caixas, fardas e barris, em que as mais variadas mercadorias, avolumando nelas todas as bebidas conhecidas, iam também esperar pelo futuro incerto.

¹¹⁰³ H. F. Varian, *Op. Cit.*, pp. 38-39; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 14ª Série, nº 1, pp. 517-518; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Setembro de 1892, p. 282.

¹¹⁰⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1893, p. 362; *Ibidem*, 1 de Outubro de 1895, p. 298.

¹¹⁰⁵ *Ibidem*, 16 de Dezembro de 1893, p. 378.

¹¹⁰⁶ Arthur Keppel-Jones, *Op. Cit.*, pp. 568-569; Jon Lunn, “The Political Economy of Primary Railway Construction in the Rhodesias, 1890-1911” in *The Journal of African History*, Vol. 33, nº 2, 1992, pp. 246-248; Rui Enes Ulrich, *Op. Cit.*, p. 572; Arquivo Histórico Ultramarino, 663, 1D, SEMU-DGU; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. II, p. 115. Os sinuosos contornos deste negócio terão levado o barão d'Erlanger a afirmar que este fora o “financiamento mais louco” a que alguma vez se associara.

Todas aquelas instalações custavam rios de dinheiro. Pagavam-se 10 e 12 libras por mês para viver assado a calor lento entre chapas de zinco. Um carpinteiro ganhava 4\$500 reis por dia, armando esqueletos de barracas. E faziam-se todas as despesas, suportavam-se todos os sacrifícios, corriam-se todos os riscos, empatavam-se contos e contos de reis, passavam-se inclemências, devoravam-se febres, morria-se nos matos ao desamparo, só para esperar, porque aquele movimento criador era de oferta e faltava a procura.

Os lojistas negociavam uns com os outros, e os hospedeiros hospedavam-se a si. Tudo se empreendera para explorar o ouro e o caminho-de-ferro, entretanto, ninguém sabia se o ouro era uma realidade e o caminho-de-ferro não seria um logro¹¹⁰⁷.

A rapidez da construção não impediu, todavia, que se verificasse, uma vez mais, o desfilar de adversidades inerentes a um empreendimento desta envergadura, no continente africano. À medida que se internava no sertão, sobretudo na região mais insalubre “da mosca”, sucederam-se as mortes e doenças por malária e disenteria, que dizimavam a força de trabalho, maioritariamente composta por milhares de indígenas, a que se juntavam largas dezenas de trabalhadores europeus, provenientes da Grécia, Itália, China (sobretudo carpinteiros), Escócia e Irlanda¹¹⁰⁸. A época do calor insuportável alternava com a das chuvas e cheias que, por regra, implicava a paralisação da actividade, por longos períodos de tempo¹¹⁰⁹. Acresciam, ainda, os frequentes ataques das feras, a deflagração do conflito armado contra os indígenas da Rodésia e a crescente dificuldade em assegurar o abastecimento de mantimentos e víveres, que desmobilizavam o recrutamento da mão-de-obra¹¹¹⁰.

Numa nova comunicação dirigida à Sociedade de Geografia de Lisboa, em 1895, Joaquim José Machado, desempenhando o cargo de governador dos territórios administrados pela Companhia de Moçambique, não poupava elogios à construção daquele caminho-de-ferro, chegando a recomendar que o seu exemplo fosse replicado:

O traçado foi bem estudado, satisfazendo à condição de serem tantos os movimentos de terra como as obras de arte no mínimo possível e compatível com os acidentes do terreno.

Todo o material circulante é de boa qualidade, sendo cómodas e vastas as carruagens de passageiros (...).

Tal qual é, a construção desta linha, na extensão de 180 quilómetros, realizada em menos de dois anos e num país insalubre, tendo de se fazer o transporte do material por um rio mal conhecido e de difícil navegação, representante na verdade um *tour de force* que honra tanto o empreiteiro geral mr. Pauling como o seu pessoal, à frente de quem se acha o engenheiro civil mr. Lawly (sic).

¹¹⁰⁷ António Enes, *Op. Cit.*, pp. 27-29.

¹¹⁰⁸ H. F. Varian, *Op. Cit.*, pp. 64-68; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1892, p. 361; *Ibidem*, 1 de Novembro de 1893, p. 330.

¹¹⁰⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1893, p. 122.

¹¹¹⁰ *Relatório sobre a Administração da Companhia de Moçambique em África durante o ano de 1896*, Lisboa Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1901, p. 12; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. II, p. 137: “Pauling teve que enfrentar, ainda, à medida que a linha se internava no seu trajecto em direcção à fronteira inglesa, um outro problema não menos grave. O do abastecimento de trabalhadores. Como a região era, porém, abundante em caça, incluindo, diz Pauling nas suas memórias, «Centenas de búfalos, zebras, impalas, bois-cavalos, etc.», contratou-se o serviço do caçador profissional Neuamuyer, um sul-africano, e desde então não faltou aos trabalhadores a carne que quisessem. Assim o construtor não teve mais problemas de mão-de-obra”.

Este tipo de linha, pela sua economia e condições a que satisfaz, parece muito próprio para ter aplicação em países novos, durante o período em que os seus recursos e a lei que seguirá o seu desenvolvimento foram desconhecidos¹¹¹¹.

Alguns anos mais tarde, voltaria a sublinhar os benefícios que aquela linha tinha trazido ao país, sobretudo quando comparados com os pesados encargos do Tesouro com as ferrovias de Mormugão, Ambaca e Lourenço Marques:

O Caminho-de-ferro da Beira, que tem a extensão de 319 quilómetros (da Beira à Fronteira), principiou a ser construído em 1893, nada tem custado nem ao Governo nem à Companhia de Moçambique, que pelo contrário ainda recebeu da Beira Railway, pela concessão, 160.540 acções e 5.870 obrigações e tem contribuído do modo mais eficaz para o desenvolvimento do movimento comercial do Território de Manica e Sofala, que sendo praticamente nulo em 1892, montou em 1900 à importante cifra de 10.786.309\$802.

Há portanto motivos para que a Companhia de Moçambique tenha para com a sua subconcessionária a Beira Railway Company, contemplações e até benevolências¹¹¹².

As considerações de Joaquim Machado estavam longe de serem consensuais na opinião pública portuguesa, ou, sequer, no próprio seio do conselho de administração da Companhia de Moçambique. Desde o início dos trabalhos de construção multiplicaram-se os ofícios de Fontes Pereira de Melo Ganhado a Tito Augusto de Carvalho, dando conta de inúmeras irregularidades que atribuíam às alterações introduzidas no contrato original, assinado com Van Laun, alegadamente resultantes de graves pressões diplomáticas. O carácter vago daquelas disposições e o não prosseguimento das negociações diplomáticas entre Portugal e Inglaterra, para o estabelecimento das condições do traçado e da construção da linha, permitiram que a Beira Railway, que mais parecia uma dependência da British South Africa, de Cecil Rhodes, assumisse uma autonomia de procedimentos que parecia negligenciar o facto de a sua actividade se desenvolver em território português, “em virtude de diplomas aprovados pelos poderes públicos”:

Faculdade de fiscalização não existem nenhuma por parte da Companhia de Moçambique. Por informação dos seus delegados consta-lhes de tempos a tempos, que se fizeram obras, que se realizaram estudos, que os

¹¹¹¹ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 14ª Série, nº 1, pp. 517-519. Joaquim José Machado debruçava-se depois, sobre as características do território atravessado pela linha férrea: “O terreno que o caminho-de-ferro atravessa é monótono, pouco acidentado, baixo, farto de água corrente, bastante arborizado até ao quilómetro 120, partindo de Fontesvila, ou 180 a contar da Beira. Depois, seguindo para o interior, a feição do país muda para melhor; aumenta a altitude, a arborização é mais densa e o terreno desenvolve-se em ondulações sucessivas, formando vales de rápido declive, em cujos talvegues há água permanente. Já nas alturas de Chimoio o país tem um aspecto muito agradável e aumenta de interesse e de condições favoráveis até Manica, constituindo uma das mais belas regiões que tenho visto em África. O terreno é de boa qualidade, livre da mosca, e o clima sensivelmente melhor do que nas planícies, sendo as noites muito frias durante os meses de Junho a Setembro. É provável que aquela região, em partes bastante montanhosa, e que tem extensão considerável no sentido norte-sul, seja própria para a colonização por indivíduos de raça branca. Variados géneros agrícolas devem ali produzir excelentemente e não há dúvida que nela vive bem o gado bovino”. Numa carta datada de 5 de Outubro de 1894, enviada ao administrador delegado da Companhia, já o governador Machado dava conta da facilidade crescente das comunicações que lhe permitiram fazer uma viagem de ida e volta, da Beira a Macequece, em apenas onze dias. Salientando o adiamento dos trabalhos, que representava um enorme progresso para aquela região, não deixava também de notar que os primeiros quilómetros da via estavam assentes em terrenos sujeitos a inundações e que um considerável número de aquedutos era feito com troncos de árvores (*Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de 5 de Maio a 31 de Dezembro de 1894*, pp. 160-162).

¹¹¹² *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, pp. 369-370.

trabalhos progridem ou param, que as condições de solidez da linha parecem mais ou menos garantidas, notícias vagas que qualquer particular poderia do mesmo modo obter. E por mais falsa e absurda que pareça a situação, ela é, todavia, a única que logicamente se deriva das modificações ao contrato. É essa linha que aí vemos, a que foi combinada entre os dois Governos? Deveríamos até hoje supor que sim. Sabemos, porém, agora oficialmente que ela não resulta de nenhum acordo diplomático¹¹¹³.

Por essa via informal, soubera que a largura de via era “reduzidíssima”, claramente inadequada para uma das mais importantes vias de penetração de África, construída sem atender às especificidades da região, assente sobre terrenos sujeitos às cheias dos rios, regularmente alagados, durante a época das chuvas tropicais¹¹¹⁴. O traçado, marcado em milhas, e as obras de arte necessárias, eram estabelecidos ao capricho dos engenheiros e demais funcionários, da Beira Railway, conhecidos pela grosseria dos seus modos. Em conjunto, davam-se a liberdade de escolher, arbitrariamente, a localização das estações ferroviárias e telegráficas, julgando-se instalados numa espécie de autonomia, em território estranho, que lhes permitia baptizar povoações, desbravar matos, abrir estradas, determinar a criação de serviços de mala-posta, fazer desfaldar a bandeira da *Union Jack* e iniciar o serviço de exploração da linha sem disso darem conhecimento oficial à Companhia de Moçambique, e sem que esta se visse legitimada a exercer a mais ténue fiscalização ou a suscitar, sequer, a introdução do regime de tarifas. A afronta humilhante à sua autoridade administrativa e à própria soberania portuguesa, que se via desprestigiada diante de toda a população sul-africana, pareciam evidenciar abertamente os desígnios usurpadores, por detrás da constituição daquela empresa subsidiária da British South Africa Company, que concorriam tão activamente para a desnacionalização do território moçambicano¹¹¹⁵:

Chegaram as coisas a tal ponto que numa ocasião os empreiteiros, a sério, apresentaram a pretensão de que a faixa em que assenta a linha e bem assim os terrenos onde estão construídas as estações, armazéns, desvios, etc., eram território britânico e, portanto isento da aplicação da lei portuguesa¹¹¹⁶.

Numa monografia de P. de Bonnefont de Varinay, inspector-geral da Companhia de Moçambique, editada em 1898, garantia-se que o estado precário daquela linha ferroviária, onde eram frequentes os descarrilamentos e as paralisações do tráfego, e a adopção unilateral de tarifas proibitivas, longe de contribuírem para o desenvolvimento do porto da Beira, serviam sobretudo

¹¹¹³ *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de 5 de Maio a 31 de Dezembro de 1894*, pp. 38-43.

¹¹¹⁴ *Ibidem*, p. 42.

¹¹¹⁵ *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de Janeiro a Dezembro de 1895*, Lisboa, [s.n.], 1896, pp. 79-82, 93-95, 104-106, 174-177; *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de Janeiro a Dezembro de 1896*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1897, pp. 4-7, 34-37, 74-76; Leroy Vail, “Mozambique's Chartered Companies: The Rule of the Feeble” in *The Journal of African History*, Vol. 17, n° 3, 1976, pp. 389-416.

¹¹¹⁶ *Documentos Oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade sobre o caminho de ferro da costa à fronteira Inglesa de Outubro de 1899 a Outubro de 1904*, Lisboa, Tipografia Adolfo Mendonça, 1904, p. 60.

para o obstaculizar, mantendo-o propositadamente num estado de inferioridade, relativamente aos outros portos ingleses da costa africana. Longe de se instituir como uma efectiva via de tráfego, meio de transporte rápido e económico, pelo interior dos domínios da Companhia de Moçambique, não passava de um *toy railway*¹¹¹⁷ que o atravessava sem lhe prestar qualquer serviço de utilidade, parecendo apenas destinado a auxiliar a Pauling & Co na empreitada de construção da linha ferroviária de Macequece a Salisbury:

On peut définir la ligne «une voie de terre glaise». Dans la région plate, de Beira à Fontesville, elle repose, sans ballast, sur une banquette d'argile, terre naturelle de tout le pays traversé – quand cet immense plateau est inondé, pendant la saison des pluies, la voie disparaît entièrement dans un lac de plusieurs kilomètres – Au-delà, jusqu'à Chimoio, dans la région forestière très dense qui s'élève progressivement, le tracé n'a pas pu être étudié, on a fait vite une trouée, et la voie a été placée, d'après le même système, au hasard des accidents de terrain rencontrés. La troisième partie, plus montagneuse, jusqu'à Macequece, tantôt boisée tantôt découverte, a nécessité l'établissement d'un très grand nombre de remblais et de ponts ; nulle part quels que soient la nature et la pente des terrains, l'élévation des remblais, et le régime de eaux, on n'a exécuté le moindre travail de direction d'eaux, de protection ou de revêtement des remblais. Tous les ponts, même ceux établis sur le cours d'eau les plus importants, se composent uniformément d'une très forte charpente de bois goudronnés, d'une épaisseur identique pour n'avoir pas à faire de calculs de résistance. Malheureusement, on n'a pas, construit de culées, on s'est contenté d'enraciner les charpentes dans le sol naturel des berges, ou dans des remblais d'accès, soutenus par un clayonnage de trônes jointifs, grossièrement épontillés dans le lit de la rivière. Pour les dépressions de terrains moins importants, petits ruisseaux et faibles ravins, généralement à sec, on les a passés en comblant le fond par un remblai formant barrage. En résumé l'assiette de la voie est une banquette d'argile plus ou moins élevée au-dessus du sol naturel, interrompue par de ponts de bois, appuyés, sans culées, sur les berges naturelles ou artificielles des rivières. Cette argile étant très compact, on conçoit que ce tracé, simple et économique, suffisant pour assurer, pendant la saison sèche, la circulation de trains légers, à des vitesses qui ne dépassent guère 20 kilomètres à l'heure, ne résiste pas au moment des grandes pluies. Dès que les eaux commencent à s'accumuler dans les parties basses, ou les fossés d'écoulement rudimentaires, quand il s'en trouve, sont impuissants à les contenir, elles débordent contre les talus et remblais, formant autant de digues insubmersibles, de faible résistance. La digue se rompt, le remblai est emporté, et la voie coupée sur des longueurs parfois considérables. Quand par hasard le remblai sert en même temps de rampe d'accès à un pont, l'accident peut être encore plus grave. De toutes façons la conséquence est une interruption, plus ou moins longue, de la circulation¹¹¹⁸.

¹¹¹⁷ Jon Lunn, *Op. Cit.*, p. 242; Kenneth E. Wilburn Jr., *Op. Cit.*, pp. 46-47.

¹¹¹⁸ P. de Bonnefont de Varinay, *La Compagnie de Mozambique, sa concession, son administration ses résultats* (1898), Lisboa, Rua Nova do Almada, 1899, pp. 53-55; Em 1933, o *Relatório Anual da Direcção de Obras Públicas*, recordava a seguinte memória pitoresca de algumas viagens realizadas naquela linha, naquele período: “Em 1898 fizemos algumas viagens a Macequece em serviço da Companhia de Moçambique. Para se fazer uma ideia dos espíritos da época, citam-se os seguintes dois casos de um sabor muito africano. Quando o comboio de passageiros entrava na extensa planície de além Pungue, entre Fontes Vila e Vila Machado, era frequente ver-se abundante caça. Naquela época, embora se viajasse de comboio, ninguém se aventurava a sair da Beira sem a competente espingarda de bala e a faca de mato. Entre os ilustres viajantes havia sempre grandes amadores de caçadas, e desesperavam-se por não poderem dar o gosto ao dedo! - Como arranjar as coisas de modo que o minúsculo comboio fizesse uma paragenzinha?... De maneira muito fácil e convincente. Uma garrafa de whisky (de qualquer marca) exibida na destra, fora da janela da carruagem... era o talismã desejado, maquinista que a lóbrigasse anunciava o acontecimento por dois ou três silvos de apito da máquina, seguindo-se o indispensável ruído do apertar de freios... e a paragem desejada. Tableau – Maquinista tocando alvorada pela embocadura da garrafa e uma fuzilaria de arrepiar. E quantas vezes sem se aproveitar um único tiro! Quanto se atingia o sopé do alto das Amatongas, subia-se a 3,5% e as curvas e as contracurvas sucediam-se de maneira desesperante. Era frequente por estas razões, e sobretudo em dias de chuva, o comboio patinar, sendo necessário fazê-lo recuar e ganhar distância e velocidade, para vencer a subida. Nem sempre as manobras eram felizes e os passageiros desejosos de seguirem viagem... desciam para a plataforma da linha e à força de ombros lá iam dando uma ajuda, vencendo-se assim as dificuldades!... Fui testemunha activa destes acontecimentos” (Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo da Companhia de Moçambique, Secretaria Geral – cx. 95).

O espírito pragmático de Joaquim José Machado, sempre apostado na via da conciliação de posições com as autoridades britânicas, não escondia ser esse o preço a pagar para que aquela região não caísse no “marasmo, no ram-ram, no estiolamento em que jazem todos os demais distritos da província de Moçambique e que tão tristemente contrastam com os admiráveis progressos que se notam no Cabo, Natal, Estado de Orange e Transvaal”¹¹¹⁹. Mas a notícia de todas estas irregularidades não deixaria de animar o debate político. A 5 de Maio de 1896, o deputado e ex-ministro Mariano de Carvalho interpelava cautelosamente o ministro dos Negócios Estrangeiros, Luís do Soveral (no governo regenerador de Hintze Ribeiro), sobre a questão do caminho-de-ferro do Pungue. Sem esquecer a delicadeza política e diplomática, que a gravidade do assunto exigia, questionava a existência de alguma determinação oficial do governo inglês, no sentido de cercear o direito soberano de Portugal fiscalizar a construção e exploração daquela linha férrea, e de interferir na aprovação de tarifas que, pelos acordos assinados deveriam ser inferiores às praticadas nas ferrovias do Cabo. A não existir essa afrontosa determinação, seria de concluir que, por incúria das autoridades nacionais, fora permitido a agentes ingleses, mandatados pela *chartered* de Cecil Rhodes, a construção e exploração de um caminho-de-ferro, em território português, à revelia do direito, dos contratos e dos poderes estabelecidos. Soveral, não deixando de sublinhar a inconveniência daquele debate parlamentar, garantia a inexistência de qualquer diploma que consignasse a oposição da Inglaterra às condições de fiscalização na construção, exploração e fixação de tarifas. E justificava a anormalidade da situação da Beira Railway, com o melindre das negociações diplomáticas, subsequentes ao *ultimatum*, pautado pela troca intensa de comunicações telegráficas entre as duas chancelarias, período particularmente crítico e angustioso da vida nacional, capaz de fazer humedecer os mais valentes, diante da perspectiva da subversão da ordem, ou da própria liquidação da nacionalidade¹¹²⁰. As reacções da opinião pública não se fizeram esperar. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, dizia ter encontrado, finalmente, a justificação para um facto assaz misterioso: não obstante as relações privilegiadas que garantia manter com as instâncias oficiais, junto do poder político e da própria administração da Companhia de Moçambique, nunca lhe tinha sido possível obter informações precisas e positivas sobre aquele caminho-de-ferro, desconhecendo-se, desde o início, qualquer documento – planta, perfil, um qualquer desenho – que revelasse o seu traçado, que elucidasse aquela

¹¹¹⁹ *Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade de Janeiro a Dezembro de 1895*, pp. 112-114.

¹¹²⁰ *Diário da Câmara dos Deputados*, 5 de Maio de 1896, pp. 1545-1548; esta interpelação ao ministro sucedia a uma outra intervenção de Mariano de Carvalho no parlamento, a 17 de Março de 1896, onde questionava o governo acerca de notícias que davam conta do alheamento da Companhia de Moçambique, relativamente à construção do caminho-de-ferro do Pungue, e da distribuição de armas aos funcionários da companhia construtora (*Ibidem*, 17 de Março de 1896, pp. 684-685).

redacção acerca do que estava a acontecer naquela parte de África. Depois da discussão havida no parlamento e das inconfidências publicadas no *Diário Popular*, ficava esclarecido o mistério:

Segundo cláusulas dessa concessão, e do tratado a que ela obedecia, – cláusulas que a Inglaterra não nos questionou – competia aos dois países a fiscalização da construção e exploração; mas Portugal abandonou por completo esses direitos, graças a uma lamentável incúria da sua gente política que padecia em grande escala dos mesmos defeitos que enferma todo o país – o desleixo.

Disto resulta que a linha está construída e em exploração sem que saibamos como, não cobrámos ainda o imposto de trânsito, não interviemos no seu regulamento de polícia, não sabemos quais as condições do seu traçado nem do seu material fixo nem circulante, quais as suas tarifas, não nomeámos os seus empregados; nada, positivamente nada consta, menos do que se se tratasse da linha de Salónica a Constantinopla, do Transiberiano ou de qualquer ramal de pequena importância no sul da América!

É perfeitamente pasmoso isto num país que tanto se esforça por manter soberania nas costas africanas, e contrasta perfeitamente esta incúria com os sacrifícios que temos feito para nos conservarmos país colonial!¹¹²¹

A pressão política do parlamento e da opinião pública, nesta questão, terão sido determinantes para que se desencadeassem novas negociações diplomáticas, entre Portugal e Inglaterra, que culminaram numa declaração formal, ainda em 1896, pela qual se reconhecia que, estando construído o caminho-de-ferro do Pungue, Portugal ficava desobrigado dos demais deveres assumidos no tratado de 1891, desistindo a velha aliada da faculdade que este lhe atribuía, de optar pela liberdade de trânsito, naquela via, mediante o pagamento anual de 30.000 libras esterlinas¹¹²². A confirmação da autoridade portuguesa sobre o território permitiu à Companhia de Moçambique negociar com a Beira Railway a revisão de algumas disposições do contrato Van Laun, visando o reconhecimento das suas prerrogativas fiscalizadoras sobre a exploração da linha. O acordo de 20 de Maio de 1898 teve, porém, um impacto muito mitigado, na melhoria das relações entre as duas entidades, muito por causa das alterações que em breve ocorreriam na exploração do serviço¹¹²³.

O troço ferroviário entre Umtali e Salisbury, construído com a bitola tradicional africana, de 1,067m, ficou concluído em 1899, iniciando-se, imediatamente, a comunicação do vasto *hinterland* sob a esfera de influência britânica, com o porto comercial da Beira, numa extensão total de 612km¹¹²⁴. Nesse mesmo ano deu-se início à conversão da linha portuguesa para aquela largura de via, aproveitando-se a ocasião para introduzir também algumas alterações no traçado, que foi reformado e encurtado, com recurso a um conjunto de variantes. Cerca de mil trabalhadores europeus e seis mil indígenas estiveram envolvidos nesse melhoramento significativo, terminado em 1900, depois de superados alguns condicionalismos decorrentes da

¹¹²¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Maio de 1896, pp. 145-146.

¹¹²² *Diário da Câmara dos Deputados*, 12 de Julho de 1897, pp. 163-164, 226A-226B. *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, p. 368.

¹¹²³ *Ibidem*, p. 368;

¹¹²⁴ Henrique César da Silva Barahona e Costa, *Op. Cit.*, p. 28.

deflagração da guerra anglo-bóer¹¹²⁵. Durante a execução dos trabalhos, o governador do território encarregou Lisboa de Lima, ao tempo secretário da Secção Militar, de proceder a uma inspecção da linha, que esclarecesse as suspeições quanto à qualidade da sua construção. No extenso relatório da viagem feita, informalmente, como simples passageiro, confirmavam-se todas as irregularidades já identificadas em abundante correspondência oficial. Debruçando-se especificamente sobre os trabalhos realizados entre a Beira e Macequece, dizia aquele engenheiro:

Não tive ocasião de ver assentar nenhum troço de linha; mas fui informado de que o processo foi reduzido à sua extrema simplicidade e como nem sempre se usa, mesmo em linhas de construção. – Terminada a plataforma, e sem qualquer trabalho senão o de regularizar foram sobre elas colocadas as travessas paralelas umas às outras, mas sem obedecer a sua distribuição a qualquer plano de pose; os carris foram enfiados nas travessas devidamente inclinadas e seguras por cunhas, encarregando-se o resto do trabalho à máquina que assentou a linha. – O *devers* nas curvas não foi devidamente garantido, quando mesmo havia cuidado em deles se não esquecerem, e assim sucessivamente. – O traçado não é consequência de um estudo prévio e cuidadoso do terreno. – Foi-se construindo e caminhando por onde parecia mais fácil seguir. – Custa-nos acreditar que tal se fizesse; no entanto, é o que se afirma e o que ouvimos dizer a muita gente. – Em Macequece toda a gente se queixa da empresa do Caminho-de-ferro¹¹²⁶.

A partir de 1900, a exploração da linha e do porto, assegurada, desde 1897, pelo empreiteiro Pauling & Co, transitou para a gestão centralizada da Mashonaland Railway Company, que tinha sido a responsável pela construção da secção rodesiana do caminho-de-ferro¹¹²⁷. Desse acordo celebrados pelas três companhias, previsto para um período de trinta anos, resultou uma unidade de direcção, sancionada pela própria Companhia de Moçambique que, passado um ano, conseguiu finalmente ver reconhecido o seu direito ao exercício da fiscalização sobre a construção e exploração da linha até à fronteira de Manica, interferindo na concertação das tarifas de transporte¹¹²⁸. Para o êxito dessa negociação foi decisiva a contribuição de Joaquim José Machado, temporariamente investido no cargo de administrador delegado da companhia,

¹¹²⁵ Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo da Companhia de Moçambique, Secretaria Geral – cx. 95; *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, p. 372: “A via larga entre Beira e Umtali foi, finalmente, inaugurada a 10 de Julho de 1900. É uma data memorável na história da Beira, decerto em pouco tempo ligada a toda a rede sul-africana, pelo troço Salisbury-Bulawayo. Se isto, por um lado, representa um perigo de competência e concorrência e, pelo outro, mais um penhor de engrandecimento da Beira, se as suas condições naturais forem ajudadas por tarifas equitativas, e por um serviço alfandegário expedito e suave”.

¹¹²⁶ Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. II, p. 132.

¹¹²⁷ *A manual of Portuguese East Africa compiled by the Geographical Section of the Naval Intelligence Division, Naval Staff, Admiralty*, London, His Majesty's Stationery Office, 1920, pp. 402-411; Arquivo Histórico Ultramarino, 663, 1D, SEMU-DGU; Idem, 2870, 1C; Idem, 2876, 1C.

¹¹²⁸ Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. II, p. 117; *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, pp. 368-369: “É de justiça acrescentar que esta última combinação trouxe unidade de direcção, simplificando e tornando mais económica a exploração do caminho-de-ferro, satisfazendo, portanto, os interesses do público e da Companhia. As tarifas, mais moderadas, passaram a ser todas referidas a peso e não a volume, o que ainda mais favorece o público”.

auxiliado pela intervenção oficiosa do marquês de Soveral, entretanto regressado à legação de Londres¹¹²⁹.

Essas alterações não terão contribuído para um incremento imediato da actividade económica, nem tão-pouco para a dinamização da agricultura no território moçambicano, que só veio a verificar-se algumas décadas mais tarde¹¹³⁰. Mas foram determinantes para consolidar o efeito desnacionalizador daquela infraestrutura, ao longo do traçado, nomeadamente nas povoações ferroviárias de Fontesvila, Nova Fontes Vila, Mandigos, Macequece e sobretudo a Beira (elevada a cidade em 1907), de que resultou, desde o início, a alienação da propriedade fundiária a súbditos britânicos e a adopção de hábitos ingleses em toda a vida quotidiana, da estampagem de selos, aos letreiros e avisos das estações ferroviárias; da adopção dos dias feriados e das unidades de medida, ao idioma adoptado pelos próprios indígenas¹¹³¹. O próprio governador Joaquim José Machado reconhecia, logo em 1895, a superioridade da colónia estrangeira, relativamente à portuguesa, naqueles territórios da companhia:

Em Fontes Vila, ao longo do caminho-de-ferro, em Vila Barreto (Chimoio), em Nova Macequece e zona de Manica não haverá uma dúzia de portugueses, além dos empregados da Companhia de Moçambique, enquanto que existem bastantes estrangeiros. Todos os empregados do caminho-de-ferro, salvo uma ou duas excepções, são ingleses, e ingleses são também, quase na totalidade, os indivíduos que por ele viajam. Os pesquisadores, e mais pessoal que se ocupa dos trabalhos mineiros na região de Manica, são na maioria ingleses. De facto, a língua que se ouve falar desde que se sai da Beira e se viaja pelo Pungue e caminho-de-ferro é a inglesa. Uma tal situação não é boa, por dar lugar a sérios embaraços que não descrevo, mas que facilmente se imaginam, e tende a piorar de dia para dia, em proporção do desenvolvimento da Machona e do aumento do trânsito pelo caminho-de-ferro, se a emigração portuguesa não procurar aquela zona do território¹¹³².

Nos seus relatórios sobre a província de Moçambique, publicados em 1907, Freire de Andrade sublinhava as “lições da dura experiência” dadas pela construção de caminhos-de-ferro, nas colónias portuguesas, com capital estrangeiro, que tão nocivos se tinham revelado para a prossecução do interesse nacional e colonial:

Vveja-se o que é o caminho-de-ferro da Beira a Salisbury: um caminho-de-ferro inglês em território português, que mal se quer submeter aos regulamentos portugueses, onde absolutamente tudo é inglês, e onde, durante muito tempo, e não sei se ainda hoje, até o dinheiro português se não aceitava. Atravessa terrenos de toda a

¹¹²⁹ *Documentos Oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Magestade sobre o caminho de ferro da costa à fronteira Inglesa de Outubro de 1899 a Outubro de 1904*, pp. 99-108.

¹¹³⁰ Karl Edward Prinslow, *Transportations as an element of foreign policy in Southern Africa or the ties that bind*, p. 27; *A manual of Portuguese East Africa compiled by the Geographical Section of the Naval Intelligence Division, Naval Staff, Admiralty*, pp. 407-409: Em 1920 este relatório referia-se às estatísticas deste caminho-de-ferro, nestes termos “The present importance of the Beira-Mashonaland railways is revealed by the fact that the percentage of expenditure to receipts, which in 1901 was 90, in 1914 was only 39,9. The average percentage during the years 1901-15 has been 52”; Segundo Clarence-Smith, a justificação para o “desastre financeiro”, deste caminho-de-ferro, residia no facto de as propaladas minas de ouro de Manica, nunca terem dado “mais que uns pês” (Gervase Clarence-Smith, *Op. Cit.*, p. 108); Pedro Aires Oliveira, “O Ciclo Africano” in *História da Expansão e do Império Português*, p. 433.

¹¹³¹ Leroy Vail, *Op. Cit.*, pp. 394-395; *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, p. 372.

¹¹³² *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 14ª série, nº 1, 1895, pp. 530-531.

espécie, altos, baixos, secos, húmidos, escavados ou cobertos de vegetação, e férteis ou estéreis; pois apesar disso, não se desenvolveu ainda hoje coisa alguma ao longo dessa extensa linha de mais de 300 quilómetros no nosso território e este facto deve dar que pensar aos que pretendem desenvolver países, onde não há elementos de riqueza latentes, à custa de dispendiosas linhas férreas.

Anos mais tarde, Carlos Selvagem, pseudónimo literário do tenente de Cavalaria Carlos Tavares de Andrade Afonso dos Santos, ao regressar da frente africana da Grande Guerra, deixaria também registada, nas suas memórias, a impressão desoladora que lhe causou o contacto com aquela cidade portuária, onde reconheceu uma autêntica feitoria britânica:

Logo de chofre sofremos a sensação ingrata de uma cidade colonial inglesa, vivendo, soltamente e desdenhosamente à inglesa, a vida de trabalho, de *sport* e de *bar*, perfumada ao *Pear's Soap*, ao tabaco louro e ao Whisky dos vícios ingleses.

Na Estação Central dos Correios não nos recebem dinheiro português.

Corremos à primeira loja de comércio a implorar encarecidamente que nos troquem algumas notas do Banco Ultramarino, por loiro papel de *banknotes*. Mas também aí, com mais propriedade, nos fazem ouvidos de mercador.

Recolhemos pois tristemente ao bolso a nossa inútil moeda nacional, que de nada nos serve neste rincão de território nacional. E porque vindos do Niassa, não trazemos connosco o mais modesto *schilling*, trémulos de indignação recolhemos logo a bordo, sem termos podido sequer refrescar a goela, comprar alguns cartões-postais, cumprir estes piedosos actos de forasteiro em terra estranha.

Valeu-nos depois, só no dia seguinte, a valiosa intervenção de um médico amigo, que nos trocou o nosso inútil papel por algumas loiras libras de «cavalinho»¹¹³³.

3.3.3 – A ligação à Niassalândia – Quelimane ou Beira?

Não obstante a má experiência, revelada por estes depoimentos, a província preparava-se, nesta altura, para receber a construção de um outro caminho-de-ferro que tinha ocupado, por longos anos, a agenda de debates dos colonialistas portugueses. Tratava-se da ligação ao protectorado inglês da Niassalândia (actual Malawi), na África Central. Já em 1880, depois de regressar da expedição de obras públicas a Moçambique, Joaquim José Machado se referira, nas citadas alocações à Sociedade de Geografia de Lisboa, à utilidade de empreender a ligação de vários rios navegáveis no interior da província, para atingir a África Central a uma distância de mais de mil quilómetros, com o recurso a alguns caminhos-de-ferro de pequena extensão e reduzidos encargos financeiros. O rio dos Bons Sinais, em Quelimane, poder-se-ia ligar ao Zambeze pelo canal de Quaqua, ao longo de cento e trinta quilómetros. O caudal do Chire poderia ser utilizado até Chibiza, de onde partiria uma linha férrea de cento e trinta e sete quilómetros até Tete. As cachoeiras de Cahora Bassa (ditas de Quebra-bassa) seriam vencidas por uma outra ferrovia de trinta quilómetros, seguindo então, por aquela via fluvial, até o Zumbo e, de seguida, o Cafué e

¹¹³³ Carlos Selvagem, *Tropa d'Africa (Jornal de Campanha d'um voluntário do Niassa)*, Porto, Renascença Portuguesa, 1925, pp. 309-310.

demais afluentes do Zambeze. Sugeria, ainda a comunicação com o verdadeiro mar interior, que era o Niassa, aproveitando a navegabilidade do Chire, apenas interrompida nas cataratas de Murchison, que poderiam ser facilmente ultrapassadas por uma linha férrea de oitenta e seis quilómetros¹¹³⁴.

A sua proposta para o estudo da construção destas três linhas férreas, justificada pela necessidade de Portugal acompanhar a tendência internacional de exploração mineira, agrícola e comercial do interior do continente africano, não logrou sensibilizar os poderes públicos e foi rapidamente esquecida. Volvidos sete anos, o governo recebeu uma oferta para a concessão provisória de uma linha férrea entre Quelimane e um ponto marginal do rio Chire, cujo caudal dimanava do lago Niassa. O requerimento datado de 2 de Setembro de 1887 era assinado por Afonso Morais Sarmiento, engenheiro chefe da secção de obras públicas de Quelimane, na expedição liderada por Machado, encarregado de estudar o canal de Quaqua; e Joaquim Pires de Sousa Gomes que, como vimos, desempenhava, desde 1884 as funções de director da companhia de Edward McMurdo, encarregada da construção do caminho-de-ferro de Lourenço Marques ao Transvaal. O contrato provisório foi assinado pelo ministro Henrique de Barros Gomes, a 29 de Setembro de 1888, sendo mais tarde justificado pelo juízo que então se fizera, de que o caminho-de-ferro seria “um dos poderosos meios de defesa de que Portugal poderia lançar mão” para enfrentar as pressões da Inglaterra no diferendo territorial africano, acicatado pelo projecto do mapa cor-de-rosa¹¹³⁵. O estudo do traçado, entregue ao próprio engenheiro Morais Sarmiento, era subordinado ao cumprimento de dois objectivos essenciais: pretendia-se, por um lado, a ligação de Quelimane a um ponto avançado do *hinterland*, que permitisse estabelecer uma base de operações militares, destinada a submeter os povos indígenas rebeldes e a alargar o domínio e a ocupação do território; por outro, diligenciava-se o desenvolvimento do comércio da Zambézia, nomeadamente em Tete, e territórios adjacentes ao Chire, ao removerem-se os embaraços que se colocavam a essas

¹¹³⁴ Joaquim José Machado, *Comunicação à Sociedade de Geografia de Lisboa nas sessões de 6, 13 e 22 de Dezembro de 1880*, Lisboa, Casa da Sociedade de Geografia, 1881, p. 6, 18-19: “Com efeito, aberto que seja o canal Quaqua, embarcações demandando 4 a 5 pés de água poderão navegar desde Quelimane até Chibiza percorrendo 96 quilómetros no rio dos Bons Sinais de Quelimane à embocadura do Quaqua nas alturas de Mombucha, 130 quilómetros no canal Quaqua, 15 quilómetros no Zambeze e 260 quilómetro no rio Chire até Chibiza, ou uma extensão de 501 quilómetros de via fluvial. De Chibiza a Tete, segundo carta publicada pelo *Geographical Magazine* em Agosto de 1877, vão apenas 137 quilómetros e acreditando as informações dadas por diferentes indivíduos muito conhecedores do país, esta distância pode percorrer-se num terreno bastante regular, contornando-se a serra da Lupata pelo norte. Para cima de Tete a navegação do Zambeze está interrompida em 30 quilómetros pelas cachoeiras de Quebra-bassa, mas antes e depois destas cachoeiras é o Zambeze francamente navegável em 75 quilómetros de Tete ao Mussanagué, e em 500 quilómetros de Calhombe a Inhacôa próximo à confluência do Cafué. Portanto abrindo-se o canal Quaqua, e construindo-se duas linhas férreas, uma de 137 quilómetros entre Chibiza e Tete e outra de 30 quilómetros ao longo de Quebra-bassa, ter-se-iam excelentes vias de comunicação permanentes e cómodas na extensão de 1243 quilómetros de Quelimane para o interior da África central, sem contar com a navegação do Cafué e das outras vias navegáveis afluentes do Zambeze”; Henrique César da Silva Barahona, *Op. Cit.*, p. 28.

¹¹³⁵ *Diário da Câmara dos Deputados*, 23 de Março de 1892, p. 9.

comunicações, pela morosidade e custo excessivo do transporte¹¹³⁶. Depois de concluídos os trabalhos de reconhecimento, Sarmiento apresentou um projecto de traçado ferroviário em bitola de um metro, com extensão total de cento e oitenta e oito quilómetros, que previa a ligação ferroviária de Quelimane à margem esquerda do Chire, complementada por um ramal dirigido a Vicente, no Zambeze, tendo Mopeia por ponto obrigado¹¹³⁷. A proposta final para a concessão da construção, apresentada em Março de 1890, previa uma garantia de juro de seis por cento, sobre a verba de vinte e sete contos por quilómetro de linha, que recebeu o parecer favorável das instâncias consultivas competentes e o regozijo dos habitantes da vila de Quelimane¹¹³⁸. Não obteve, porém, sanção ministerial, em virtude dos graves acontecimentos político-diplomáticos que abalaram o país e, sobretudo, por se tratar de uma obra excessivamente dispendiosa, considerada impraticável no contexto da crise financeira que também emergiu. As próprias vantagens invocadas para a sua adopção ficaram comprometidas, depois de o coronel Paiva de Andrada ter descoberto, por essa ocasião, o porto do Chinde (depois Chindio), capaz de viabilizar a comunicação fluvial com o Zambeze, em condições mais favoráveis¹¹³⁹.

A 24 de Julho de 1890, o ministro Júlio de Vilhena, em resposta a uma interpelação de Serpa Pinto na Câmara dos Deputados, garantia o seu empenho na concretização deste projecto ferroviário, embora considerasse que a sua discussão pública não era oportuna, enquanto não estivesse liquidada a questão com a Inglaterra e não fosse determinado um novo ponto para a testa de linha, uma vez que deixara de ter fundamento a ligação à margem esquerda do Chire¹¹⁴⁰. O processo viria, porém, a ser recuperado, em 1893, quando Morais Sarmiento e Sousa Gomes, coadjuvados pelo capitão Cameron, “representante de um grupo de capitalistas franceses, ingleses, belgas e alemães”, pretenderam recuperar o seu projecto ferroviário, disponibilizando-

¹¹³⁶ *Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea b) n.º 2: Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, pp. 62-63.

¹¹³⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 11 de Julho de 1889, p. 167;

¹¹³⁸ *Ibidem*, 16 de Fevereiro de 1889, pp. 354-355. Numa mensagem de agradecimento enviada ao ministro da Marinha, os proprietários, agricultores, negociantes, empregados públicos e todos os moradores de Quelimane, agradeciam a construção da linha férrea, ligando a baixa Zambézia com o porto de Quelimane, que diziam garantir o domínio português em todo o Zambeze; *Ibidem*, 16 de Abril de 1890, pp. 113-114: nesta data, a gazeta atribua honras de primeira página ao trabalho apresentado por Morais Sarmiento, garantindo que a sua execução seria facilitada não apenas pelo terreno favorável em que a linha férrea seria implantada, mas também porque naquela região o indígena trabalhava voluntariamente, auferindo um “salário limitadíssimo”. Ele beneficiaria do intenso comércio do Zambeze, já explorado por casas portuguesas, francesas, holandesas e alemãs estabelecidas em Quelimane e atravessaria uma região submissa, abundantemente povoada e agricultada, geradora de um movimento comercial nada despidendo, não se destinando, por isso “a levar a civilização a algumas tribos bárbaras e insurrecionadas, mas sim com o de aumentar o bem-estar e a prosperidade de um povo habituado à convivência com os europeus, e que há-de ir, por sua vez, trocar as mercadorias importadas por produtos naturais, que se encontram com abundância nas regiões distanciadas para o interior”.

¹¹³⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de Agosto de 1905, p. 68; *Revista de Engenharia Militar*, Agosto de 1906, p. 281; *Portugal em África*, Volume 11: *Ano de 1904*, Lisboa, Tipografia da Editora, 1904, p. 59; Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador: 1907 a 1909*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1909, p. 148; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 83-85.

¹¹⁴⁰ *Ibidem*, 24 de Julho de 1890, p. 1480.

se a organizar uma companhia para a construção e exploração da linha sem qualquer garantia do Estado, além de uma percentagem sobre o imposto de trânsito, em harmonia com as disposições do tratado anglo-português de 13 de Junho de 1891. O novo ministro, Neves Ferreira, chegou a ver autorizadas as bases do novo contrato de concessão, feito por um período de noventa e nove anos, mas os concessionários acabaram por anunciar a sua desistência daquele empreendimento, motivada por alegadas dificuldades na obtenção dos capitais necessários, declarando nessa ocasião o presidente do Conselho de Ministros, Ernesto Hintze Ribeiro, não ter o governo a intenção de usar as disposições do acto adicional para fazer um novo contrato referente à linha férrea Quelimane-Chire¹¹⁴¹.

No ano seguinte, a Companhia da Zambézia, sociedade anónima criada em 1878, por Paiva de Andrada, e recentemente reorganizada sob a liderança do capitalista inglês, Albert Lionel Ochs, rival assumido de Cecil Rhodes e accionista maioritário da Companhia de Moçambique, viu as concessões feitas pelo estado português ampliadas à construção de caminhos-de-ferro, estradas e outras obras públicas, conquanto os respectivos projectos fossem submetidos à aprovação do governo¹¹⁴². Surgiu então um “importante grupo de capitalistas”, representado por António Joaquim Vieira de Magalhães (Conde de Magalhães), António Augusto Dias de Freitas (Conde de Azarujinha), M. E. da Silva e a casa bancária Fonseca Santos & Viana, interessado na cedência daquela concessão de vias férreas para serviço público no território¹¹⁴³. Pelo contrato assinado com a Companhia da Zambézia, a 5 de Junho de 1895, a recém-fundada Companhia dos Caminhos de Ferro de Zambézia, além de assumir esse encargo genérico, em troca de certas vantagens relacionadas com a utilização de terrenos, madeiras e cobrança de mussoco, comprometia-se a encetar especificamente, “dentro do mais breve prazo de tempo possível”, os estudos para a construção de uma linha de via reduzida que, partindo de Quelimane, ou de outro ponto da Zambézia, se dirigisse à fronteira inglesa, na direcção do Ruio, rio afluente do Chire¹¹⁴⁴. Depois da aprovação ministerial, datada de 16 de Setembro, foi imediatamente encarregado dessa

¹¹⁴¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Abril de 1893, p. 106; *Ibidem*, 1 de Maio de 1893, pp. 133-134; *Colecção da Legislação Novíssima do Ultramar*, Volume XXI: 1893, Lisboa Imprensa Nacional, 1897, pp. 133-140; *Diário da Câmara dos Deputados*, 6 de Julho de 1893, p. 36.

¹¹⁴² *Colecção da Legislação Novíssima do Ultramar*, Volume XXII: 1894, Lisboa Imprensa Nacional, 1898, pp. 144-146; *Estatutos da Companhia da Zambézia e Decretos da Concessão*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1895, pp. 28-31; Leroy Vail, *Op. Cit.*, pp. 394-395; Gervase Clarence-Smith, *Op. Cit.*, pp. 107-108;

¹¹⁴³ Companhia da Zambézia, *Relatório, Contas e Parecer do Conselho Fiscal relativos à gerência de 1895 apresentados à Assembleia Geral de 1896*, Alenquer, Tipografia e Papelaria H. Campeão & C^a, 1896, pp. 10-11.

¹¹⁴⁴ *Idem, Ibidem*, pp. 11-14, 39-57; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Maio de 1896, p. 154: entre os fundadores da Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia contavam-se ainda os nomes de Eugénio de Mendia y Cunha Matos (conde de Mendia), J. Madail, Paiva de Andrada, Jacinto Pereira, Emídio da Silva, Augusto Gomes de Araújo, Jaime Couvreur, Henrique de Mendia “e outros capitalistas da nossa praça, havendo apenas cedido umas 3.000 acções a capitalistas ingleses, o que representa uma minoria insignificantiíssima de um oitavo do total”; *Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1905*, pp. 376-377: Em 1905, o Conselho de Administração, presidido por Augusto Gomes de Araújo, integrava, ainda, M. Emídio da Silva, J. C. Paiva de Andrada, J. Pereira, João Resende, Lourenço Cayola, Frederico Garcia Ramirez, Manuel Teles de Vasconcelos, Henry Burnay & C^a e Baltazar Freire Cabral.

incumbência o major de Engenharia, António Cândido Cerdeira de Almeida Soeiro de Gambôa, auxiliados por três engenheiros ingleses, entre os quais pontificava o nome de F. B. Howell, de Londres. A missão demorou-se em África até Fevereiro de 1896, regressando depois à metrópole para apresentar um projecto de directriz, com a extensão de duzentos e noventa e cinco quilómetros, por terrenos fecundos e densamente povoados, que atingia o Ruio junto à foz do M'losa, frente a Fort Anderson¹¹⁴⁵. Na memória que o acompanhava sublinhavam-se as potencialidades da região circundante ao lago Niassa, que já recebia um movimento significativo de mercadorias e passageiros, desde o alto-Chire até ao litoral, previsivelmente absorvidas pela ferrovia que se perspectivava, cuja acção poderia ser estendida aos territórios das margens do lago Tanganika¹¹⁴⁶. O projecto era, de resto, reivindicado pelos colonos daquele protectorado inglês que olhavam para a linha férrea não apenas como uma ferramenta de transporte de mercadorias mais barato e rápido, mas também como um aliado que dispensaria dezenas de milhares de carregadores indígenas, potencialmente convertidos em mão-de-obra para o trabalho nas suas plantações de café¹¹⁴⁷. Para Harry Johnston, o primeiro comissário da British Central Africa Protectorate, o caminho-de-ferro seria um investimento estruturante que lhe permitiria construir, no país do Niassa, um novo Ceilão¹¹⁴⁸.

Não obstante o optimismo expresso pela direcção da Companhia da Zambézia relativamente à viabilidade financeira deste que era o traçado ferroviário mais curto e com melhores condições técnicas, que valorizariam as concessões agrícolas e mineiras do território, pelo embaratecimento e eficiência do transporte, a verdade é que o Estado não deixou de ser chamado a intervir no processo de angariação de capital, garantindo, em 1896, o investimento dos eventuais interessados na emissão de obrigações com uma parte das receitas que lhe pertenceriam pela exploração da linha a criar¹¹⁴⁹. Mas, ainda assim, não foi possível obter o financiamento

¹¹⁴⁵ Companhia da Zambézia, *Relatório, Contas e Parecer do Conselho Fiscal relativos à gerência de 1896 apresentados à Assembleia Geral de 21 de Dezembro de 1897*, [Alenquer], Tipografia e Papelaria H. Campeão & C^a, 1897, pp. 24-27.

¹¹⁴⁶ Idem, *Ibidem*, pp. 26-27; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Maio de 1896, pp. 135-136.

¹¹⁴⁷ Leroy Vail, "The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935" in *The Journal of African History*, Vol. 16, Nº 1, 1975, p. 91.

¹¹⁴⁸ Idem, *Ibidem*, p. 91.

¹¹⁴⁹ Companhia da Zambézia, *Relatório, Contas e Parecer do Conselho Fiscal relativos à gerência de 1896 apresentados à Assembleia Geral de 21 de Dezembro de 1897*, pp. 27-28, 53-57: "Pelo decreto de 25 de Setembro de 1896 (...) a Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia foi autorizada a emitir obrigações de 4 por cento, até ao valor nominal de libras 1.400:000, sendo cedido à mesma Companhia, pelo prazo estipulado para a amortização das obrigações, o produto do imposto de trânsito internacional, que venha a cobrar-se sobre as mercadorias transportadas pelo caminho-de-ferro"; *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro Ultramarinos*, Vol. II: 1895 a 1907, pp. 916-924; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Junho de 1896, pp. 161-162: O assunto da garantia do Estado à construção da linha férrea foi amplamente glosado na imprensa portuguesa. Na gazeta destacava-se o aceso debate entre o *Diário Popular* e o *Novidades*. No primeiro defendia-se a rápida construção da linha pelas vantagens económicas e políticas que daí adviriam para o país e para se evitarem novas complicações com a Inglaterra, por via das disposições do tratado de 11 de Junho de 1891; no segundo não se reconhecia qualquer urgência naquela construção e muito menos se concordava com qualquer garantia do Estado, dado que a concessionária tinha assumido o compromisso da construção sem invocar essa necessidade. Defendia-se, ainda, que enquanto não fosse completada a rede mestra das ferrovias da metrópole, não se deveria cuidar "da construção de caminhos-de-ferro para pretos". A gazeta pretendia assumir uma posição de equilíbrio reconhecendo a utilidade da construção, mas discordando

necessário para a sua construção, invocando-se, como justificação, a incerteza gerada relativamente à fixação do traçado e condições técnicas da via a serem adoptados no seu prolongamento, em território inglês¹¹⁵⁰. E o território administrado pela Companhia da Zambézia, por muitos acusada de uma vocação eminentemente especulativa, limitou-se à construção de uma pequena linha de vinte e oito quilómetros, em via reduzida de 0,60m, que ligava a vila de Quelimane ao Maquival, na margem direita do rio Macuse, aberta à exploração em Julho de 1901, para servir os prazos de Andone e Anguaze¹¹⁵¹.

No território de Manica e Sofala, o governador Joaquim José Machado, embora fosse accionista da Companhia da Zambézia e tivesse ali o seu irmão, Mariano Machado, no cargo de director da

do recurso à garantia do Estado. De resto, embora reconhecesse a insuficiência da rede geral de caminhos-de-ferro do continente, nomeadamente a falta da linha de Trás-os-Montes, não deixava de pugnar pela implementação da viação acelerada no ultramar, cuja denominação corrigia para “caminhos-de-ferro para brancos em terras de pretos”. Afastava-se até do argumento de que essas linhas tinham pouca rentabilidade: “As linhas férreas nem sempre são lucrativas, o que porém nunca são é nocivas. E no continente quantas linhas rendem pouco? E depois que culpa tem o caminho-de-ferro do amontoado de erros que constitui quase inteiramente a nossa administração ultramarina? Concluindo: são indispensáveis os caminhos-de-ferro no continente, mas os do ultramar, além de indispensáveis – reclama-os o comércio, a indústria e a agricultura do próprio continente, – são urgentes. A África é hoje a feira aberta onde as nações europeias marcam sofregamente os seus lugares, e hoje esses lugares não se marcam como antigamente com platónicos padrões de glória, marcam-se com o trabalho e com a iniciativa audaciosa de todos os dias. E que melhor título de posse do que extensas linhas de penetração através do continente africano?”; *Ibidem*, 1 de Outubro de 1896, pp. 292-295.

¹¹⁵⁰ Companhia da Zambézia, *Relatório, Contas e Parecer do Conselho Fiscal relativos à gerência de 1898 apresentados à Assembleia Geral de 30 de Junho de 1899*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1899, p. 21: “Impossível se tornava, porém, o proceder desde logo à construção daquele caminho-de-ferro enquanto se não achassem realizados os estudos do seu prolongamento através do território inglês até ao lago Niassa, isto é enquanto se não tivessem fixado as condições técnicas daquela linha e muito especialmente a largura da sua via e o ponto da fronteira comum aos dois traçados. A conclusão dos estudos da linha inglesa impunha-se igualmente para o bom resultado da operação financeira a realizar, na qual deveriam influir consideravelmente as condições económicas do traçado daquela linha das quais dependiam em grande parte a sua construção”; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Setembro de 1896, pp. 276-277: na gazeta sugeria-se, inicialmente, que o negócio do caminho-de-ferro poderia ter sido irremediavelmente comprometido pela rejeição da proposta de fusão das companhias de Moçambique e da Zambézia, feita por Albert Ochs. Mais tarde, justificava-se o atraso da resolução pelo facto de o decreto ditatorial de 27 de Setembro de 1894, o contrato para a construção do caminho-de-ferro tivesse ficado dependente da aprovação posterior do parlamento: “Mas o parlamento nada disse a este respeito, como nada disse acerca de nenhuma das concessões que por aquele decreto ficaram suspensas. Não sabemos se a companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia se abalará a realizar a construção da ponte-cais de Quelimane, sem que o parlamento resolva acerca do caminho-de-ferro do Ruó. É talvez arriscado, neste país, em que os assuntos mais importantes são esquecidos, demorados, transtornados, em obediência a conveniências políticas, ou por mero desleixo e incúria dos poderes públicos” (*Ibidem*, 1 de Novembro de 1897, p. 330); *Portugal em África*, Volume 13: *Ano de 1906*, pp. 9-10: Em 1906 noticiava-se a assinatura de um decreto que continuava a conceder à Companhia da Zambézia o encargo da construção da linha férrea, mas ressalvava o direito de vir a apropriar-se do projecto se não se registassem quaisquer avanços no processo, no espaço de um ano.

¹¹⁵¹ *Portugal em África*, Volume 8: *Ano de 1901*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1901, p. 504; Companhia da Zambézia, *Relatório, Contas e Parecer do Conselho Fiscal relativos à gerência de 1897 apresentados à Assembleia Geral de 15 de Setembro de 1898*, Lisboa, Tipografia Universal, 1898, p. 30; Companhia da Zambézia, *Memória: Sua organização, Acção política e esforço colonizador, Situação actual, Conclusões*, Lisboa, Tipografia Paulino Ferreira, 1919, pp. 31-32: nesta memória a direcção da companhia dizia: “A construção deste caminho-de-ferro veio eliminar as dificuldades graves com que a C. Z. lutava para transportar a avultada tonelagem de géneros e materiais de construção que afluem às estações dos prazos Andone e Anguaze. Além disso concorreu também de uma forma muito sensível para o repovoamento destes prazos onde a população afluíu de novo, o que, é claro, se traduz, em última análise, pelo acréscimo importante do quantitativo do mussoco cobrado e pela intensificação do comércio de permuta com os indígenas. Esta via-férrea pode dizer-se que, mesmo apenas considerada sob o ponto de vista “transporte de produtos”, substituiu o trabalho de 250.000 indígenas”; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Janeiro de 1901, p. 27; Delfim Monteiro, “Projecto do Caminho de Ferro de Quelimane” in *Revista de Engenharia Militar*, Volume 11º: *1906*, Lisboa, Redacção e Administração, [1906], p. 342: em 1906, o engenheiro Delfim Monteiro fazia, contudo, uma apreciação distinta da utilidade desta linha: “É um caminho-de-ferro que se construiu também na esperança de apanhar o tráfego dos prazos Nameduro, Macuse e Licungo, pertencentes à Companhia do Boror que, apesar de feita tal linha, preferiu sempre a navegação fluvial. Por enquanto, além dos produtos da Companhia da Zambézia, pouco tem transportado e não me parece que a linha tenha futuro, porque ele só lhe podia vir do seu prolongamento até Maganja da Costa, o que é difícil por causa dos numerosos rios navegáveis e mucurros que tinha de atravessar”.

administração em África, tratou, desde cedo, de congeminar uma solução alternativa para a ligação ferroviária ao país do Niassa, que beneficiasse a Companhia de Moçambique. Na base dessa ideia, lançada em 1894, estariam considerações de ordem estratégica e económica, que aconselhavam a colónia de Moçambique a não dispersar esforços por vários portos marítimos, mas a fazê-los convergir para os que melhor acomodassem o tráfego marítimo de cada região. Consequentemente, defendia que a ligação ferroviária de Blantyre a Moçambique deveria estabelecer-se pelo importante porto da Beira, que já servia de testa à linha da Rodésia, de onde derivariam linhas secundárias para servirem toda a região da Zambézia¹¹⁵²:

Como repetidas vezes tenho procurado demonstrar à direcção, a realização de um tal caminho-de-ferro, é um dos empreendimentos que mais há-de influir para o desenvolvimento do comércio, e progresso geral deste território, devendo o seu raio de acção estender-se a toda a parte inferior da bacia do Zambeze, desde a costa marítima até Tete, e mesmo ao vale do Chire e zona do Niassa. Partindo de um porto de primeira ordem como é a Beira, e servindo uma extensa região, fértil e populosa, susceptível de produzir considerável volume de artigos com valor comercial, o caminho-de-ferro a que me refiro, e de que julgo ter sido o primeiro a indicar a conveniência, é uma linha natural que sem dúvida será realizada em um futuro mais ou menos próximo. E quanto mais cedo essa construção começar, tanto melhor para os altos interesses da Companhia de Moçambique¹¹⁵³.

Em 1895, encarregou o director da repartição de Agrimensura, engenheiro Atchinson Danford (particularmente visado na questão da desnacionalização do território, que haveria de ser suscitada por Mousinho de Albuquerque), de proceder aos estudos do traçado, determinando que eles decorressem durante a época das chuvas mais fortes, de modo a garantir que a directriz fosse assente em terreno livre de inundações. Danford apresentou um projecto de linha económica, quase horizontal, sem diferenças de nível assinaláveis, nem obras de arte, ou movimento de terras significativos, que partia da Beira, seguindo pelo vale do Pungue, até à Lacerdónia, onde o Zambeze era sempre navegável¹¹⁵⁴. A Companhia de Moçambique tratou então de subconcessionar ao engenheiro civil de minas e financeiro belga, Leopold Auguste Henri Porcheron, a construção e exploração desse caminho-de-ferro, determinando que o seu término fosse fixado num ponto entre as imediações de Sena e Lacerdónia¹¹⁵⁵. Este, por sua vez, transferiu a concessão para a Compagnie du Chemin de Fer de Beira au Zambeze, sociedade anónima, regida pela lei belga, criada de acordo com a orientação política do grupo financeiro liderado pelo coronel Albert Thys, homem de confiança de Leopoldo II. Como notou Gisela

¹¹⁵² F.S. Pinto Teixeira, *Caminhos de Ferro e Portos Comerciais*, [s.l., s.n.], 1934, pp. 19-20.

¹¹⁵³ *Relatório do Governador da Companhia de Moçambique relativo ao ano de 1895*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1902, p. 11.

¹¹⁵⁴ *Ibidem*, p. 11; *Relatório sobre a Administração da Companhia de Moçambique em África durante o ano de 1895*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1895, p. 10.

¹¹⁵⁵ *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro Ultramarinos*, Vol. II: 1895 a 1907, p. 957.

Guevara, o negócio inseria-se no esquema expansionista, delineado por este monarca, para o continente africano, destinado a assegurar o controlo de algumas “redes ferroviárias vitais e estratégicas” e “principais vias de saída para o mar”, nomeadamente pela obtenção de uma posição dominante nas companhias privadas, constituídas para a administração de porções significativas do território colonial português, que lhe permitissem acalantar a esperança de ver construído um grande transafricano que ligasse o norte de Angola ao Estado Livre do Congo e a Moçambique. Embora se tornassem evidentes os riscos deste projecto para a soberania nacional naqueles territórios, eles não inibiram o governo português de o utilizar, em seu proveito, como expediente circunstancial, para ver frustrada a concretização do acordo secreto anglo-alemão, de 30 de Agosto de 1898¹¹⁵⁶. Fosse pela volatilidade das movimentações diplomáticas das chancelarias europeias, fosse pelas hesitações do poder político português e dos grupos financeiros concorrentes, fosse, enfim, pelo efeito paralisador da guerra anglo-bóer que então se declarou, o certo é que o processo ficaria bloqueado por longos anos, dando azo a que se mantivesse acesa a discussão política e técnica sobre o porto que melhor serviria a região do Niassa e da Zambézia.

Em 1902, depois de solucionado o conflito militar sul-africano, o governo inglês decidiu concessionar à Shire Highlands Railway Company Ltd. controlada por Alexander Henderson, a construção de uma linha férrea de Chiromo a Blantyre, que evitasse as contingências da navegação no Chire, cujo caudal vinha diminuindo progressivamente, sendo particularmente baixo durante os quatro a seis meses de estiagem¹¹⁵⁷. Ao iniciarem-se os trabalhos da empreitada, contratualizada com a British Central Africa Co, dirigida por Eugene Sharrer, rapidamente se percebeu a instabilidade da navegação do Chire, desde Chiromo, facto que motivou a transferência do ponto de ataque para Port Herald e, mais tarde, Netumbe¹¹⁵⁸. O projecto inicial, prevendo essencialmente a valorização do território inglês, pela combinação da linha férrea com a comunicação fluvial, dependia do seu prolongamento até à antiga Vila Bocage, na província de

¹¹⁵⁶ Gisela Guevara, *Op. Cit.*, pp. 336-343.

¹¹⁵⁷ *Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1905*, p. 92; Joseph E. Stuchy e Dúlio Ribeiro, *Caminho de Ferro de Quelimane e o futuro da colónia portuguesa da Zambézia*, Lisboa, Tipografia d'O Diário, 1904, pp. 8-27; *Diário da Câmara dos Deputados*, 12 de Maio de 1913, p. 7; Delfim Monteiro, *Op. Cit.*, pp. 385-388; Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador: 1911-1912*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1912, p. 58. Foram vários os autores que se referiram ao fenómeno do abaixamento do nível das águas dos rios nesta região. Em 1912 o governador do distrito de Quelimane referia-se a ele nestes termos: “A intensa rede fluvial que servia de meios de comunicação a vastas regiões tem sido inutilizada pela rápida e persistente secagem, fenómeno bem acentuado em toda a África, já pelas estiagens devidas, talvez, à forma vertiginosa como vão desaparecendo florestas inteiras sacrificadas às culturas e aos usos domésticos dos habitantes, já pelo abaixamento do nível dos grandes lagos que servem de origem a esses cursos de água. Não querendo já falar em outros lagos como Tchad, direi que o lago Niassa de onde sai o Chire, afluente do Zambeze, baixou mais de 6 pés e se em 1890 os vapores chegavam facilmente a Port Herald todo o ano, agora só lá chegam na época das chuvas e o Zambeze fácil é ver que estará condenado, num futuro não muito longe, a ser apenas uma larga depressão de terreno com um leito de areia no tempo seco que se transformará na época das chuvas apenas na sombra do que foi o rio majestoso descrito pelos nossos primeiros navegadores”.

¹¹⁵⁸ Delfim Monteiro, *Op. Cit.*, pp. 282-283.

Moçambique, ponto do Chire onde os vapores podiam tocar todo ano, seguindo dali directamente para o Zambeze, de onde rumariam ao litoral, atingindo o “desnacionalizado” porto de Chinde, substancialmente deslocado para sul, a quarenta milhas de Quelimane. O pedido de concessão desse prolongamento ferroviário, em território português, foi feito pela companhia construtora ao governador da Zambézia, ao abrigo das disposições do tratado de 11 de Junho de 1891, que permitiam aos países contratantes a introdução recíproca de linhas férreas nos territórios sob a sua soberania¹¹⁵⁹.

Para Portugal ficava claro que a intenção da colónia britânica era a de aproveitar, tanto quanto possível, a navegação do Chire e do Zambeze que, pelas conclusões da Conferência de Berlim, ficara isenta de qualquer imposto de trânsito, beneficiando, assim, as três grandes companhias de navegação a operar naquela região, British Central Africa Company, African Lakes Corporation e African International Flotilla Co. Diante dessa solução unilateral que afastava Quelimane do comércio da região dos lagos, o governo português remeteu para futuras negociações diplomáticas com a Inglaterra, uma decisão sobre aquele pedido de concessão, propôs a ampliação das garantias oferecidas à Companhia do Zambeze para a linha férrea anteriormente contratualizada e nomeou uma nova comissão de estudos, a 31 de Março de 1904, liderada pelo engenheiro Delfim Monteiro, que incumbiu de apresentar uma proposta alternativa de ligação à fronteira, junto ao Chire¹¹⁶⁰. No relatório apresentado no ano seguinte, demonstravam-se as vantagens de uma directriz mais directa e económica que, partindo de Quelimane, seguisse pelos terrenos salubres da parte central do distrito da Zambézia, até à foz do Chironge. Ao invés, desaconselhava-se o traçado por Vila Bocage, pretendido pela construtora britânica e pelo Colonial Office, por se entender que ele seria mais dispendioso, mas sobretudo pela antevisão da forte concorrência que lhe seria movida pela navegação fluvial no Zambeze, Chire, Quaqua, Rio dos Bons Sinais, Liquare e Lualua, feita maioritariamente por empresas de transporte, também interessadas na cultura do algodão, sugerindo-se que, nessas circunstâncias, a linha férrea viesse a servir essencialmente como transporte complementar quando os rios não tivessem água¹¹⁶¹. Delfim Monteiro pretendia que o caminho-de-ferro a construir tivesse uma extensão de duzentos e vinte e cinco quilómetros e utilizasse a bitola sul-africana, dado que ele deveria ligar-se, no

¹¹⁵⁹ Idem, *Ibidem*, pp. 282-283; *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de Agosto de 1905, p. 69;

¹¹⁶⁰ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1440-1442; *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de Agosto de 1905, pp. 68-72; *Ibidem*, 11 de Abril de 1904, pp. 51-54.

¹¹⁶¹ Delfim Monteiro, *Op. Cit.*, pp. 343-350, 385-393; Leroy Vail, “The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935”, p. 96: Vail refere, no seu estudo, as pressões exercidas pelo Colonial Office e por Martin Gosselin, embaixador britânico em Lisboa, junto do governo português para que fosse descartada a proposta de ligação ferroviária ao porto de Quelimane. Para o autor, a legislação nacional então produzida, destinada a facilitar a construção daquela via, exemplifica o esforço de resistência contra o imperialismo comercial da Inglaterra.

futuro à linha do Cabo ao Cairo¹¹⁶². Recomendava, ainda, a simplificação dos processos de construção, visando a obtenção da maior economia possível, numa fase inicial, perspetivando futuras modificações quando a exploração da linha o justificasse. Conhecia, todavia, as resistências que engenharia ferroviária portuguesa levantava a esses procedimentos inspirados na tradição anglo-saxónica:

Ninguém ignora ser este o processo seguido nos caminhos-de-ferro ingleses; mas nós educados por livros franceses e sujeitos a uma complicada burocracia, não podemos seguir semelhante processo. Se fizéssemos um projecto nestas condições ele não seria aprovado.

Sabemos isto perfeitamente, mas julgamos nosso dever dizer que o sistema inglês permite construir os caminhos-de-ferro com mais rapidez, sem no começo se gastarem tão elevadas quantias. Não ignoramos que este sistema tem defeitos e obriga muitas vezes a despende mais do que se poderia ter feito; mas tem a grande vantagem de desenvolver mais rapidamente a região atravessada pela linha, sendo afinal o excesso do custo da construção coberto pelo melhoramento económico dela¹¹⁶³.

No século XIX que, segundo aquele engenheiro, merecia principalmente o nome de século dos caminhos-de-ferro, deles se servindo a Inglaterra para conquistar África e os seus valiosos mercados, as burocracias e indecisões da administração portuguesa tinham um efeito paralisador de qualquer desígnio colonial:

Entre nós hesita-se muito sobre a construção de uma nova linha férrea; estuda-se um projecto, dois, três, lêem-se livros, memórias, relatórios, tudo o que há escrito sobre o assunto e muitas vezes, em geral, não se faz nada; mas quando se faz já é tarde, perdeu-se a ocasião. É preciso que nos convençamos, que as coisas em África, nos países novos, são muito diferentes das da Europa.

É preciso ter pressa; lá vai tudo depressa¹¹⁶⁴.

De pouco terão valido as advertências de mais um chefe de missão de estudos para a linha férrea de Quelimane¹¹⁶⁵. Em 1908, quando se abria à exploração a linha férrea inglesa de Blantyre a

¹¹⁶² Idem, *Ibidem*, Janeiro de 1907, pp. 103-104: O autor do projecto propunha a bitola de 1,067m, com carris de 30Kg. As travessas deveriam ser de madeira escura. As travessas de pinho creosotadas, importadas da Europa, e as de madeira branca, recolhidas nos países africanos, utilizadas nos primeiros anos de construção ferroviária em África, tinham revelado uma durabilidade efémera, não resistindo à severidade do clima e aos ataques das térmitas. Por outro lado, a opção por travessas metálicas, que se lhe seguiu, também não estava isenta de deficiências, sendo reduzido o seu tempo de duração, irregular a estabilidade da circulação, ficando frequentemente arruinadas, por ocasião dos descarrilamentos e “ser morosa a substituição no arranjo da via”. Monteiro sugeria, por isso, a adopção maioritária de travessas de madeira de Java “que tivemos ocasião de ver empregadas na linha inglesa do Chire. Estas, assim como as de *Jarrah*, da Austrália, têm um preparado especial e dizem-nos que podem durar uma dúzia de anos”. Cerca de 1/3 poderia ser obtido das madeiras escuras existentes naquela região moçambicana.

¹¹⁶³ Idem, *Ibidem*, p. 379.

¹¹⁶⁴ Idem, *Ibidem*, pp. 261-262.

¹¹⁶⁵ *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de Agosto de 1905, pp. 71-72: o ministro da Marinha, Moreira Júnior, apresentou, nesta data, ao parlamento, uma proposta de lei onde se previa a introdução de algumas modificações nas bases do contrato assinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia, a 8 de Agosto de 1898. No caso de esta não se conformar com essas alterações, o governo chamaria a si a responsabilidade pela construção e exploração daquela linha férrea (Moreira Júnior, *Op. Cit.*, 2ª parte, pp. 153-160); Lourenço Marques *Guardian*, 15 de Janeiro de 1906, p. 5. Nesta data, este importante órgão de imprensa de Moçambique lamentava o novo impasse, desde que tinham sido apresentados os estudos de Delfim Monteiro: “É preciso viver em colónias que estão ainda por se fazer, e ter aqui preso o seu futuro, para se avaliar bem o perigo de semelhantes decepções. O império inglês da África Central, que está tomando um incremento colossal, não há-de ficar encurralado em quatro paredes. O movimento mineiro que se iniciou no distrito de Tete, carece de estímulo, expansão e tráfego da costa. Portanto, uma saída rápida e económica para a costa é o «sine qua non» da existência daquelas duas regiões. O porto de Quelimane está naturalmente indicado para tal fim, porque não se pode contar já com a capacidade do porto do Chinde e

Port Herald, estando já aperfeiçoadas “as estradas e os serviços de transporte, empregando automóveis e carros especiais, experimentados já em outras colónias”, em Portugal nada se avançara, com excepção da nomeação de uma nova comissão, a 6 de Março, para estudar, uma vez mais, a questão daquela linha, cujas conclusões diagnosticavam a inadequação do momento político e económico para se obterem os recursos necessários à concretização do projecto de Miranda Monteiro, em condições aceitáveis¹¹⁶⁶. A título provisório, sugeria-se, agora, o prolongamento da linha férrea inglesa, de Port Herald a Vila Bocage (solução que Delfim Monteiro desaconselhara, mas que viria a ser a adoptada pelo governo) seguida da ligação fluvial do Zambeze ao rio dos Bons Sinais, de que também deveria resultar o aproveitamento do porto de Quelimane¹¹⁶⁷. Opinião diametralmente oposta tinha uma outra comissão, nomeada pelo Governo-geral de Moçambique, nesse mesmo ano, a 14 de Fevereiro. Ali se condenava a tradicional inércia portuguesa, sublinhando-se a oportunidade oferecida pelo projecto de ligação

com a navegabilidade permanente do Zambeze e Chire. Esta certeza determinou uma inspecção que a British Central Africa C^o mandou proceder há três meses, enviando expressamente de Londres para a Zambézia um técnico de grande nomeada, Mr. R. de Condolle, o qual depois de ter subido pelo Chinde os cursos daqueles dois rios, penetrado pela África Central inglesa, e descido para Quelimane, seguindo a linha do caminho-de-ferro estudada pelo engenheiro sr. Delfim Monteiro, confirma tudo o que se tem dito e escrito sobre a preferência desta linha e do porto de Quelimane, mas se estas vias forem prontamente ligadas com o caminho-de-ferro inglês da margem direita do Chire. Se, porém, os estudos do sr. Delfim Monteiro tiveram a mesma sorte dos anteriormente feitos pelos srs. Morais Sarmiento e Soeiro, a British Central Africa terá de procurar necessariamente outra saída fora da costa da Zambézia, em que a acompanhará fatalmente o movimento mineiro de Tete. É natural e lógico. Segregadas aquelas duas regiões, que poderiam ser os melhores mercados para certos produtos das empresas agrícolas e industriais que exploram a Baixa Zambézia com tantos capitais e sacrifícios, esta região teria a sorte de valores depreciados”; v. tb. *Ibidem*, 5 de Fevereiro de 1906, p. 5; *Ibidem*, 15 de Fevereiro de 1906, p. 5; *Ibidem*, 16 de Abril de 1906, p. 5: nesta data, em mais um artigo de opinião criticava-se a ideia de que o caminho-de-ferro impunha uma concorrência inoportuna à navegação marítima e fluvial: “Quanto à concorrência, que ele possa fazer à navegação sórdida do Zambeze, - abençoada a concorrência que elimine as vergonhas da civilização! Nunca ninguém se lembrou de invectivar os caminhos-de-ferro porque eles vieram suprimir as antigas diligências, de triste memória. Pois os barcos, que fazem carreira no Zambeze e que chegam a levar meses para chegar ao Chire, são piores do que todas essas carripanas e malas-postas, que já mereciam censuras aos nossos avós. De resto, nem a crítica sobre a concorrência com a navegação do Zambeze é perfeitamente justa. Dos três projectos de construção foi adoptado o do sr. Delfim Monteiro, que se dirige, não a vila Bocage, como os outros, mas à confluência do Chironge. Essa linha segue por terrenos altos, enxutos, geralmente planos e fáceis, tem 225 quilómetros e, seguindo paralela ao Zambeze à saída de Quelimane, afasta-se logo dele, endireitando francamente para Noroeste. O rio e o caminho-de-ferro ficam servindo regiões diferentes”.

¹¹⁶⁶ *Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea b) n^o 2: Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, pp. 61-65.

¹¹⁶⁷ *Ibidem*, pp. 65-67; *Porto e Caminho de Ferro de Quelimane*, Lourenço Marques, Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, 1964, pp. 10-13: “no país vizinho, baseando-se no estudo do capitão Delfim Monteiro, iniciaram uma linha que, partindo de Blantyre, iria alcançar Port Herald – Vila Bocage onde a linha devia entroncar com o Caminho de Ferro de Tete-Quelimane. Aprovado o projecto, a Niassalândia iniciou a construção a partir de Blantyre, numa extensão de 113 milhas, até alcançar Port-Herald. Para acompanhar os trabalhos dessa linha, de Port Herald a Vila Bocage, foi designado em Dezembro de 1910 o engenheiro Almeida Garrett, conforme instruções que lhe foram dadas pelo Inspector de Obras Públicas, engenheiro Alfredo Veiga”; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1909, p. 92; *Ibidem*, 16 de Janeiro de 1911, p. 30; *Ibidem*, 1 de Março de 1911, p. 79: “Estão concluídos os estudos para o traçado do caminho-de-ferro de Port Herald a Vila Bocage. O traçado segue a margem direita do Chire até Metumbe; aí atravessa o rio e segue pela margem esquerda, que é portuguesa, até Vila Bocage”. A 10 de Julho de 1912, o ministro das Colónias, Cerveira de Albuquerque, fazia aprovar o contrato provisório entre o governo e a British Central Africa Company Limited, para a construção e exploração de um troço ferroviário que ligasse a linha inglesa à margem portuguesa do Zambeze (*Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro das colónias*, Volume VI: 1912, Lisboa, Tipografia Eduardo Rosa, 1913, pp. 21-27); A 2 de Outubro de 1914 iniciava-se o trânsito de mercadorias e passageiros entre o Nyasaland e o Chinde, depois de concluídos os trabalhos de construção, liderados pelo engenheiro Lowley (Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Geral, Século XX, cx. 13 - Caminhos de Ferro, 1913 e 1914).

ferroviária ao Chire, que além de ser já reclamada por Alfred Sharpe, comissário da British Central Africa Protectorate (e primeiro governador do Nyasaland, depois da mudança de denominação, em 1907), era uma ferramenta que tornava possível a exploração do território, poupando despesas de penetração e ocupação militar, abreviando tempo de deslocamentos, “capital precioso para quem vive em febre”, e, sobretudo, constituindo “um acto de posse, de domínio, de precedência”, que colocaria a soberania portuguesa a caminhar a par com os seus vizinhos:

Mas o bom do português repousa sobre os louros das vitórias do período heroico, já passado, infelizmente para quem, como nós, só dele vive, descansa, nas casas térreas de Quelimane, remirando-se na população de mestiços que procriou, vaidoso do regime medieval dos Prazos da Coroa, simpático às suas tendências de dominador, despreza intimamente esse europeu curioso e estranho que chegou à África muito tempo depois dele, que revolucionou a terra, descobriu as alturas saudáveis onde só encontrara planícies pantanosas, construiu casas altas e higiénicas em lugar das de adobe presas ao chão; que, sem prejuízo para si, deu ao negro o bem estar e certo aperfeiçoamento em vez da servidão, recurso de que não sabe tirar melhor proveito; que trouxe as suas mulheres, alegremente, arrostando com o clima, ao passo que o português se confina na mancebia deprimente de mulatas e negras.

E este, deslocado do seu meio e do seu tempo, a quem a lição da história não aproveita, imprevidente como um negro e preguiçoso como um *lazaroni*, esquece-se de que, nesta província de Moçambique, não é mais do que o porteiro do interior, incapaz de resistir a quem queira forçar essas portas, mas inapto, ao mesmo tempo, para se utilizar da sua excepcional situação sem a isso ser cruamente obrigado; não sabendo fazer de seu moto-próprio, oportunamente, aquilo mesmo que mais tarde fará por coacção. Esta é, no fim de contas, a filosofia da história de Moçambique¹¹⁶⁸.

Em 1909 ficou também conhecida a opinião de Eduardo do Couto Lupi, governador do distrito de Quelimane, que abalanchando-se numa análise impiedosa ao perfil colonial do povo português e manifestando-se convicto da “impotência do rail quanto a criar riqueza em qualquer parte por sua simples agência” reivindicava a aposta numa efectiva política de colonização europeia e a realização de melhoramentos locais que contribuíssem realmente para o desenvolvimento daquela província portuguesa, em vez de se persistir no tradicional afã de querer servir o comércio das colónias limítrofes:

É difícil explicar como se apossou do espírito nacional esta estranha preocupação de somente conceber as maiores obras nas colónias, não para desenvolvimento dos territórios portugueses, mas para maior facilidade de acesso às possessões estrangeiras internadas que lhe são contíguas. Há nela, sem dúvida, como muitos têm dito, uma certa tendência racial a seguir a linha do menor esforço, procurado o lucro próprio na percepção de uma parte do ganho obtido pelo trabalho alheio. Ver entrar navios pela barra dentro e cobrar deles uns tantos reis por tonelada de deslocamento; baldear carga de importação e géneros de exportação por meio de guindastes mecânicos de um porão para um vagão e vice-versa, arrecadando por esse moderado trabalhos outros tantos reis; abrir a passagem do vapor da caldeira para a máquina da locomotiva e pôr o comboio em marcha, a mais uns tantos reis por tonelada e quilómetro – são efectivamente operações simples, de empregado público, que podem ser lucrativas, pelo menos financeiramente, e que se não comparam com o violento esforço necessário para criar outras indústrias, para produzir riqueza fora da sua imediata forma monetária.

¹¹⁶⁸ “Melhoramentos do porto de Quelimane” in Província de Moçambique, *Relatórios e Informações: Ano de 1908*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1908, pp. 85-86.

Mas por muito desanimada que esteja a iniciativa portuguesa nestes tempos que vão correndo, nem sempre nem a todos enleva o ideal de servir de guarda-portão. Penso eu que os fundamentos daquela orientação são mais complexos, e presumo que se filiem, por um lado na voga que teve em Portugal a política dos caminhos-de-ferro no último quartel do século XIX, por outro lado na reacção contra a atitude de *guardas da alfândega rabugentos* que tanto foi assacada contra nós entre a conferência de Berlim e a supressão da revolta de Gaza. Estimulada a nossa imaginação latina pelo sucesso do lançamento de linhas férreas nos Estados Unidos da América do Norte e no Canadá, abalada a anterior confiança que depositávamos nos direitos históricos como suficiente garantia das possessões ultramarinas, pensámos em captar simpatias ou evitar animosidades, tornando-nos úteis de *moto-próprio*, e supusemos que simultaneamente conseguiríamos um rápido desenvolvimento nas colónias desde que as atravessássemos por algumas linhas férreas¹¹⁶⁹.

Considerava que a experiência acumulada na construção de caminhos-de-ferro nas províncias portuguesas servia bem para demonstrar que, embora estas infraestruturas pudessem ser “instrumentos políticos apreciáveis”, raramente redundavam em empresas económicas bem planeadas e sucedidas. E não alinhava também com os que garantiam a necessidade de uma ligação ferroviária ao Nyasaland, uma vez que, ao contrário dessa corrente de opinião, pretendia provar que aquele protectorado inglês estava longe de ser “um grande e riquíssimo país” que carecesse absolutamente dessa ligação ao litoral, tendo revelado ser um grande desapontamento, tanto na potencialidade agrícola, como na propalada riqueza mineralógica¹¹⁷⁰.

A convivência difícil de tão desencontrados pontos de vista parecia comportar a garantia de que o país político tão cedo não se mobilizaria para aquela aventura ferroviária na Zambézia. A deterioração da situação política na metrópole, que viria a precipitar uma alteração forçada das instituições, em 1910, também contribuiria significativamente para desviar as atenções da opinião pública, secundarizando-se a questão colonial. Seguiu-se, depois, diante das frequentes reclamações do tecido comercial e das autoridades administrativas locais, a inevitável culpabilização das instituições monárquicas pelo inacreditável, criminoso e antipatriótico protelamento de um daqueles melhoramentos materiais “que o progresso e a civilização outorgam

¹¹⁶⁹ Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador: 1907 a 1909*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1909, pp. 149-150.

¹¹⁷⁰ *Ibidem*, pp. 150-151; A. Freire de Andrade, *Op. Cit.*, pp. 173-179: Nos seus relatórios sobre a administração de Moçambique, Freire de Andrade revelava ter um entendimento semelhante ao de Eduardo do Couto Lupi: “Vem de longa data a ideia da construção desta caminho-de-ferro, porque muita gente há, sobretudo quando a África não tem vindo, que pensa que um caminho-de-ferro é garantia certa para a riqueza de um país e que ele levanta cidades, faz culturas e transforma desertos em florescentes e risonhas campinas onde medra a agricultura e onde os rebanhos encantam a paisagem com os seus mugidos, balidos ou grunhidos, conforme a espécie a que pertencem. Mal faria quem negasse o desenvolvimento que traz um caminho-de-ferro a um país, mas, para isso preciso é que esse caminho venha auxiliar e facilitar alguma coisa que já existe ou que tenda a desenvolver uma região que mostre ter meios e elementos de progresso na área que ele venha a atravessar. O caminho-de-ferro da Beira não tornou férteis os granitos escavados da serra da Estrela, nem o da Beira a Salisbury ou de Lourenço Marques a Ressano Garcia e Joanesburgo encheu de *farms* os terrenos que ainda hoje vemos incultos, sem que se levante, aqui ou ali, herdade ou indústria nova importante; permitiram, porém, que medrassem trabalhos já iniciados ou que se abrissem minas que sem eles custariam a trabalhar. O caminho-de-ferro é uma ferramenta poderosa de civilização, não há dúvida, mas é cara, caríssima, sobretudo, para nós, a quem o dinheiro não sobeja e por isso deve ser aplicado com são critério e com muito cuidado, para que nos não suceda o que na linha de Ambaca acontece e onde um caminho-de-ferro parte de Luanda às voltas e giros, ao longo de um rio navegável, em vez de aproveitar a navegação que esse rio lhe poderia dar e avançar, com a mesma extensão, mais longe para o interior. E a linha de Ambaca tem custado a Portugal rios de dinheiro, que quem sabe o que nos teriam trazido, se o aplicássemos, como judiciosamente fizeram os belgas, ao melhoramento dos rios e canais”.

aos povos”, votando ao abandono “o único distrito agrícola da província, onde estão enterrados milhares de contos, com grandes trabalhos e sacrifícios”¹¹⁷¹.

Como previra Delfim Monteiro, o excesso de estudo e burocracia, associado às “habituais dúvidas, excitações e complicações”, fizeram perder a oportunidade que se abria ao desenvolvimento da Zambézia portuguesa. Com o advento da I República, não obstante toda a retórica nacionalista em torno da necessidade de valorização do património colonial, passou a fazer-se uma gestão muito parcimoniosa da política ferroviária nas províncias africanas, doravante manietada pelos recursos financeiros, anualmente inscritos nas previsões orçamentais, e por isso mesmo inteiramente condicionada pelas recorrentes crises políticas, económicas e sociais, que agravaram a instabilidade do novo regime. A 30 de Maio de 1912 foram iniciados os trabalhos de construção do troço ferroviário de Nhamacurra (depois Namacurra) a Mocuba (M’cuba), ou Vila Durão, determinados pelo governador-geral, José Alfredo Mendes de Magalhães, que lhe atribuiu uma dotação especial de 40.000\$000¹¹⁷². Neles se envolveram um reduzido contingente de pessoal europeu, contratado na metrópole, ou destacado dos serviços de obras públicas da província, e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, e algumas centenas de indígenas, exclusivamente recrutados na Maganja da Costa¹¹⁷³. Inicialmente destinado a facilitar o trânsito entre aqueles dois locais, em substituição de um projecto anterior que previa a

¹¹⁷¹ F. Gavicho de Lacerda, *Cartas da Zambézia (assuntos coloniais)*, Lisboa, edição do autor, 1923, pp. 61-65, 81-86.

¹¹⁷² Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador: 1911-1912*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1912, pp. 93-94: “Sobre estradas estava-se abrindo a de Nhamacurra para Mocuba, de conclusão problemática e onde se estavam despendendo economicamente alguns contos de réis por ano. Mande suspender os trabalhos da estrada e empenhei-me sinceramente para que em lugar dela fosse construído um caminho-de-ferro que no fim de alguns anos seria mais barato e útil. Encontrei no ex-inspector das Obras Públicas, o sr. Major Veiga, um valioso auxiliar e tive a satisfação de ver atendido pelo Alto-Comissário o Sr. Azevedo e Silva o meu pedido e por ele foi decretada a verba de 40:000\$000 réis par a sua construção. Era, na verdade, insignificante tal verba para iniciar uma construção para a qual, além das despesas com o pessoal, era necessário adquirir todo o material, até o mais insignificante. Não pode o distrito deixar de ficar reconhecido ao Alto-Comissário pois a ele se deve a construção do primeiro caminho-de-ferro por conta do Governo nesta região”; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1912, p. 354. Nesta data anunciava-se a inscrição de uma verba de oitenta contos de reis, no orçamento da província de Moçambique, para a continuação do caminho-de-ferro de Nhamacurra e Vila Durão, no distrito de Quelimane.

¹¹⁷³ Idem, *Ibidem*, pp. 93-94; Leroy Vail and Landeg White, *Capitalism and Colonialism in Mozambique: A Study of Quelimane District*, London, Heinemann, 1980, p. 170; Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador: 1912-1913*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1914, pp. 99-105. Neste relatório, o chefe de construção fornecia as seguintes informações, relativamente ao processo de recrutamento de mão-de-obra indígena: “Os 600 indígenas trabalhadores são contratados na Maganja da Costa. É esta administração a única que tem fornecido indígenas para este caminho-de-ferro. Os contratos destes indígenas têm sido de trinta dias, mas, atendendo-se aos pedidos desta construção, o grupo em serviço actualmente tem um contrato de três meses; é de esperar que a prestação de três meses de serviço não seja bem recebida pelo primeiro grupo, mas o segundo grupo aceitará esse prazo como bom e os trabalhos muito devem lucrar com isso, porque, pelo menos, durante o segundo e terceiro mês tem pretos conhecedores do trabalho, o que nunca se conseguiu com contratos mensais. A administração da Maganja forneceu em 1912-1913 treze grupos de indígenas num total de 3505. Estes 3505 indígenas prestaram 84962 ½ dias de trabalho, pelo que receberam em dinheiro 5.934\$770 reis. Foi-lhes distribuído 117924 rações de arroz, feijão, farinha de mandioca, de milho e sal, que custaram a esta construção 5.248\$035 reis e pesaram 102725 ½ quilos, sem incluir o sal (...). Nota-se que a média dos dias de trabalho prestados por estes indígenas contratados foi de 73 ½ por cento. A média tomada a cada grupo, no mês que aqui tem permanecido, varia entre 49 por cento e 88 por cento. Houve quatro grupos que não alcançaram 70 por cento e um deles veio aos 49 por cento; eram de Mugeba e Mulevala, e ainda bem que S. Exa. o governador do distrito determinou que não mais fossem dali fornecidos, porque além de esquivos ao trabalho, raro é aquele que alguma coisa sabe fazer com uma pá ou uma picareta”; v. tb. Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Geral, Século XX, cx. 12 – Caminhos de Ferro, 1907, 1910 a 1912; Carlos Serra, “O capitalismo colonial na Zambézia: 1855-1930” in *Estudos Moçambicanos*, nº 1, 1980, pp. 41-42.

criação de uma estrada, foi construído em bitola reduzida de 0,75m, com carris de 15Kg. Pouco depois, na sequência de mais uma revisão da directriz da linha de Quelimane, haveria de ser determinada a sua classificação como ramal do tronco principal, construído numa extensão de cerca de noventa quilómetros. Essa modificação conduziria à necessidade de levantamento dos carris já assentes e à sua substituição por material circulante, em conformidade com a bitola africana adoptada naquela via, entregando-se a construção à Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Quelimane, que só seria concluída em 1922¹¹⁷⁴.

A recuperação das negociações diplomática secretas entre a Alemanha e a Inglaterra, entre 1912 e 1913, para a repartição do império colonial português, terão precipitado também uma nova vaga de estudos encomendados a comissões de especialistas, destinados a apreciar todos os traçados ferroviários entretanto projectados para aquela região¹¹⁷⁵. A 7 de Julho de 1913, o governo era autorizado a construir, ou contratar a construção e respectiva exploração do caminho-de-ferro de Quelimane ao Chire, o seu prolongamento até Tete, e a realizar o melhoramento do porto de Quelimane e Tangalane. Para esse efeito, previa-se a constituição de um fundo especial, resultante sobretudo do lançamento de impostos especiais e do agravamento da tributação sobre os indígenas, destinado a ser administrado pela Comissão de Melhoramentos do Porto de Quelimane, criada em 1908¹¹⁷⁶. Mais tarde, a 24 de Setembro de 1913, ficava definitivamente

¹¹⁷⁴ Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador: 1914-1915*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1916, pp. 116-117; Alexandre Lopes Galvão, *Memória acerca da rede dos Caminhos de Ferro da Província de Moçambique*, p. 19; J. G. Palma, “Caminhos de Ferro de Moçambique” in *Revista Colonial*, 25 de Abril de 1916, pp. 103-104; *Lourenço Marques Guardian*, 27 de Julho de 1914, p. 5: “com a construção do caminho-de-ferro de Quelimane foram alteradas quase por completo as condições que determinaram a construção da linha férrea de Nhamacurra a M’cuba, passando esta linha a ser considerada um ramal daquela, e tendo-se reconhecido que as vantagens do aproveitamento do rio Macuze para o transporte não são comparáveis às que resultam do transporte directo até Quelimane, porto de maior frequência de navegação e superior ao Porto Belo (Macuze), e a adopção da largura de 0,75 aceitável para o sistema anteriormente proposto, pela economia resultante da construção, não o é agora existindo a linha de Quelimane, visto que não compensa os transbordos e o emprego de material privativo, por isso determinara que a verba destinada ao caminho de ferro Nhamacurra a M’cuba seja administrado pela Comissão de Melhoramentos do Porto de Quelimane e que o engenheiro director do caminho de ferro daquele porto conclua os estudos do mesmo ramal e dirija a sua construção por forma que ele tenha a largura de 1,067m e a sua testa seja no porto de Quelimane”; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. II, pp. 211-213.

¹¹⁷⁵ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro das colónias*, Volume VII: 1913, Lisboa, Imprensa da Universidade, 1915, p. 8: A 14 de Fevereiro de 1913, o ministro Almeida Ribeiro, nomeou uma comissão composta pelos engenheiros Joaquim José Machado, Alfredo Vaz Pinto da Veiga e Alfredo Augusto Lisboa de Lima, encarregada de emitir parecer sobre o traçado que deveria ser adoptado, a partir dos diversos estudos já realizados e atendendo a algumas considerações particulares, nomeadamente a necessidade de o seu término ser um ponto navegável do rio Chire; o seu prolongamento até Tete, sempre em território português; a conveniência de servir a parte do distrito de Quelimane mais adequada à agricultura; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Março de 1913, p. 78; *Ibidem*, 16 de Março de 1913, p. 91.

¹¹⁷⁶ *Ibidem*, pp. 95-103; *Lourenço Marques Guardian*, 6 de Agosto de 1914, p. 5: o lançamento de novos impostos terá esfriado o entusiasmo de alguns comerciantes com este projecto ferroviário, que demonstravam preferir a opção por um empréstimo que onerasse também as gerações vindouras: “O Ministro que subscreveu o Decreto de 7 de Julho de 1913 é que o não entendia assim, e na sua bamba e fumarenta ciência dos problemas de administração colonial, prega às indústrias e comércio de Quelimane os impostos de 2 e 4 por cento para o Caminho-de-ferro, obrigando assim as colónias actuais a contribuir para um caminho-de-ferro de que mal ou nada aproveitarão, em benefício dos vindouros que nada pagarão, e que lhe gozarão todas as vantagens. O Ministro não teve bem a consciência do que fez; se a tivera, nunca a sua mão assinaria esse padrão de inépcia administrativa, que sobrecarregou a indústria da Zambézia, apavorou iniciativas e capitais em projecto, e que com outras medidas de equivalente ineptidão, tem provocado o êxodo de centenas de braços para território inglês. Porque são precisamente aqueles a quem não aproveita o caminho-de-ferro que mais contribuem para a sua construção”; *Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1914 (Janeiro a Dezembro)*, Volume V, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1917, pp. 542-553; A 3 de Novembro de 1914, foi criada a Comissão de Melhoramentos do distrito de

estabelecido que a empreitada seria feita por administração directa do Estado, que para isso recorreria à admissão de pessoal eventual e contratado, colocado às ordens do engenheiro-director, Pedro Álvares¹¹⁷⁷. Os trabalhos de construção foram iniciados no final de Novembro de 1913, para regozijo dos colonos locais:

No dia 6 chegou a esta vila a missão encarregada de proceder à construção da linha férrea, de Quelimane ao Ruvo, e já começaram os trabalhos da abertura da estrada e de terraplanagem.

Não se descreve facilmente o grande e alegre alvoroço com que ela foi recebida por todos os habitantes de Quelimane que lhe significaram a mais viva simpatia. A câmara municipal e a associação comercial foram ao seu encontro dar-lhe as boas vindas. Têm-lhe sido dadas todas as facilidades possíveis para a boa execução da sua obra.

Todos os que trabalham nesta região e se interessam pelo seu desenvolvimento, a favor do qual têm sustentado, sem tréguas nem desfalecência, a mais patriótica campanha de que há memória em prol dos nossos interesses coloniais, rejubilam intensamente com a construção da linha.

Lutou-se durante 15 anos, pediu-se e reclamou-se em todos os tons, desde o da súplica mais comovida ao da intimativa mais desesperada. E venceu-se, finalmente, porque do lado da nossa causa estava a justiça que um dia, mais cedo ou mais tarde, se havia de fazer às legítimas aspirações deste povo laborioso e essencialmente português (...).

Parece que Quelimane ressurgiu como por milagre. A vida de desalento, que ela arrastava, por assim dizer, vendo sempre desatendidos os seus clamores, transformou-se num movimento desusado, febril. Fazem-se mil projectos de empreendimentos úteis. A iniciativa particular acordou manifestamente para uma época auspiciosa de trabalho.

Aflui aqui todos os dias gente de várias procedências e categorias, atraídas pelo largo futuro que se rasga diante desta região. É enorme a procura de casas e de empregos e, de aqui a pouco, não haverá falta de umas nem de outros, porque se hão-de construir muitas casas e todas as actividades hão-de ter em que se ocupar.

Esta linda vila, que não tem rival em belezas naturais, receberá, sob as suas copadas avenidas, todo esse mundo cosmopolita de aventureiros que sempre aparecem quando, como agora, se trata de montar uma artéria de comunicação do largo futuro assegurado à da linha férrea de Quelimane¹¹⁷⁸.

Durou pouco, porém, o ambiente festivo, de grande expectativa, gerado pelo lançamento dos trabalhos. Às várias resistências que sempre se manifestaram, na colónia inglesa limítrofe, à eventual concorrência que uma linha férrea estrangeira podia mover à sua dinâmica comercial e à sua hegemonia política, associaram-se, alguns meses mais tarde, os efeitos paralisadores da Grande Guerra, que deixaram a construção suspensa, num momento em que se encontravam já assentes trinta quilómetros de via, “depois de ter vencido o traçado mais difícil”, até ao entroncamento de Muanange, onde se ligava ao ramal de Nhamacurra-Vila Durão¹¹⁷⁹. Depois de

Quelimane, em substituição da Comissão de Melhoramentos do Porto de Quelimane, com a qual se pretendia envolver os contributos do funcionalismo público distrital, com os representantes das forças vivas locais.

¹¹⁷⁷ *Ibidem*, pp. 189-192; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Agosto de 1913, p. 258.

¹¹⁷⁸ F. Gavicho de Lacerda, *Op. Cit.*, pp. 87-91; Lourenço Marques Guardian, 9 de Março de 1914, p. 4.

¹¹⁷⁹ *Idem, Ibidem*, pp. 197-198; Leroy Vail, “The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935”, pp. 99-100. Segundo este autor, em 1913, o embaixador inglês, em Lisboa, terá informado o governo português que a decisão de avançar com a construção do caminho-de-ferro de Quelimane tinha sido entendida como um acto menos amistoso para com o seu país; A. Galvão, “Os caminhos-de-ferro em Moçambique” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 50, Agosto de 1929, p. 22; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Geral, Século XX, cx. 13 - Caminhos de Ferro, 1913 e 1914; Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador: 1914-1915*, pp. 114-119: “Iniciados os trabalhos da construção desta linha em fins de Novembro de 1913, eles foram mandados superiormente afrouxar em princípios de Agosto de 1914 por causa da guerra e suspender definitivamente em fins de Outubro; mas mandou-se recomeça-los em Abril de 1915 com um partido

assinado o armistício, em 1918, ainda houve quem acalentasse a esperança de ver retomado aquele projecto de ferrovia transfronteiriça, mas as circunstâncias da política internacional e regional, rapidamente transformaram em definitivo aquilo que era provisório e em linha mestra o que inicialmente se previra ser um ramal, ficando a linha de Quelimane reduzida à condição de via-férrea de interesse local, outro exemplo paradigmático dos processos erráticos da administração colonial portuguesa¹¹⁸⁰. Em 1927, o engenheiro Ferreira Mendes, ex-director dos Caminhos de Ferro de Quelimane, e o responsável pelo esforço de ligação dos três troços ferroviários que até essa altura se encontravam isolados, rememorava todo o processo que envolveu a questão da linha de Quelimane, avançando com algumas propostas justificativas do seu insucesso:

As razões deste estado de coisas só podem perceber-se in loco, estudando-se o meio, precocemente gasto, desta nossa colónia. Ausência dum programa definido de fomento, instabilidade governativa, falta do «right man in right place», acção deprimente dum clima mau, más condições do solo, etc., serão as coisas que poderão explicar a situação que aponto.

O que é facto é que o C.F. de Quelimane, começado a construir há cerca de 14 anos, ainda se apresenta com um aspecto de provisório, sem grande parte das suas obras de arte definitivas, quase sem edifícios e, até há pouco, sem pessoal habilitado (...). O início da construção, em 1913, obedeceu a esse princípio [de servir o vale do Zambeze]. Contudo, pouco tempo depois, reconheceu-se a vantagem de servir as regiões do interior e foi ordenada a construção de um ramal de via reduzida em direcção a Munhiba.

Mais tarde, a orientação para o Chire foi abandonada e o caminho-de-ferro seguia o caminho do interior, ligando-se o que estava feito da linha mestra com o ramal, que foi prolongado até Mocuba (km 144). Ficou-se assim com dois troços de bitola diferente: o de Quelimane-Nhamacurra, com uma via de 1,067m (normal no sul e centro de África) e o da Nhamacurra-Mocuba, com a bitola de 0,75m. Escusado será acentuar o que isso representa de anormal e contraproducente.

Até à guerra europeia a construção foi prosseguindo tão bem quanto possível; mas a conflagração veio, perturbando os trabalhos, encarecendo os materiais e até, destruindo, com o avanço dos *askaris* alemães até Nhamacurra, alguma coisa feita. O C.F.Q. ficou, pois, com a construção em meio.

Volvido o tempo pacífico, já os governantes se tinham esquecido que ele existia e carecia de ser completado¹¹⁸¹.

de trabalho de 300 homens, para cessarem de todo desde Julho do mesmo ano. No momento presente apenas funciona em toda a linha mestra uma brigada de estudos que procura concluir os seus trabalhos até Baué, ponto do qual a linha férrea se poderá ulteriormente prolongar com facilidade até o Sinjal, como está demonstrado por um reconhecimento já feito até aquele porto”.

¹¹⁸⁰ Afonso Brandão de Vasconcelos, *Op. Cit.*, pp. 12-14; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Janeiro de 1918, p. 21; *Ibidem*, 1 de Junho de 1918, pp. 171-172: nesta edição, o engenheiro Duarte Veiga reafirmava a necessidade de se construírem muitas vias de comunicação que viabilizassem o desenvolvimento da província, desde que não fossem adoptados os procedimentos que já se tinham revelado altamente ineficazes: “Mas isto não se consegue se continuarmos a proceder como temos feito para a construção dos caminhos-de-ferro de Quelimane e de Moçambique, por exemplo, que, tendo sido começados em 1913, só têm ainda em exploração poucas dezenas de quilómetros!! Não tendo os traçados respectivos atingido ainda os principais objectivos, o seu tráfego há-de infalivelmente ser muito pequeno e portanto deficitária a sua exploração. Além disto, muito embora a sua construção aparentemente seja barata, não pode deixar de ficar muito onerosa para a província e mesmo para a metrópole pelo tempo sem fim que certamente há-de levar a sua conclusão, tempo roubado ao desenvolvimento a que aspiram as regiões a servir. Por administração directa sem que às Direcções se dêem bastantes elementos de trabalho e suficientes fundos para ocorrer aos pesados encargos de uma rápida construção, não é maneira de construir caminhos-de-ferro em qualquer parte do mundo e muito principalmente nos países novos que não têm ainda outras comunicações e que têm uma necessidade imperiosa de se desenvolverem muito rapidamente a fim de se esquivarem, quanto possível, a prováveis e naturais ambições dos que já atingiram o seu máximo e precisam de novos territórios para dar breve curso a sua actividade e expansão, que não conhecem limites”.

¹¹⁸¹ *Ibidem*, 16 de Julho de 1927, pp. 202-203; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Vol. II, p. 212: “Em 1926 esse caminho-de-ferro mantinha-se ainda em três troços isolados e separados pelas linhas de água de Mucelo e Nhamacurra. A passagem destas linhas de água era feita em batelões. Sendo director dos caminhos-de-ferro de

Aparentemente, a análise daquele engenheiro às atribuições por que passou aquele projecto ferroviário, desvalorizava a frágil posição internacional das colónias portuguesas, e o papel desempenhado pelas grandes potências imperiais na criação de toda a sorte de entorses, que manietaram a sua acção em África. Sabemos hoje, porém, que elas terão sido efectivamente decisivas, não podendo ser ignorado o seu impacto na evolução histórica dos acontecimentos. Leroy Vail chamou a atenção para o processo que envolveu o reforço da influência inglesa na Companhia de Moçambique, sobretudo por acção de Libert Oury (1868-1939), cidadão britânico de origem belga, particularmente interessado em concessões mineiras na China e em África. O plano por si delineado para reduzir a influência belga e francesa, não apenas naquela companhia, mas também na Beira Railway Company e na Beira Junction Railway, passava pela compra massiva de acções que lhe permitiram centralizar o controlo da orientação estratégica, colocando-o ao serviço dos planos coloniais britânicos e, sobretudo, da British South Africa Company, que já controlava o porto da Beira, tendo em vista uma futura transferência do território ultramarino português¹¹⁸².

Em 1911, o novo director da Companhia defendeu, diante do conselho de administração, a necessidade de se empreender aquela construção ferroviária, prolongada da via já explorada pela Shire Highland Railways, destinada não apenas a servir uma região, que dizia ser fértil do ponto de vista agrícola e florestal, mas também a desviar, para o porto da Beira, o movimento comercial derivado do Nyasaland britânico, do norte da Rodésia e do sudeste do Congo belga¹¹⁸³. A 11 de Outubro de 1912 era assinado com a Companhia do Caminho de Ferro da Beira ao Zambeze, liderada pelo coronel Albert Thys, um acordo para que a concessão da construção e exploração da linha férrea entre o porto da Beira e a margem direita do Zambeze, entre Sena e Lacerdónia, datada de 1897, fosse transferida, com todos os direitos, vantagens e obrigações, para outra sociedade, eventualmente constituída nos termos das leis inglesa, ou belga¹¹⁸⁴. Surgiram, todavia, grandes dificuldades na angariação dos capitais necessários à constituição da nova companhia,

Quelimane o engenheiro Mário José Ferreira Mendes, construiu-se uma «passerelle» no rio Nhamacurra enquanto se procedia à montagem de uma ponte metálica no rio Mucelo e, de seguida, no rio Nhamacurra. Existia, então, um troço isolado, sendo a assistência mecânica muito deficiente, e os boxes troneados à mão, da forma mais primitiva. No terceiro troço igual assistência se prestava, tudo resultante de um grande esforço do maquinista Victor, figura curiosa de pioneiro ferroviário, homem inteligente que a tudo atendia com boa vontade”; *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 13, Junho de 1926, pp. 239-240: “A linha desse distrito de Quelimane a Inhamacurra é linha larga, mas daí para diante está feita com carril que imaginava ser de 15 quilos mas que na verdade é de todos os pesos. A uma máquina que trabalha nessa linha tem de se substituir o rodado, porque o carril é tão delgado que entra nas rodas como uma faca”.

¹¹⁸² Leroy Vail, “The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935”, pp. 96-97; Malyn Newitt, *Op. Cit.*, p. 355.

¹¹⁸³ Landeg White, *Bridging the Zambesi: A Colonial Folly*, Basingstoke, Macmillan Press, 1993, p. 52; Alfredo Pereira de Lima, *História de Moçambique*, Vol. II, pp. 169-170.

¹¹⁸⁴ *Diário do Governo*, 28 de Novembro de 1913, pp. 4546-4550. A 7 de Novembro de 1913 foi assinado um contrato com cláusulas adicionais, propostas pelo governo, e a 26 de Novembro foi aprovado pelo ministro das Colónias, Almeida Ribeiro.

fosse pela desestabilização dos mercados financeiros londrinos, gerada pelas guerras dos Balcãs; fosse pelo efeito desencorajador que a decisão do governo português, de dar início à construção do caminho-de-ferro de Quelimane, teve nos putativos investidores; fosse, finalmente, pelo impacto avassalador da Grande Guerra na economia mundial¹¹⁸⁵. Durante esse período em que o seu projecto ferroviário esteve bloqueado, Oury empenhou-se em adquirir uma posição preponderante na Companhia Oceana, entidade subsidiária da Zambeze Mining Company (antiga Companhia Hulheira do Zambeze, mais tarde designada Société Minière et Géologique du Zambèze) responsável pela administração de vastas parcelas de território português, em Moçambique, que integravam as minas de carvão de Moatize, em Tete¹¹⁸⁶. Depois de assinado o armistício estava em condições de exercer uma pressão acrescida sobre o Colonial Office, para que o seu esquema fosse adoptado no âmbito de uma estratégia de reforço dos interesses britânicos na África do Sul¹¹⁸⁷. O apoio de Londres teve, como demonstrou Leroy Vail, motivações exclusivamente políticas, relacionadas com a afirmação do seu projecto imperialista, formal e informal, naquela região de África, num momento em que se acreditava que os Estados Unidos da América pudessem estar interessados em expandir ali a sua influência¹¹⁸⁸. De fora ficaram considerações de ordem económica, que favoreciam, naturalmente, o porto de Quelimane, ou qualquer defesa do interesse regional do Nyasaland. Sugestionado por Oury, o secretário colonial, Alfred Milner, apostou no reforço da presença britânica no território, lançando a Union Castle Steamship Company para a aquisição da Companhia do Niassa (controlada por capitais germânicos até à Grande Guerra), e recorrendo ao caminho-de-ferro como instrumento privilegiado desse imperialismo, perspectivando a sua integração na ambicionada linha do Cabo ao Cairo. Na realidade, a irracionalidade económica desta decisão, já vinha sendo revelada por um conjunto de responsáveis da administração colonial portuguesa. Filipe Dias de Carvalho, governador de Quelimane, e um dos mais estrênuos defensores da linha férrea perspectivada para o seu distrito, já em 1912 demonstrava a fragilidade de semelhante solução, que reputava lesiva do interesse nacional:

¹¹⁸⁵ Leroy Vail, “The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935”, pp. 99-100; Landeg White, *Op. Cit.*, p. 55.

¹¹⁸⁶ Landeg White, *Op. Cit.*, p. 56; *A manual of Portuguese East Africa compiled by the Geographical Section of the Naval Intelligence Division, Naval Staff, Admiralty*, pp. 270-271.

¹¹⁸⁷ Malyn Newitt, *Op. Cit.*, pp. 356-357.

¹¹⁸⁸ Leroy Vail, “The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935”, pp. 101-102: Numa comunicação oficial do Colonial Office podia ler-se: “On grounds of high policy it is very necessary that this country should lose no opportunity of strengthening its position in Portuguese East Africa, and the construction and operation of this line, under what, in practice, will amount to British control, is an important step in that direction. It is known that America capital is beginning to interest itself in this region”.

A salvação da Zambézia, destinada a ser a maior fazenda agrícola das colónias portuguesas, necessita de um caminho-de-ferro e o Nyasaland não o pode dispensar, e não será a linha da Beira a Sena, e o seu provável prolongamento até Port Herald que resolverá o assunto.

No meu entender, a ideia além de improdutiva, é absurda apesar das afirmativas dos interessados. Contra este caminho-de-ferro militam as formidáveis dificuldades de construção, a pobreza comparativa da região servida pela linha e a sua insuficiência como sistema ou base de transportes, e como só isto não fosse bastante para a sua condenação, a diferença enorme do trajecto comparado com o de Quelimane aliada à enorme despesa da construção de uma ponte sobre o Zambeze, dão-me a certeza de que será um enorme insucesso.

E para nós, portugueses, existe ainda o facto importante de estar o porto da Beira completamente nas mãos de uma Companhia constituída com capitais estrangeiros, que é o menos, mas governada sob a imediata e constante fiscalização de dois fiscais estrangeiros, o que é tudo.

Comparemos os dois traçados dos caminhos-de-ferro de Quelimane ao Chire Port-Herald e o da Beira a Port-Herald.

Segundo o plano anunciado, o caminho-de-ferro vai da Beira a Lacerdónia atravessando o Zambeze neste ponto sobre uma ponte de 3 quilómetros, e seguindo depois para Port-Herald. No traçado até à Lacerdónia, se não existem dificuldades maiores na construção, são estas contudo superiores às de qualquer dos três traçados de Quelimane ao Niassa.

A ponte sobre o Zambeze é uma bagatela (qualquer coisa como 1.500:000 libras esterlinas) e ainda apesar desta despesa, não fica garantida a sua utilidade. É o Zambeze um rio divagante e caudaloso na época das chuvas, atingindo as diferenças de nível por vezes de 9 metros e daí fácil é o concluir que as margens são variáveis, para o que concorre, e não pouco, a qualidade do terreno que não tem consistência bastante ara se aguentar contra as corrosões pela acção das correntes. O Zambeze é tão variável que Sena, que tanta importância teve, estava nas margens do rio num canal navegável e hoje está a mais de 5 quilómetros dele. No Vicente deu-se fenómeno idêntico e na própria Beira aconteceu que no começo da construção do actual caminho-de-ferro, a estação de partida era em Fontes Vila, para se aproveitar o maior percurso do rio Pungue, reconhecendo-se pouco depois que a navegação era irregular, tendo-se de fazer a testa no próprio porto da Beira.

Bem sabemos que hoje não há dificuldades para a engenharia e a ponte pode fazer-se, mas financeiramente é um desastre pois que o juro do seu custo iria sobrecarregar as mercadorias que sobre ela transitarem e não creio ser fácil encontrar-se um segundo Mr. Flager que tenha com ele disponíveis 100 milhões de francos, para custear um caminho-de-ferro de 200 quilómetros sobre o mar como aquele que sob a sua protecção se acaba de construir entre a Florida e Key West, para arriscar o seu capital numa empresa destas.

Além do custo da ponte, o traçado tem mais de 100 quilómetros do que o de Quelimane à foz do Chironge e que por certo não custaria menos de outro milhão e meio de esterlinas. Ora com um terço desta despesa construir-se-ia o caminho-de-ferro de Quelimane ao Chire e pôr-se-ia o porto de Quelimane em condições de receber todos os navios que agora frequentam a costa.

Para se fazer a construção do caminho-de-ferro da Beira, sem a ponte do Zambeze, aconteceria que as mercadorias vindas do Nyasaland teriam de embarcar na estação de partida no caminho-de-ferro até Vila Bocage e aí transbordadas para as lanchas, que teriam de fazer novo transbordo na estação términus no Zambeze, para seguir para a Beira e aí uma vez mais transbordadas para o vapor.

As mercadorias embarcadas quem em Tete, quer em Vila Bocage, tendo a sua navegação garantida deste ponto para baixo, é natural que continuem a seguir para o Chinde pois que, apesar do seu transbordo ali, ninguém vai sujeitar a sua mercadoria a um ónus do caminho-de-ferro tendo uma serventia fluvial que, apesar de oferecer algumas dificuldades, sempre há-de-ser mais barata do que o caminho-de-ferro.

Se compararmos as regiões atravessadas pelo caminho-de-ferro de Quelimane e o da Beira, vemos que enquanto no primeiro traçado elas são altas e ricas, permitindo mesmo, nos planaltos entre o rio Luabo e Chire, a colonização europeia, no segundo são pantanosas e fracas. A linha da Beira a Lacerdónia vai servir um distrito que já tem os seus meios de comunicação, enquanto que a linha férrea de Quelimane vai abrir uma vasta região completamente nova, e de grande riqueza florestal e agrícola e que não tem ainda serventia alguma¹¹⁸⁹.

¹¹⁸⁹ Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador: 1911-1912*, pp. 59-60; A. de Portugal Durão, "O distrito de Quelimane" in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 5-5, Maio-Junho de 1914, pp. 148-151: Portugal Durão, que fora responsável técnico da Zambeze Mining Company, entretanto tomada por capitais ingleses, desvalorizava, dois anos mais tarde, a solução que preconizava o recurso ao porto de Quelimane, por entender que os terrenos por onde passaria eram, eles sim, inférteis, e que a oportunidade da sua construção se tinha perdido no momento em que os ingleses decidiram levar o seu

As previsões de Dias Carvalho revelar-se-iam certas. Excepto a sua descrença na possibilidade de virem a ser mobilizados capitais para o lançamento do caminho-de-ferro da Beira ao Zambeze. Não obstante a existência de informações técnicas que demonstravam a pobreza do território (arenoso e sem valor agrícola) a atravessar pela linha férrea e a manifesta incapacidade para gerarem qualquer rendimento expressivo, à sua exploração, o governo imperial inglês patrocinou a constituição de uma companhia privada, sediada em Londres: a Trans-Zambesia Railway Company, formalmente criada a 24 de Dezembro de 1919, fruto de negociações havidas entre Libert Oury e o conhecido financeiro Barão d'Erlanger¹¹⁹⁰. O apoio político da Grã-Bretanha ficaria encoberto sob a forma de garantia obrigacionista, suportada pelo protectorado do Nyasaland, para não ferir a susceptibilidade das autoridades portuguesas, já suficientemente alarmadas com a progressiva desnacionalização dos seus territórios coloniais. Segundo Leroy Vail, a assunção desse encargo financeiro, por parte do governo daquele país, fora uma imposição terminante do Colonial Office, à revelia de qualquer consulta prévia, cujos efeitos acabariam por onerar, por longos anos, a já precária saúde financeira do protectorado, para desespero dos seus responsáveis políticos e tecido económico¹¹⁹¹.

Os estudos da linha férrea foram entregues a engenheiros consultores das casas de Douglas Fox & Partners e Charles Metcalfe, que definiram uma nova directriz, entre o Dondo (estação da linha da Beira, ao km 28, onde o transzambeziário entroncava) e Murraça, em frente ao Chindio. A empreitada foi entregue, uma vez mais, à Pauling & Co, sob a direcção de Alfred Lawlay. Os trabalhos de construção foram iniciados a 14 de Setembro de 1920, na presença do governador do território, João Pery de Lind (1910-1913; 1914-1919; 1920-1921), que fixou a primeira cavilha

caminho-de-ferro até Port-Herald: “há 24 anos que dormimos sobre esses projectos, e um belo dia acordamos do sono, do longo sono, e sem esfregar os olhos para ver claro, vamos pôr em execução um plano que poderia ser bom há 20 anos, mas que hoje não tem razão de ser. A construção do caminho-de-ferro de Quelimane às bocas do Chire nada resolve, são pobres os terrenos que ele vai atravessar e a distância ao mar é apenas encurtada em relação à Beira de 70 quilómetros, mas se de um lado há a contar com a construção da ponte sobre o Zambeze, por outro não podemos perder de vista a obra a realizar no porto de Quelimane e a ponte sobre o Chire. Ora a construção da ponte sobre o Zambeze pode ser adiada e fácil será fazer o transporte por cabos aéreos, mas as obras do porto de Quelimane não podem ser adiadas, pois de contrário ficaríamos num beco sem saída”.

¹¹⁹⁰ Leroy Vail, “The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935”, pp. 101-102; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, pp. 170-171; *Diário do Governo*, 7 de Agosto de 1920, p. 951; *Ibidem*, 3 de Março de 1921, pp. 243-258.

¹¹⁹¹ Leroy Vail, “Railway Development and Colonial Underdevelopment: The Nyasaland Case” in Robin H. Palmer and Neil Parsons, *The Roots of Rural Poverty in Central and Southern Africa*, Berkeley, University of California Press, 1977, p. 371: “In view of the suspicious and susceptibilities of the Portuguese Government, it was recognised that any proposal for a direct guarantee by the Imperial Government would wreck the whole project, and it was these circumstances that it was decided, without preliminary consultation with the Government of Nyasaland, to arrange for a guarantee in the name of that Government as being likely to be less distasteful to the Government of Portugal”; Idem, “The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935”, pp. 103-104: “Instead, to pay the railway guarantee Nyasaland was urged to cut back on her already meagre services. Thus a decision taken to counter the rumoured machinations of American capitalists south of the Zambezi was to affect adversely hundreds of thousands of Africans living in Nyasaland, as the obligation laid upon the Protectorate worked to frustrate the development of the country. Nyasaland increasingly became a pawn of railway interests, and her government was increasingly constrained in the formulation of developmental policies by the fiscal realities of the Protectorate vis a vis the TZR”; *The Journal of African History*, Vol. 18, nº 2, 1977, p. 285.

do caminho-de-ferro¹¹⁹². Prosseguiram, depois, rapidamente, aproveitando as condições extremamente favoráveis do traçado, apesar da obrigação de desbravamento da floresta cerrada, e a inexistência de obras de arte significativas, com a excepção da ponte sobre o rio Zangué. O director das obras públicas do território não deixou de registar a forte impressão que lhe causou a extraordinária actividade que Lawlay imprimiu à administração da empresa construtora, que ia muito para além da simples supervisão da empreitada de construção:

Numa das minhas visitas de inspecção acompanhei o sr. Lawlay gerente da firma Pauling & Co numa visita às instalações no Dondo, tendo notado a extraordinária actividade deste antigo colono que não deixava passar o mais pequeno detalhe ou pormenores da vasta administração da sua firma.

Possuidor do contrato para um importante trabalho, julguei que não se preocuparia com mais do que propriamente os trabalhos da linha e suas actividades. Mas não; aquele dia fora reservado para as instalações no Dondo e era interessante vê-lo inquirir dos resultados da venda de artigos na loja que por conta da firma abria no Dondo para abastecimento dos empregados.

O verdadeiro homem de negócio.

É o conjunto da parte técnica com a parte comercial que faz prosperar estas firmas estrangeiras.

Tiram da situação todo o proveito possível.

É o que se faz no Rand é o que faz a Sena Sugar na Zambézia. Grande parte do dinheiro que se paga aos empregados fica nas lojas da mesma empresa.

A firma Pauling & C^o subdividiu o seu contrato em muitos outros pequenos contratos. Com alguns desses empreiteiros travei conhecimento, tendo assistido à mudança gradual do acampamento testa da construção do empreiteiro Loghan Kay aonde se trabalhava com ardor. Este acampamento com a falta de comodidades que necessariamente há num tão árduo trabalho foi sempre acompanhado por uma obesa senhora do porto de 50 anos que dirigia a cozinha e vendia bebidas ao pessoal.

Outras senhoras acompanharam os empregados nos seus trabalhos mas quase todas elas tiveram de retirar doentes.

O método de trabalho e a rapidez do avanço eram dignos de se ver. Em compensação os escandalosos ganhos que à primeira vista se via terem os empreiteiros eram para fazer corar um meridional.

Via-se ganhar muito dinheiro, via-se muita actividade e via-se beber muito whisky.

Mas fica finalmente a convicção de que trabalhos desta natureza só se conseguem levar a efeito assim, regados a dinheiro e a whisky¹¹⁹³.

A 1 de Julho de 1922, depois de ultrapassadas algumas dificuldades, era finalmente aberto ao tráfego o caminho-de-ferro Transzambezano, exclusivamente construído em território português, numa extensão de duzentos e cinquenta e três quilómetros, que franqueava o litoral ao Nyasaland, país sob a esfera de influência britânica, durante muito tempo visto como território de grande potencialidade mineral, mas que rapidamente se viu confinado à exploração agrícola de géneros pobres, sobretudo de açúcar, algodão, chá e tabaco¹¹⁹⁴. Como fora previsto por vários

¹¹⁹² Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, p. 171; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo da Companhia de Moçambique, Secretaria Geral – cx. 92. No relatório anual da Direcção de Obras Públicas para o ano 1921-1922, dizia-se que a inauguração dos trabalhos pelo governador Pery de Lind tinha decorrido em Novembro de 1920.

¹¹⁹³ Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo da Companhia de Moçambique, Secretaria Geral – cx. 92.

¹¹⁹⁴ Idem, *Ibidem*. Além dos prejuízos decorrentes da época de chuvas, que inutilizaram grande parte dos trabalhos de aterro, identificavam-se outras vicissitudes por que passou aquela obra: “Durante a construção houve mais de um desastre de que resultou perda de vidas humanas. No ano de 1921 surgiu logo uma importante dificuldade na construção a qual foi não haver suficiente número de travessas de madeira que eram cortadas ao longo da linha em vários acampamentos mas não conseguindo

responsáveis técnicos e políticos, a exploração da linha, que parecia enfermar das mesmas características desnacionalizadoras anteriormente identificadas na linha da Beira à Rodésia, tendia a confirmar o anunciado desastre financeiro, sobretudo pela fixação de tarifas proibitivas, destinadas a cobrir as despesas do transporte ferroviário e do difícil, demorado e dispendioso transbordo de mercadorias no rio Zambeze, assegurado por um serviço de *ferries*¹¹⁹⁵. O progressivo assoreamento desta via fluvial e as dificuldades das suas correntes, na época das cheias, acabariam por impor a construção de uma ponte de 3,677m, durante muitos anos a maior obra de arte construída em todo o mundo, que viria a estabelecer a ligação das linhas férreas exploradas pela Trans-Zambesia Railway Company e pela Central Africa Railway Company¹¹⁹⁶. A ponte sobre o Zambeze, também designada por ponte D. Ana, projetada por G. A. Hobson e construída pela empresa Cleveland Bridge & Engineering Company Limited, foi aberta ao tráfego em 1935, depois de ter empregado cento e quarenta e sete europeus e três mil duzentos e cinquenta e seis indígenas, durante a sua construção, mas não logrou ser a solução para a exploração deficitária da linha férrea transzambeziiana e ainda veio agravar a situação económica

manter o fornecimento necessário para a construção. A dificuldade foi removida empregando travessas de aço. No fim do ano de 1921 o material de construção estava exausto pelo constante trabalho. As locomotivas de construção chegaram a estar todas sem poder trabalhar, umas inutilizadas pelos desastres, outras cansadas do trabalho e certamente de poucos cuidados. A construção achava-se então paralisada no Zangué onde se procedia aos trabalhos da ponte, à milha 144. Foi lançada uma ponte provisória de 120m de comprimento e 6m de altura sobre o rio Zangué. A estiagem do ano de 1921 mantendo sempre o rio Zangué com pouca água auxiliou os trabalhos, ao passo que prejudicou o abastecimento de água às locomotivas na linha. A ponte definitiva sobre o rio Zangué é assente em pilares de alvenaria com 5 tramos constituídos por vigas de ferro armadas. Em Junho de 1921 ainda esta ponte definitiva não estava concluída”.

¹¹⁹⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1956, pp. 588-589; *Report of the East African Commission Presented to the British Parliament by the Secretary of State for the Colonies*, London, His Majesty's Stationary Office, 1925, pp. 12-14, 102-108; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo da Companhia de Moçambique, Secretaria Geral – cx. 92: a partir de 1922 o director da Repartição de Obras Públicas daquele território, informava que contrariamente ao que sucedera na linha da Beira à Rodésia, a direcção da Trans-Zambesia Railway Company, demonstrava interesse em corresponder às reivindicações da fiscalização: elaborara “um guia oficial de tarifas e exploração em português que submeteu a aprovação de Sua Exa. o Governador, dava os nomes às estações segundo a indicação do Governo da Companhia de Moçambique e mostrava-se disposta a cumprir e aceitar todos os regulamentos em vigor”. A língua inglesa fora ainda utilizada na fixação dos horários das locomotivas e a estas foi dado o nome de grandes figuras dos descobrimentos. A disponibilidade da direcção, não parecia ser replicada pelo restante pessoal da companhia, que se mostrava avesso à contratação de funcionários portugueses: “Esses Chefes de Serviço procuram dar pouca remuneração aos portugueses e menos garantias do que aos empregados ingleses, parece que com o propósito de os desgostarem. Em todo o caso devido ao Sr. Brown e Sr. Arnott a percentagem dos portugueses no Caminho de Ferro Transzambeziiano é muito maior que na Beira Railway. Junto um exemplar do horário, livro de tarifas e notas de consignação em português mostrando que o Caminho de Ferro Transzambeziiano fez de facto mais nesse capítulo do que a Beira Railway, apesar de este estar há tanto tempo estabelecido no território. A Beira Railway está encarregada pelo Transzambeziiano da exploração do Caminho-de-ferro entre Beira e Dondo e o facto de entre a Beira e Dondo o tráfego ser feito na linha da Beira Railway é motivo para os maiores obstáculos levantados por esta Companhia para a admissão de pessoal português no Transzambeziiano. O Transzambeziiano acha um guarda ou um maquinista competente; mas a Beira Railway nega-se a deixar esse guarda fazer o serviço entre a Beira e Dondo exigindo pessoal que tenha passado num exame na Beira Railway. Ora este exame mesmo quando requerido é difícil de se fazer porque o examinador tem de vir de Salisbury ou Bulawayo e é feito em língua inglesa. Dois maquinistas bons portugueses tiveram grande dificuldade para ser admitidos e foram-no porque reclamei à Beira Railway contra as dificuldades que punham à admissão de pessoal para o outro Caminho-de-ferro”.

¹¹⁹⁶ A. Galvão, “Os Caminhos de Ferro de Moçambique” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 50, Agosto de 1929, pp. 14-20; Lisboa de Lima, “A ponte projectada sobre o Zambeze” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 22, Abril de 1927, pp. 3-12; Afonso Brandão de Vasconcelos, *Op. Cit.*, pp. 22-26; William A. Hance and Irene S. Van Dongen, “Beira, Mozambique Gateway to Central Africa” in *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 47, nº 4, Dec., 1957, pp. 308-309; C. F. Spence, *The Portuguese Colony of Mocambique: An Economic Survey*, Cape Town, A. A. Balkema, 1951, pp. 99-101;

e financeira do protectorado do Nyasaland, juntando-se aos efeitos devastadores da Grande Depressão¹¹⁹⁷.

Em 1953, Raúl Ventura, subsecretário de Estado do Ultramar, referiu-se, numa conferência no Secretariado Nacional de Informação, à construção do Transzambeziano e da ponte sobre o Zambeze como um erro histórico, que prejudicou a adopção de soluções alternativas que serviriam desafogadamente explorações mineiras e campos agrícolas incomparavelmente mais férteis. Diante dessa constatação, reconhecia a inutilidade de se lançarem recriminações pelos danos infligidos à região, mas não deixava de sublinhar que não tinham cabido aos portugueses as maiores culpas¹¹⁹⁸. Do lado inglês, cedo se reconheceu, também, o desacerto daquele projecto ferroviário, construído no local errado, por imperativos falhos de razoabilidade económica. A linha da Beira ao Zambeze, imposta pelos desígnios imperialistas ingleses, pôde, por isso, ser citada como exemplo do voluntarismo sanguíneo que esteve por vezes subjacente à corrida para África. Pôde, simultaneamente, servir para demonstrar a teoria, que nessa época parecia começar a afirmar-se: os caminhos-de-ferro potenciavam dinâmicas comerciais existentes; não as criavam.

3.4 – A viação acelerada no Sul de Angola

3.4.1 – Os projectos

Como vimos anteriormente, o primeiro pedido de uma concessão ferroviária no Sul de Angola, para a construção e exploração de uma linha férrea de Moçâmedes à serra da Chela, nas mesmas condições definidas para a linha de Luanda a Ambaca, foi apresentado, em Junho de 1886, por Roberto Ivens, Hermenegildo Capelo e António Joaquim de Matos. Na famosa obra *De Angola à Contracosta* já aqueles dois exploradores tinham apelado a um esforço sério de colonização no distrito de Benguela e, mais particularmente, em Moçâmedes, onde tinham identificado a existência de extensas porções de terreno fértil para produções agrícolas e condições excepcionais de aclimação dos colonos europeus. Além das evidentes vantagens económicas e políticas dessa efectiva fixação portuguesa em África, consideravam que ela seria determinante para a civilização dos povos indígenas, uma vez que o secular trato comercial se limitara ao estabelecimento de um contacto incipiente, efémero e rudimentar, apenas destinado a explorar as riquezas naturais do continente negro:

¹¹⁹⁷ Companhia de Moçambique, *Território de Manica e Sofala. Monografia*, Porto, Exposição Colonial Portuguesa, 1934, pp. 18-19; Lopes Galvão, *As comunicações de Angola e Moçambique com os países vizinhos*, Lisboa, Congresso Colonial do Mundo Português, 1942, pp. 21-22.

¹¹⁹⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Julho de 1953, p. 167.

O marfim, a cera, o oiro, a borracha, etc., artigos que este [indígena] facilmente encontra, são nos mercados centrais permutados pelos cafuzes ignorantes, que os trazem à costa, sem que o indígena sequer ganhe as vantagens provenientes de uma viagem à mesma costa ou das relações com o europeu.

O negro recolhe uma bola de borracha, espera o mercador, vende-lha por uma jarda de fazenda, e quem a compra vai-se, ficando ele como até ali estava, ignorando tudo.

Não é assim que se civilizam os povos, não é por meio de um tal tráfico (erradamente chamado comércio) que a civilização tem a ganhar naquelas regiões, e apenas pode aproveitar dele a rábula mercantil do cafuz e até certo ponto a correspondência ainda pouco fácil com o interior.

Urge estabelecer-se entre os africanos, claro é que nos referimos às zonas onde o europeu pode viver; mostrar-lhes as vantagens a advir da cultura da terra, fazer-lhes, pelo gostoso exemplo da posse, criar afinho ao trabalho; infundir-lhes, pela amostra progressiva do bem-estar, o desejo do ganho e a noção de propriedade; ligar com tais princípios a ideia de família, da sucessão, da garantia do trabalho na descendência; constituir sociedades cujo modo de ser se afeiçoem ao que conhecemos nesse sentido, com princípios e necessidades idênticas aos nossos, e só assim teremos conseguido em África dar um grande passo na senda civilizadora; só então travará com ela a Europa um comércio verdadeiro e regular.

Quando ao marfim se substituir a ginguba, à goma as toneladas de açúcar, ao oiro os carregamentos de algodão, vereis em África pulular uma população industriosa e activa, branca e de cor, capaz de fazer muito mais do que se pensa; enquanto o comércio se basear nas contingências da caça ao elefante, em zonas áspers e insalubres, só observareis bandos de salteadores negros e a barbárie poligâmica espalhada por sobre o continente¹¹⁹⁹.

Mas para que esse esforço de colonização, agora preconizado para o território mais salubre da província de Angola, tivesse verdadeira viabilidade e fosse bem-sucedido, tornava-se necessário o recurso à viação acelerada, que fizessem comunicar com o mar as zonas planálticas do interior, desde o “majestoso maciço da serra da Chela” até às margens do Cubango, abrindo uma via de comunicação que permitisse aos colonos *bóeres* e madeirenses que já ali pontificavam desde 1881 a acumulação de riqueza pelo escoamento da produção agrícola excedentária. O caminho-de-ferro era, portanto, entendido, como “objecto capital”, o grande agente transformador de uma região fadada para o lançamento de um novo Brasil, em favor do qual deveriam ser preteridos outros melhoramentos materiais como “hospitais sumptuosos”, residências e quarteis¹²⁰⁰.

No requerimento então entregue no Ministério da Marinha, aduziam-se ainda considerações atinentes à evolução da política internacional, nomeadamente as advertências que a Conferência de Berlim deixara à preservação do império colonial português, desde logo privado de uma grande parte dos territórios confinantes com o Zaire, e, sobretudo, o avanço irresistível da Alemanha em África, que já redundara no assenhoreamento de Namácuia e Dâmara, junto à fronteira meridional de Angola. Diante dessa nova conjuntura, os requerentes olhavam com apreensão premonitória para o futuro daqueles vastos domínios africanos, onde Portugal ainda conseguia ver reconhecida alguma influência e prestígio internacional, mas cuja perda lavraria imediatamente a sua ruína:

¹¹⁹⁹ H. Capelo e R. Ivens, *De Angola à Contracosta*, Vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 154-156.

¹²⁰⁰ Idem, *Ibidem*, pp. 151-154; J. Machado, “Caminho de Ferro de Moçâmedes ao Bié” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Julho e Agosto de 1890, pp. 220-227.

Os males, que estão a pique de nos advir pelo estabelecimento da raça germânica no sul do Cunene e a sua preponderância política ali, são de ordem a alarmar os espíritos mais indiferentes e menos patriotas.

O activo progredir da Alemanha, que até aqui parecia trazer a Inglaterra suspeitosa, mas agora vai encontrando um eficaz apoio na mesma, como pode depreender-se de muitos documentos (...) é facto, repetimos, que nos deve pôr de sobreaviso.

Venha a Alemanha a entender-se com a Grã-Bretanha sobre o assunto, e nesse dia os nossos interesses começarão a abeirar-se da sua perda, a nossa influência a esmorecer em todo o sertão do sul e a realização do sonho dourado dos impérios no norte e no meio-dia, este onde melhor vive o europeu, para a Inglaterra (claro é) com Lourenço Marques por capital, aquele para os alemães com Moçâmedes por testa de todo o movimento, tornar-se-á uma questão decidida e inevitável¹²⁰¹.

O pedido de concessão referia-se especificamente à construção e exploração da primeira secção de uma linha que partindo de Moçâmedes se dirigiria ao Bié, numa extensão total de aproximadamente quinhentos quilómetros, depois de passar pela serra da Chela, Huíla e Caconda. Coube, como vimos, a Joaquim José Machado desenvolver, por determinação ministerial, os estudos do anteprojecto que decorreram naquela província entre Junho e Outubro de 1888¹²⁰². Nesse trabalho, teve a oportunidade de certificar a salubridade daqueles territórios, já revelada pelo estabelecimento experimental de colónias de povoamento entre a Huíla e Humpata (S. Januário, S. Pedro da Chibia, Pinheiro Chagas e Sá da Bandeira), assegurando que, pela facilidade de aclimação do europeu, eles poderiam instituir-se como alternativa às correntes de emigração portuguesa, tradicionalmente encaminhada para destinos como o Brasil, Demerara e ilhas Sanduiche. A concretizar-se esse ambicionado desvio migratório, tornava-se possível promover uma transformação estrutural no processo de ocupação das colónias africanas, que deixaria de obedecer a um critério exclusivamente comercial, responsável pela criação de “feiras permanentes” onde o comerciante europeu se fixava por períodos raramente superiores a dez anos, “com a ideia fixa de regressar definitivamente à sua pátria, fazendo-se acompanhar pelo produto integral do seu saldo, entre o seu *deve e haver*”¹²⁰³. Em seu lugar pontificaria um novo sistema metodológico de administração colonial, assente na formação de colónias de povoamento, para onde fosse canalizada, por exemplo, a população excedentária dos arquipélagos da Madeira e Açores. E o distrito de Moçâmedes, embora não fosse ainda um significativo centro de actividade comercial, prestava-se perfeitamente a contentar “o modesto colono português, que sendo na grande generalidade pobre e proletário”, era apenas detentor de “ambições limitadas, fáceis de realizar por empreendimentos agrícolas ou pelo pequeno comércio

¹²⁰¹ J. Machado, “Caminho de Ferro de Moçâmedes ao Bié”, pp. 225-226.

¹²⁰² Idem, *Ibidem*, p. 230.

¹²⁰³ Idem, *Ibidem*, pp. 234-237.

naquela parte de África”¹²⁰⁴. Para a criação dessa Nova Lusitânia, base de operações de onde partiriam os futuros pioneiros da civilização, bastaria que o Estado português promovesse a construção do caminho-de-ferro de Moçâmedes, pelo qual se favorecessem as permutas comerciais, reduzindo o preço do transporte a preços mínimos. O anteprojecto de Machado previa a construção de uma linha férrea com a extensão de 178,209km, divididos por cinco secções, orçamentada em 2.997:000\$000 reis. Tratando-se de uma via essencialmente destinada ao embaratecimento do tráfego de mercadorias e passageiros, sem especiais exigências de rapidez de comunicação, as condições técnicas do traçado subordinaram-se à “máxima economia de construção”, seguindo o paradigma utilizado nas linhas de *tramway* a vapor, em zonas mais acidentadas: propunha-se uma largura de via de um metro, com inclinações de via consideráveis, raios de curva apertados e o emprego de um sistema de reversões (*switch-back system*), distribuído por onze ângulos que, apesar de tudo, reduziria a onze horas a viagem que até esse momento se fazia em cerca de quatro dias¹²⁰⁵.

Chamada a pronunciar-se sobre a viabilidade do anteprojecto, a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas não se inibiu de verberar o exagero dos cálculos das receitas, a modéstia das previsões de despesa e, sobretudo, as condições técnicas ali adoptadas, em particular na secção da serra da Chela, susceptíveis de criar graves dificuldades à tracção, e de gerar um serviço de exploração difícil, embaraçoso e dispendioso. Ainda assim, embora recomendasse a realização de novos estudos, que superassem os inconvenientes das reversões, dos pequenos raios de curva e das fortes rampas, a junta concluía pela aprovação do anteprojecto para as restantes quatro secções¹²⁰⁶. Esta aparente contradição viria a ser explicada pelo deputado *progressista* e um dos vogais daquela junta consultiva, Afonso Espregueira, quando o ministro *regenerador*, Júlio de Vilhena, levou ao parlamento a proposta de lei para a construção do caminho-de-ferro de Moçâmedes, devidamente ancorado nos estudos técnicos de Joaquim José Machado:

Assinei a consulta da junta que foi submetida ao sr. ministro da marinha, na qual se aceitava a largura de 1 metro para a via, recomendando-se contudo que se fizessem novos estudos para ver se era possível encontrar outra solução melhor.

¹²⁰⁴ Idem, *Ibidem*, pp. 236-237; sobre a colonização do planalto da Huíla, v. José Manuel de Azevedo, *A colonização da Sudoeste Africano: Do deserto do Namibe ao planalto da Huíla, 1849-1900*, Tese de Doutoramento, Salamanca, Facultad de Geografía e Historia da Universidad de Salamanca, 2014, pp. 153-279.

¹²⁰⁵ Idem, *Ibidem*, pp. 248-296. Em alternativa a esse complexo e oneroso sistema de reversões, Machado aventava a possibilidade de se optar, para vencer o desnível da serra da Chela, por um traçado em rampa média de 8 por cento, “empregando a via em crémaillère do sistema Riggenbach, e a locomotiva mista do tipo Abt, própria a funcionar só pela aderência na via ordinária, e pela aderência e acção de uma roda dentada, nas rampas de inclinação superior a 3 por cento”. Nas quatro primeiras secções a via seria constituída por “carris de aço Bessemer, tipo Vignole, do peso de 18 quilogramas por metro corrente de carril, ligados com fortes grampos a travessas de pinho creosotado de 1,70m de comprimento por 0,25 de largura e 0,12 de espessura, distanciadas entre si de 0,80m. Na secção da Chela os carris terão o peso de 22,5m, ficando as travessas apenas distanciadas por 0,60m”.

¹²⁰⁶ “Caminho de Ferro de Moçâmedes ao Bié” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Setembro e Outubro de 1890, pp. 324-327.

Se não fosse a muita consideração que nos merece aquele ilustre engenheiro, a opinião unânime da junta seria a rejeição absoluta e completa do projecto sem outro exame; mas atendendo ao conhecimento que aquele engenheiro tem das nossas províncias ultramarinas, entendemos dever por enquanto pedir que se fizessem novos estudos em toda a extensão, procurando-se outra passagem na serra da Chela, e somente para o caso de que pelo novo estudo se reconhecesse que o traçado das primeiras secções, que não eram muito difíceis, se pudesse conservar na nova direcção geral a estudar, e, *somente neste caso*, é que o anteprojecto ou reconhecimento das primeiras secções podia ser adoptado, para servir de base ao projecto definitivo. Enquanto à ultima parte do traçado, a solução proposta era tão extraordinária, que o próprio autor do projecto lembrava outra solução mais barata.

Nos termos em que foi redigido o parecer a junta teve em vista a qualidade do autor do projecto, e o seu inextinguível zelo pelos negócios do ultramar, mas não foi menos afirmativa em declarar que eram precisos novos estudos, que poderiam modificar a directriz geral de todo o traçado.

E não há nisto desdouro para ninguém, por mais competente que se repute nestes assuntos, pelo contrário deve desejar que os estudos sejam revistos por outras pessoas¹²⁰⁷.

A singularidade da justificação não deixou de ser notada por Joaquim Ferreira do Amaral, relator do parecer que as comissões parlamentares da Fazenda e do Ultramar emitiram acerca da proposta ministerial, oferecendo-se como valiosa arma de arremesso político, no vivo debate que então se iniciou:

S. Exa. aqui o declarou, e a consulta que eu tive ocasião de ler, dizia que, até à base da Chela, não havia a menor dúvida. Com respeito à segunda parte as dúvidas eram apenas sobre as reversões. A única novidade para mim, sobre o assunto foi hoje dada por s. Exa., dizendo que, se a junta consultiva tinha aprovado o traçado fora em atenção à respeitabilidade do seu signatário.

Esta declaração tem simplesmente um defeito, prova de mais.

S. Exa. não estava habilitado decerto a fazer uma declaração destas, e se o estivesse, à junta consultiva diria simplesmente, que para salvar um camarada tinha iludido o governo, e iludindo o governo tinha consequentemente iludido o seu país.

Aqui eu vejo a necessidade de não defender só o projecto, tenho de defender também a junta consultiva (...).

E neste meu prurido de advocacia, parece-me que tenho também de considerar s. Exa. no número dos meus clientes, como autor, ou pelo menos, como relator do parecer da junta, e se não é relator é signatário¹²⁰⁸.

É de crer que a autoridade do saber técnico, associado à imagem de progresso, tendesse a ser relativizada, a partir do momento em que os engenheiros portugueses passaram a imiscuir-se na refrega político-partidária, nomeadamente ao tomarem assento na Câmara dos Deputados, disse

¹²⁰⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, 22 de Julho de 1890, pp. 1457-1458. Prosseguindo naquela linha de raciocínio, Espregueira, sublinhava a necessidade de este tipo de trabalhos técnicos ser amplamente escrutinado: “Quem não pensar deste modo não pensa bem. Todos os engenheiros que têm tratado de caminhos-de ferro são de opinião de que não há nada mais difícil do que um traçado de caminho-de-ferro, e quaisquer que sejam as circunstâncias leva sempre muito tempo para ser bem feito. Pode ir alguém ao campo com instrumentos fazer rapidamente um traçado, bom ou mau, sem atender às condições do terreno e às diferentes circunstâncias a que uma linha férrea tem de satisfazer, e apresentar depois um projecto com o seu nome, dizendo que não há outra solução a estudar. Quando submeterem à apreciação do ilustre ministro um projecto preparado por essa forma, como definitivo e invariável, S. Exa não deve confiar em tal projecto, porque não pode estar bem. Estas palavras não se aplicam ao reconhecimento do engenheiro Machado, porque ele mesmo propôs desde logo numerosas modificações. Todos os que têm tratado de caminhos-de-ferro, todas as autoridades que escreveram a este respeito, dizem que é necessário fazer estudos duas, três ou mais vezes para se conseguir um bom traçado para um caminho-de-ferro qualquer, e muito mais quando o terreno é difícil como é no caso de Moçâmedes. (...) é preciso fazer muitas confrontações, e que diferentes pessoas examinem o assunto, porque de outro modo só excepcionalmente se pode obter um bom traçado. Não se procedendo com cuidado, as obras saem muito caras, e a via-férrea não satisfará o seu fim”.

¹²⁰⁸ *Ibidem*, p. 1462.

se ressentindo a propalada independência e prestígio do seu estatuto profissional. O mesmo deputado *regenerador* Ferreira do Amaral, que já exercera funções de governador-geral em Angola (1882-1886), não se coibiu, durante aquela discussão parlamentar, de questionar o papel da própria Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, na prossecução dos interesses do estado português. Rememorava, para o efeito, o sinuoso processo de fixação do traçado da linha de Ambaca, de onde resultara o prolongamento artificial da sua extensão original, aparentemente destinado a favorecer os interesses da companhia concessionária, uma vez que ficara contratualmente consignada a subsidiação da construção por preço quilométrico. Logo no início dos trabalhos, os engenheiros da companhia terão sugerido a adopção de um lacete, à saída de Luanda, pretextando a conveniência de fazer passar a locomotiva nas imediações das habitações dos indígenas, para que estes, tomando contacto estreito com esse grande símbolo de modernidade e civilização, acatassem mais facilmente as leis portuguesas. Embora, nessa ocasião, se tivesse manifestado a oposição da generalidade das autoridades locais daquela província, a companhia logrou conseguir a alteração do percurso ferroviário, por via do parecer favorável da junta consultiva, emitido por aqueles que Ferreira do Amaral denominava, zombeteiramente, de “patriarcas da ciência”:

A civilização dos naturais, dos habitantes do bairro nativo da capital da província exigia que os pretos e moleques vissem passar defronte das portas das suas modestas habitações a locomotiva que lhes pusesse em risco imediato a vida dos seus filhos, o que os engenheiros classificavam como um elemento de propaganda a favor da dominação europeia (...).

Para se conseguir este óbice sentimental autorizaram-se perto de vinte e quatro passagens de nível e aumentou-se o percurso em 5 quilómetros e os interesses da companhia em 6 contos de reis anuais afora os lucros da construção. Mas de quem foi a culpa de tudo isto? A companhia fazia a sua diligência. Havia dois interesses opostos, o do governo, que era de restringir o percurso e o da companhia, que lhe convinha aumentá-lo. Quem tinha o governo para defender os seus interesses? Os seus delegados e o primeiro corpo consultivo da especialidade, a junta consultiva de obras públicas.

A junta, decerto muito cientificamente, debaixo de todos os princípios e de toda a ordem de ideias, as mais sensatas, mais exactas, as mais económicas, e as mais justas, aprovou o traçado da companhia. Se a ciência, o que eu não creio, não presidiu ao aumento de percurso aconselhado, contra quem nos devemos voltar, não é contra a companhia, que defendia os seus interesses, é contra a junta que não acautelou os interesses do estado, mais ainda do que contra o ministro, que fundamentou o seu despacho na consulta dos mais competentes¹²⁰⁹.

A descredibilização da acção deste órgão consultivo servia, essencialmente, naquela conjuntura, de mero recurso retórico, destinado a sustentar a utilidade da aprovação da proposta ministerial para a construção da linha de Moçâmedes, preferencialmente por concessão a um sindicato empresarial, apesar das objecções feitas ao anteprojecto do engenheiro Machado, no referido parecer técnico. Para Ferreira do Amaral ela impunha-se como desígnio nacional, alheio a

¹²⁰⁹ *Ibidem*, 26 de Julho de 1890, p. 1529.

qualquer “especulação partidária”, uma vez que o governo anterior, de iniciativa progressista, também se comprometera com a sua viabilização, diante dos colonos daquela região do sul de Angola¹²¹⁰. Considerava-o o instrumento mais forte, seguro e eficaz para afirmar a soberania portuguesa, com o necessário pragmatismo, nomeadamente pela integração das valiosas matérias-primas do sertão africano nos principais circuitos comerciais, equiparando os objectivos coloniais do país aos das grandes potências europeias, que se recusavam a desempenhar o papel “excessivamente evangélico”, ou “absolutamente platónico” de exclusivos civilizadores de indígenas. O exercício dessa soberania não estava isento da assunção de importantes responsabilidades financeiras, ainda que a conjuntura económica do país não fosse particularmente favorável. Tratava-se, todavia, de um esforço necessário, se Portugal pretendesse manter, sem desfalecimentos, a sua presença colonial em África, submetendo os povos indígenas e sustendo a expansão colonial de nações mais avançadas¹²¹¹.

¹²¹⁰ *Ibidem*, 24 de Julho de 1890, p. 1484. Coube ao *regenerador* Alberto Pimentel explorar as contradições da bancada *progressista*, numa divertida rábula sobre um hipotético governo que viesse a ser formado por aquele partido político: “É certo que a oposição tem conservado este debate sereno, grave, correcto; e dizendo isto não faço senão o devido elogio ao procedimento da oposição. Mas é também certo que a oposição, pela sua divergência de opiniões, tem complicado os termos claros e simples em que o governo apresentou a questão. Ora imaginemos que o governo caía. Porquê? Por um destes motivos fúteis que as oposições inventam todos os dias. Suponhamos ainda que o sr. José Luciano do Castro distribuíra as pastas do seguinte modo: O sr. Elvino de Brito, ministro da Marinha; (*Voltando-se para o sr. Elvino de Brito*) V. Exa. já esteve mais longe disso. O sr. Ressano Garcia, ministro da Fazenda; também já esteve mais longe disso. O sr. Espregueira, ministro das Obras Públicas. O sr. Baptista de Sousa, ministro da Justiça. O sr. Fernando Palha, pela sua linha elegante e diplomática, seria, por hipótese, escolhido para ministro dos Negócios Estrangeiros. Vamos a ver o que aconteceria em conselho de ministros. Diria o sr. Elvino de Brito: É preciso fazer alguma coisa para a África; é indispensável construir um caminho-de-ferro ao sul de Luanda, e devo confessar que me inclino a aceitar Benguela como testa de linha. Replicaria o sr. Ressano Garcia: Tudo menos isso; eu tenho a minha opinião comprometida em favor de Moçâmedes. Ao que o sr. Espregueira objectaria: Vejamos lá no que se vão meter. Isso pode trazer complicações como as que já resultaram do caminho-de-ferro de Lourenço Marques. Lembrem-se de quanto o caminho-de-ferro de Ambaca virá de futuro a pesar sobre o orçamento. Nada de caminhos-de-ferro em África. O sr. Baptista de Sousa diria pouco mais ou menos: Querem fazer um caminho-de-ferro em África? E eu sustento que não se deve fazer caminho-de-ferro algum antes de completar a rede ferroviária ao norte do Mondego. Faltava o sr. Fernando Palha, ministro dos Negócios Estrangeiros: Pois eu entendo, diria S. Exa. que não se deve fazer nada para a África, que não se deve gastar mais dinheiro; mas em todo o caso, se querem fazer um caminho-de-ferro ao sul de Luanda, a testa da linha deve ser Benguela”. Interrompido, nesse instante, por um aparte de Fernando Palha: “Eu desde já tomo o compromisso de, quando estivermos em vésperas de entrar para esse ministério, nos pormos de acordo”, Alberto Pimentel, não hesitou em comentar: “Sim! Sim! O processo não é novo. Já um ilustre estadista, há anos falecido, costumava dizer: Entremos, e depois conversaremos”.

¹²¹¹ *Ibidem*, 22 de Julho de 1890, pp. 1447-1448, 1460-1462; *Ibidem*, 26 de Julho de 1890, pp. 1528-1534. Ferreira do Amaral foi um dos intervenientes no debate parlamentar que vincou a conveniência do caminho-de-ferro de Moçâmedes, por razões de política internacional: “a simples inspecção de um mapa torna evidente e claro que com a proximidade da fronteira alemã, e as tendências de expansão colonial das grandes nações da Europa, o caminho-de-ferro de Moçâmedes pode e deve reputar-se, não só como aproveitamento de forças nacionais, que hoje espalhamos por todas as colónias estrangeiras, mas como barreira moderna invencível, que tem o selo do progresso, na eficácia da sua utilidade”. O seu correligionário, Alberto Pimentel, sublinhava, também, o papel dessa linha férrea no controlo e policiamento da resistência indígena à colonização pelos europeus: “Pelo que respeita à tranquila fixação das colónias estabelecidas no planalto da Chela, importa também defendê-la, por um caminho-de-ferro, das constantes depredações que exercem nos seus gados, de tempos a tempos, os hotentotes. Todo o caminho-de-ferro faz, em geral, uma excelente polícia. É um agente, um fiscal da civilização, que passa todos os dias num determinado lugar, policiando-o”. Joaquim José Machado, numa das célebres conferências apresentadas na Sociedade de Geografia de Lisboa, fora o primeiro a chamar a atenção para o perigo que os hotentotes constituíam não apenas para a população indígena já submetida, mas também para a colonização europeia: “Nos meses de estiagem, quando está baixo o rio Cunene, vêm do sul bandos de hotentotes, montados em cavalos e armados de espingardas aperfeiçoadas, que percorrem as terras mais abundantes de gado, roubando o maior número de cabeças que podem e matando quem pretende opor-se-lhes. Feita a pilhagem, na maior escala que as circunstâncias permitem, tornam a passar o Cunene, retirando-se para o país dos Dâmaras, onde vendem o produto da sua rapina. O terror que hoje exercem em qualquer ponto onde surgem é tal que as populações fogem espavoridas, abandonando-lhes os seus haveres sem sequer tentarem a luta. De ano para ano mais atrevidos se tornam os tais hotentotes e mais se aproximam das povoações importantes, seguros como estão do efeito que

Os deputados da oposição não se deixaram comover com a bondade dos argumentos da maioria *regeneradora* no governo. Do lado do Partido Republicano, Manuel de Arriaga vislumbrava a impraticabilidade dos planos do ministro Vilhena, resultante da comprovada inépcia do regime monárquico, responsável pela crise histórica para onde os partidos do *rotativismo* tinham conduzido a própria nacionalidade¹²¹². Os *progressistas* Eduardo José Coelho, Fernando Palha e Afonso Espregueira consideravam o projecto ministerial uma “atrocidade e uma iniquidade sem nome”, destinada a desbaratar quatro mil contos numa província ultramarina onde a administração financeira era cronicamente precária e deficitária, quando a região metropolitana de Trás-os-Montes, ou do vale do Lima, não possuíam, ainda, um único quilómetro de ferrovia. A sua discordância não pendia sobre a necessidade objectiva de aprofundar a aposta nos melhoramentos materiais no país, nomeadamente ferroviários, que dinamizassem a actividade comercial e industrial. Decorria, sobretudo, da convicção de que a proposta ministerial não estava sustentada em estudos técnicos aprofundados, completos e credíveis, que permitissem avançar nesse caminho de progresso com circunspecção, “método e prudência”, atendendo às especiais “circunstâncias financeiras do país”. A assunção de pesados encargos permanentes nas províncias ultramarinas, de que destacavam a colocação do cabo submarino de Luanda, e a onerosa construção dos caminhos-de-ferro de Mormugão, Ambaca e Lourenço Marques, tinha exposto as fragilidades e insuficiências da administração colonial portuguesa e da própria fiscalização técnica, assegurada pelos engenheiros do Estado, de que resultaram “embaraços políticos, financeiros e internacionais”. O engenheiro Espregueira recomendava, por isso, ao ministro do Ultramar, Júlio de Vilhena, que da dura e constrangedora experiência do passado retirasse ensinamentos úteis para o futuro dos investimentos públicos naqueles territórios, desviando-se de tentadoras ilusões, ou inspirações momentâneas, sobretudo quando elas implicassem a relação do Estado com os interesses privados das companhias concessionárias:

V. Exa. sabe as dificuldades que tem sempre o governo, mesmo aqui no país, para se fazer obedecer, quando os interesses particulares dos capitalistas são opostos aos interesses gerais e sobre tudo, quando esses capitalistas residem em Londres, e os seus intuitos são inteiramente opostos aos fins e desejos do governo, porque

produzem e de não serem perseguidos, porque por parte do governo se não têm empregado medidas eficazes que obstem aos crimes e latrocínios praticados por tais invasores” (*Actas da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume IX – Ano de 1889, p. 53).

¹²¹² *Ibidem*, 26 de Julho de 1890, pp. 1535-1538: “Estamos num beco sem saída. Mantemos o *status quo* que nos criou esta situação cheia de perigos, sem que venha alguma medida, sem que surja um homem de valor, onde se abrigue e fale a alma indignada da pátria e encontre em si energias novas, que remedeiem o mal que está feito e evitem a calamidade que está iminente!... Há *deficit* na metrópole e *deficit* no ultramar e sem remédio fácil para um e para outro!... As colónias dizem à metrópole que as salve, mas a metrópole não pode olhar por elas; vê-as retalhadas e engolidas pelas garras e goela rapace e prepotente do leopardo inglês, e não lhes acode porque lhe faltam os recursos com que devia estar de antemão armada, e porque lhe falta também o crédito nas nações amigas a que tem de recorrer à última hora! Como sair desta situação sem exemplo?! Para qualquer lado para onde lance neste momento os olhos, vejo em volta de mim um horizonte completamente cerrado! Tremo pelo futuro do país se ele não acorda a tempo; eis a expressão da verdade”.

empregarão todos os meios, e todos os processos para iludir não só a vigilância da fiscalização, mas também a boa-fé dos contratos.

Quando se desce ao exame sucinto dos factos, e se examinam os negócios em face dos contratos vigentes, que são em geral confusos, o governo vê-se muitas vezes forçado a dar sanção a factos, que ele no seu íntimo reprovava.

Isto sucede todos os dias; e está-se dando em todos os caminhos-de-ferro contruídos no ultramar.

De sorte, que o sistema do ilustre ministro é o melhor possível, simplesmente tem a dificuldade da prática, precisa de reunir em igual grau, os dois factores, uma fiscalização perfeitamente boa e uma lealdade extrema da companhia que explora ou constrói.

Para a fiscalização ainda há uma outra dificuldade maior, é a distância e a impossibilidade de rapidamente se poderem examinar os trabalhos.

Os engenheiros têm muitas vezes, e a mim me tem sucedido, de dar a sua opinião sobre processos incompletos, sobre documentos que não esclarecem completamente a questão por todos os seus lados. Há processos, há questões, que parecem à primeira vista de importância secundária e de solução fácil, mas quando são examinados com reflexão e critério, reconhece-se que a resolução é difícil e precisa ser maduramente pensada, para não comprometer os legítimos interesses do estado.

A distância enorme que nos separa de algumas das nossas colónias, inibe as pessoas incumbidas de preparar os elementos sobre que o governo deve assentar as suas resoluções, de praticamente poderem usar de todos os meios de investigação que se empregam no continente, e por mais hábil e escrupulosa que seja a fiscalização quando está longe, não pode prevenir sempre as objecções que se apresentem.

Por consequência, muitas vezes, a resolução superior não é tão perfeita como seria para desejar¹²¹³.

As objecções *progressistas* às bases da proposta ministerial para a construção da linha de Moçâmedes não se limitavam, assim, a sinalizar a ligeireza da sua fundamentação técnica e a inoportunidade das implicações que traria aos já delapidados cofres do Tesouro. Elas estendiam-se, também, ao próprio sistema de construção e exploração que se pretendia adoptar. Considerando que o regime de concessão a companhias privadas já provara prestar-se a todo o tipo de especulações ilícitas, naturalmente lesivas dos interesses e decoro nacionais, aquela força partidária, preconizava o recurso sistemático à administração directa do Estado, como elemento distintivo das opções políticas tomadas pelos seus adversários¹²¹⁴. Francisco Machado, irmão do

¹²¹³ *Ibidem*, pp. 1448-1460.

¹²¹⁴ *Ibidem*, 23 de Julho de 1890, p. 1475: Para o deputado *regenerador*, José de Azevedo Castelo Branco, a preferência que os *progressistas* davam à construção por administração directa do Estado era paradoxal com a narrativa da insuficiência das disponibilidades do Tesouro, que também eles exploravam, parecendo-lhe que essa resistência não era mais que um convite à inacção: “Quer dizer, para um governo que está assoberbado com dificuldades urgentes, o melhor que lembra ao sr. Fernando Palha é desde já fazer uma operação financeira para construir por conta própria e preterir qualquer expediente que espase para três ou quatro anos os encargos da construção do caminho-de-ferro. Boa medicina para quem sofre de penúria”. De seguida, debruçava-se sobre a base financeira do projecto de construção da linha de Moçâmedes, que assentava na constituição de uma empresa, ou companhia: “Pelo que diz respeito à empresa, o governo parece que se preocupou um pouco com aquele exclusivismo jacobino de muitos dos meus amigos da minoria, que recomendam que nenhuma empresa hoje em África, e sobretudo de caminhos-de-ferro, seja feita senão por conta do Estado, o que dá a entender que o Estado tem um riqueza prodigiosa e pode com todos os encargos das empresas africanas, ou se o Estado não pode com os encargos dessas empresas, terá de adia-los indefinidamente, enquanto forem progredindo as outras nações depauperando o nosso movimento comercial. Eu não sou tão terrorista, nem tão radical! Entendo que o Estado deve acautelar todas as concessões que faça na África, e que num país, onde a iniciativa particular se faz sentir com tão pouco entusiasmo e onde aparece pouco quem queira arriscar os seus capitais em empresas africanas, é minha opinião que o governo, acautelando todos os seus interesses, longe de pôr obstáculos à formação destas empresas, deve aconselhá-las, dirigi-las e fortalece-las com o seu apoio. Esta é a minha maneira de ver. Empresas de África, sobretudo de caminhos-de-ferro feitas por conta do Estado, quando não têm, ou mal têm o suficiente para a manutenção daquilo que se chama despesas da civilização na metrópole, parece-me uma teoria, cujos resultados será o adiamento de todas as obras no ultramar e por consequência a permanência de uma situação que se tem prolongado não por dez anos, mas por três ou quatro séculos. É toda a nossa história do nosso domínio colonial!”.

autor do anteprojecto, ainda que se afirmasse descrente da exequibilidade da proposta ministerial, num momento em que se exigiam tantos sacrifícios aos contribuintes, dispunha-se a votá-la favoravelmente, desde que o governo decidisse construir o caminho-de-ferro por sua conta. Tudo porque, de acordo com as suspeitas entretanto levantadas, a opção pela concessão da obra a privados, mediante um contrato cheio de “alçapões” e um orçamento inexplicavelmente inflacionado, parecia destinada a favorecer as redes clientelares do partido no poder, com a atribuição injustificada de dividendos fabulosos:

Se o sr. ministro da Marinha viesse pedir à câmara autorização para construir um caminho-de-ferro, eu dava-lha, porque tenho toda a confiança na honradez do seu carácter; (...) mas o que não posso é dar-lhe o meu voto, quando se diz lá fora, que atrás deste projecto há uns poucos de sindicatos já formados, um dos quais conta com altas protecções e espera tirar grandes lucros.

Diz-se que o projecto está architectado de forma tal, que possam ser favorecidos os amigos e prejudicados os que não forem. Se eu tivesse tempo havia de mostrar toda esta tramoia, arranjada para meter os dedos pelos olhos da gente e enganar o país.

Eu peço ao sr. ministro da Marinha, que tem um nome honrado, que o não deixe manchar com estas tramoias; tenha S. Exa. a hombridade, que deve ter, porque o seu nome está por enquanto limpo e imaculado”¹²¹⁵.

Machado considerava sintomático da opacidade de todo o processo que, na bancada parlamentar da maioria, quase metade dos deputados não tivessem comparecido à votação do projecto e que, de entre estes, apenas um, dos quinze que tinham formação académica em engenharia, estivesse disposto a votá-lo favoravelmente. Significativamente, nenhum deles ousara defendê-lo, tanto no debate na generalidade, como em sede de especialidade, ainda que ali pontificassem engenheiros “habilíssimos e peritos” em caminhos-de-ferro. Talvez porque, de acordo com a sua interpretação, se sentissem ofendidos pela preferência que o projecto dava à construção em regime de concessão:

Pois o sr. ministro da Marinha não encontra na digna e honrada corporação dos engenheiros portugueses um, completamente habilitado e probo, que lhe vá dirigir o caminho-de-ferro?

Se julga que uma companhia pode construir mais barato, é porque não tem confiança nos engenheiros.

O sr. ministro não encontra entre os engenheiros portugueses, que tantas provas de honradez e de inteligência têm dado, um que coloque à testa da construção deste caminho-de-ferro?

Isto é uma ofensa, que S. Exa. faz aos engenheiros portugueses, ofensa que eles não merecem.

Tem-se encarregado diferentes engenheiros de obras importantes, e agora diz-se que só uma companhia pode construir barato? Não compreendo!¹²¹⁶.

¹²¹⁵ *Ibidem*, Apêndice à sessão de 26 de Julho de 1890, p. 1552-A; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 11 de Agosto de 1889, pp. 210-211. Nesta edição, Fernando Reis também dava conta dos “maneios e mistificações” nas altas esferas do poder para se arranjar “essa concessão para certo sindicatinho”.

¹²¹⁶ *Ibidem*, p. 1551-A-1551-B. Identificavam-se como engenheiros na bancada do Partido Regenerador: Adriano Monteiro, Alexandre Ortigão de Carvalho, António José Arroio, Augusto Poppe, Sanches de Castro, Carlos Bocage, Eduardo Augusto Xavier da Cunha, Avelar Machado, Pereira dos Santos, Charters de Azevedo, Horta e Costa, Lourenço Malheiro, Manuel Francisco Vargas, marquês de Fontes e Pedro Victor.

Finalmente, a oposição *progressista*, expressa nas intervenções de Fernando Palha, Elvino de Brito, Afonso Espregueira e Francisco Machado, colocava as maiores reservas à escolha de Moçâmedes para testa daquela linha ferroviária, revelando a sua preferência por Benguela, nomeadamente pelo porto do Lobito, que diziam ser uma verdadeira doca natural, situado a cerca de trinta quilómetros daquela povoação próspera e prometedora, por onde se atingiria mais rapidamente a região planáltica (numa directriz obrigada a passar por Caconda), e para onde já afluíam as correntes comerciais do sul de Angola, que poderiam ser irremediavelmente afectadas pela nova via que se projectava¹²¹⁷.

A questão era nessa ocasião amplamente debatida na opinião pública, nos vários órgãos de imprensa e em vários opúsculos que então se editaram, revelando a existência de uma enraizada e caprichosa rivalidade regional, que se manifestava em calorosas trocas de argumentos, destinados a fazer valer a supremacia política e económica de cada uma das partes, com a qual pretendiam justificar o direito a beneficiar daquele melhoramento material¹²¹⁸. Para os deputados da maioria *regeneradora*, a preferência que atribuíam a Moçâmedes, além de fundamentada na opinião avalizada dos exploradores Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens e do governador-geral de Angola, Guilherme Capelo, e nos estudos técnicos de Joaquim José Machado, não invalidava a futura adopção de uma nova linha desde Benguela, assim que o permitissem as disponibilidades financeiras do Estado. Com ela pretendiam, sobretudo, sinalizar uma mudança de paradigma da política colonial portuguesa, mais apostada na ocupação efectiva do território, pela inoculação de colonos portugueses, atraídos para o interior da província, para a dinamização da agricultura e do comércio, empreendida por nacionais, em vez de se limitar à exploração comercial dos produtos autóctones que, em Benguela, era maioritariamente assegurada por estrangeiros¹²¹⁹. José de Azevedo Castelo Branco notava o carácter eminentemente cosmopolita do comércio em África, que não exercia qualquer influência na civilização do indígena¹²²⁰. Alberto Pimentel preferia

¹²¹⁷ *Ibidem*, pp. 1552-D-1552-F; *Ibidem*, 22 de Julho de 1890, pp. 1458-1459; *Ibidem*, 23 de Julho de 1890, pp. 1472-1473;

¹²¹⁸ Sobre esta polémica suscitada na opinião pública em torno da escolha de Moçâmedes ou Benguela para porto da linha férrea a sul de Luanda, ver Pedro Joaquim Ferreira de Mesquita, *Caminho de Ferro de Moçâmedes ao Bié: compilação de artigos sobre a directriz d'esta linha e resposta a um folheto intitulado "O futuro da Africa Portuguesa"*, Lisboa, Tip. Franco-Portuguesa, 1890; Eduardo Braga, *Assuntos Africanos: Caminho de ferro de Benguela ao Bié*, Lisboa, Tip. Mattos Moreira, 1889; J. Pereira do Nascimento, *O distrito de Moçâmedes*, Primeira Parte: *Colonização Europeia*, Lisboa, Tipografia do Jornal "Colónias Portuguesas", 1892, pp. 137-163; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Novembro de 1889, pp. 322-323; *Ibidem*, 11 de Maio de 1889, pp. 65-66; *Ibidem*, 21 de Maio de 1889, p. 82; *Ibidem*, 1 de Junho de 1889, p. 98; *Ibidem*, 11 de Agosto de 1889, pp. 210-211; *Ibidem*, 1 de Novembro de 1889, pp. 322-323; João José Pereira Dias, "O Caminho de Ferro de Moçâmedes" in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Ano XXII – Tomo XXII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 62-75;

¹²¹⁹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de Julho de 1890, pp. 1531. Ferreira do Amaral, depois de estabelecer um esboço de uma rede ferroviária em Angola, onde previa a existência de "linhas principais de penetração comercial", "linhas de colonização e de carácter político" e "linhas transversais", recorria à autoridade doutrinária dessa época, para justificar a escolha da linha de Moçâmedes: "É sabido, e por mais de uma vez o tem afirmado Leroy Beaulien (sic), o grande pontífice das ciências económicas da actualidade, que as linhas principais na África são as de penetração; as transversais são de importância secundária, não em absoluto, mas em relação ao efeito que, no desenvolvimento comercial e civilização dos indígenas, têm as primeiras referidas".

¹²²⁰ *Ibidem*, 25 de Julho de 1890, pp. 1499-1500.

relevar as variações imprevisíveis desse movimento comercial, enquanto este não fosse consolidado pela colonização europeia. O caminho-de-ferro nunca serviria para aumentar a produção da borracha, cera e marfim, que já se fazia em Benguela, estando condenado a ser reduzido à condição de ferramenta inútil no momento em que decaísse a extracção desses produtos, ou a sua cotação nos mercados internacionais¹²²¹. Ao invés, a preferência pelo porto seguro de Moçâmedes era uma obrigação moral do Estado português para com os colonos que fundaram estações civilizadoras no planalto da Chela, onde a salubridade do clima permitia a fixação e reprodução da raça branca, à semelhança do que acontecia nas colónias inglesas; onde o elemento indígena não oferecia resistência ao influxo da civilização; onde a indústria da pesca, da salga do peixe e da goma (ou *Almeidinha*), a produção de cereais, o cultivo da vinha e a abundância de gados e pastagens pareciam tão auspiciosos, que faziam lembrar “os milagres da primeira colonização da América do Norte”, bastando, para isso, que ali fosse introduzida a viação acelerada, ferramenta indispensável para a permuta comercial dessas actividades produtivas¹²²². A vivacidade daquele debate parlamentar não escondia o alheamento crónico da câmara pelas questões coloniais, que parecia sintomático da própria indiferença do país, ainda que estivesse tão fresca a memória do sobressalto nacional provocado pelo *Ultimatum Inglês* que vinha interromper, abruptamente, o sonho do *Mapa Cor-de-Rosa*. Elvino de Brito lamentava que o parlamento estivesse praticamente deserto, quando se tratava, serena e placidamente, de uma questão tão premente e oportuna, parecendo-lhe que, na verdade, só se prestava atenção aos discursos dos deputados quando eles tratavam de “questões apaixonadas ou irritantes”¹²²³. Castelo Branco reparava também que a discussão se travara sobretudo entre uns poucos oradores políticos e outros oradores técnicos, “os *africanistas*, os *donos*, por assim dizer destas coisas de África”¹²²⁴. Finalmente, Francisco Machado não deixava de lançar uma farpa ao governo e à maioria parlamentar que o suportava, por terem precipitado a votação do projecto, sem que ele

¹²²¹ *Ibidem*, 24 de Julho de 1890, pp. 1489-1491.

¹²²² *Ibidem*, pp. 1484-1487; *Ibidem*, 21 de Julho de 1890, p. 1425. O argumento da salubridade de Moçâmedes e do solo feracíssimo e abundantíssimo, do planalto da Chela, contrastava com a alegada insalubridade de Benguela. A argumentação dos *regeneradores* parecia bem reveladora da malignidade do clima naquela região: “Toda a gente sabe, e já o disse o sr. ministro da Marinha, que o porto de Benguela é sujeito a calemas, e a cidade tão insalubre, que as pessoas que enfermam em Benguela vão convalescer em Moçâmedes. Em Benguela, disse um africanista, são poucos os vivos para enterrar os mortos. E Capelo e Ivens, no seu livro *De Benguela às terras de Iaca*, escreveram que muitas são as vítimas das variadas febres de Benguela. Uma prova evidente da insalubridade de Benguela é a companhia dos álcoois: todos os europeus que estavam à frente dessa companhia, ou morreram ou tiveram de fugir para não morrer”.

¹²²³ *Ibidem*, 23 de Julho de 1890, pp. 1473-1474. Na resposta à interpelação de Elvino de Brito, o ministro Júlio de Vilhena, procurava reconfortar essa minoria que se interessava pelas coisas coloniais: “Sabia que quando se luta contra a indiferença pública, como ele, orador, muitas vezes lutara, custava mais a desempenhar um dever, do que quando se discute numa assembleia numerosa, estando as galerias cheias, onde se presta verdadeira atenção ao que se diz e onde os aplausos sobem. Mas imprimisse o ilustre deputado o seu discurso, espalhasse-o pelo país, e tivesse a certeza de que o país é mais justo do que S. Exa. pensa. O trabalho do ilustre deputado, e bem assim o de outros oradores da oposição, quando fosse bem exposto, havia de ter a seu favor a opinião do país, porque o país é justo”.

¹²²⁴ *Ibidem*, 25 de Julho de 1890, p. 1498.

tivesse sido amplamente discutido na generalidade e especialidade, sendo particularmente abreviado na última sessão, num momento em que o estômago dos parlamentares já suspirava pelo jantar¹²²⁵. Não admira, por isso, que, apesar de aprovado com os votos da maioria, ele tivesse permanecido no remanso dos gabinetes do Ministério do Ultramar, sem qualquer consequência prática, por alegados constrangimentos conjunturais, decorrentes da grave crise financeira com que o país se debatia¹²²⁶. Em Julho de 1893, o engenheiro Sárrea Prado não deixou de manifestar a sua apreensão ao novo ministro, Neves Ferreira, diante dos “sucessivos retardamentos em assunto de tão capital importância para a vida e prosperidade daquela valiosa região”, de que, afinal, só resultara o acirrar da rivalidade entre Moçâmedes e Benguela¹²²⁷. Em resposta, o ministro reafirmava a intenção do governo em lançar o concurso para a concessão da linha férrea, ainda que antecipasse a possibilidade de vir a ser necessário proceder a alterações na lei, se se confirmasse a ausência de interessados¹²²⁸.

Por esta época, Henrique de Lima e Cunha, vogal do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas e futuro presidente da Comissão Superior Técnica das Obras Públicas das Colónias, associara-se a Brás Faustino da Mota para, com o suporte financeiro de um grupo capitalista estrangeiro, pedir a concessão, sem qualquer garantia de juro ou subvenção do Estado, da construção de um Caminho-de-ferro desde a baía do Lobito até às terras de Caconda e dali ao Bié e Kimbandi, que poderia vir a ser ramificado em três vias de penetração, prolongadas até às fronteiras da província com o Congo, Muat Yanvua e Barotze (em Kibuata, Musso Katanda e Zambeze)¹²²⁹. O governo predis pôs-se a aceitar a proposta, mediante a condição “*sine qua non*, da construção simultânea e *também sem subsídio* da linha férrea de Moçâmedes à serra de Chela”. Ainda que essa exigência tivesse afastado o interesse do referido grupo capitalista, os putativos concessionários viriam a assinar um contrato com o governo português, datado de 30 de Abril de

¹²²⁵ *Ibidem*, Apêndice à sessão de 26 de Julho de 1890, p. 1552-A.

¹²²⁶ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, pp. 425-428. A 15 de Setembro de 1890, o Rei D. Carlos despachou no Palácio da Pena, em Sintra, a autorização para a adjudicação, precedida de concurso, da “construção e exploração de uma linha férrea económica com largura até 1 metro, no distrito de Moçâmedes, compreendida entre a vila de Moçâmedes e o alto da serra da Chela”. O decreto previa que a concessão fosse feita exclusivamente a indivíduos ou empresas privados portugueses, sedeados em Lisboa ou Porto, com capitais subscritos em Portugal, sendo maioritariamente portugueses os seus dirigentes, empregados e operários. Depois de assinado o contrato, a companhia teria seis meses para apresentar os projectos definitivos. Quando estes fossem aprovados pelo governo, ficava obrigada a inaugurar os trabalhos de construção num período máximo de quatro meses e a concluí-los num prazo de até quatro anos. O governo concederia uma garantia de juro não superior a seis por cento sobre o capital de 2:550:000\$000 reis, correspondente ao custo de 17:000\$000 reis por quilómetro, e à extensão de cento e cinquenta quilómetros (com um tecto de 153:000\$000 reis, por ano). Para a parte da linha compreendida entre a base da Chela e o planalto previa-se, ainda, uma garantia de juro não superior a seis por cento do custo orçamental do projecto (com um tecto de 47:000\$000 reis, por ano). Se não aparecessem concorrentes a concurso, o governo poderia proceder à construção da linha por administração directa, podendo recorrer à adjudicação de empreitadas gerais, ou parciais, financiadas por operações financeiras, desde que não fosse excedido o limite de 200:000\$000 reis anuais.

¹²²⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, 6 de Julho de 1893, pp. 15-16.

¹²²⁸ *Ibidem*, p. 16.

¹²²⁹ *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, n.º 329 e 330, Maio e Junho de 1897, pp. 257-261.

1894, onde se comprometiam a construir as duas linhas, em via reduzida de um metro, tendo como contrapartida essencial a concessão de significativas parcelas de terreno naquelas regiões, a que associavam a esperança de o governo poder vir a atribuir-lhes, temporariamente, uma percentagem sobre o excesso de rendimento das alfândegas de Benguela e Moçâmedes¹²³⁰. Em 1894 chegaram a fazer imprimir um folheto, em língua portuguesa e inglesa, destinado a captar capitais alternativos para o financiamento daquele projecto. Nele se referiam as potencialidades da região a atravessar por aquela via-férrea, para a qual perspectivavam um grande movimento de mercadorias e passageiros e um rápido desenvolvimento comercial, industrial e agrícola, que retribuiriam generosamente o investimento que ali se fizesse. Para o caminho-de-ferro de Moçâmedes dispensavam o anteprojecto de Joaquim José Machado, para adoptarem um novo traçado, fixado, em 1893, pelo engenheiro Joaquim Poças Leitão, que fazia seguir a linha pela bacia do rio Bero, em direcção a Jau, “conseguindo-se assim um declive constante e suave”, de fácil construção, ao contrário do que sucedia naquele primeiro reconhecimento, nomeadamente ao atingir o sopé da serra da Chela¹²³¹. Essa linha estava vocacionada para servir as mais de oitenta fazendas que existiam nas imediações de Moçâmedes, dedicadas ao cultivo do algodão e cana sacarina, bem como os terrenos férteis do planalto, onde prosperava a actividade agrícola de produção de gado e do cultivo da vinha, cereais, leguminosas, hortaliças, frutos, café e tabaco¹²³². Relativamente à linha de Benguela, destinada a ter uma extensão que podia chegar aos dois mil e seiscentos quilómetros, ela devia partir da baía do Lobito, seguindo depois pelas margens dos rios Cavaco, Cubal e Catumbela, – confinantes com vastos terrenos, de grande fertilidade, próprios para a extracção de cobre e ouro, e para a produção de cana sacarina, café, cacau, algodão, tabaco, mendubi e, sobretudo, da borracha, cera e marfim, – até chegar a Caconda, onde se definia o término da parte obrigatória da construção, a cerca de trezentos quilómetros da testa de linha¹²³³. A propaganda de Lima da Cunha e Faustino da Mota a favor daquele empreendimento não terá instigado a adesão dos capitais nacionais, ou estrangeiros, razão pela qual a companhia não

¹²³⁰ *Ibidem*, p. 258; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. I: 1857-1894, pp. 715-737; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Junho de 1894, p. 206.

¹²³¹ *Ibidem*, pp. 261-262. O traçado de Poças Leitão tinha uma extensão de cento e cinquenta quilómetros, entre Moçâmedes e o Jau, “podendo depois deste ponto irradiar ramais em direcção a Huila e Humpata ao norte para Quipungo a leste e para Quiteve a sueste. Essa directriz que atravessa a zona denominada dos *cubais* é de tão fácil construção, que o referido engenheiro Poças Leitão avaliou a construção de 150 quilómetros de uma linha do sistema Decauville, de 0,60m de largo em £200:000, compreendendo obras, material de via e circulante, edifícios, telégrafo, etc”.

¹²³² *Ibidem*, pp. 262-264.

¹²³³ *Ibidem*, pp. 265-273. De acordo com Henrique de Lima e Cunha, as potencialidades das regiões a atravessar pelas duas linhas férreas eram distintas: “Portugal deve e pode neste caso valorizar o distrito de Benguela e planalto do Bié, e será para lastimar que o não faça ou demore este empreendimento em que tanto tem a lucrar. Quanto à linha de Moçâmedes à serra da Chela, não há dúvida que será de grande utilidade para o desenvolvimento da colonização do planalto, mas o tráfego desta linha só se desenvolverá mais lentamente, e, portanto, a alfândega de Moçâmedes não poderá apresentar senão em época mais afastada excessos de rendimentos comparáveis aos que são seguros na alfândega de Benguela desde que se encete a construção da linha férrea de penetração”.

chegou a ser formalmente constituída, nem sequer chegaram a dar entrada, na tesouraria do Ministério do Ultramar, os 10:000\$000 reis, referente ao habitual depósito de garantia¹²³⁴.

Em 1895, o novo ministro da Marinha, Ferreira de Almeida, que anos antes tinha defendido publicamente a alienação de algumas colónias, como solução de recurso para a redução do défice orçamental, assinou uma portaria onde determinava a organização de duas brigadas de estudo, que encarregava de proceder aos reconhecimentos necessários para a construção de linhas de ferro de penetração, nos distritos de Moçâmedes e Benguela, que alcançassem o Cubango (nas cataratas de Maculungungo), a partir de uma das possíveis saídas de mar: Lobito, Benguela, Baía dos Tigres e Moçâmedes¹²³⁵. Para chefiar a missão de estudos ao sul de Angola, escolheu Manuel Francisco da Costa Serrão (1855-1929), engenheiro do quadro do Ministério das Obras Públicas, que assim se desligava das obras do porto de Lisboa, para abraçar a sua primeira comissão de serviço no Ultramar. Desembarcou em Benguela a 23 de Agosto de 1895, dando desde logo início, com o auxílio dos engenheiros Amável Granger, Artur de Paiva e J. Ribeiro de Sampaio e os condutores Faria e César da Silva Azevedo, ao reconhecimento das testas marítimas sinalizadas pela tutela e possíveis prolongamentos das respectivas directrizes para o interior da província de Angola. Desses estudos preliminares – um esboço corográfico sobre a base de uma linha definida em planta e perfil por observações taqueométricas, – resultou a convicção de que deveria ser adoptado um caminho-de-ferro, de aproximadamente duzentos e oitenta quilómetros, cuja construção se orçava em 4.500:000\$000 reis, e que, partindo da baía do Lobito, se dirigia a Caconda, passando por Benguela, Monte Sahoia, cumeada do Coruteva, rios Solo e Dongo, Cabeça do Ladrão, Ribeira dos Elefantes, Ribeira da Saudade e Santa Cruz do Cubal¹²³⁶. Para a

¹²³⁴ Manuel F. da Costa Serrão, “Sistema ferroviário de penetração em África. Linha do Sul de Angola. Missão de Estudos (1895-1897)” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, nº 367 a 369, Julho a Setembro de 1900, p. 219.

¹²³⁵ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 877-879, 880-882. A portaria de 20 de Julho foi complementada por uma outra de 22 de Julho, ficando claro que o objectivo era construir uma linha económica, projectada de acordo com as condições ordinárias de construção e tracção, evitando especificamente o recurso a reversões para atingir o planalto da Chela, e atendendo à importância das regiões a atravessar, “pelo seu desenvolvimento agrícola e comercial, condições de colonização e exploração, com referência a todos os ramos da actividade extractiva do solo”. A primeira brigada, encarregada de estudar a linha de Moçâmedes, seria constituída por um engenheiro-chefe, dois condutores e três apontadores. A segunda, a que se destinava ao reconhecimento do distrito de Benguela, seria composta por um engenheiro-chefe, um engenheiro auxiliar, três condutores e dois apontadores. Nas instruções entregues ao engenheiro-chefe da missão de estudos, a 23 de Agosto, estabelecia-se que a futura linha subordinasse o seu projecto definitivo às seguintes condições técnicas: largura de via de um metro; raios de curva nunca inferiores a 100m; inclinação máxima de 25/1000; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Julho de 1895, p. 213; *Ibidem*, 1 de Setembro de 1895, p. 266;

¹²³⁶ Manuel F. da Costa Serrão, *Op. Cit.*, pp. 269-295. A experiência retirada daquela missão de estudos, levava Costa Serrão a fazer algumas recomendações inovadoras sobre os procedimentos técnicos e correlativa metodologia de trabalho a adoptar naquele tipo de trabalhos em África: “Em um país pouco conhecido, muito coberto de vegetação, ou, por qualquer circunstância, difícil de percorrer e de dominar com a vista, e do qual não haja carta que contenha os acidentes notáveis do terreno, indicados com regular aproximação, o processo para a escolha de um traçado de caminho-de-ferro, quando este tenha de ser muito extenso, tem de ser diferente daquele que é correntemente empregado. – Tal processo deverá consistir: 1º – num estudo preliminar que tenha por objecto a determinação, regularmente aproximada, da posição dos pontos muito notáveis do terreno que possam definir os grandes troços do caminho-de-ferro; e além disto a escolha, entre os ditos pontos, daqueles que devam ser *pontos forçados do traçado*; 2º – num estudo, em seguida a este, e que deverá ser feito entre cada dois pontos forçados contíguos, consistindo no levantamento regular de uma base de operações provisória, pela qual se determine a posição dos principais acidentes do terreno que seja possível determinar, e que mais interessem ao traçado do caminho-de-

sua construção alvitava-se o sistema de administração por conta do Estado, sob a supervisão de pessoal dirigente com indiscutíveis qualidades de aptidão e zelo, que constituísse um corpo estável e permanente durante todo o tempo de execução da obra, de modo a garantir a “unidade de acção e de plano necessária em todos os grandes empreendimentos”¹²³⁷. Ao confiar-se essa responsabilidade ao Estado, nomeadamente, pelo estabelecimento de “uma empreitada geral por troços ou secções”, pretendia-se, por um lado, garantir uma receita líquida importante aos cofres do Tesouro, resultante do rápido desenvolvimento que a linha traria a todo aquele território; por outro, pretendia-se evitar os erros do passado, em matéria de concessões ferroviárias no ultramar:

Sem conhecermos muito minuciosamente o que foram e o que estão sendo as [concessões] dos caminhos-de-ferro de Mormugão e de Lourenço Marques, parece-nos contudo que não estaremos muito longe da verdade chamando-lhes dois grandes desastres. Foram em tais concessões manifestamente iludidas as boas intenções de quem as fez.

Pelo que respeita ao caminho-de-ferro de Luanda a Ambaca, que conhecemos *de visu*, e por um estudo um pouco mais cuidado, a nossa opinião é a de que ele não deixou de ser para o Estado também um desastre: construído tal como está e possuindo apenas uma capacidade de tráfego muito restrita, devido isto a defeitos de traçado e também de construção que podem ser considerados como consequência fatal do mau traçado escolhido, pode prever-se que, não só não poderá desempenhar o papel de grande via de penetração para o interior, mas até, por muito tempo ainda, terá de sustentar-se à custa da garantia de juro que o Estado lhe concedeu. O mal não é sem remédio, é certo, mas parece-nos que sendo, como é, este remédio muito dispendioso, não será a empresa que terá recursos, nem talvez a decisão para o aplicar.

ferro. Esta base de operações provisória, quando se esteja em terreno fácil, poderá ser tomada pelos caminhos existentes, o que reduzirá em muito o importante trabalho do corte das árvores; e, quando se esteja em terreno difícil, deverá ser tomada aproximando-a muito de uma linha de reconhecimento regular”. Se no segundo procedimento se pode recorrer ao taqueómetro para estabelecer a planta geral e o perfil longitudinal, no primeiro os dados eram sempre falíveis, razão que o levou a estabelecer processos de observação alternativos: “O processo que empregámos no primeiro reconhecimento (à vista, bússola e barómetro), de, pela estima, apreciarmos a posição de qualquer ponto onde estávamos em relação à de outro onde tínhamos estado, a tais erros conduzia que em breve o pusemos de parte. E não podia deixar de ser assim; em primeiro lugar, porque sendo o caminho em extremo tortuoso (como o são todos em Angola), as imperfeitas medições de distâncias e de azimutes, próprias de um reconhecimento rápido, conduziam pela acumulação a erros grosseiríssimos; em segundo lugar, porque de tal maneira o terreno se apresentava coberto de vegetação, permitindo-nos apenas, em geral, avistar a alguns metros para fora do caminho, que a tentativa de corrigirmos a orientação geral do itinerário seguido pela de quaisquer pontos salientes do terreno, próximos do caminho, era infrutífera; aqueles pontos, no meio das extensas planícies cobertas de arvoredos, onde se encontravam avistados por lado diferente do avistado anteriormente, e, por causa da vegetação, perdidos de vista durante longo espaço, confundem-se inevitavelmente. O reconhecimento à vista, portanto, apenas nos deu a probabilidade, não a certeza, de que alguns pontos notáveis onde tínhamos estado, deveriam ser pontos forçados do traçado (...). Para se obter a certeza de que este traçado era directo, dadas as dificuldades acima apontadas, um processo ocorreriam muito naturalmente, era o da determinação, por observações astronómicas, dos presumíveis pontos forçados do traçado entre os do itinerário seguido; e é este sem dúvida o modo mais recomendável de proceder em caso análogo. Mas para o pormos em prática faltaram-nos na ocasião os instrumentos necessários; resolvemos por isso empregar outro processo que, sem ser mais recomendável, deu contudo no nosso caso bons resultados. Consistiu este processo numa como que verificação de que cada ponto, suposto forçado, do traçado o era realmente, sendo tal verificação sucessivamente feita à medida que nos aproximávamos de cada um deles, e consistindo em reconhecimentos à vista levados até considerável distância para um e outro lado do caminho actual”. Depois desta explicação, concluiu: “Portanto, o método que empregámos (e em que supomos há alguma originalidade), conquanto não permita a execução de um estudo de anteprojecto, tal como o permitiria um reconhecimento regular, satisfaz, contudo, a um requisito que reputamos essencialíssimo, tratando-se do caso, que é difícil, de um traçado de caminho-de-ferro muito extenso através de um país muito pouco conhecido: – é o de poderem ser previamente fixadas com segurança as linhas fundamentais do traçado, evitando-se alongamentos desnecessários e aproveitando-se o melhor terreno; devendo deste modo evitar-se o inconveniente que se reconhece em muitos dos caminhos-de-ferro em África, de serem como que traçados ao acaso. Permitindo também o dito método o fazer-se uma estimativa do custo da obra, estimativa que, desde que tenha alguma prática a pessoa que a faça, dará aproximação bastante para a apreciação económica do valor do empreendimento, chega-se à conclusão de que tal método é recomendável, por suficiente, e por ser muitíssimo mais expedito e barato do que o do reconhecimento regular em toda a extensão, seguido de anteprojecto”; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Setembro de 1896, p. 282; *Ibidem*, 1 de Novembro de 1900, p. 385.

¹²³⁷ Idem, *Ibidem*, pp. 315-318.

Sendo, como tem sido, desastroso o processo das concessões, ocorre muito naturalmente aconselhar, ao menos como tentativa, o processo de construção por conta do Estado¹²³⁸.

O relatório de Costa Serrão, datado de 17 de Março de 1898, foi amplamente noticiado na imprensa da época. Na *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Belchior Machado exortava os responsáveis políticos para que empregassem esforços na rápida construção daquele caminho-de-ferro de Benguela, sugerindo que fossem concedidos de terrenos aos europeus que ali viessem a ser empregados, de modo a estimular uma colonização do território sensata e prática, por exemplo inspirada nos regimes coloniais de países como a Inglaterra, Bélgica e Holanda¹²³⁹. Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* os apelos encorajadores dirigiam-se sobretudo à iniciativa privada, aos negociantes de Benguela (que se diziam dispostos a suportar novas tributações para a viabilização do projecto), aos capitalistas que buscassem uma retribuição dos seus investimentos a juros elevadíssimos:

Quanto não lucraria o comércio com a construção deste caminho-de-ferro?
Basta lembrarmos o preço actual do transporte.
Com uma tarifa regular ganhavam todos.
Se nos tempos passados os nossos homens de dinheiro, em lugar de o aplicar em acções de minas, o tivessem aplicado na construção de caminhos-de-ferro africanos, não teriam de lastimar a sua sorte.
Forme-se a companhia construtora do caminho-de-ferro de Benguela a Caconda com homens sérios, e o capital não faltará.
Quem tal fizer prestará um grande serviço ao país.
Se as companhias africanas não têm deixado lucros, fenómenos extraordinários se têm dado para que assim aconteça.
Portugal tem bastante dinheiro para empreender um trabalho que daria glória aos que o realizassem e marcaria um facto importantíssimo na nossa vida colonial
Lembremo-nos que a salvação do nosso país depende especialmente do desenvolvimento das nossas colónias.
Avante o caminho-de-ferro de Benguela!¹²⁴⁰

Henrique de Paiva Couceiro – um dos grandes entusiastas dos caminhos-de-ferro, que dizia serem armas de domínio e segurança com que se podia governar um país inteiro, desde que detidas por mão nacional, – embora se declarasse defensor da primazia da linha de Moçâmedes, não hesitava em apoiar qualquer solução que viesse a ser encontrada para a criação de uma via-férrea no sul

¹²³⁸ Idem, *Ibidem*, pp. 319-321; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Fevereiro de 1897, p. 58; *Ibidem*, 1 de Janeiro de 1898, pp. 4-5; *Ibidem*, 1 de Outubro de 1898, pp. 292-294; Belchior Machado, “Viação acelerada nas colónias” in *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Primeiro Ano: 1897-98, Primeiro Semestre, Lisboa, Livraria Ferin, [1898], p. 296. Também Belchior Machado sublinhava, por esta época, os desaires da administração colonial portuguesa: “É sina nossa: ou não se faz nada, ou quando se faz é tão mal feito que só serve para arruinar as nossas finanças. Infelizmente não tem havido excepção com os contratos dos caminhos-de-ferro ultramarinos, até mesmo quando construídos em territórios de companhias majestáticas! Não devemos daqui tirar a conclusão que os caminhos-de-ferro são mais; o que devemos é acautelarmo-nos, para que, os que de futuro se construírem, possam ser úteis e não ponham em risco a nossa nacionalidade”.

¹²³⁹ Belchior Machado, *Op. Cit.*, pp. 297-298.

¹²⁴⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Outubro de 1898, pp. 292-294; *Ibidem*, 1 de Maio de 1899, p. 138; *Ibidem*, 16 de Maio de 1899, p. 150.

de Angola, que promovesse o seu povoamento em larga escala, por portugueses brancos, que impusessem uma barreira ao movimento expansivo do Transvaal e, sobretudo da Alemanha:

O caminho-de-ferro é o órgão essencial da vida para esta colonização branca, de que vimos tratando, a qual, em contraposição, poderá até certo ponto dispensar o auxílio das instituições de crédito, e do trabalho indígena. O governo será o tutor, – o braço do colono, o instrumento, – e a via-férrea a valorização¹²⁴¹.

Na revista *Portugal em África* transcreviam-se dois artigos de opinião do *Diário de Notícias*, onde se anteviam consequências funestas para o valioso comércio da borracha em Angola (quase tão valioso como o comércio do ouro, dizia-se), se o proverbial desmazelo português persistisse em protelar a construção daquele melhoramento material, enquanto o Congo Belga e, sobretudo, a Alemanha e Inglaterra se aproximavam perigosamente das fronteiras nacionais, ainda por delimitar, fazendo perigar não apenas o esperançoso tráfego comercial do Bié, mas também a própria posse e domínio daquele território ubérrimo:

A construção de um caminho-de-ferro no sul da província de Angola é daqueles empreendimentos que não podem ser adiados sem risco de vermos quase aniquilado o ramo de comércio mais importante em Angola – o da borracha – e sem risco de vermos contestados os nossos direitos de posse e inutilizados e impossibilitados os nossos esforços para o estabelecimento do domínio efectivo nos territórios para além do Cubango. É pois uma questão que em ser posta de parte ou adiada se cometerá um gravíssimo erro administrativo, a par de um erro político das mais funestas consequências¹²⁴².

Efectivamente, o perigo internacional, recorrentemente invocado como justificação para a adopção urgente de um efectivo, ambicioso e consequente esforço colonizador, que desse finalmente utilidade aos infindáveis e dispendiosos estudos e projectos, acumulados nas prateleiras dos gabinetes ministeriais, parecia agora mais expressivo e alarmante¹²⁴³. Em 1896,

¹²⁴¹ Henrique de Paiva Couceiro, *Angola: estudo administrativo*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1898, citado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1899, pp. 90-91; Idem, *Angola. Dois anos de Governo: Junho 1907-Junho 1909. História e Comentários*, pp. 107-108: “Com o caminho-de-ferro na mão, governa-se um país inteiro, e quando, como aqui sucede, a autoridade tem tão poucos braços, em face da vastidão atrasada que lhe incumbe dirigir e activar, essa arma de domínio por excelência, e de segurança, não pode deixar-se entregue a estranhos, sem graves inconvenientes”.

¹²⁴² “O comércio da borracha em Angola e o caminho-de-ferro do distrito de Benguela” in *Portugal em África*, n.º 49, Janeiro de 1898, pp. 9-17: “Em conclusão, não há nenhuma razão plausível que possa justificar o adiar-se por mais tempo a construção do caminho-de-ferro do sul de Angola. Preteri-lo será tornar inevitável a perda de um dos ramos de comércio mais valiosos que hoje possuímos, e a perda completa das riquíssimas regiões do interior de África, para em seguida só nos restar a faixa litoral, árida e estéril, onde se encontram os mais belos padrões da nossa glória passada, que hão-de passar a ser também os do nosso desmazelo e da nossa incapacidade presente. Sem dúvida que irá aparecer, como justificação, o fácil argumento... dos credores externos, – cómodo refúgio de uma coisa que se parece com a cobardia em face dos perigos que nos ameaçam, como os empréstimos ruinosos foram por muito tempo o incentivo da inércia, da indolência e dos esbanjamentos que nos trouxeram aqueles perigos e ameaçam sepultar-nos em vergonhosa ruína. Mas não será lícito esperar que, em empreendimentos como este, em que os lucros são evidentes, os nossos credores vejam, em vez do propósito de fazer despesas que os prejudiquem, exactamente o contrário disto? – não será lícito esperar que vejam no consciencioso empenho de conduzirmos a bom termo melhoramentos de tão grande valia o alevantado intento de procurarmos recursos que nos facultem saldar honradamente as nossas dívidas?”

¹²⁴³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Maio de 1900, pp. 129-130. Um artigo assinado por J. de Oliveira Simões entretinha-se a glosar, com particular acutilância, o tradicional comprazimento dos poderes públicos com meras manifestações de intenção, na sua grande maioria sonhos que teimavam em não passar do papel: “Somos um povo meridional e sofreremos as consequências naturais do nosso carácter impetuoso, tão entusiástico na concepção como desalentado na execução. Habitúamo-nos ao reclamo; apraz-nos ver apregoado na imprensa que vamos empreender tais e tais obras, executar este ou

os exploradores germânicos Esser, Hoesch e Zintgraff tinham aportado na Baía dos Tigres. Dessa expedição científica resultou o pedido de concessão de 700 000 hectares de terreno, feito à Companhia de Moçâmedes, onde se previa a fixação de três milhões de colonos germânicos e a possibilidade de aproveitamento daquele porto marítimo para testa de um caminho-de-ferro transafricano, destinado a alcançar o oceano Índico, atravessando o sudoeste africano (nomeadamente as minas de Otavi), Bulawayo, Transvaal e Lourenço Marques, que viabilizasse o ambicioso projecto colonial alemão da *Mittelafrika*¹²⁴⁴. O acordo-secreto anglo-alemão, entabulado em 1898, e a subsequente aproximação germânica a Cecil Rhodes, destinada a desviar o projecto ferroviário do Cabo ao Cairo para a esfera de influência germânica, deixava antever a possibilidade real de Portugal vir a ser desapossado, a breve trecho, da região sul de Angola, apesar das disposições da declaração secreta luso-britânica, que reafirmavam a manutenção da velha aliança diplomática e a protecção das províncias ultramarinas portuguesas¹²⁴⁵. Gisela Guevara revelou recentemente a aproximação negocial entre Edmund Davis, associado de Rhodes, e Georg Hartmann, engenheiro alemão especialista em explorações mineiras que, em 1899, passou a representar os capitalistas germânicos da South West Africa Company. Esta empresa já detinha cento e quarenta mil acções da Companhia de Moçâmedes, uma posição accionista significativa, com a qual os seus administradores pretendiam vir a obter a concessão

aquele melhoramento. E tanto isto nos contenta, que nos quedamos depois, como se tudo fora feito, só porque se apregoou que fomos fazê-lo. Uma das manifestações mais peculiares desta inclinação de carácter, que tem a sua explicação psicológica e etnográfica, é o hábito em que se puseram os nossos governantes de fazer muita lei e muito relatório, cada qual mais valioso e mais documentado, num *record* de prosa tipografada, como se estivessem convencidos de que, sem um determinado peso de papel impresso, não chegariam a ser considerados verdadeiros estadistas (...). Fazem-se as leis, reúnem-se as comissões, conselhos e juntas, elaboram-se regulamentos e, na grande maioria dos casos, fica-se por ali. Os ministros não acompanham a sua obra. Será porque lhe viram os defeitos? Veio-lhes um desalento tardio? Sobrevieram dificuldades insuperáveis? A obra foi delineada só para *épater le monde*, estando preenchido o fim apenas com a publicação espetaculosa do verbo governativo? Haverá de tudo, mas não podemos nem devemos sondar estes mistérios nos recessos dos gabinetes, onde, ou não entramos, ou só entraríamos para saudar afectuosamente estas vítimas do nosso clima e da nossa raça. Talhamos à grande; para projectos somos de vistas largas. Como era fácil dar uma aguada rósea na carta da África Central, unimos as duas costas do continente negro e julgámos nosso tudo quanto o fácil pincel do aquarelista sonhador cobriu de tinta. Pensámos em completar a rede das nossas estradas ordinárias e fizeram-se, bem ou mal, mas vertiginosamente, os traçados e estudos de centenas de quilómetros, gastando em papel-tela o dinheiro que hoje nos fazia grande conta para a conservação das estradas já construídas, papel que ganha bolor nos arquivos, enquanto as chuvas carrejam o último bago de cascalho dos pavimentos a Mac-Adam. Quisemos ligar as artérias principais por linhas secundárias em vias férreas a que dão o nome, às vezes mal cabido, de linhas económicas. Fez-se um programa vasto, o plano hidrográfico da viação acelerada que seguiria os vales principais; e não houve cidade ou vila arredada que não acalentasse a esperança de ouvir, a breve trecho, o silvo da locomotora nas quebradas dos seus montes por onde passara a brigada dos engenheiros e homens das bandeiras. As decepções têm até desacreditado este ingénuo recurso eleitoral, com que foi uso reduzir à obediência de voto os cidadãos avessos ao sufrágio. Como as obras custam muito mais que os projectos, contentamo-nos em gizar planos, e quando as começamos, não é raro que os gastos se enterrem apenas nos fundamentos, pois sabemos todos quão grande é a quantia sepultada em alicerces nesta leal cidade de Lisboa". A tendência, verificada em todo o tipo de obras públicas, abrangia, em particular, os caminhos-de-ferro: "As vias férreas seguem a regra geral. Linhas ao norte do Mondego, linhas ao sul do Tejo. Projectos. Linhas em Benguela, linhas em Moçâmedes, etc. Até para estas a sua gestação tão demorada, tão penosa, nos leva a pensar que esqueceram, que há dificuldades de bairrismo africanista que se não resolvem, ou que apenas se quis lançar a ideia como se lança uma semente, a ver se a graça divina a faz germinar a despeito da cultura".

¹²⁴⁴ Gisela Guevara, *Op. Cit.*, pp. 272-287; José Manuel de Azevedo, *Op. Cit.*, pp. 310-311; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Jan-Fev. de 1914, pp. 5-45; *Ibidem*, Julho-Dez. de 1920, pp. 49-53.

¹²⁴⁵ *Idem*, *Ibidem*, pp. 276-279; José de Almada, *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*, [Lisboa, Imprensa Barreiro], 1951, pp. 20-32.

de uma linha férrea desde a Baía dos Tigres até ao protectorado alemão do Sudoeste Africano (actual Namíbia)¹²⁴⁶. Para que esse projecto não levantasse suspeitas junto das instâncias governativas portuguesas, o pedido formal dessa concessão partiria dos financeiros franceses da Companhia de Moçâmedes, com quem Davis tinha uma relação próxima. Embora o requerimento definisse o Humbe como *términus* desse futuro caminho-de-ferro, ninguém duvidava que o objectivo final seria prolongá-lo até à fronteira da colónia alemã, tendo em vista uma futura ocupação da Baía dos Tigres, como compensação de uma eventual anexação de Lourenço Marques às colónias inglesas, decorrente do início do conflito anglo-bóer¹²⁴⁷. O governo português, devidamente inteirado dos interesses que se movimentavam por detrás daquela operação, procurou todos os subterfúgios para procrastinar a sua decisão, nomeadamente pelo aproveitamento das divergências verificadas entre os capitalistas britânicos e germânicos¹²⁴⁸. Decidiu, depois, autorizar a concessão, e eventual subconcessão, da construção de uma linha férrea da Baía dos Tigres, ou Porto Alexandre, à vila de Humbe, em plena zona planáltica, junto às minas de ouro do Cassinga, ressaltando para si “o direito de dar, em autorização especial, o seu acordo a qualquer ramificação ferroviária secundária (como aquela até à fronteira luso-alemã)”¹²⁴⁹. Quase em simultâneo, o governo conseguia uma autorização para construir um

¹²⁴⁶ Gervase Clarence-Smith, *Op. Cit.*, p. 109; Rolf Peter Tschapek, *Bausteine eines zukünftigen deutschen Mittelfrika: Deutscher Imperialismus und die portugiesischen Kolonien*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2000, pp. 240-264; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, p. 1 de Julho de 1900, p. 199.

¹²⁴⁷ Gisela Guevara, *Op. Cit.*, pp. 257-301: com a aproximação da guerra no Transvaal, o kaiser Guilherme II chegou a ordenar a preparação da operação militar, em articulação com almirantado, pelo posicionamento de duas canhoelras na região, que levou o governo português a reagir, enviando também para Luanda alguns navios de guerra; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Novembro de 1898, p. 357; Fernando dos Santos Cordeiro Subtil, *Op. Cit.*, pp. 85-101.

¹²⁴⁸ *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Terceiro Ano: 1899-1900, Lisboa, Livraria Ferin, 1900, p. 188; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Janeiro de 1899, p. 12; *Ibidem*, 16 de Fevereiro de 1899, p. 60. A título de exemplo, refira-se, nesta data, a notícia de que o governo enviara a proposta da companhia para apreciação da Procuradoria-Geral da Coroa, por se terem levantado dúvidas relativamente à necessidade de ter de ser auscultado o parlamento; *Portugal em África*, Volume 6: *Ano de 1899*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1899, pp. 63-64, 327, 516-517: Nesta revista garantia-se que o governo parecia ser contrário à proposta para aquela via-férrea no sul de Angola, não porque temessem os propósitos imperialistas alemães, mas porque o traçado escolhido deixaria “todas as riquezas dos sertões de Benguela e Moçâmedes, visto que o Cunene e o Cubango correm na direcção sul”; Arquivo Histórico Ultramarino, 2866, 1C, SEMU_MU, DGU: A 30 de Janeiro de 1899, a Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar foi instada a emitir parecer sobre as cláusulas do projecto de contrato entre a Companhia de Moçâmedes e a The Railway & Works Company Limited. Nessa consulta, faziam-se alguns reparos à indefinição de algumas cláusulas, nomeadamente relacionadas com a constituição da companhia subconcessionária e os seus corpos directivos; as características e orientação do traçado principal e eventuais ramificações; a fixação de tarifas; e o papel do Estado português na contratualização dessa concessão; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Junho de 1899, p. 137.

¹²⁴⁹ Gisela Guevara, *Op. Cit.*, p. 288; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1898, pp. 378-379; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1047-1053. Previam-se que a linha tivesse uma extensão de quatrocentos quilómetros e um custo de construção, por quilómetro, na ordem das três mil libras. A Companhia de Moçâmedes ficava autorizada a subconcessionar o direito de construção e exploração da linha, mas a posição do Estado português ficava altamente salvaguardada, pela imposição de prazos bem definidos e pelas prerrogativas decisórias quer sobre a constituição do sindicato construtor, quer sobre as características do traçado a adoptar. O texto da portaria de 14 de Agosto de 1899 determinava, desde logo, o recurso à justiça arbitral, exclusivamente nos termos das leis portuguesas, no caso de serem suscitadas quaisquer questões entre as partes interessadas. Com a publicação da referida portaria ficavam definitivamente afastadas as propostas apresentadas pelo engenheiro hidrografo, Baldaque da Silva, para a concessão de uma linha férrea de penetração, da Baía dos Tigres, ou Porto Alexandre, ao interior, a uma companhia portuguesa (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Junho de 1899, pp. 186-187); e por “um sr. Correia”, também para um caminho-de-ferro com testa na Baía dos Tigres, que se considerava desde logo improcedente, dada a prioridade que tinha a proposta da Companhia de Moçâmedes (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Julho de 1899, p. 218).

caminho-de-ferro de via reduzida, desde o litoral do distrito de Benguela até à fronteira leste da província de Angola. Para o efeito, seria constituída a Junta Administrativa do Caminho de Ferro de Benguela, integrando pessoal técnico e administrativo do Estado e delegados do comércio, indústria e casas financeiras da metrópole e da província, responsável não apenas pela projecção, construção e exploração da linha, mas também pela organização dos serviços necessários e sua regulamentação; pela elaboração e orçamentação dos planos de colonização daquele território; e pela gestão do fundo especial a ser criado para a implementação da infraestrutura¹²⁵⁰.

3.4.2 – A linha de Moçâmedes

As duas linhas, que aqui se projectavam, tiveram destinos históricos bem diversos. Para a construção da linha de Moçâmedes foi anunciada a constituição da The Railway & Works Company Limited, com quem a Companhia de Moçâmedes chegou a negociar a contratualização da subconcessão¹²⁵¹. Logo depois, foi noticiada, na imprensa colonial, a partida de uma brigada de estudos britânica, constituída pelos engenheiros Spencer, Marshall e Wardlow, encarregada de proceder ao reconhecimento do território, uma vez que estaria já subscrito o capital necessário para o início dos trabalhos¹²⁵². Em África, esses estudos desenvolveram-se rapidamente, não obstante a manifestação de sinais políticos contraditórios, potencialmente comprometedores daquele empreendimento ferroviário, também dados por Eduardo Vilaça, o mesmo ministro que autorizara a concessão¹²⁵³. Durante o mês de Junho de 1902, muito antes de terminado o prazo

¹²⁵⁰ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1055-1058, 1072-1074, 1081-1086; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Segundo Ano: 1898-1899, Segundo Semestre, Lisboa, Livraria Ferin, pp. 1578-1579. O fundo especial era composto por uma sobretaxa aplicada à exportação de borracha (3% no porto de Luanda; 6% nas alfândegas de Benguela, Moçâmedes e Novo Redondo); produto líquido do imposto sobre o álcool e algodão; excesso de rendimento das alfândegas do distrito de Benguela; rendimento líquido da exploração do caminho-de-ferro, enquanto durasse a sua construção; produto da venda, arrendamento e aforamento de terrenos confinantes com a linha; O funcionamento desta junta e da respectiva comissão executiva ficou regulado por um decreto especial, datado de 23 de Junho de 1900; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Terceiro Ano: 1899-1900, Lisboa, Livraria Ferin, 1900, p. 121, 375; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1900, p. 90: a junta seria presidida por Tito de Carvalho, chefe da 3ª Repartição da Direcção Geral do Ultramar e constituída, ainda, por Artur Montenegro, deputado e professor universitário; Terra Viana, professor da Academia Politécnica; o engenheiro Costa Serrão; o conselheiro Eduardo Pinto da Cunha; Sousa Lara, delegado do comércio da metrópole; Francisco Maria Bacelar, delegado do comércio e agricultura da província de Angola; Paula Gomes; Henrique Taveira, representante da Associação Industrial de Lisboa; Leopoldo Mourão, representante da Associação Comercial do Porto; e Pereira de Magalhães, representante da Associação Industrial do Porto. A Comissão Executiva era constituída por Tito de Carvalho, Artur Montenegro e Terra Viana, escolhidos pelo governo; e Sousa Lara e Francisco Maria Bacelar, escolhidos pelos delegados.

¹²⁵¹ V. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Outubro de 1899, p. 299. Neste órgão noticioso garantia-se que, depois de publicada uma nova portaria, a 4 de Setembro, que vinha confirmar os direitos da Companhia de Moçâmedes, o sindicato formado em Londres para o estudo, construção e exploração tinha agora a denominação de Trans-African Railway Syndicate Limited; sobre esta alteração contratual, v. Rolf Peter Tschapek, *Bausteine eines zukünftigen deutschen Mittelafrika*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2000, pp. 258-259; *The London Gazette*, 4 March, 1924, p. 1973: a The Railway & Works Company Limited chegou mesmo a ser constituída e só foi dissolvida a 12 de Fevereiro de 1924, numa reunião extraordinária, realizada em Londres.

¹²⁵² *Portugal em África*, Volume 6: Ano de 1899, p. 457; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Janeiro de 1900, p. 10; *Ibidem*, 16 de Fevereiro de 1900, p. 58.

¹²⁵³ *Ibidem*, Volume 7: Ano de 1900, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1900, pp. 253, 310-311; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1899, p. 266; *Ibidem*, 16 de Maio de 1900, pp. 147-149; *Ibidem*, 1 de Junho de 1900,

limite fixado para a sua apresentação, a Companhia de Moçâmedes encontrava-se em condições de entregar ao ministro da Marinha o projecto definitivo de uma via-férrea de Porto Alexandre ao Humbe, que utilizava uma grande extensão navegável do rio Cunene, para comunicar com terrenos férteis daquela região¹²⁵⁴. Mas o documento, elaborado pela Trans-African Railway Syndicate Limited, previa, ainda, a introdução de um aditamento à portaria de 14 de Agosto de 1899, que lhe permitisse a construção de outros ramais, dirigidos às minas de Cassinga, ao sul de Moçâmedes e à fronteira alemã, de modo a satisfazer os preceitos de um acordo que este sindicato assinara com a casa financeira Disconto-Gesellschaft¹²⁵⁵. Instada a pronunciar-se sobre este novo

pp. 161-163; *Diário da Câmara dos Deputados*, 18 de Maio de 1900, pp. 4-13; *Ibidem*, 19 de Maio de 1900, pp. 2-14. *Ibidem*, 1 de Junho de 1900, p. 233. A 18 de Maio de 1900, a comissão parlamentar do Ultramar levava ao plenário da Câmara dos Deputados um projecto de lei governamental, onde se pedia autorização para mandar proceder aos estudos e construção de uma linha férrea que partindo da Baía dos Tigres, seguisse pela margem direita do rio Cunene, até entroncar com o caminho-de-ferro, em território alemão, para servir directamente a região aurífera de Otavi. Depois de uma acalorada discussão entre a maioria parlamentar e a oposição regeneradora, nomeadamente em torno da defesa que o ministro Vilaça fizera de os caminhos-de-ferro de penetração passarem a caber, exclusivamente, à iniciativa directa do Estado, a proposta baixou à comissão, ficando depois suspensa com o encerramento do parlamento (*Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Terceiro Ano: 1900-1901, Lisboa, Livraria Ferin, 1901, p. 272). No preâmbulo da proposta de lei, podia ler-se: Desde que, em porfiada luta económica, as nações empenham todos os esforços para conquistarem a supremacia colonial, as vias de comunicação acelerada, que se destinam a servir os interesses, não já exclusivamente de uma limitada região, mas de um vastíssimo território, em que predominam administrações e influências de estados diversos, adquiriram uma importância comercial e política que há-de aumentar de dia para dia, atingindo proporções e ganhando alcance que nem podia imaginar-se há alguns anos. E, em tais circunstâncias, dever é cuidar muito a sério de quanto importe à construção e exploração dessas vias férreas. Deixar esse encargo à iniciativa particular é correr o risco de malbaratar capitais, ou de criar dificuldades que sejam, no futuro, impedimento grave para que se leve a cabo um melhoramento destinado a servir interesses de ordem geral e em que tenham de ser atendidas exigências de carácter político ou económico, que só o governo pode bem compreender e bem zelar. Pareceu-me por isso que se impunha o dever de reservar exclusivamente para o governo a exploração dos caminhos-de-ferro, cujo traçado atinja a fronteira de qualquer colónia ou estado estrangeiro, ou que, pelos interesses de natureza económica ou política forem destinados a servir, tenham como natural complemento a sua continuação até essas fronteiras”. A 1 de Junho deu entrada no expediente daquela câmara uma representação da Companhia de Moçâmedes contra aquela proposta de lei, naturalmente conflituante com a concessão de 14 de Agosto. Nas páginas da revista *Portugal em África*, respigava-se, por estes dias, uma notícia do *Diário de Notícias*, dando conta da formação de uma companhia com o capital de quarenta milhões de marcos, destinada a desenvolver a exploração das minas de cobre de Otavi e construir uma linha férrea na Baía dos Tigres. Muito convenientemente, dizia-se, o projecto em discussão no parlamento, vinha inviabilizar esta proposta alemã, ao atribuir ao governo a prerrogativa exclusiva da construção de caminhos-de-ferro em território português. Deduzia-se, assim, que os engenheiros enviados a África para realizar o reconhecimento do traçado, se confinariam ao estudo no território colonial germânico: “Há pouco tempo, um banco alemão apresentou ao governo uma proposta para construir uma linha férrea que ligasse a baía às possessões alemãs, para construir cais, etc., etc., tudo em condições aparentemente vantajosas. Por sua parte, a Companhia de Moçâmedes, procedeu a estudos para a construção de uma linha férrea, com outra directriz, mas na mesma região. O sr. Vilaça, porém, que é da opinião que já temos elementos estrangeiros demasiados nas nossas colónias, embora reconheça que é de absoluta necessidade fomentar o seu progresso e desenvolvimento, assentou em que os caminhos-de-ferro de penetração serão construídos e administrados pelo Estado. Ficaram assim postas de parte as propostas estrangeiras e qualquer proposta mesmo nacional que dissesse respeito a linhas naquelas condições, pelo receio de que, ou por trespassse ou por qualquer operação financeira, viessem a passar a mãos não portuguesas”. Refira-se, ainda, a representação das autoridades locais de Moçâmedes, endereçada ao ministro da Marinha, com o objectivo de defender a escolha de Moçâmedes para porto marítimo daquela linha ferroviária, em detrimento das opções por Baía dos Tigres ou Porto Alexandre: “Pelo sr. governador de Angola foi há dias apresentada ao sr. ministro da Marinha uma comissão composta dos Srs. Visconde de Giraul, Albino Freire de Andrade, como representante da municipalidade de Moçâmedes, e alguns outros cavalheiros agricultores e negociantes daquela cidade, a qual entregou uma representação contendo mais de 150 assinaturas, e na qual pede para que o projectado caminho-de-ferro do Humbe, a construir-se, parta de Moçâmedes, caso seja para servir os territórios da Companhia de Moçâmedes, e para que, se esta companhia tem qualquer intenção reservada, pretendendo antes servir interesses particulares e prejudiciais aos interesses do Estado, o sr. ministro da Marinha impeça por todas as formas que ela leve a efeito o seu intento” (*Portugal em África*, Volume 6: Ano de 1899, p. 514; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Janeiro de 1900, p. 28; Arquivo Histórico Ultramarino, 2866, 1C, SEMU_MU, DGU).

¹²⁵⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Julho de 1902, p. 202; *Portugal em África*, Volume 9: Ano de 1902, p. 370;

¹²⁵⁵ *Ibidem*, 16 de Julho de 1903, p. 244; Gisela Guevara, *Op. Cit.*, p. 293: refira-se que a Disconto-Gesellschaft já requirera, em 1899, a concessão de uma linha férrea da Baía dos Tigres ao Cunene e era, juntamente com a South West Africa Company, uma das principais accionistas da Otavi Minen und Eisenbahn Gesellschaft (Otavi Mining and Railway Company), fundada em 1900, para a construção de uma linha férrea de via estreita, entre Swakopmund e as minas de Tsumeb (Ongopolo).

pedido, a Comissão Superior Técnica das Obras Públicas do Ultramar, acompanhava as considerações formuladas pelo comissário régio, junto da Companhia de Moçâmedes, recomendando que as disposições da portaria não fossem alteradas, dado que as modificações propostas poderiam vir a criar vários embaraços à administração portuguesa em Angola¹²⁵⁶. Apesar das prorrogações de prazo, concedidas pelo governo, para que a proposta daquele sindicato fosse revista, o processo ficou irremediavelmente bloqueado, sendo mais que provável e natural o desinteresse de ambas as partes em manter aquela negociação, depois de conhecidos os termos da arbitragem internacional, relativa ao caminho-de-ferro de Lourenço Marques e as consequências políticas e geoestratégicas da guerra anglo-bóer, cuja indefinição inicial gerou tanta expectativa do lado alemão, quanto receio do lado português¹²⁵⁷.

Em 1904 começaram a circular notícias alarmantes sobre uma rebelião indígena, da tribo dos *herrerros*, na colónia alemã do Sudoeste Africano, que parecia poder alastrar a toda a Ovâmpia, onde pontificavam as irrequietas e insubmissas tribos dos *cuanhamas*, *cuamatos* e *evales*, na zona fronteira do sul de Angola com a Damaralândia. A verificar-se essa sublevação, Portugal podia ver perigar a afirmação da sua soberania naquela região, pois ela serviria provavelmente de pretexto à Alemanha para forçar a ambicionada expropriação colonial, suportada na teoria jurídica vigente do “facto consumado” – que já amputara, às colónias portuguesas, as regiões do Barotze, Zambeze e norte de Moçambique – a título de utilidade geral: o estado de abandono em que se encontrava todo esse território, revelador da propalada incapacidade portuguesa para a colonização, impunha que outra nação, melhor preparada e munida, se ocupasse da tarefa de reduzir os indígenas à obediência¹²⁵⁸. O governo *regenerador* de Ernesto Hintze Ribeiro (1903-

¹²⁵⁶ Arquivo Histórico Ultramarino, 2866, 1C, SEMU_MU, DGU.

¹²⁵⁷ José Manuel de Azevedo, *Op.Cit.*, pp. 308-312; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp.1345, 1358, 1427: A 16 de Dezembro de 1903, a Companhia de Moçâmedes, ou o sindicato que ela organizasse, eram autorizados a promover os estudos do traçado entre Porto Alexandre e Cassinga, ainda que essa autorização não envolvesse “qualquer compromisso por parte do governo com relação à construção do mencionado caminho-de-ferro”; *Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1905*, p. 374: A confirmar o desinteresse a que foi votado aquele negócio, em 1905, a imprensa noticiava a realização de uma reunião entre José de Alpoim, o engenheiro Jules Hendricks, do conselho de administração da Companhia de Moçâmedes, e o ministro da Marinha, destinada a avaliar a possibilidade de se promover a construção de um caminho-de-ferro de Porto Alexandre à Damaralândia; Arquivo Histórico Ultramarino, 2474, Sala 3, Est. XV, Prat. 28;

¹²⁵⁸ *Portugal em África*, Volume 11: *Ano de 1904*, Lisboa, Tipografia d’ «A Editora», 1904, pp. 393-405. Num artigo dedicado a esta momentosa questão, criticava-se o tradicional desleixo português nos assuntos ultramarinos: “O nosso mal maior, em África, tem sido, até agora, o do tempo perdido. O regime geral é o do adiamento das mais graves e importantes questões, esquecidos de que adiar não é resolver. Quando chega o momento difícil, lamentamo-nos então de nada ter feito e de ser já tarde para fazer qualquer coisa. Têm oportuníssima aplicação estas considerações gerais numa questão, como a de agora, em que bastaria a ocupação efectiva portuguesa no sul de Angola, realizada desde muito tempo, para pôr termo a todas as dúvidas, exigências e reclamações. Foi essa ocupação proposta por diversas vezes (...) ora com o simples carácter militar, ora com o carácter mais vasto, fecundo e civilizador de ocupação missionária. Estudou-se muito, escreveu-se muito e falou-se muito no parlamento; mas as mais diversas circunstâncias vieram colocar, perante a ideia, obstáculos, que não foram removidos porque não se quis removê-los”. Para efectivar essa ocupação, preconizava-se a delimitação precisa das linhas de fronteira, acordada no tratado luso-germânico de 1886; o envio de forças expedicionárias que despoletaria o estabelecimento de feitorias e novas missões religiosas; e a construção do caminho-de-ferro de Moçâmedes ao Cubango, que seria um ramal natural da linha do Cabo ao Cairo: “Essa linha seria um documento vivo de ocupação, um instrumento de riqueza, e um factor do progresso dos sertões até agora inóspitos e desertos”.

1904) deu credibilidade à nova ameaça de extorsão, apressando-se a determinar, em Junho de 1904, o envio de uma expedição militar de mil e oitocentos homens ao Cuanhama¹²⁵⁹. Depois de estacionada no Humbe, atravessou as margens do rio Cunene, decidindo-se, então, a constituição de um destacamento de cerca de quinhentos homens, liderado pelo capitão de artilharia, Pinto de Almeida, incumbido de se internar no território Ovampo, para um reconhecimento ofensivo. A 25 de Setembro deparou-se com uma força adversária de cerca de quinze mil indígenas *cuamatos*, diante da qual foi violentamente desbaratado, a golpes de zagaia, registando cerca de três centenas de baixas¹²⁶⁰. Rapidamente surgiram na metrópole apelos lancinantes a reclamar uma desforra militar que desafrontasse, prontamente, o brio das armas nacionais, enlutadas no desastre do Cunene¹²⁶¹. Moreira Júnior, ministro da Marinha do novo governo *progressista*, liderado por Luciano de Castro, não destoava do coro de personalidades políticas defensoras desse desforço liquidatário, destinado a reafirmar a soberania e o prestígio portugueses naquela província. Logo após a tomada de posse, tratou de encarregar o prestigiado oficial do exército, Eduardo da Costa, do planeamento estratégico e comando de uma nova expedição militar, de maiores proporções, que previa um contingente europeu de três mil e cem homens. Uma operação desta envergadura oferecia, todavia, dificuldades ponderosas: afigurava-se impraticável a complexa organização de meios humanos e materiais até ao fim da estação das chuvas, em Março, restando, depois, poucas semanas de fornecimento regular de água e mantimentos a soldados e animais, ao longo do percurso, desde Moçâmedes até ao Humbe, em terrenos de comprovada insalubridade; todo material de campanha, computado em cerca de mil e cem toneladas, teria de ser transportado para o Humbe, até Junho, por um número não inferior a três mil carregadores, numa região em que o seu recrutamento era manifestamente penoso; a alternativa de transporte, pelo recurso aos carros *bóeres*, não se previa mais animadora: cada carro era puxado por dez juntas de bois, frequentemente vitimados pela *maceira*, moléstia particularmente mortífera naquela região e, uma vez chegados ao planalto, necessitavam de um período de descanso de aproximadamente um mês; com a época seca, verificava-se um abaixamento significativo do caudal do rio Cunene, que amplificava o potencial de insubordinação dos indígenas; os soldados ficavam obrigados a

¹²⁵⁹ Ferreira Martins, *Op. Cit.*, Vol. III, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1939, pp. 55-56; Eduardo da Costa, *Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, Vol. IV, pp. 407-409. O capitão João Maria de Aguiar, governador da Huíla, foi nomeado comandante da expedição. Foram inicialmente colocadas 850 praças à disposição, número que rapidamente ascendeu a 1800, de todas as armas, “sendo mais de 500 europeias, 120 solípedes e 7 bocas de fogo”.

¹²⁶⁰ Idem, *Ibidem*, pp. 57-59; Eduardo da Costa, *Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, Vol. IV, pp. 409-410. *Portugal em África*, Volume 11: *Ano de 1904*, pp. 622-625, 691-693; *Diário da Câmara dos Deputados*, 4 de Outubro de 1904, pp. 8-10. Segundo o ministro da Marinha, Rafael Gorjão, o destacamento era composto por dois pelotões de cavalaria europeia, três pelotões de infantaria europeia e quatro pelotões de infantaria indígena, num total de quatrocentos e noventa e nove homens. Morreram, neste combate, quase todos os oficiais e cerca de metade do seu efectivo (cento e nove europeus e cento e quarenta e cinco indígenas), registando-se ainda o ferimento de vinte e seis europeus e vinte e quatro indígenas. A expedição retirou, logo de seguida, para o Humbe.

¹²⁶¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, 4 de Outubro de 1904, p. 10.

marchas forçadas de seis centenas de quilómetros, pelo interior do sertão, por períodos de três meses, expostos a febres violentas, exaustos e desmoralizados. Persistir, obstinadamente, na preparação apressada de uma dispendiosa campanha militar, diante de todos estes factores adversos, comportava o perigo de um novo e humilhante desastre, aventura inconsequente que o ministro garantia não pretender patrocinar. Decidiu, por isso, adiar *sine die* o aprontamento da expedição, pretextando, para isso, com a necessidade de conceber um plano ofensivo mais prudente, metódico e sistemático, rodeado de toda a segurança e circunspecção, que endireitasse o prestígio nacional, vibrando um golpe vitorioso, indiscutível e duradouro, diante do gentio aguerrido que audaciosamente tinha profanado a autoridade portuguesa. O plano previa o recurso estratégico a uma ferramenta auxiliar, absolutamente indispensável para o sucesso daquela missão patriótica: o caminho-de-ferro de Moçâmedes à Chela¹²⁶².

Depois de consultar a opinião avalizada do engenheiro Manuel da Terra Viana (à época director dos Caminhos de Ferro de Luanda e vogal da Junta Administrativa do Caminho de Ferro de Benguela), o ministro determinou que a brigada de estudos do caminho-de-ferro de Malange marchasse para Moçâmedes, a fim de proceder ao estudo do traçado de uma nova linha, de bitola reduzida, “obedecendo à condição da mais restrita economia e rapidez de construção”, por onde passariam, no futuro, as tropas da expedição contra os *cuanhamas* e *cuamatas*¹²⁶³. A 14 de Abril de 1905 apresentou ao parlamento uma proposta de lei pela qual se autorizava o governo a contrair um empréstimo até à quantia de mil e quinhentos contos, exclusivamente destinado a construir esse via-férrea, de vocação não apenas política e militar, mas também comercial e agrícola, por administração directa do Estado¹²⁶⁴. O projecto, que recebeu parecer favorável das comissões parlamentares da Fazenda e do Ultramar, não chegou a ser discutido, nem votado, na Câmara dos Deputados, uma vez que a crise política que se abateu na maioria *progressista* que

¹²⁶² *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de Maio de 1905, pp. 3-6; *Ibidem*, 3 de Maio de 1905, pp. 61-68; *Ibidem*, 6 de Maio de 1905, pp. 73-85; *Ibidem*, 30 de Agosto de 1905, pp. 7-12; *Ibidem*, 1 de Setembro de 1905, pp. 9-13; *Ibidem*, 4 de Setembro de 1905, pp. 11-21; *Ibidem*, 5 de Setembro de 1905, pp. 3-16.

¹²⁶³ *Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1905*, pp. 122, 205, 275-276; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Março de 1905, p. 76.

¹²⁶⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de Abril de 1905, pp. 11-13: “Na parte mais meridional da província, fomentando o seu rápido desenvolvimento e de ordem a nela manter a nossa soberania e firmar o nosso domínio efectivo, a via-férrea que construirmos terá uma larga importância e valorizará a vila de Moçâmedes. O acentuado movimento das areias que opõem quase insuperáveis dificuldades à conservação de uma via-férrea, mais para sul, é aqui reduzido. Tal caminho-de-ferro, além da sua importância actual sob o ponto de vista político e estratégico, tem importância económica, para a qual concorrem a salubridade da vila, a natureza dos terrenos no sopé da Chela, muito próprios para a cultura do algodão, que útil é largamente desenvolver nas nossas colónias, especialmente nas mais aptas, e os centos de colonização existentes no planalto onde pode ser grande o desenvolvimento das explorações agrícolas e da criação de gados, o que tem sido até agora impedido pela insuficiência de meios de comunicação, fazendo-se os transportes por uma estrada em que a tracção animal é difícil pela falta de água durante muitas dezenas de quilómetros a partir da costa, pelas fortes rampas junto à serra e pela qualidade do solo que não permite a circulação em condições aceitáveis (...). Embora transitoriamente desempenhe funções estratégicas, será a económica, e esta especialmente de carácter agrícola, a que terá de exercer o caminho-de-ferro projectado. Sendo assim, por muitos anos ainda será suficiente um caminho-de-ferro de via estreita (0,60m), que não só pela estreiteza da via como pelo peso dos carris permitirá reduzido dispêndio”.

suportava o governo, precipitada pela dissidência de José de Alpoim, conduziu a uma recomposição ministerial e ao adiamento do funcionamento das cortes. Nesse breve interregno parlamentar, Moreira Júnior socorreu-se do velho expediente governamental, de invocar o art.º 15.º do Acto Adicional de 1852, para decretar em Conselho de Ministros as providências legislativas que fossem julgadas urgentes, furtando-as, por essa via, ao demorado escrutínio do debate político. A medida ministerial, vertida em decreto datado de 27 de Maio, foi amplamente saudada nos meios coloniais, nomeadamente nos órgãos de imprensa mais interessados nessas questões, que apenas lamentavam não ter sido possível o conagraçamento das forças partidárias, em torno de um genuíno desígnio nacional¹²⁶⁵:

¹²⁶⁵ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1506-1507; *Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1905*, pp. 280-283, 331-332, 537. Na habitual crónica dedicada à economia colonial, Augusto Ribeiro já tinha manifestado uma grande satisfação com a iniciativa do ministro da Marinha: “O eminente professor e ilustre homem de ciência, o sr. conselheiro Moreira Júnior, inaugurando a sua acção, como ministro da marinha e das colónias, com a corajosa iniciativa da construção do caminho-de-ferro de Moçâmedes, que, para honra do seu nome e para o da nação, levará a cabo, estamos disso convencidos, prestou à causa colonial um desses serviços relevantes que jamais podem ser esquecidos e que bastam para fazer a reputação de um homem de governo. Uma coisa, porém, seria para desejar e é que a proposta autorizando a construção do caminho-de-ferro de Moçâmedes fosse patrioticamente votada, sem discussão, pelas duas casas do parlamento, evitando-se a repetição de discussões *por amor da arte partidária*, que até aqui, com raríssimas excepções, tem invalidado toda a colaboração da representação nacional em assuntos interessando as colónias portuguesas, dando razão à previdência dos legisladores de 1852”. Depois de conhecida publicação do decreto, o articulista não deu sinais de grande agastamento, pelo recurso àquela via que se pretendia extraordinária: “Posto que, excepcionalmente, o respectivo projecto de lei apresentado às câmaras pelo sr. ministro da Marinha e das Colónias em 14 de Abril último e que já tivera parecer favorável das comissões da câmara dos deputados, parecesse destinado a não sofrer grande impugnação, sendo apenas provável que a oposição o combatesse teoricamente por ser haver preferido a via reduzida à via larga, certo é que dado o adiamento das cortes, tudo aconselhava que, vista a urgência, que ninguém contesta, se recorresse à faculdade constitucional para o seu decretamento, tanto mais que está francamente afirmado na imprensa política e colonial que a discussão parlamentar, nem sempre profícua, porque raras vezes é desapassionada, é incompatível com a necessidade de adoptar, na oportunidade das circunstâncias, providências destinadas a desenvolver e a favorecer os interesses das colónias portuguesas”. Efectivamente, depois de reaberto o parlamento, rapidamente se confirmou a dificuldade de encontrar consensos políticos em matéria colonial. O debate sobre o caminho-de-ferro de Moçâmedes à Chela correu indissociável do desastre militar do Cunene. Para a minoria *regeneradora*, a decisão do governo configurava um erro colossal de administração colonial, não apenas porque discordava da bitola adoptada (“um caminho de ferro de crianças, cuja máquina podia parecer uma chaleira a deitar fumo”), que considerava imprópria para qualquer exploração ferroviária, mas também pela escolha da própria directriz e, sobretudo, pelo facto de essa construção impedir um desforço imediato daquela humilhação militar, com todos os perigos que lhe encontravam inerentes, desde a ampliação da rebelião indígena, até uma eventual ocupação do território pelas tropas alemãs. Destaque-se, neste sentido, a opinião do deputado Cabral Moncada, numa interpelação ao governo: “Evidentemente, nós não podemos viver no regime de nos consolarmos com essa coisa platónica, e verdadeiramente inofensiva, a que se chama – soberania política. A soberania política é inteiramente respeitável, mas não é para que permaneçamos na situação de soberanos políticos de uma região cujo domínio é desconhecido. O verdadeiro plano a seguir, tendo um vasto domínio colonial como temos, é a valorização dos mercados, bons para o desenvolvimento da nossa indústria, com uma protecção que não convém ser desmarcada, pondo-nos ao mesmo tempo em contacto com aqueles povos e dando-lhes esse contágio da civilização, que é obrigação de todos. Se continuamos na inércia em que temos jazido, nada fazendo a respeito de colónias, e contentando-nos em apregoar ao mundo a história do nosso passado e em mostrar a nossa soberania do presente, o que sucederá é que, na grande luta de interesses, outros virão, sendo então difícil impedir a acção que eles queiram exercer. É necessário também que, ao tratar-se da ocupação efectiva, se pense em estabelecer naquela região postos militares, que são a garantia dos elementos comerciais que depois queiram estabelecer-se naquela zona; a garantia de tranquilidade dentro da colónia e, ao mesmo tempo, a garantia, já hoje excelente, para o comércio, contra a invasão, pela fronteira sul e esta da província de Angola, de agentes comerciais estrangeiros, em luta com o comércio nacional. Na opinião dele, orador, é já demasiadamente demorada a nossa posse platónica naquelas regiões. Para exemplo, temos o que a Alemanha ali tem feito desde 1884, e como se tem ela lançado no caminho das tentativas coloniais”. A maioria *progressista* entendia que a crítica à prudência ministerial, na preparação de uma futura campanha militar no sul de Angola, servia apenas para distrair a atenção pública das pesadas responsabilidades que cabia ao Partido Regenerador no desastre do Cunene, nomeadamente, pela ligeireza e incúria que presidiram à preparação daquela expedição. Reconheciam, por isso, um grande alcance estratégico, político e económico na opção pela construção da linha férrea. Rodrigues Nogueira não hesitava em afirmar que as grandes somas de dinheiro já empregues em expedições militares em África, teriam tido um efeito bem mais benéfico, impondo um domínio mais efectivo e eficaz, se fossem aplicadas na construção de caminhos-de-ferro: “havia de acontecer o que acontece no país: os ladrões desaparecem diante das estradas e fogem diante das vias rápidas, às insurreições” (*Diário da Câmara dos*

A construção desta via-férrea impõe-se. Nem há melhor meio hoje de ocupar definitiva e ostensivamente uma região do que assentando nela as duas fitas de aço dos seus carris, como rígido liames que a prendem e sujeitam, os quais constituem ligações que não entorpecem, antes desenvolvem e desembaraçam. As estações ferroviárias e as casas de guarda são mais eficazes para a pacificação e domínio do que os fortes e redutos militares. Valem mais pelo que fazem e pelo que rendem. Não afugentam o indígena, atraem-no. Não o castigam, educam-no, aumentando-lhe o bem-estar, valorizam-lhe a sua riqueza, civilizam-no.

Muito bem diz o relatório da comissão parlamentar que a via-férrea é o principal instrumento de conservação e fecundação civilizadora das colónias.

Mais vale gastar com vias-férreas, com que se fomenta o desenvolvimento das regiões afastadas do litoral e se acrescenta o tráfego comercial, do que com as operações militares sistemáticas e periódicas para a polícia das caravanas e manutenção da soberania. As guerras devem ser meras medidas de excepção, verdadeiramente extraordinárias¹²⁶⁶.

Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* veiculava-se a informação de que a construção da linha de Moçâmedes, inicialmente suportada por um crédito especial atribuído à Direcção Geral do Ultramar, seria entregue à engenharia militar portuguesa¹²⁶⁷. Mas o governo acabou por decretar que esse serviço ficasse adstrito à Direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda que, para o efeito, veria o quadro de pessoal aumentado com um engenheiro, quatro condutores e um pagador¹²⁶⁸. Mais tarde, porém, foi considerada mais conveniente a criação de uma Direcção do Caminho de Ferro de Moçâmedes, acometida dos trabalhos de projecção, construção e exploração¹²⁶⁹.

Deputados, 1 de Maio de 1905, pp. 3-6; *Ibidem*, 3 de Maio de 1905, pp. 61-68; *Ibidem*, 6 de Maio de 1905, pp. 73-85; *Ibidem*, 30 de Agosto de 1905, pp. 7-12; *Ibidem*, 1 de Setembro de 1905, pp. 9-13; *Ibidem*, 4 de Setembro de 1905, pp. 11-21; *Ibidem*, 5 de Setembro de 1905, pp. 3-16). No jornal *Comércio do Porto*, fazia-se também a defesa intransigente do caminho-de-ferro como “único meio de acabar com as revoltas indígenas e de civilizar o sertão. Nas regiões ocupadas por caminhos-de-ferro, quem em Angola, quer em Moçambique, nunca houve uma só rebelião, desde que aquelas linhas se construíram”. No entanto não deixavam de questionar o benefício económico prometido para um caminho-de-ferro cujo traçado, apesar de ser o mais directo para a região dos indígenas sublevados, percorria uma área de “terrenos argilosos, doentia, sem água, [que] não se presta à aclimação de europeus, nem pode ser um centro produtor. Essa pobre gente, que lá vive, habituou-se a sofrer a sede, e a alimentar-se de gado, cujas pastagens vão procurar a quatro e cinco dias de viagem. A água da chuva, que fica em poços, água pantanosa e suja, é distribuída em rações. Não pode o europeu aí viver, por falta absoluta de recursos”; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, 20 de Abril de 1905, pp. 49-68.

¹²⁶⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Maio de 1905, p. 147.

¹²⁶⁷ *Ibidem*, 1 de Junho de 1905, p. 172;

¹²⁶⁸ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1509-1510, 1533-1534, 1536-1539: A 2 de Setembro de 1905, o governo decretou a abertura de um crédito especial de 200 contos, logo depois reforçado com mais 60 contos; a 14 de Dezembro, 300 contos; 100 contos na previsão orçamental de 1906-1907; 110 contos, a 11 de Março de 1907; 268 contos no orçamento de 1907-1908; 115 contos, a 26 de Julho de 1907; 115 contos, a 9 de Abril de 1908; 420 contos, a 23 de Julho de 1908; 335 contos, no orçamento para 1908-1909; 377 contos, no orçamento para 1909-1910. A partir desta data a informação deixou de ser tão regular nesta compilação legislativa. Como se reconheceria mais tarde, o valor do empréstimo inicial foi ultrapassado. A partir de 1909 o financiamento da obra passou a fazer-se com recurso ao fundo dos caminhos-de-ferro de Angola (*Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea b) nº2: Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, p. 27; Arquivo Histórico Ultramarino, 919, Sala 12, Est. V, Prat. 3; *Ibidem*, 916, Sala 12, Est. V, Prat. 2; *Ibidem*, 928, Sala 12, Est V, Prat. 5; *Ibidem*, 2454, Sala 3, Est. XV, Prat. 26; *Ibidem*, 926-931, Sala 12, Est. V, Prat. 5; *Ibidem*, 2470, Sala 3, Est. XV, Prat. 27).

¹²⁶⁹ *Ibidem*, pp. 1662-1670: os serviços da direcção, chefiados inicialmente pelo engenheiro Eugénio Cândido Osório, ficavam distribuídos por duas divisões: uma encarregada do estudo e construção, outra encarregada da exploração. Prevvia-se, também a constituição de uma Comissão do Caminho de Ferro de Moçâmedes, presidida pelo governador-geral, e integrada pelo procurador da Coroa e Fazenda, escrivão da Fazenda, director da Alfândega, chefe da 2ª Secção de Obras Públicas, director do Caminho de Ferro de Moçâmedes e um empregado dessa direcção, que além de funções deliberativas relativamente à organização dos serviços, tinha a incumbência de emitir pareceres sobre projectos e orçamentos a apresentar ao governo; aprovar projectos e deliberar a execução de obras cujo valor não excedesse os dez contos; definir os termos contratuais para

Os estudos do traçado foram, desde logo, atribuídos ao engenheiro José Augusto Artur Fernandes Torres, chefe de brigada dos estudos do caminho-de-ferro de Malange, que projectou uma linha com bitola de 0,60m, curvas mínimas de 30m e rampas mínimas de 36mm por metro. Tratava-se de um projecto ferroviário mais económico que todos os anteriormente apresentados no ministério do Ultramar, seguindo, todavia, uma directriz irregular de aproximadamente duzentos e quarenta quilómetros, entre Moçâmedes e o Lubango (passando pelo Giraul, Pedra Grande, Munhinho [ou Minhino], Gargantas, Bibala, Machissa, portelas dos contrafortes da Nacairite, leste do Quibemba), sucessivamente alterada à medida que os trabalhos de assentamento de via se foram desenvolvendo, nem sempre merecendo o acordo dos órgãos consultivos do ministério¹²⁷⁰. A construção, iniciada a 9 de Agosto de 1905, foi entregue à direcção do capitão José Joaquim Peres, coadjuvado, entre outros, pelos engenheiros José Celestino Regala, Lopes Galvão e o condutor Mendes Mourão¹²⁷¹. Os trabalhos foram executados em regime de empreitadas parciais, entregues às empresas Figueiredo, Irmão & C^a e Viúva Bastos & Filhos, entre outros empreiteiros italianos, gregos e espanhóis, que chegaram a empregar cerca de mil e trezentos trabalhadores, maioritariamente fornecidos pelos grandes proprietários do distrito¹²⁷².

fornecimentos de material e recrutamento de pessoal, e os prazos de concursos de empreitadas; *Portugal em África*, Volume 14: *Ano de 1907*, Lisboa, Imprensa Lucas, 1907, p. 225.

¹²⁷⁰ Arquivo Histórico Ultramarino, 484, Sala 7, Est: III, Prat: 17; *Ibidem*, 2863, Sala 4, Est. XI, Prat. 3; *Ibidem*, 421, 1F, SEMU_MU, DGU_DCFU; *O caminho-de-ferro de Moçâmedes e o seu prolongamento além de Vila Arriaga*, Luanda, Imprensa Nacional de Angola, 1913, p. 6; Lopes Galvão, um dos engenheiros envolvidos na construção haveria de lamentar o facto de o governo não ter tido a intenção de aproveitar os estudos técnicos anteriores, contribuindo, por isso, para que a fixação da directriz fosse deixada ao arbítrio pessoal de quem procedeu ao projecto definitivo: “Os estudos feitos habilitavam o Governo a fixar a directriz do caminho-de-ferro que em 1905 mandou construir. Mas não a fixou. E, porventura, daí derivaram todas as dificuldades que mais tarde o prolongamento do caminho-de-ferro havia de encontrar. A empresa era grande em demasia para que se deixasse ao arbítrio fosse de quem fosse escolher o melhor caminho à medida que a construção ia prosseguindo. Em todo o caso, quem conhece os incidentes desagradáveis que pouco antes se tinham passado no sul da província, e o grave revés de que as nossas tropas haviam sido vítimas, desculpa até certo ponto esta precipitação. O objectivo principal que se pretendeu conseguir foi colocar o mais rapidamente possível no planalto as tropas que iam fazer a ocupação definitiva daquela importante parcela do nosso território. Era um caminho-de-ferro militar que era preciso construir sem a menor demora”; João de Almeida, *Op. Cit.*, p. 582: este antigo governador dizia não conseguir descortinar o motivo de se ter definido uma direcção tão caprichosa: “não sabemos se motivadas pelas necessidades técnicas, se pelas conveniências locais, ou particulares, ou determinações superiores”. Fernandes Torres estudou várias soluções para contornar o difícil problema da subida da serra da Chela: a) traçado de Pedra Grande à Humpata, pelo Brucho (que impunha uma cremalheira de quinhentos metros); b) o traçado do engenheiro Machado, depois desviado para Bibala e Matuco, pela portela do Salgado (que obrigava às já mencionadas reversões; c) o traçado de Pedra Grande à Chibia, por Vana Valombe (implicando um grande desenvolvimento do traçado); o traçado por Pedra Grande, Garganta do Leão, Montipa-Lubango (de construção rápida, apesar do traçado sinuoso, que poderia fomentar a agricultura dos vale de Montipa, Muholo e Bentiaba (*Revista de Obras Públicas e Minas*, nº 445 a 447, Janeiro, Fevereiro e Março de 1907, pp. 37-38; Henrique de Paiva Couceiro, *Angola. Dois anos de Governo: Junho 1907-Junho 1909. História e Comentários*, pp. 83-84).

¹²⁷¹ *Portugal em África*, Volume 13: *Ano de 1906*, pp. 601-602; *O caminho-de-ferro de Moçâmedes e o seu prolongamento além de Vila Arriaga*, p. 6; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1926, p. 87. Carlos Roma Machado, também ele engenheiro que serviu na construção deste caminho-de-ferro, identificou, nesta gazeta, os nomes dos restantes directores, chefes de serviço e engenheiros, desde o início dos trabalhos: “[José Joaquim] Peres, [Eugénio Cândido] Osório, [Artur Fernandes] Torres, Júdice, [Caetano Marques de] Amorim, Miranda, Guedes, [Joaquim Maria] Valente, Cunha Leal, Peiroteu” e Pinto Teixeira.

¹²⁷² Arquivo Histórico Ultramarino, 2687, Sala 3, Est: XVI, Prat: 18. A firma Figueiredo, Irmão & C^a tinha já requerido ao governo, em 1903, a concessão do exclusivo dos transportes, por meio de automóveis, nos distritos de Moçâmedes e Huíla; *Revista Colonial*, 25 de Julho de 1917, p. 138; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1905, p. 315; *Ibidem*, 16 de Março de 1926: Os responsáveis pela obra tiveram de contar com o auxílio de proprietários como o “Visconde de Giraul, Serafim de Figueiredo, Duarte de Almeida, e Faria, que possuíam as únicas propriedades que podiam fornecer géneros, e

O material fixo e circulante da via-férrea (carris, travessas metálicas e vagonetas) foi encomendado na Alemanha, à casa de Arthur Koppel (Orenstein & Koppel), e em França, à Société des Établissements Decauville Aîné verificando-se ao início, grandes dificuldades no seu desembarque, em Moçâmedes, e um conjunto de inconformidades técnicas do material, que chegaram a motivar a abertura de uma sindicância¹²⁷³.

A construção foi iniciada a 9 de Agosto e, a 28 de Setembro, data em que se celebravam os aniversários de D. Carlos e D. Amélia, decorreu a cerimónia solene de inauguração dos trabalhos, sob a presidência do governador-geral, Ramada Curto (1904-1906), com uma viagem inaugural de dez quilómetros, num pequeno comboio, até à baía do Saco¹²⁷⁴. O arranque da obra parecia auspicioso, dada a facilidade de adaptação da via ao terreno, verificando-se, nos primeiros tempos, uma actividade desusada e progressos lisonjeiros que alimentavam, na opinião pública, a esperança de a linha poder chegar à base da Chela em Junho de 1906, ainda a tempo de fazer marchar para o sertão as tropas portuguesas para o prometido desforço militar¹²⁷⁵. O serviço de exploração era reclamado pelas forças vivas da região, para o transporte de mercadorias, mas também de passageiros, nomeadamente os quarenta soldados que, ordinariamente destacados em missão no planalto, tiveram a oportunidade de descobrir a emoção de um descarrilamento em África¹²⁷⁶. Não tardou, porém, a revelar-se a inconsequência daquela sedutora fantasia: em 1907,

indígenas, para a construção”; *Portugal em África*, Volume 13: *Ano de 1906*, pp. 13-14: Joaquim Peres, ao assumir a direcção dos trabalhos, organizou “um partido de conservação da via, ficando em cada 5 quilómetros um capataz de via com 5 homens”.

¹²⁷³ *Revista de Obras Públicas e Minas*, nº 445 a 447, Janeiro, Fevereiro e Março de 1907, p. 36; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Março de 1906, p. 80; *Portugal em África*, Volume 13: *Ano de 1906*, pp. 13-14, 149-150: Em 1906 já eram noticiadas algumas deficiências no material fornecido pela casa Koppel: “Os rails têm uma pequeníssima percentagem de aço, os vagões de carga descarrilam com facilidade, por os eixos, e, conseqüentemente, as rodas não terem uma distância certa e igual. O defeito, está provado, não é do mau assentamento da linha, é do material circulatório. As duas máquinas novas, que pouco tempo têm de uso, já precisaram de reparos. As peças que vêm soltas custam a adaptar umas nas outras, como sejam os parafusos que vêm ao acaso estando provado que todas as avarias e desastres acontecidos provêm apenas da má qualidade do material circulatório, por estar averiguado que foi feito nas melhores condições o assentamento da linha”; *Ibidem*, Volume 16: *Ano de 1909*, Lisboa, Imprensa Lucas, 1909, p. 182; Arquivo Histórico Ultramarino, 484, Sala 7, Est: III, Prat: 17: A 31 de Maio de 1906, a Direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda, informava das “péssimas condições em que é feito o desembarque por conta da respectiva agência, do material vindo nos vapores alemães”, dali resultando a perda de “grande quantidade de carris, travessas, etc, que se destinavam aquele caminho-de-ferro” e que acabaram por cair ao mar; *Ibidem*, 2481, Sala 3, Est. XV, Prat. 28; *Ibidem*, 2577, Sala 3, Est: XVI, Prat. 9; *Ibidem*, 2863, Sala 4, Est. XI, Prat. 3; *Ibidem*, 483, Sala 8, Est. III, Prat. 17; *Ibidem*, 347, Sala 5, Est. III, Prat. 1; *Ibidem*, 726, Sala 10, Est: [...], Prat. 13: o fornecimento de material de trabalho foi assegurado por outras casas comerciais, quase exclusivamente estrangeiras: Huck & Cº, Porthus & Therrode, William Van der Abeele & Cie, Charles Maschwitz Junior, E. Chouanard, L. M. Ericsson & Cº, Selig Sonnenthal & Cº, Latestu, Ateliers de Villebroeck, Phoenix Foundry Company, Limited, Alsen'sche Portland Cement Fabriken, Société Schaeffer & Budenberg, Compagnie Française des Metaux, A. Garvens, Maison Breguet, Charles Maschwitz, Krauss, Meurer & Weysser, Jos. Landtmeters, Allott Jones & Cº, Felten Guillaume-Lahmeyerwerke, Ktiebolaget L. M. Ericsson & Cº, W. Garvens

¹²⁷⁴ *Revista de Obras Públicas e Minas*, nº 445 a 447, Janeiro, Fevereiro e Março de 1907, pp. 36-37; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Outubro de 1905, p. 299.

¹²⁷⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1905, p. 266; *Ibidem*, 1 de Janeiro de 1906, p. 11; *Ibidem*, 1 de Fevereiro de 1906, p. 64;

¹²⁷⁶ *Ibidem*, 1 de Abril de 1907, p. 108: nesta data foi autorizada a exploração provisória do troço de linha construído até Pedra Grande, a pedido da Companhia Comercial de Angola, a fim de facilitar o transporte de um importante carregamento de borracha; *Ibidem*, 1 de Outubro de 1907, p. 300: nesta edição, noticiava-se o pedido de vários agricultores da região para que lhes fosse permitido construir ramais de ligação das suas fazendas à linha principal, de modo a verem facilitada a exportação dos seus produtos; *Portugal em África*, Volume 13: *Ano de 1906*, p. 253: os soldados portugueses chegaram a Pedra Grande

aquando da mobilização da campanha militar no sul de Angola, dirigida por Alves Roçadas, a linha estava aberta apenas até ao quilómetro setenta e três, não deixando, todavia, de prestar um auxílio inestimável à marcha vitoriosa das tropas e ao abastecimento de material de guerra e mantimentos, ao longo daquele território desértico, onde apenas vicejava a planta *Welwitschia Mirabilis*¹²⁷⁷; seriam depois precisos mais cinco anos até atingir aquele ponto estratégico, ao quilómetro cento e sessenta e nove, onde se fundaria a povoação de Vila Arriaga (actual Bibala)¹²⁷⁸. Em 1910, o ex-governador João de Almeida lamentava a morosidade dos trabalhos de assentamento de via, que avançavam a uma média de vinte e quatro quilómetros, por ano¹²⁷⁹. Em 1913, o inspector das Obras Públicas, Alexandre Lopes Galvão observava uma redução dessa média para pouco mais de quinze quilómetros por ano, “uma lentidão que infelizmente caracteriza quase todos os nossos empreendimentos”¹²⁸⁰. Um ano antes, o ministro das Colónias, Cerveira de Albuquerque, num relatório apresentado ao parlamento, reconhecia o prejuízo crónico da exploração daquela linha, regularmente preterida a favor do transporte em carros *bóeres*, e confessava desconhecer a directriz que haveria de ser adoptada para o seu prolongamento, sobretudo porque depois de a fazer chegar ao sopé da serra, impunha-se agora uma “difícil galgada” de setecentos metros de altura, que a separava da sua borda superior¹²⁸¹. Para a superação desse impasse, concorreram várias propostas técnicas, da iniciativa de engenheiros portugueses, que entretiveram o debate público e o moroso processo de decisão, responsável por vários períodos de suspensão das obras: Artur Fernandes Torres (1909-1910)

com rapidez e sem qualquer incidente. Porém, na viagem de regresso, verificou-se o descarrilamento de alguns carros, de que resultou a necessidade de fazerem os restantes dezoito quilómetros, até Moçâmedes, em caminhada.

¹²⁷⁷ Veloso de Castro, *A Campanha do Cuamato em 1907*, Luanda, Imprensa Nacional, 1908, pp. 29-30: “Quantas fadigas esse troço de linha férrea poupou às tropas, quanto ele facilitou os abastecimentos da estrada de etapas e da base de operações na testa dessa estrada, é escusado dizer; bastará acentuar-se novamente que nessa zona de setenta e três quilómetros há só areias e pedras e nem uma gota de água. Na linha de etapas, a partir de Moçâmedes, foram estabelecidos vários postos principais e postos secundário de etapas, com os seus depósitos de víveres em barracões já improvisados para a coluna que em 1906 esteve organizada no reino e que agora foram utilizados. Os transportes foram organizados em carros bóeres, pesadas máquinas carregando proximamente duas toneladas e tirados a dez ou doze juntas de bois, carros que pela sua natureza simples, de sólida construção e fáceis de reparar em caso de avaria e sobretudo pela espécie de gado empregado na tracção, são os únicos que têm dado bons resultados nas estradas carreiteiras daquelas regiões, através de pântanos e lodaçais, transpondo ravinas profundas e atravessando facilmente os rios. Numerosos destes carros, todos os que havia disponíveis, foram empregados nos abastecimentos e desse serviço se desempenharam cabalmente, lançando, pela linha de etapas além do quilómetro nº 73 e na base de operações, víveres para três meses de campanha e todas as reservas para seis meses de ocupação”; Alberto Teixeira, *Op. Cit.*, p. 499; Arquivo Histórico Ultramarino, 421, 1F, SEMU_MU, DGU_DCFU; *Portugal em África*, Volume 14: *Ano de 1907*, p. 43; 279-280.

¹²⁷⁸ *Caminho de Ferro de Moçâmedes*, [Luanda, Empresa Gráfica de Angola, 1950], p. 12; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Maio de 1906, p. 159; *Ibidem*, 16 de Abril de 1907, p. 124; *Ibidem*, 1 de Agosto de 1907, p. 235: nesta data anunciava-se a suspensão dos trabalhos da linha, no intuito de se empreenderem novos estudos que encurtassem o traçado para o Lubango; *Ibidem*, 16 de Agosto de 1907, p. 250; *Ibidem*, 1 de Dezembro de 1907, p. 362; *Ibidem*, 16 de Dezembro de 1907, p. 379; *Ibidem*, 1 de Abril de 1908, p. 110; *Ibidem*, 16 de Junho de 1908, p. 187; *Ibidem*, 16 de Julho de 1908, p. 222; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1908, p. 283; *Ibidem*, 16 de Outubro de 1908, p. 318; *Ibidem*, 1 de Dezembro de 1908, p. 366; *Ibidem*, 1 de Março de 1909, p. 78; *Ibidem*, 1 de Novembro de 1909, p. 334; *Ibidem*, 1 de Abril de 1912, p. 114; *Ibidem*, 1 de Agosto de 1912, p. 239;

¹²⁷⁹ João de Almeida, *Op. Cit.*, p. 582.

¹²⁸⁰ *O caminho-de-ferro de Moçâmedes e o seu prolongamento além de Vila Arriaga*, p. 6.

¹²⁸¹ Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque Castro, *Op. Cit.*, pp. 250-251.

pretendia subir a encosta da serra até ao Lubango, por um traçado que diziam ser extenso e dispendioso; Joaquim Maria Valente propunha atingir o alto da Tunda, pela portela de Caungue, numa directriz mais rápida e barata (1912-1913); o inspector Lopes Galvão sugeria que o traçado do engenheiro Torres fosse encurtado por meio de uma cremalheira (1913); o condutor Peiroteu, reconheceram uma alternativa por Bibala e Humpata, através da portela do Tchoi (inspirado no primeiro traçado de Joaquim José Machado, que também estudara a possibilidade de a directriz seguir pela estrada dos carros *bóeres*)¹²⁸².

¹²⁸² Arquivo Histórico Ultramarino, 68, 1F, SEMU_MU, DGU_DCFU; *O caminho-de-ferro de Moçâmedes e o seu prolongamento além de Vila Arriaga*, p. 9: neste relatório, Alexandre Lopes Galvão defendeu a sua proposta para a serra da Chela fosse vencida por um sistema de cremalheira, tecnicamente avalizado pela casa Dick Kerr and C^o, de Londres, apesar de ser desaconselhado, por considerado inexequível, pelo Conselho Superior Técnico das Obras Públicas do Ultramar, num parecer que Galvão procuraria contestar: “(...) fosse ou não fosse possível tal solução, o que nessa altura estava bem averiguado é que a cremalheira não reunia as simpatias de todos os interessados na resolução do assunto. Quer com mais de 10% [de inclinação] quer com menos de 10%, havia pessoas que não queriam que se falasse de cremalheira. Os outros, os propugnadores da cremalheira, e que só eram determinados pelo empenho de servir o mais rapidamente possível o Lubango, apesar de terem por seu lado a opinião de uma fábrica de importância, a fábrica Dick Kerr, que assumia a responsabilidade da construção, encolhiam os ombros entristecidos por verem soçobrar, não a cremalheira, que não era positivamente descoberta que glorificasse fosse quem fosse, mas por soçobrar a única possibilidade de colocar rapidamente a locomotiva no Lubango. Os principais interessados no melhoramento, que eram os povos do Lubango, é que cremos que nunca se manifestaram. Dir-se-ia que a ideia de tal melhoramento os não interessava em demasia. A solução era má; e todos o tinham afirmado desde o princípio; mas era a única que permitia resolver de pronto o problema. Em todos o caso, e visto que na ida do caminho-de-ferro até ao quilómetro 182 a 4^a Repartição concordava, os trabalhos foram avançando para ali, a princípio com certa actividade, mas que em breve se convertia numa lentidão que, se estava em harmonia com os processos até então seguidos na construção dos caminhos-de-ferro do Estado na província, de modo algum correspondia aos desejos e até às exigências da Inspecção das Obras Públicas. Todos os dias surgiam dificuldades ao regular o andamento dos trabalhos, até que um dia apareceu a dificuldade máxima: a da falta de dinheiro. Precisava-se de 400.000\$ para executar a cremalheira e também não se sabia donde poderiam eles vir. Nestas condições, julgou-se mais conveniente mandar sustar os trabalhos. Provara-se mais uma vez que assim não se podiam fazer caminhos-de-ferro”. Na Câmara dos Deputados, Bernardino Roque interpelou, por diversas vezes, o ministro das Colónias, com o objectivo de conhecer os seus propósitos relativamente à escolha do traçado do caminho-de-ferro e censurando o procedimento de Lopes Galvão, na qualidade de inspector das Obras Públicas, e de Norton de Matos, enquanto governador-geral, relativamente à adopção de uma cremalheira, sem que para isso tivessem a anuência do Conselho Superior Técnico das Obras Públicas do Ultramar, infligindo um prejuízo de cem contos ao Tesouro: “Pelos telegramas já lidos se vê que foi o governador de Angola que ordenou a continuação dos trabalhos por indicação do inspector Galvão. A eles pertence a responsabilidade do dinheiro gasto com as obras do começo da cremalheira, visto que ordenaram esses trabalhos sem esperar pelo parecer do Conselho Técnico das Obras Públicas, para o qual enviaram o respectivo anteprojecto”. A avaliação do prejuízo, decorria da informação fornecida pelo ministro Lisboa de Lima, de que a construção do caminho-de-ferro estava novamente parada em consequência das hesitações, que tem havido, acerca da forma como o traçado deve vencer a Chela. Houve necessidade de abandonar alguns quilómetros de traçado já concluído, e é possível que mais alguns se tenham de abandonar”. Apesar de reconhecer as limitações técnicas daquela via-férrea, e as dificuldades financeiras do país, Lisboa de Lima não duvidava das vantagens da prossecução da sua construção: “Foi um caminho-de-ferro começado a construir sem estudos e quase sem qualquer outro fim determinado, a não ser o fim militar a que já me referi. Foi assim, Sr. Presidente, que se iniciou a construção do caminho-de-ferro de Moçâmedes e que rapidamente se desejava ver construído através da zona marginal daquela parte de Angola, onde a falta de água muito difícil e penosa tornava a marcha de tropas. Liquidada a campanha que fora a causa determinante do início da construção do caminho-de-ferro de Moçâmedes, afrouxou o empenho em o fazer avançar e o de deter os recursos indispensáveis ao seu rápido avanço. E embora desde logo se compreendesse a grande conveniência, ou antes a imprescindível necessidade de se utilizar o caminho-de-ferro de Moçâmedes no desenvolvimento económico da região, certo é que não se tratava de o dotar dos fundos indispensáveis, a construção se tem arrastado durante anos e anos, estando nove anos decorridos no quilómetro 180 ou pouco mais. Este caminho-de-ferro não pode continuar a ser construído por forma assim, lenta e demorada, porque a verdade é que não só o desenvolvimento das férteis regiões do planalto está dependendo do seu rápido avanço e ao desenvolvimento das colónias estrangeiras limítrofes esse avanço muito interessa, mas porque a utilização dos 180 quilómetros actuais é quase nula enquanto o caminho-de-ferro não atingir a região dos planaltos, saindo da zona marginal estéril. E porque não saiu ainda tal caminho-de-ferro da base da Chela, internando-se tanto para leste como para o sul? É que não basta apenas a boa vontade de quem tenha de intervir em tal assunto para evitar que esta construção se arrastasse pela forma de todos conhecida. V. Exa. sabe, Sr. Presidente, que a província de Angola não tem tido ao seu dispor dinheiro para as avultadas despesas que uma construção destas exige e isso basta para explicar a situação. O momento histórico actual obriga-nos, porém, em relação não só ao sul de Angola, mas em relação a toda a província, obriga-nos a tomar, repito, na administração daquela província, uma orientação muito diversa da que tem sido a seguida até hoje. É preciso resolver o problema financeiro e económico da província de Angola por forma a fazer terminar o regime de expedientes até agora para isso adoptados. É preciso enveredar por medidas

O advento da I República trouxe a tentativa de reintroduzir a Companhia de Moçâmedes na dinamização deste projecto ferroviário. Depois de o seu administrador, Jules Hendricks, ter criticado o estado de conservação da linha, atribuído aos recentes temporais, decidiu oferecer-se para diligenciar o seu acabamento, por empreitada, no prazo de dois anos¹²⁸³. O Governo Provisório, concordando com a necessidade de um novo impulso ao prosseguimento da construção, e as vantagens de ele não implicar, no tempo imediato, pesadas responsabilidades para o Tesouro, que seriam inevitáveis se ele corresse por administração directa do Estado, determinou, a 26 de Maio de 1911, que o prolongamento da linha, além do quilómetro cento e oitenta e quatro, dirigindo-se a Cassinga, com um ramal para o Humbe (onde havia importantes explorações de algodão), fosse assegurado por aquela companhia, a quem encarregava, também, da tarefa de proceder ao alargamento da via para a bitola de um metro¹²⁸⁴. Das negociações encetadas não se verificou, porém, qualquer alteração no desenvolvimento dos trabalhos de projecção e construção, alegando a administração da companhia terem sido prejudicados os contactos que vinha mantendo com algumas casas financeiras europeias, primeiro por causa da turbulência verificada nos mercados de capital, depois em virtude do reatamento dos acordos secretos anglo-alemães para a repartição do império colonial português, em esferas de influência política e económica (1912-1913)¹²⁸⁵. Na sequência dessa segunda ronda de encontros

muito mais rasgadas, que sejam solução desse problema e não adiamentos para a sua solução” (*Diário das Sessões do Senado*, 22 de Janeiro de 1914, pp. 3-4; *Ibidem*, 17 de Fevereiro de 1914, pp. 5-9; *Ibidem*, 2 de Março de 1914, pp. 7-10; *Ibidem*, 20 de Abril de 1914, pp. 10-24; *Ibidem*, 29 de Junho de 1914, p. 86).

¹²⁸³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Março de 1910, p. 78; *Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911*. Alínea b) n.º2: *Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, p. 27; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume IV: 1910, Lisboa, Imprensa Nacional, 1911, p. 101: A 7 de Julho de 1910, o governador-geral de Moçambique, já tinha determinado a suspensão das novas empreitadas e tarefas de construção, até estar concluído o projecto da linha férrea até ao Lubango; Companhia de Moçâmedes, *Rapport du Conseil d'Administration; Rapport di Conseil Fiscal bilan au 31 Décembre 1910*, Paris, Imprimerie Julien Frazier, 1911, pp. 9-10.

¹²⁸⁴ *Ibidem*, 16 de Março de 1911, p. 95; *Diário do Governo*, 29 de Maio de 1911, pp. 2283, 2292-2293: o estudo e construção seriam submetidos à fiscalização do pessoal técnico do governo; este poderia, aliás, optar por não concessionar a construção, depois de apresentados os estudos definitivos, desde que ressarcisse a companhia na quantia de 150\$000 reis por quilómetro; seriam assentes novos carris em toda a linha com peso de 25Kg e travessas metálicas, semelhantes às utilizadas na linha de Malange. A companhia adiantaria o capital necessário para a construção, que o governo pagaria, num prazo a determinar, de forma a que os encargos com juros não excedessem os 4%. A 17 de Junho, o ministro Azevedo Gomes, elevava esse encargo até 5%, na sequência de uma representação da companhia, e por considerar que “perdida a oportunidade de realizar o necessário prolongamento do caminho-de-ferro de Moçâmedes sobre bases que maior economia, a par da maior rapidez de execução, assegurem, inevitável será regressar ao processo de construção por administração que, além de trazer maiores encargos, não deixará de prejudicar o objectivo do governo, visando inadiáveis interesses de ordem económica e de ordem política do sul de Angola” (*Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume V: 1911, Lisboa, A Editora Limitada, 1911, p. 122-123).

¹²⁸⁵ Companhia de Moçâmedes, *Rapport du Conseil d'Administration; Rapport di Conseil Fiscal bilan au 31 Décembre 1912*, Paris, Imprimerie Julien Frazier, 1913, pp. 12-13; Idem, *Rapport du Conseil d'Administration; Rapport di Conseil Fiscal bilan au 31 Décembre 1913*, Paris, Imprimerie Julien Frazier, 1914, pp. 10-12: no relatório de 2013, a companhia pretendeu desanuviar as eventuais reservas dos accionistas: «Comme vous le voyez, Messieurs, les accords anglo-allemands, dont la presse de toute l'Europe a tant parlé, ne sont que de pures conventions économiques, qui vont permettre à l'activité de tous de s'exercer dans Angola et notamment aux allemands de faire entrer et sortir du Damaraland tous leurs produits par le merveilleux port naturel de Mossamedes. Les chemins de fer ont été, depuis leur création, les plus précieux moyens de civilisation et de progrès; ils portent en eux comme une semaille de richesse et de transformation sociale»; Marisa Fernandes, “Geopolítica da Alemanha na Primeira Guerra Mundial: O Caso do Sudeste Africano” in *Portugal e as campanhas de África*:

diplomáticos, o governo português, liderado por Bernardino Machado, com Alfredo Augusto Lisboa de Lima no Ministério das Colónias, foi compelido a cumprir as determinações do controverso “decreto da porta aberta”, autorizando a constituição de uma comissão técnica de reconhecimento ao planalto a sul de Angola, tendo em vista a posterior formação de uma companhia de direitos majestáticos, análoga à Companhia de Moçambique, para a qual concorreriam capitais portugueses (pelo Banco Nacional Ultramarino), alemães (casa financeira Vansteins), ingleses, italianos e belgas. Nessa missão de estudos anglo-alemã, também integrada por especialistas austríacos, dinamarqueses e belgas, destacavam-se, do lado germânico, os engenheiros ferroviários P. Thurner e A. Schubert, o agrónomo Wageler Fogler e o médico Regensdantz, e, do lado português, o coronel Manuel Maria Coelho e o engenheiro Carlos Roma Machado¹²⁸⁶. Embora a constituição desta missão tivesse suscitado o lançamento de todo o tipo de atoardas alarmistas, na imprensa nacional, a delegação portuguesa garantia que a expedição se restringiria a um critério exclusivamente técnico, sem que alguma vez topassem, nos seus interlocutores, quaisquer propósitos “políticos, ou de espionagem estrangeira”. Roma Machado

da imposição de soberania à Grande Guerra, coordenado por Carlos Filipe Afonso e Vítor Lourenço Borges, Lisboa, Instituto de Estudos Superiores Militares, 2015, pp. 92-93 (ou *Revista de Ciências Militares*, Vol. II, Nº 1, Maio 2014, pp. 78-80);

¹²⁸⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Abril de 1926, p. 104; Carlos Roma Machado de Faria e Maia, *Na fronteira Sul de Angola*, Lisboa, [s.n.], 1941, pp. 18-27: de acordo com o testemunho deste fiscal técnico da missão, o engenheiro Thurner tinha construído a linha férrea do Brasil, entre Santos e S. Paulo. O engenheiro Schubert tinha trabalhado no cais e docas de Dar-Es-Salam e viria mais tarde a colaborar no caminho-de-ferro de Swakopmund, na Dâmara. Roma Machado terá aceitado participar na missão de estudos, depois de se certificar, junto de personalidades como Joaquim José Machado e Carlos Roma du Bocage, que a empresa a fundar tinha objectivos sérios e correspondia a uma necessidade de cumprir compromissos internacionais; *O Comércio do Porto Mensal*, nº 3, Março de 1916, p. 102; *Aqui d'El Rei!*..., nº 1, Fevereiro de 1914, p. 20; *A Ideia Nacional*, 17 de Março de 1915, pp. 22-23: nesta data, o colonialista Lourenço Cayola, fazia uma avaliação muito crítica das decisões políticas que, no regime republicano, tinham conduzido à situação de Angola, nomeadamente o polémico decreto da porta aberta que abolia o sistema pautal vigente, para o substituir por um “imposto de trânsito de 3% *ad valorem* para as mercadorias entradas pela zona marítima aduaneira e de 1,5% *ad valorem* para as entradas do estrangeiro pela fronteira terrestre”: “Logo depois da proclamação do novo regime, açularam-se as ambições dos que há muito vinham cobiçando algumas das nossas colónias e só esperavam a oportunidade de as poderem anexar aos seus domínios ultramarinos. Renovaram-se as negociações para se restabelecer o tratado anglo-alemão de 1898, que o patriotismo e as diligências pessoais do Rei D. Carlos tinham inutilizado então. A imprensa que mais privava com os governos das grandes nações coloniais, descrevia sem reboço nem eufemismos as cláusulas mais atentatórias para os nossos direitos desse tratado e anunciavam claramente o momento em que ele se viria a executar. O governo português, confuso e atarantado, não encontrou meio algum para evitar o tremendo desastre. Resolveu por isso ir abertamente aos desejos dos que tinham resolvido espoliar-nos. Para tirar à perda de Angola o carácter de uma extorsão clara que não deixaria de ferir o brio nacional por mais adormecido e amodorrado que este parecesse estar, publicou o decreto da porta aberta, contra o qual protestaram todas as forças vivas da nação, compreendendo que o resultado prático desse diploma seria o estabelecer-se o condomínio económico da Alemanha em toda aquela vasta colónia, ficando apenas para nós os encargos e os dispêndios da soberania; aceder à nomeação de comissões mistas, de portugueses e alemães, encarregadas de estudarem em territórios nossos, exclusivamente nossos e onde por isso só os nossos oficiais e engenheiros deviam exercer comissões públicas, traçados de caminhos-de-ferro e adoptar em todos os seus actos uma política abertamente germanófila, em tudo de acordo com as exigências e pretensões desta potência”. Nesta outra folha monárquica também podia ler-se, a este propósito: “A nossa mais bela possessão colonial principia a despegar-se do nosso património e dentro em breve irá engrossar o património de outros. É este o claro resultado do decreto que aboliu em Angola o regime pautal, abrindo a porta dessa cobiçada e rica província à actividade formidosa do imperialismo germânico. Da alegria com que em Berlim se recebeu tal nova, dão segura imagem os apelos da imprensa oficiosa de lá às forças vivas da Nação, apontando-lhes o caminho da colónia portuguesa, como uma estrada de damasco por onde caminhará, primeiro, o capital germânico e logo depois as águias imperiais. Isto quer dizer que, dentro de cinco anos, perdida para nós e em proveito da Alemanha a soberania económica de Angola, forçoso nos será impetrarmos de joelhos que nos levem a soberania nominal, que nos absolvam do encargo de lá sustentarmos uma burocracia inútil”; *Revista Colonial*, 25 de Março de 1915, p. 86: o governo de Bernardino Machado terá, todavia, conseguido evitar a formação de uma “companhia exclusivamente alemã para fazer o empréstimo e o caminho-de-ferro para o sul de Angola”, opondo-se, ainda, a que este tivesse início na Baía dos Tigres, que, “com o correr dos tempos, se tornaria em cidade exclusivamente alemã”.

guardaria, de resto, uma memória viva do arraigado preconceito que aqueles técnicos germânicos possuíam, relativamente às possessões portuguesas e à capacidade dos seus engenheiros coloniais:

O Sr. Manuel Maria Coelho e eu riamo-nos ao vermos os estrangeiros suporem que iam para uma região selvagem, e por mais que lhes disséssemos que era uma colónia portuguesa já muito civilizada não o acreditavam.

Começaram desde o início da saída de Vila Arriaga a estudar o traçado da subida da Chela, e eu ao vê-los com o teodolito na mão, dizia-lhes que não iam fazer estudo nenhum novo, pois já estava tudo estudado, o mais possível; não nos acreditaram, e só vieram a convencer-se quando viram que as estacas do seu traçado iam sensivelmente a meio entre as do traçado do Sr. Torres e a modificação do Sr. Valente. Ao chegarem ao Lubango a sua admiração foi ainda maior pois disseram-nos que lhes tinham dito na Alemanha ser uma região selvagem. Desde então, começaram a considerar-nos um pouco mais, e quando dias depois saímos do Lubango, na nossa primeira visita ao planalto da Humpata, em cuja viagem eu por minha recreação comecei a par do deles, um estudo eclimétrico do terreno, baseado em observações de podómetro, relógio, bússola alidade, aparelho de roda de carro, para medir estradas, barómetro altimétrico, regulado para grandes altitudes, termómetro de ar em movimento, e anexo ao barómetro, e hipsómetro, fazendo as observações barométricas e hipsométricas três vezes ao dia, e tomando das alturas giros de horizonte, por forma tal que os meus dados produziam um itinerário suficientemente detalhado, vieram pedir-me para fazer parte da primeira brigada, de reconhecimento do terreno, quando se começasse o estudo do traçado para o interior, ao que acedi, para eles verem que os engenheiros portugueses alguma coisa sabiam fazer, e além disso ter apontamentos meus, dos quais posteriormente pudesse fazer o uso que entendesse, não me limitando apenas a fiscalizar, como me havia sido ordenado¹²⁸⁷.

A deflagração da Grande Guerra poria termo aos trabalhos daquela missão técnica, inutilizando todos os reconhecimentos feitos até esse momento. A mesma sorte tiveram os estudos de uma outra missão especial, liderada pelo engenheiro Valente, que o ministro Lisboa de Lima enviara à província de Angola, em 1914, para que se vencessem as hesitações e se assentasse “definitivamente no traçado geral da rede ferroviária do sul de Angola”¹²⁸⁸. Durante o governo do general Pimenta de Castro, o ministro das Colónias, Teófilo José da Trindade, haveria de determinar o regresso dessa expedição à metrópole, dada a impossibilidade de prosseguirem os trabalhos de reconhecimento, numa região devassada por operações bélicas¹²⁸⁹.

Em Angola, um contingente militar novamente liderado por Alves Roçadas, fora batido pelas forças alemãs, no ominoso “desastre de Naulila”, a que se seguiu o recrudescimento das sublevações indígenas, naqueles territórios do sul de Angola, moralizadas por mais uma

¹²⁸⁷ *Ibidem*, pp. 104-105.

¹²⁸⁸ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume VIII: 1914, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1917, pp. 61-64; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 15 de Maio de 1915, pp. 149-151. A missão era ainda composta pelo condutor António Cortês da Silva Curado e pelo apontador Guilherme Augusto da Silva Melo.

¹²⁸⁹ *Os Caminhos de Ferro de Angola em 1914. Relatório do engenheiro inspector das Obras Públicas, A. Galvão*, pp. 14-15; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1915, p. 85; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume IX: 1915, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1917, p. 31. Teófilo José da Trindade determinou, numa portaria, datada de 8 de Fevereiro de 1915, que os membros da missão de reconhecimento organizassem, em Lisboa, no prazo de seis meses, o projecto definitivo do caminho-de-ferro de Moçâmedes, desde o quilómetro 173 até ao Lubango.

manifestação de vulnerabilidade da administração colonial portuguesa. Os relatórios oficiais informavam das dificuldades encontradas no transporte de víveres e material de guerra para o abastecimento daquela força, estacionada no planalto¹²⁹⁰. O governador Norton de Matos, que olhava com cepticismo para o serviço tradicionalmente assegurado por carregadores indígenas e carros *bóeres*, alertava para a “excepcional gravidade” da situação do caminho-de-ferro de Moçâmedes, manietado por uma diretriz imprestável e servido por locomotivas exauridas, que dificilmente suportariam a necessidade de fazer chegar diariamente quarenta toneladas de abastecimentos ao alto da Chela:

O que havia evidentemente a fazer, antes de mais nada, era tratar do prolongamento do caminho-de-ferro de Moçâmedes ou de construir um ramal ou desvio desse caminho-de-ferro por forma a vencer rapidamente a subida para o planalto e a pôr na Chibia os víveres, as forragens e o material de guerra destinados às forças a concentrar na linha Gambos-Pocolo e destinadas a avançar para o sul. De todos era conhecida a solução do desvio do caminho-de-ferro de Moçâmedes pela portela de Vame, Valongo e Chacuto. Informações concordes dizem que, tratando-se de um caminho-de-ferro militar, a sua construção quase se limitaria a assentar carris, e desta forma estaríamos, em pouco tempo, com o término do caminho-de-ferro a pouca distância daquela linha de concentração, e com a facilidade de o avançarmos rapidamente até ao Humbe ou ainda mais para sul (...). O governo da Metrópole não permitiu que se construísse o desvio Pedra Grande-Vame Valombe. Compreendi que, mais uma vez, o facto de se ter praticado um erro grave construindo o caminho-de-ferro segundo a directriz que infelizmente se escolheu e se aprovou, seria um obstáculo constante a que se enveredasse pelo bom caminho. É sempre assim.

Recebi ordem de Lisboa para fazer a construção do quilómetro 176 ao 184 ou 185 a fim de encurtar o caminho de carros *bóeres* (sempre a antiga ideia dos carros *bóeres*) e assim se está fazendo.

Cingindo-me às consequências que dessa ordem derivariam, mandei estudar uma estrada que, partindo do quilómetro 185, mais bocado, menos bocado, se dirigisse para Quilemba, dando acesso a camiões automóveis e determinei que o sr. engenheiro Torres estudasse a forma de chegar o mais rapidamente possível ao mesmo ponto, partindo com o traçado do quilómetro 185 ou 186¹²⁹¹.

Encontrando-se demissionário, não deixava de recomendar ao seu sucessor a adopção de medidas enérgicas e expeditas de modo a solucionar, em definitivo, aquele problema de transportes, ultrapassando todas as barreiras burocráticas que a todo o instante se levantavam ao exercício daquele cargo governativo:

¹²⁹⁰ Augusto Casimiro, *Portugal na Guerra do Mundo*, Vol. I: *Naulila*, Lisboa, Seara Nova, 1922, pp. 95-96: “De Moçâmedes a Vila Arriaga faziam-se também os transportes demoradamente. Apenas quatro e nunca mais de cinco comboios, com uma carga máxima, cada um, de 25 toneladas, eram organizados com intervalo de um dia, e um rendimento total, prático, de 3000 toneladas por semana, ao máximo. O *Moçambique* carregara 1.200 toneladas para a expedição; com outras cargas vindas noutros barcos, a tonelagem desembarcada em Moçâmedes só ao fim de sete semanas pôde ser transferida a Vila Arriaga. O director dos serviços prevê porém a conveniência de pôr em prática medidas que garantam a existência em Vila Arriaga, de «munições e géneros indispensáveis à marcha prevista de qualquer das unidades à data (...) estacionadas no Lubango». Da Vila Arriaga ao Cuamato vão cerca de 400 quilómetros que toda aquela carga devia vencer utilizando apenas o lento carro bóer, com espanas (atrelagens) de bois. A falta de água, a falta de pasto na estação seca, as péssimas condições ao longo da linha de *étapes*, os maus caminhos, etc., – diminuíram a já de si grande lentidão deste transporte. E os géneros amontoaram-se, primeiro em Moçâmedes, nos anais, sob o sol ardente que os inutilizava, e em Vila Arriaga depois. Os carros faltavam. O director de *étapes* resolveu aproveitar a estrada Quilemba-Lubango utilizando carregadores para o transporte da estação testa à Quilemba. Os camiões em segunda mão que Roçadas conseguira, só em Dezembro chegaram ao Lubango. Já tinham sido preparadas as estradas que lhes permitiam o trânsito até aquela vila e depois para o Sul. *Mas o seu aproveitamento não pôde fazer-se de forma que as operações realizadas até 18 de Dezembro fossem como tal beneficiadas*”.

¹²⁹¹ Norton de Matos, *Memórias e trabalhos da minha vida*, 2ª edição, IV volume, pp. 281-293.

Deixo, portanto, o assunto para resolução do meu ilustre sucessor. Mas conveniente é que eu deixe aqui o aviso de que se o sr. general Pereira de Eça não resolver por si, depois de examinar o traçado de visu e de se cercar de todos os elementos de informação que existem na colónia, e pelo contrário, esperar pela opinião dos numerosos engenheiros que intervieram no assunto e pelo parecer do Conselho Técnico de Obras Públicas do Ultramar, pode estar certo, de que o caminho-de-ferro continuará, como está há sete anos, engarrafado na subida da Chela, e os transportes das subsistências continuará a ser feito às costa dos carregadores ou pelo patriarcal carro bóer¹²⁹².

O governo de Pimenta de Castro apressou-se a mobilizar uma nova expedição de sete mil e quinhentos homens, comandados pelo general Pereira de Eça, encarregada de restaurar a autoridade nacional no Cuanhama, Cuamato, Humbe e Evale. Desembarcado em Luanda, a 21 de Março de 1915, Pereira de Eça foi imediatamente inteirado das condições precárias daquela linha férrea, verdadeiro sudário para os que, naquela campanha teriam de a utilizar como meio de comunicação:

o que mais preocupava a Direcção de *Étapes* não era o trabalho, visto que era essa a sua missão; a minha preocupação constante, creio bem que a de todos nós, era o diminuto rendimento do caminho-de-ferro de Moçâmedes, pessimamente servido por quatro velhíssimas e maltratadas locomotivas, constantemente a avariarem-se e que comprometiam, quase todos os dias, a remessa dos abastecimentos a enviar para a frente¹²⁹³.

Na África do Sul conseguiu adquirir locomotivas mais potentes do que as que tinham sido facetamente alcunhadas de *chocolateiras*, o que permitiu atenuar aqueles constrangimentos¹²⁹⁴. Paralelamente, encarregou o capitão Montalvão de fazer chegar a linha férrea até ao quilómetro cento e oitenta e quatro, e o engenheiro Torres de proceder à construção de uma estrada para a camionagem automóvel, no sentido Lubango-Quilemba, que assegurasse a comunicação até ao alto da serra, pela criação do primeiro serviço misto de transporte em Angola, podendo servir

¹²⁹² Idem, *Ibidem*, pp. 289-290.

¹²⁹³ *Campanha do Sul de Angola em 1915. Relatório do General Pereira de Eça*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1921, p. 14, 97-116: Pereira de Eça especificava, neste relatório, os embaraços que a linha férrea colocava à actividade da expedição: “Esta linha férrea só era explorada até Vila Arriaga (quilómetro 169) e o máximo rendimento que se tinha conseguido era de 28 a 30 toneladas diárias, que eram consumidas com os transportes exigidos pelos abastecimentos das tropas estacionadas no planalto, não permitindo, portanto, não só o fazer internar as que se encontravam em Moçâmedes, mas também criar os indispensáveis depósitos ao longo da linha de *étapes*”. De acordo com o director do serviço de etapas, a chegada de três locomotivas, “duas de 80 toneladas e uma de 120”, acabou por normalizar o funcionamento do caminho-de-ferro, mas as dificuldades de transporte persistiram até à chegada de oitenta camiões Fiat, adquiridos na metrópole: “os carros alentejanos, na sua maioria, estavam em conserto em Moçâmedes (devido a serem de péssima qualidade e terem chegado quebrados) e os carros *bóeres*, pela falta de capim para o gado, pela maneira como tinham sido redigidos os contratos, pela falta de patriotismo e criminosa má vontade dos carreiros e donos dos carros, não prestavam o serviço que era lícito esperar deles”; José Ribeiro da Costa Júnior, *Serviços Administrativos na Campanha do Sul de Angola em 1915*, Lisboa, Boletim de Administração Militar, 1921, pp. 24-31.

¹²⁹⁴ Amável Granger, *Op. Cit.*, pp. 233-234: o autor revelava os pitorescos expedientes utilizados na exploração da linha, adiante de Vila Arriaga, para obviar a marcha ascensional das composições, num traçado com tão pronunciados exageros de rampas e apertos de curva: “Ali, estas locomotivas eram desengatadas e as maquinazinhas mais ágeis, dóceis e maneáveis entravam a meio da composição do trem. Quando, durante o restante percurso de penetração, surgia alguma dificuldade, parava tudo; desengatava-se a fracção constituinte da cauda do comboio; a chocolateira (é como são alcunhadas) empurrava a parte anterior até trainel menos ínvio; e depois voltava a rebocar o restante do trem. Simplicímo”.

posteriormente de base para o prolongamento do caminho-de-ferro, que lhe diziam estar paralisado por falta de espírito prático dos engenheiros portugueses¹²⁹⁵:

Devo aqui dizer que tendo, na minha passagem no Lobito, conversado com Mariano Machado, director do caminho-de-ferro de Benguela e grande conhecedor de trabalhos ferroviários em África, ele me garantiu que a linha de Moçâmedes há muito teria subido a serra da Chela se a nossa engenharia tivesse um espírito mais prático e tivesse portanto encarado o problema por forma a fazer essa subida com a bitola de 0,60m, que se adapta a todos os terrenos, e tivesse renunciado, pelo menos temporariamente, ao projecto de continuar a construção da linha ao longo da serra por forma a poder vir a ser-lhe adaptada a bitola de 1 metro, o que exigia curvas e rampas em condições de tornarem essa construção uma coisa que tende a eternizar-se e que já tem dado lugar a estudos sem conto, que datam de há trinta anos¹²⁹⁶.

O êxito da campanha militar no sul de Angola não permitia, todavia, esquecer a imprevidência e a desorientação dos processos coloniais portugueses. Sobretudo porque, como se sublinharia mais tarde, a fabulosa soma de quinze mil contos, empregue nessa acção de subjugação do território pelas armas, teria servido para construir quatro linhas férreas, que eram um instrumento privilegiado de ocupação pacífica¹²⁹⁷. Apesar de tudo, a obra continuou a avançar vagarosamente por Humbia e Quilemba, de acordo com o projecto de Artur Fernandes Torres, e daqui ao Lubango, seguindo os estudos posteriormente encetados pelos engenheiros Cunha Leal e Pinto Teixeira, por caminhos ravinados, que obrigavam à construção de numerosas e dispendiosas obras de arte¹²⁹⁸. Carlos Roma Machado não tinha dúvidas em afirmar que a solução encontrada para a directriz, delineada adiante de Matuco, era “um verdadeiro poema de engenharia, que tem dado nome a todos os engenheiros que nela têm colaborado”¹²⁹⁹. Em 1918, o mesmo engenheiro afirmava que o prolongamento até ao Lubango estava apenas dependente do encerramento da Conferência de Paz, que abria a possibilidade de novamente poder vir a ser adquirido material

¹²⁹⁵ Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, passim.

¹²⁹⁶ *Ibidem*, pp. 15, 132, 226-256. A mesma teoria seria expendida pelo senador Ortigão Peres: “Este caminho-de-ferro, cujo estudo se faz há vinte e nove anos, ainda não consegui subir a Serra da Cheia, apesar de diversos engenheiros terem apresentado trabalhos que fazem honra aos seus autores, mas que não fazem honra ao nosso sistema colonial pois mostram uma lamentável desorientação da parte dos governantes. Com o nosso errado sistema de sempre, querendo chegar ao óptimo, nunca se consegue nada de jeito e com oportunidade. Este caminho-de-ferro é de via reduzida, e assim poderá subir facilmente a serra da Cheia, mas quis-se ‘construir a sua plataforma de modo a poder mais tarde receber a via larga, e por esse errado critério é que não se conseguiu ainda vencer a serra. Faça-se aquilo que é racional, que é continuar o caminho-de-ferro de via reduzida, que se adapta a todas as curvas e a todos os declives, e assim a Serra da Cheia será transposta rapidamente. (*Diário das Sessões do Senado*, 4 de Abril de 1916, pp. 6-7).

¹²⁹⁷ *Revista Colonial*, 25 de Novembro de 1915, p. 366; *Ibidem*, 25 de Julho de 1917, pp. 137-138; *Revista Militar*, Vol. 84, 1932, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1932, p. 613; *Gazeta das Colónias*, 7 de Agosto de 1924, pp. 4-5: Escrevia, nesta data, Mariano Machado: “Todos conhecem os desastres nas expedições ao Sul de Angola, em que se gastaram somas fabulosas, concorrendo para a ruína em que nos encontramos, onde os nossos gloriosos soldados muito sofreram e morreram, como morreram dezenas de milhares de indígenas, que representam incontestavelmente a maior riqueza da colónia. Todas essas desgraças teriam sido evitadas, se a linha de Moçâmedes tivesse avançado, como há muitos anos a colónia solicitava com o maior empenho e ansiedade”.

¹²⁹⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1926, p. 87; *Ibidem*, 16 de Dezembro de 1924, p. 271. Numa comunicação dirigida à Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, Francisco Pinto Teixeira, terá dito ser o troço da Chibia “o que em melhor estado se encontrava e que devido à pouca atenção das instâncias superiores a linha viera a importar em dez vezes mais em 1921 do que um ano antes pudera custar”.

¹²⁹⁹ *Ibidem*, p. 87; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 101-108.

fixo e circulante¹³⁰⁰. Mas a sua demora exasperava os interesses económicos da região, que continuavam a garantir a sua potencialidade agrícola e as óptimas condições de aclimação para os europeus. Em 1919, Venâncio Guimarães, presidente da Delegação da Associação Comercial de Luanda na Huíla, antevia a possibilidade de se fundar ali, num futuro próximo, o verdadeiro “celeiro de Portugal”, bastando, para tanto, que os poderes públicos demonstrassem ter nisso interesse, auxiliando as forças vivas da província com a conclusão da linha férrea até ao Lubango e sequente prolongamento, fosse na direcção Quipungo-Capelongo-Cassinga-Forte Luso até ao Cubango, fosse na direcção do Humbe, para as regiões do Cuamato e Cuanhama, ou mesmo até Otavi, como em tempos tinham pretendido os alemães, embora doravante se tivesse consensualizado a ideia de que esta era uma artéria de penetração, mas sem vocação internacionalizadora¹³⁰¹. Para o presidente da Associação Comercial e Industrial de Moçâmedes a urgência estava agora em pôr termo ao “revoltante logro” que vinha sendo o “simulacro de via-férrea” já construído, operando a sua substituição por uma linha nova, capaz de corresponder às expectativas de agricultores, industriais e comerciantes¹³⁰².

A 31 de Maio de 1923 foi efectivamente inaugurado o troço que culminava no Lubango, onde se fundaria a vila de Sá da Bandeira. Norton de Matos, o controverso Alto-comissário, acalentava, ainda nessa época, o desejo de ligar o porto de Moçâmedes com o da Baía dos Tigres e a África do Sul, tendo para o efeito, determinado a realização de novos estudos técnicos, dirigidos por

¹³⁰⁰ Carlos Roma Machado, “Colonização do planalto de Huíla e Moçâmedes” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 10-12, Outubro-Dez. de 1918, p. 278.

¹³⁰¹ *O caminho-de-ferro de Moçâmedes e o seu prolongamento além de Vila Arriaga*, p. 10. Em rigor, já em 1913, o inspector das Obras Públicas, Lopes Galvão, reconhecia que Lubango nunca poderia ser o término daquela linha férrea: “a região não tem realmente o valor agrícola que muita gente lhe atribui. É uma região magnífica, com um clima privilegiado, com terreno facilmente irrigável, mas a área cultivável é relativamente pequena. E se a área é pequena, logicamente a produção não pode ser grande. Engana-se quem for ali procurar o celeiro da província, e muito mais se procurar o do Portugal continental. Portanto, a Inspecção das Obras Públicas, que com tanto entusiasmo abraçou a ideia daqueles que queriam a locomotiva no Lubango, fosse por que maneira fosse, no mais curto prazo de tempo, concluiu, pelos estudos a que procedeu, pelas informações que pacientemente foi colhendo, que a urgência em servir o Lubango não era realmente tão grande como se apregoava. Há ali uma colónia branca importantíssima. Mais ainda: está ali radicada já por maneira perdurável a nossa raça, e por isso a colónia é digna de toda a protecção e de todos os melhoramentos que se lhe possam conceder. Mas o que o Lubango não pode ser é a testa do caminho-de-ferro já construído. O que o Lubango não pode ser é o objectivo principal de um caminho-de-ferro de penetração, servido por um porto em magníficas condições, que tem diante de si um largo futuro, e onde por igual está enraizada por forma perdurável a raça portuguesa. O Caminho de Ferro de Moçâmedes, sem por forma alguma deixar de servir o Lubango e a Humpata, deve visar um objectivo mais largo, mais importante. Está-lhe reservado um papel político de importância primacial para a afirmação da nossa soberania no sul de Angola”; João Alexandre Lopes Galvão, “Plano geral da rede de comunicações aceleradas ordinárias e aproveitamento das vias fluviais de Angola” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 7-9, Julho Setembro de 1926, pp. 147-149.

¹³⁰² *Revista Colonial*, 25 de Maio de 1919, p. 358; *Ibidem*, 25 de Fevereiro de 1920, pp. 99-101; *Ibidem*, 25 de Julho de 1920, p. 518; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1919, p. 375; Lopes Galvão, *A ocupação económica das colónias portuguesas*, pp. 29-32; *Diário da Câmara dos Deputados*, 24 de Março de 1925, p. 24: Apesar daquela convicção, decorrente da constatação de que os países vizinhos não estavam interessados nesse prolongamento internacional, não deixou de haver quem pugnassem por essa solução. Em 1925, o ministro das Colónias, Correia da Silva (Paço de Arcos), no governo de Vitorino Guimarães (1925): “o caminho-de-ferro de Moçâmedes tem um objectivo de ordem internacional. É-nos pedido que sirvamos a região vizinha. E, entre a necessidade de haver um caminho-de-ferro para a Baía dos Tigres, cujos benefícios seriam absolutamente nulos para nós, e prolongar o caminho-de-ferro de Moçâmedes até à fronteira, eu opto, sem hesitações, pela segunda hipótese”

Francisco Pinto Teixeira¹³⁰³. Numa conferência, realizada por este engenheiro na Associação dos Engenheiros Cívicos, no final do ano de 1924, voltava a insistir-se na urgência de levantar obras de fomento no ultramar, que correspondessem ao novo axioma fixado no Tratado de Versalhes: “só são dignos de conservar colónias os países que têm recursos para rapidamente as desenvolver”. E Portugal, além do interesse económico que tinha nas suas colónias, como mercado preferencial dos seus produtos industriais, não podia descurar o perigo que permanentemente se colocava sobre a legitimidade da sua soberania em África, nomeadamente sobre aquele magnífico ancoradouro da Baía dos Tigres, tão avidamente cobiçado pela Alemanha, desde o final do século XIX. Apesar da justeza dos argumentos ali arrolados, parecia evidente que o propósito de estabelecer uma nova ligação ferroviária no sul de Angola era francamente irrealista, estando, por isso, condenado a ser relegado para o vasto plano das quimeras coloniais¹³⁰⁴.

Tinham passado quase quarenta anos, desde que Roberto Ivens, Hermenegildo Capelo e António Joaquim de Matos apresentaram o primeiro requerimento para a construção de uma linha férrea, que partisse do porto de Moçâmedes. Seriam necessários ainda mais vinte e cinco para que se verificasse o seu prolongamento até à Chibia (Vila João de Almeida), numa distância adicional de cinquenta e um quilómetros¹³⁰⁵.

¹³⁰³ Renato Francisco Antunes Mascarenhas, *Op. Cit.*, p. 224.

¹³⁰⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Fevereiro a 16 de Julho de 1925, *passim*. De entre as justificações enunciadas por Pinto Teixeira para justificar a construção daquele caminho-de-ferro, importa conhecer as de natureza política, que fornecem elementos preciosos para a compreensão dos novos equilíbrios regionais. Referindo-se aos interesses da Damaralândia e da Rodésia naquela região, prosseguia nas suas considerações: “E esses interesses têm produzido nos vizinhos do sul a cobiça dos nossos territórios, já tantas vezes, em tantas datas e em tantos factos manifestada, ontem pelos alemães, hoje pelos sul-africanos ajudados por eles. Certamente não será este desejo satisfeito amanhã, nem depois (...) mas trata-se de um programa e um programa de uma raça anglo-saxónica, e, se formos imprevidentes, se não estudarmos também nós a região, se a não desenvolvermos, se a não dotarmos com caminhos-de-ferro, explorando os seus recursos, certo será encontrarmo-nos, num futuro mais ou menos próximo, em pior situação, do que em 1914 em Naulila, porque teremos na nossa frentes, não mil alemães, mas alguns milhares de sul-africanos, de origem bóer inglesa e alemã, perfeitamente conhecedores da região e dos seus recursos e riquezas e em condições de rapidamente as explorarem e tendo atrás de si uma rede de comunicações para as bases do seu reabastecimento, proficientemente ajudados e guiados por numerosos alemães que conseguirem infiltrar-se nas colónias, enquanto nós teremos a principal base na metrópole. Tem isto a agravante de ser muito provável a recusa de qualquer intervenção em nosso favor por parte da Inglaterra, que vá além de qualquer protecção com a marinha de guerra aos nossos portos, com a certeza de lhe termos de pagar com a cedência da nossa influência a seu favor, nos portos do sul, sobretudo na Baía dos Tigres, especialmente se não tivermos preparado as comunicações com o mar, encurtando-as, de centro e sul da Rodésia. Nada mais poderíamos aproveitar da desejada independência da União das rivalidades de interesse entre esta e a Rodésia. Muito provável é até que, nem a uma luta armada se tivesse de chegar: A Sociedade das Nações nos esbulharia a favor de qualquer deles ou da própria Inglaterra, como *tertius gaudet*, daquele mesmo território, que o antigo acordo secreto deste país com a Alemanha, à Alemanha era atribuído. Assim, ainda continuariam, de certo modo, na dependência da Inglaterra aqueles dois países nascentes, sob o pretexto da nossa administração ronceira não desenvolver, não já o território que nos pertence, mas o daqueles dois países”; João Alexandre Lopes Galvão, “Plano geral da rede de comunicações aceleradas ordinárias e aproveitamento das vias fluviais de Angola” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1-2, Janeiro-Fevereiro de 1927, pp. 12-14; Carlos Roma Machado, “A Baía dos Tigres e as águas do Rio Cunene” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1-6, Janeiro-Junho de 1923, pp. 61-86; *Gazeta das Colónias*, 15 de Janeiro de 1925, pp. 9-10; Nuno Canas Mendes, “O Tratado de Versalhes, a SDN e a política ultramarina portuguesa (1910-1926)” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1-12, 2011, pp. 127-141.

¹³⁰⁵ Alberto Teixeira, *Op. Cit.*, pp. 499-501. Em 1930, uma das cinco brigadas de engenharia que seguiram para Angola tinha, justamente, a incumbência de estudar o prolongamento desta linha. Mas seria precocemente dissolvida, logo após a sua chegada a Angola, “pela má orientação dada aos trabalhos que lhe estavam distribuídos, afastando-se ela inteiramente da orientação que lhe havia sido dada nas respectivas instruções”; Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, *passim*. Só a 26 de Julho de 1948 tiveram finalmente início os trabalhos de construção desse prolongamento a sul, confiados à Missão de Estudos do Caminho de Ferro de Moçâmedes, chefiada pelo engenheiro Jorge Cândido Osório. Atingiu a Chibia ao cabo

3.4.3 – A concessão Williams e o caminho-de-ferro de Benguela

O caminho-de-ferro de Benguela teve, como dissemos anteriormente, uma trajectória histórica bem distinta. Com a subida ao poder de um novo governo *regenerador*, liderado por Hintze Ribeiro (1900-1903) seria decretada a extinção da Junta Administrativa do Caminho de Ferro de Benguela, criada pelo ministério *progressista* cessante. O novo titular da pasta do Ultramar, António Teixeira de Sousa, determinou que as competências daquela entidade e o fundo especial por ela administrado fossem transferidas para a recém-constituída Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos¹³⁰⁶. Em Angola, aos estudos técnicos de Costa Serrão seguiram-se, progressivamente, os dos engenheiros Amável Granger e Armindo de Andrade, que lideravam a direcção especial do caminho-de-ferro de Benguela, criada a 31 de Dezembro de 1900, e ainda de Ernesto Navarro¹³⁰⁷.

Apesar da conjuntura de crise económica angolana, em parte motivada pela desvalorização do comércio da borracha, previa-se que os trabalhos de construção se iniciassem com celeridade, pelo sistema de empreitadas parciais, devendo reconhecer-se a restante directriz à medida que fosse avançando o assentamento da linha. O recurso a esse procedimento pretendia evitar que o início das obras fosse protelado até que o traçado estivesse estudado em toda a sua extensão e, por outro lado, dissuadia o eventual interesse de empreiteiros estrangeiros na adjudicação, dado que sem a garantia de contratualização de toda a linha, desvanecia-se, para eles, a perspectiva de um negócio lucrativo¹³⁰⁸. Ao primeiro concurso, lançado para um troço de catorze quilómetros, não compareceram quaisquer interessados tanto em Lisboa, como em Benguela¹³⁰⁹. Ao segundo, referente aos sessenta quilómetros das duas secções entre a Baía do Lobito e Monte Sahoia apresentou-se apenas a Companhia Comercial de Angola, não obstante os rumores de que haveria vários sindicatos empresariais nacionais e estrangeiros interessados naquele empreendimento¹³¹⁰.

de dezasseis meses de actividades, decorrendo, a respectiva inauguração, a 18 de Outubro de 1949. Em 1961 ficou concluído o prolongamento a leste, alcançando a vila de Serpa Pinto (Menongue, capital da província de Cuando-Cubango). A 19 de Janeiro de 1955 foi ainda assinalada a conclusão do processo de reconversão da linha para a bitola africana de 1,067m. Em 1940, o engenheiro Lopes Galvão dizia que os duzentos e quarenta e cinco quilómetros de via, tinham um custo computado em £600.000 (João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, p. 108).

¹³⁰⁶ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1091-1097.

¹³⁰⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1901, p. 91; *Ibidem*, 1 de Abril de 1901, p. 107; *Ibidem*, 1 de Novembro de 1901, pp. 359-360; *Ibidem*, 1 de Dezembro de 1901, p. 391; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Quarto Ano: 1900-1901, Lisboa, Livraria Ferin, 1901, pp. 378-379.

¹³⁰⁸ *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Quarto Ano: 1900-1901, pp. 53-54, 59, 124; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Novembro de 1900, p. 335; Arquivo Histórico Ultramarino, 2560, Sala 3, Est: XVI, Prat: 8.

¹³⁰⁹ *Ibidem*, pp. 252-253; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1900, p. 347; *Ibidem*, 16 de Janeiro de 1901, pp. 19, 26-27; *Ibidem*, 1 de Maio de 1901, p. 140;

¹³¹⁰ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1236-1238; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Quinto Ano: 1901-1902, Lisboa, Livraria Ferin, 1902, pp. 42-43, 186, 235; Augusto Ribeiro, na sua habitual rubrica colonial, explicava as razões do desinteresse das casas estrangeiras: “Os concorrentes estrangeiros abstiveram-se e compreende-se que o fizessem. Sociedades empreiteiras de certa importância não se aventuram a pequenas empreitadas e mesmo nas colónias, sobretudo em África, não é fácil atraí-las e interessá-las nas grandes, como há pouco sucedeu em França, onde o governo teve que construir por administração três sobre quatro extensas empreitadas de linhas de caminhos-de-ferro coloniais. Esperar que, para uma empreitada de sessenta quilómetros de caminho-de-ferro, na

Mas a proposta apresentada, prevendo o aumento das unidades de preço dos respectivos materiais, depois de submetida, pelo ministro, ao parecer da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, foi considerada inexecutável, sendo, por esse motivo, postergada¹³¹¹. Teixeira de Sousa socorreu-se, então, de uma solução de recurso, que passava pela criação de uma Comissão do Caminho de Ferro de Benguela, presidida pelo governador do Distrito e tendo como vogais dois oficiais do exército, habilitados com o curso de engenharia, a quem caberiam a direcção da construção e a direcção dos estudos. Em conjunto ficavam encarregados de organizar os serviços técnicos e administrativos necessários à imediata implementação e exploração daquela ferrovia¹³¹². O recurso a esse “triumvirato administrativo-técnico” parecia não impressionar a opinião pública especializada. Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a direcção pronunciava-se abertamente contra aquela ideia, que considerava improcedente:

Também se nos afigura que será difícil em regiões onde não há o trabalho livre organizado, obter os operários necessários. Os serviços trabalham por conta dos patrões ou donos, para dizer a palavra dura sem inúteis eufemismos.

Um triumvirato sem serviços arriscar-se-á por ventura ter muito pessoal técnico mandado pelo governo, como apontadores, olheiros, condutores, engenheiros, mas grande minguagem de pretos para abrir trincheiras, elevar aterros, construir pilares e encontros de pontes, ou correr tabuleiros de viadutos.

Compreendemos melhor de caminhos-de-ferro militares, construídos como em operações de guerra, do que este, cheio de formalismos burocráticos que não-de ser verdadeiros estorvos na prática.

O triumvirato passado algum tempo, briga. Preferíamos uma pessoa só, com a máxima independência, a máxima responsabilidade e a máxima competência, que se pagasse bem para se poder exigir muito.

Preferíamos também a empreitada geral embora cara, pois sempre vinha a sair mais barata do que a construção de conta própria feita sob a superintendência de 3 pessoas ligadas ao Terreiro do Paço pelo cordão umbilical dos officios, e telegramas na cega centralização de quem quer mandar tudo do recesso do seu gabinete, sem conhecer as colónias senão pelos relatórios dos governadores ou pela inspecção dos mapas da comissão de cartografia¹³¹³.

Poucos dias depois, o processo seria abalado por uma reviravolta inesperada, que o conduziu a um desenlace bem mais auspicioso do que aquele que se vislumbrava à partida, se persistisse a intenção de o alocar à iniciativa da administração colonial portuguesa. Na origem dessa transfiguração estava o aparecimento de Robert Williams (1860-1938), engenheiro de minas

contingência – de se não poderem obter as seguintes, pudesse haver uma empresa estrangeira que concorresse tendo de transportar para a África todo o material necessário e de manter ali o pessoal técnico e operário indispensável, apresentando uma proposta vantajosa, era absurdo. Somente isso se podia esperar dadas certas circunstâncias, se a adjudicação fosse pelo traçado completo, o que não era possível nem conveniente”; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1901, p. 294; *Ibidem*, 16 de Janeiro de 1902, p. 22; *Ibidem*, 16 de Fevereiro de 1902, p. 60; *Ibidem*, 16 de Maio de 1902, p. 154: a informação veiculada por esta gazeta não era coincidente com a que se prestava noutros órgãos de imprensa, nomeadamente a *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*. Garantia-se que o concurso tinha ficado novamente vazio, surgindo então um grupo colonial encabeçado pelas firmas Sousa Lara & C^a, Bacelar e C^a e Marques & Freitas, que se dispôs a avançar com a empreitada, desde que fosse revisto o caderno de encargos; *Ibidem*, 1 de Junho de 1902, p. 171; *Ibidem*, 1 de Agosto de 1902, p. 235; *Ibidem*, 16 de Agosto de 1902, p. 250; *Ibidem*, 1 de Outubro de 1902, p. 295;

¹³¹¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Novembro de 1902, p. 330; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Sexto Ano: 1902-1903, Lisboa, Livraria Ferin, 1902, p. 89.

¹³¹² *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1307-1310.

¹³¹³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1902, pp. 337-338.

britânico, natural de Aberdeen (Escócia), um dos associados de Cecil Rhodes em diversas explorações mineiras de Kimberley e do Rand sul-africano. Em 1891 juntaram-se na constituição da Zambesia Exploring Company, com o objectivo de providenciarem o financiamento de expedições exploratórias nos territórios da *Chartered* (mais tarde integrados na Rodésia do Sul), cujas descobertas influíram na decisão da construção do caminho-de-ferro da Beira. Em 1898 voltou a ser desafiado por Rhodes para outra campanha de pesquisas, desta vez na Rodésia do Norte, tendo em vista o prolongamento do caminho-de-ferro do Cabo ao Cairo, além de Bulawayo. Para incentivar a sua colaboração, foram concedidos à Zambesia Exploring Company direitos de exploração de uma área mineira de duas mil milhas quadradas no extremo sul do lago Tanganika, para onde se previa o *términus* rodesiano daquela ambiciosa ligação ferroviária. Fundou, então, a Tanganyika Concessions Limited, para a materialização das novas prospecções, que haveriam de ser estendidas à região do Katanga, no Congo Belga (actualmente território da Zâmbia), depois de ali lhe ter sido autorizada, pelo rei Leopoldo II, a prospecção mineira numa área de sessenta mil milhas quadradas de terreno, entre os rios Zambeze e Congo, com a promessa de repartição de quarenta por cento do minério que viesse a descobrir. Os trabalhos de pesquisa, dirigidos por George Grey e Michael Holland, rapidamente redundaram na descoberta dos maiores centros de produção cuprífera em África: o Copper Belt (Rodésia do Norte) e a mina de Kansanshi (Katanga, onde viria a ser criada a Union Minière du Haut Katanga¹³¹⁴), além dos campos de extracção de ferro, ouro cobalto e estanho, que também ali foram revelados. Robert Williams percebeu a viabilidade comercial da exploração daquelas jazidas, desde que conseguisse fazê-las comunicar com a costa litoral, por meio de um caminho-de-ferro. A solução que se vislumbrava mais natural, naquelas circunstâncias, consistia no desvio da ligação Cabo-Cairo pelo Congo belga até ao Nilo, projecto acarinhado por Rhodes, mas já obstaculizado por Leopoldo II, em 1891, por colidir com a sua intenção de criar um sistema de transporte ferroviário autossuficiente, complementar à navegação no rio Congo, que lhe garantisse um controlo efectivo do território, em geral, e daquela região mineira, em particular. Na nova ronda de negociações, os dois investidores propunham a conexão do Katanga à rede rodesiana da Mashonaland Railway, chegando a ser promovida, para o efeito, a formação da Compagnie du Chemin de Fer du Katanga. Leopoldo ainda deu o seu assentimento à construção de uma linha da Rodésia ao Nilo, pelo Estado Livre do Congo, mas as exigências exorbitantes feitas, logo depois, por Alfred Beit, sócio de Rhodes na British South Africa Company, e a morte deste magnata propulsor do império britânico, em 1902, com implicações notórias na orientação política da *Chartered*, ditaram, uma

¹³¹⁴ A Union Minière du Haut Katanga seria criada em 1906, resultando de uma parceria entre a Tanganyika Concessions Limited e o banco belga Société Générale de Belgique, destinada a promover a exploração das minas de Cobre do Katanga.

vez mais, o insucesso daquela iniciativa, que William dizia ter sido induzido por movimentações da Alemanha¹³¹⁵:

Era especial empenho dos alemães aniquilar este plano do Cabo ao Cairo, e um dos seus agentes foi a Bruxelas para frustrar os meus planos. Evidentemente já então a Alemanha pensava em se apoderar do Congo Belga, que seria incorporado no seu Império Central Africano; e o governo britânico, na sua cegueira, não dava por tal, nem compreendia ao menos a vital importância do grande plano de Rhodes para o próprio Império Britânico. Nunca esquecerei o desapontamento de Rhodes, que morreu pouco depois, mas não antes que eu lhe promettesse que faria quanto pudesse para que a sua linha férrea avançasse para o norte.

Demonstrada a impossibilidade financeira de levar o Caminho de Ferro do Cabo ao Cairo até à fronteira do Congo durante a vida de Rhodes, parecia que, morto ele, fracas seriam as probabilidades de o ver chegar ali tão cedo; para mais estando a British South Africa Company dependente financeiramente do mesmo grupo de banqueiros de origem alemã, cujos brilhantes talentos tinham sucessivamente absorvido, uma a uma, todas as grandes Empresas Mineiras do Sul, e que, aparentemente, pelo menos, governavam os destinos de uma colónia britânica¹³¹⁶.

Impunha-se, portanto, a busca de uma alternativa para o escoamento rápido, seguro, mais directo e económico daquela matéria-prima, destinada aos mercados europeus. Uma observação preliminar do mapa de África demonstrava que a província portuguesa de Angola se encontrava em condições extremamente favoráveis de fornecer a tão desejada saída de mar. Num primeiro momento, Williams encarregou Cecil Learmonth de proceder ao reconhecimento dessa faixa da costa ocidental africana, aventando a possibilidade de se recorrer a uma ligação ao porto de Luanda, aproveitando a linha ferroviária de Ambaca¹³¹⁷. Depois de regressar daquela missão,

¹³¹⁵ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, Oxford, Clarendon Press, 1973, pp. 8-37; Idem, "Zambia and Rhodesia: Prisoners of the Past: A Note on the History of Railway Politics in Central Africa" in *African Affairs*, Vol. 73, No. 290 (Jan., 1974), pp. 64-65; W. Travis Hanes III, "Railway politics and imperialism in Central Africa, 1889-1953" in *Railway Imperialism*, pp. 41-51; Daniel R. Headrick, *The tentacles of progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, pp. 270-271; H. F. Varian, *Op. Cit.*, pp. 152-155; Robert Williams, "The Cape to Cairo Railway" in *Journal of the Royal African Society*, Vol. 20, No. 80 (Jul., 1921), pp. 247-258: "Rhodes had intended to extend the railway from Bulawayo across the Zambezi to the north, and then along the Luangwa Valley through North-Eastern Rhodesia to Lake Tanganyika, and to utilise this 400-mile stretch of water as part of his route to the north. Germany blocked this "all-red" route by objecting to the strip of the Congo State granted by King Leopold to make it possible. Besides, the physical and financial difficulties presented by this route also proved to be insurmountable, and when the Wankie Colliery, near the Victoria Falls, was opened up, and the great mineral discoveries to which I have referred were announced in 1901, he decided upon the extension of the railway along its present route. As a result of my successful negotiations with King Leopold, Rhodes asked me to help him in trying to secure from the King the right to extend the Cape to Cairo Railway through the Congo State to the Nile. He told me then about Mr. Alfred Sharpe having been sent up to secure Katanga and the failure of that effort, and he also told me he had since gone to Brussels and proposed a plan of co-operation with King Leopold, which also failed to please that monarch. "I thought I was clever, Williams", Rhodes remarked, "but I was no match for King Leopold"; *Caminho de Ferro de Benguela. Notas sobre a Construção deste Caminho de Ferro e seu grande valor para o desenvolvimento da África do Sul e Central*, pp. 3-14; Emílio César Garção de Miranda Relvas, *Op. Cit.*, pp. 80-87; *Revista Colonial*, 25 de Agosto de 1918, pp. 130-131.

¹³¹⁶ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 13º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1917, pp. 79-80;

¹³¹⁷ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 9-10, Setembro-Outubro de 1929, pp. 330-331. Em 1929, Ernesto de Vasconcelos, partilhou a memória dos contactos que nessa ocasião manteve em Lisboa, com Learmonth e Cunningham, antes de estes partirem para Angola: "desejavam fazer o estudo de uma estrada, diziam eles, para ligar a Catanga com o Atlântico e como eu conhecia a topografia da região e era vogal Secretário da Comissão de Cartografia, e Secretário Geral da Sociedade de Geografia (...) poderia dar-lhes quaisquer indicações de ordem geral sobre a orientação que deveriam seguir. Falaram-me acerca de Ambaca, onde já chegava o caminho-de-ferro, que seria o seu ponto de partida por estar já à distância de cerca de 400 quilómetros da costa e que por isso reduziria a distância para o seu objectivo. Mostrei-lhes sobre o mapa os inconvenientes de tal directriz que obrigava à construção de muitos viadutos em toda a região da Lunda, cortada de rios correndo do sul para norte e chamei-lhes a atenção para a grande via comercial e tradicional que os funantes de Benguela costumavam percorrer

Learmonth manifestou a sua preferência pela compra da linha ferroviária de Moçâmedes, solução que rapidamente se verificou ser impraticável, em vista das concessões que já ali tinham sido feitas a capitais germânicos e anglo-germânicos¹³¹⁸. Restava, por isso, a opção por uma ferrovia entestada na restinga do Lobito, onde se encontrava um magnífico porto natural de águas profundas, que seguisse o traçado da antiga estrada comercial – “a velha estrada dos escravos” – tradicionalmente utilizada para fazer chegar a Benguela os produtos do sertão africano¹³¹⁹.

Para que o projecto fosse exequível Williams necessitava da aquiescência das duas nações coloniais por onde aquele traçado se desenvolveria. Na Bélgica, obteve a promessa de cooperação de Leopoldo para a implementação de um plano ferroviário que envolveria não apenas a linha de Benguela, mas também a sua ligação aos caminhos-de-ferro da Katanga, Rodésia e baixo-Congo, numa extensão aproximada de quatro mil e oitocentos quilómetros de via-férrea¹³²⁰. Em Londres recorreu aos bons ofícios da condessa de Warwick, Daisy Greville (1861-1938) – uma das amantes do príncipe de Gales, antes de este ser aclamado rei Eduardo VII, e figura primordial na fundação da Tanganika Concessions, – e do conservador Henry Chaplin (cunhado de Francis Greville, marido de Lady Warwick) para ser apresentado ao ministro de Portugal naquela capital, o influente Marquês de Soveral. A 16 de Junho de 1902, após alguns encontros preliminares, escreveu ao diplomata português manifestando-lhe o propósito de obter a concessão da construção de uma ferrovia que partisse de Luanda ou Benguela, dirigindo-se à fronteira de Angola com o Estado Livre do Congo¹³²¹. Este, bem conhecedor dos perigos que cercavam as colónias portuguesas, ainda recentemente alvo de negociações secretas entre a Inglaterra e a Alemanha, que ele soubera inutilizar com a negociação do Tratado de Windsor, não quis desperdiçar a oportunidade que entreviu naquela proposta feita por um destacado súbdito britânico. Encontrando-se em Lisboa, e propiciando-se a ocasião de integrar a comitiva que acompanhava o rei D. Carlos numa visita à cidade do Porto, teve o ensejo de recomendar Robert Williams ao ministro da Marinha, Teixeira de Sousa. Embora estivesse para ser lançado o concurso para a construção da primeira secção do caminho-de-ferro de Benguela a Caconda, e

para irem comerciar à Garanganja, nome por que era conhecida a região governada pelo célebre potentado M'sire, de que Capelo e Ivens nos dão larga notícia e em cujos estados ficava a Catanga, onde havia minas de cobre, metal que os indígenas levavam por vezes a Tete para trocarem por quaisquer artigos de sua conveniência (...). É evidente que tratando-se apenas de abrir uma estrada comercial para circulação de carros não lhes descrevi o porto do Lobito, em que aliás lhes falei, bem como na baía dos Elefantes, por serem cercanias, digamos assim, de Benguela, visto que eram os comerciantes desta cidade que mandavam os seus aviados para o sertão, com as respectivas caravanas para transporte e permuta dos artigos de negócio. Nada resolveram e disseram-me que iam estudar a questão com a carta de Angola na mão e que depois me diriam qual a sua resolução. Efectivamente no dia imediato vieram dizer-me que se decidiam pela minha opinião e pouco depois seguiam no paquete português para Angola. Só mais tarde vim a saber que eram eles os pioneiros do hoje Sir Robert Williams (...).”

¹³¹⁸ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, p. 37.

¹³¹⁹ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 13º exercício*, p. 81.

¹³²⁰ Robert Williams, *Op. Cit.*, p. 253.

¹³²¹ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 37-38.

aquele governante considerasse ter o ministério cheio de “concessionários aventureiros”, acedeu prontamente a receber no seu gabinete o autor de tão inusitada proposta¹³²². Williams chegou a Lisboa a 15 de Outubro, munido do alto patrocínio de Joseph Chamberlain, o inquilino do *Colonial Office*, que assim sinalizava o seu beneplácito a um eventual negócio entre o compatriota e as autoridades portuguesas¹³²³. Fernando Matoso Santos, ministro interino dos Negócios Estrangeiros, tratou de o introduzir no gabinete de Teixeira de Sousa que, em vista do pedido que lhe era formulado, fez saber que só ponderaria encetar conversações se o engenheiro escocês apresentasse como “sólida garantia de aproveitamento”, um depósito de cem mil libras (quinhentos e sessenta contos). Depois de esse valor ter sido disponibilizado pelo seu amigo e sócio na Tanganika Concessions, Christopher John Leyland, Williams escolheu para intérprete linguístico o jovem empregado de um negociante inglês, Daniel de Moura Lane, e recorreu, por proposta do ministro, aos serviços do jurisconsulto Alves de Sá, para a elaboração do necessário requerimento formal. Este tê-lo-á informado da morosidade desanimadora da burocracia portuguesa: pretendendo Williams assinar urgentemente o contrato, no espaço de uma semana, a experiência dizia-lhe que, se fosse assinado no espaço de um ano, seria já “o mais rápido negócio do género que jamais se tem feito em Portugal”¹³²⁴. Por indicação de Soveral, as negociações decorreram emersas no maior secretismo, na casa particular de Teixeira de Sousa, acompanhadas pelo tenente Jaime de Sousa ajudante do ministro, também incumbido da função de intérprete, e pelo engenheiro Joaquim José Machado, o único português que o requerente conhecia, do tempo em que fora recebido na Beira pelo então governador do território da Companhia de Moçambique¹³²⁵.

Contrariamente às previsões de Alves de Sá, o processo foi tratado com a maior diligência e celeridade, existindo o cuidado de manter o *Foreign Office* alheado daquelas conferências reservadas. De acordo com a narrativa de José de Almada, as prudentes instruções do diplomata português, para que em nenhuma circunstância fosse revelado o propósito da deslocação de Robert Williams a Portugal, terão abreviado a discussão das condições do contrato, ao ponto de este ter sido assinado antes de o putativo concessionário ter tido a oportunidade de se encontrar com Martin Gosselin, o ministro britânico em Lisboa, evitando-se assim, habilmente, a invocação de qualquer impedimento, que pudesse vir a ser sustentado pelas disposições do acordo secreto anglo-alemão para a partilha das colónias portuguesas:

¹³²² Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Volume I, p. 211.

¹³²³ Idem, *Responsabilidades Históricas (Política Contemporânea)*, Coimbra, França & Arménio, 1917, pp. 179-180.

¹³²⁴ José de Almada, *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*, Lisboa, [Imprensa Barreiro], 1951, pp. 37-38.

¹³²⁵ Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Volume I, p. 212.

Graças a esta prevenção – diria Robert Williams alguns anos mais tarde – pude sair de Lisboa com a concessão na algibeira sem que a legação soubesse dos meus negócios. E foi bom (...).

Se tivesse encontrado Sir Martin Gosselin mandava a cortesia informá-lo acerca da concessão, que era contrária ao tratado. O resultado pode bem imaginar-se. Eu, pelo menos não teria feito o Caminho de Ferro de Benguela. Ora nestas circunstâncias nem o governo português nem o concessionário tinham conhecimento [oficial] do tratado secreto e os governos britânico e alemão eram impotentes para obstar a que a minha concessão fosse avante. Era um facto consumado e é possível, pelo que toca ao governo português que lhe não desagradasse dar uma lição aos pretensos governos amigos que tão levemente tinham partilhado o território português. O governo português tinha [na verdade] conhecimento do tratado e tinha protestado contra ele¹³²⁶.

O documento, assinado a 28 de Novembro de 1902, com a anuência do rei D. Carlos, que acompanhara a evolução dos acontecimentos, desde Windsor, onde se encontrava de visita a Eduardo VII, comportava, por isso, naquele contexto internacional, um alto significado político, uma vez que, à revelia do polémico acordo de 1898, colocava interesses capitalistas britânicos a operar num território que ali se definira como área de influência do império germânico, introduzindo, deste modo, uma engenhosa pedra na engrenagem forjada para a aproximação daquelas duas potências europeias¹³²⁷.

No relatório que acompanhava o decreto sancionado pela rainha regente D. Amélia, justificava-se a opção pela concessão da obra a um privado, em virtude da manifesta incapacidade do Estado para se abalançar num empreendimento de tamanha envergadura, fosse com as receitas geradas pelo fundo especial, particularmente atingidas pelo contexto de crise económica da província, fosse pelo recurso ao crédito, que importava, também, pesados encargos financeiros¹³²⁸. A concessão a Robert Williams, feita por um período de noventa e nove anos, “à americana”, sem qualquer subsídio, subvenção, ou garantia, além das prerrogativas habituais, neste tipo de contrato, e o direito exclusivo, conferido pelo prazo de dez anos, de poder “pesquisar e explorar todos os jazigos mineiros em uma área de cento e vinte quilómetros para cada lado da linha férrea”, apresentava-se, assim, como uma dádiva providencial que asseguraria a rápida execução do projecto, garantindo ao Estado português uma participação accionista de dez por cento, sem

¹³²⁶ José de Almada, *Op. Cit.*, pp. 39-40; No documento de prestação de contas da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, datado de 1917, faz-se uma tradução diferente da conferência de Robert Williams no Royal Colonial Institute: "Como Portugal não participara no acordo secreto, possuía inteira liberdade de acção e talvez lhe causasse agrado e satisfação auxiliar um súbdito britânico a contrariar os planos germânicos, tanto mais que os jornais alemães começavam já a dizer sem reboço que a Angola portuguesa estava destinada a vir a ser uma colónia alemã. Só mais tarde é que vim a ter conhecimento disto tudo" (Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 13º exercício*, p. 81); Rolf Peter Tschapek, *Bausteine eines zukünftigen deutschen Mittelfrika*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2000, p. 228.

¹³²⁷ Malyn Newitt, *Portugal in European and world history*, London, Reaktion Books, 2009, p. 195.

¹³²⁸ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1313-1314. As receitas arrecadadas para aquele fundo, até esse momento computavam-se em quinhentos e sessenta e oito contos, valor que ficava aquém das previsões do governo: “A receita cobrada daria pois, e com dificuldade, para a construção dos primeiros 60 quilómetros do caminho-de-ferro, quando é certo que, até à fronteira, a linha férrea deverá ter uma extensão aproximada de 1400 quilómetros. A aplicação directa das receitas que de futuro se arrecadassem não daria para o prosseguimento regular da construção. Seria preciso o recurso ao crédito, procurando naquelas receitas os meios de satisfazer os encargos. E todavia, o Governo reconhecia como da máxima importância a construção da linha férrea até à fronteira, a qual, pela sua direcção e pelas vantagens de ser servida pela baía do Lobito, porto de primeira ordem no Oceano Atlântico, ficaria sendo a chave do tráfego da África Central”.

qualquer encargo, permitindo-lhe, ainda, desviar a receita do fundo especial para a construção do prolongamento da linha de Ambaca até Malange. Por sua vez, o concessionário obrigava-se a constituir uma companhia portuguesa, sediada em Lisboa, sujeita às leis do país, sendo portugueses os gerentes principais, na metrópole e na província, e alguns dos membros do futuro conselho de administração; a subordinar os trabalhos de construção e exploração à fiscalização permanente do governo; e a acatar a imposição de gravosas penalidades por incumprimento contratual, que tendiam a salvaguardar a posição do Estado português¹³²⁹.

O benefício evidente que o contrato parecia garantir a ambas as partes, não deixou de levantar grande celeuma na comunidade internacional, nomeadamente junto da chancelaria alemã, que censurou o desconhecimento que o seu ministro em Lisboa, Christian von Tattenbach, revelou ter das negociações¹³³⁰; da legação britânica em Lisboa, naturalmente inconformada por ter sido mantida à distância, em todo o processo negocial; e da British South Africa Company, receosa das consequências que dali poderiam advir para a sua rede ferroviária na Rodésia¹³³¹. Mas também a classe política e opinião pública portuguesas debateram apaixonadamente as cláusulas do contrato, havendo até quem lançasse as maiores suspeitas sobre a probidade dos intervenientes, dada a rapidez e o ambiente de sigilo que rodeou a formalização do acordo¹³³². A virulência das críticas, dirigidas essencialmente ao ministro Teixeira de Sousa, tinha diversa proveniência, como sintetizaria, alguns anos mais tarde, o antigo governador do distrito da Lunda, tenente-coronel Alberto de Almeida Teixeira:

Umamente políticas derivadas do critério oposicionista, que dominava sempre os partidos quando não usufruíam a posse dos selos do Estado; outras inspiradas por interesses que receavam ser prejudicados pela concessão; e ainda outras, produzidas por aqueles, e esses eram em muito menor número, que sentiam afectado o interesse da Nação e viam ruir o sonho de «Angola intangível», – de portugueses e só para portugueses, – ficando entregue a estrangeiros uma linha que devia ser de colonização nacional.

Este conceito de «Angola intangível», – de portugueses e só para portugueses, – sintetizava uma doutrina que se tinha propagado depois do «ultimatum», uma vez que se vira Moçambique retalhado, entregue em grande parte às companhias majestáticas dominadas por estrangeiros, com uma concessão no Chinde e uma linha férrea, a da Beira à Rodésia, impostas por um tratado e usufruídas também por estrangeiros, a caminho assim de uma verdadeira desnacionalização.

¹³²⁹ *Ibidem*, pp. 1315-1339; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1902, pp. 356-357; Alberto Teixeira, *Op. Cit.*, pp. 484-486.

¹³³⁰ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 13º exercício*, p. 81: “A concessão do caminho-de-ferro de Benguela causou na Alemanha um desagrado profundo. A Alemanha julgava intolerável a audácia de Portugal, e o embaixador alemão em Lisboa foi asperamente repreendido. Nunca ele perdoou a Portugal e à minha humilde pessoa o termos sido a causa de uma propriedade de tamanho valor lhe ter sido arrancada debaixo dos próprios olhos”.

¹³³¹ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 40-43; José de Almada, *Op. Cit.*, p. 42.

¹³³² *Idem*, *Ibidem*, p. 39: Katzenellenbogen deu credibilidade às suspeições então levantadas num órgão de imprensa: “Early in November one newspaper reported that ‘money was already running into certain pockets’. It is not unlikely that some ‘added inducement’ was in fact offered to ministers and others involved to put through such an important agreement in what would be considered anywhere a short time, and Williams was probably not averse to ‘squaring’ people if the need arose. Not surprisingly, there is no evidence supporting the newspaper’s claim, although Lane did refer in a letter to a draft drawn by Williams that was cashed by a London banking house so that it would not pass through any other bank or firm in Lisbon. Only de Sá, Lane, and Williams were supposed to know about the transaction”.

Tal doutrina era reconhecida e consagrada como uma legítima aspiração nacional, sendo a intangibilidade de Angola um indiscutível dogma acatado sem discrepância, orientando os governos na sua política ultramarina. Não podia ser, pois, sem dolorosa surpresa, que se viu com tal concessão pôr de parte essa política, entregando à influência predominante do capital inglês um caminho-de-ferro, um porto, as minas de uma extensa zona de Angola e a exploração comercial permitida junto às estações ferroviárias, isto é, os elementos necessários a uma acção política e económica, para sofrear a qual as múltiplas cláusulas restritivas e em geral inexequíveis do contrato eram meramente platónicas, como, com razão, afirmavam os oposicionistas.

Á frente de uma pequena falange desses oposicionistas mais sinceros, mais autorizados e mais irredutíveis estava Paiva Couceiro, que já tinha palmilhado Angola até ao Mucusso e que dedicava ao estudo dos assuntos a ela respeitantes todos os ócios da sua activa militar (...) ¹³³³.

A campanha na imprensa contra a “concessão Williams” parece ter sido liderada pelo *Diário Ilustrado* que, em 1903, chegou a reunir alguns dos artigos mais contundentes ali publicados, num pequeno livro, com um título bem elucidativo: *A perda de Angola* ¹³³⁴. O contrato era apresentado como um crime de lesa-pátria, perpetrado pela calada, de onde apenas se podia esperar a ruína do comércio sertanejo, da navegação e da indústria nacional, decorrente da entrega da “mais rica região de Angola à influência inglesa”. Dessa forma, o caminho-de-ferro a construir, em vez de um poderoso instrumento de ocupação política, económica e civilizadora, rapidamente se transformaria em “máquina de extermínio” da supremacia económica portuguesa, naquela província africana, e da sua própria soberania:

O caminho-de-ferro de Benguela não será pois, um instrumento económico português, mas uma arma económica do capitalismo anglo-saxónico enterrada através da nossa colónia de Angola no coração mesmo dessa África, em que a Europa, repelida da América pelo movimento autonomista dos séculos XVIII e XIX e pela política expressa na fórmula de Monroe, busca estabelecer a sua segunda *granja tropical*, procurando ao mesmo tempo mercados para a monstruosa sobreprodução das suas indústrias.

As cláusulas, as ressalvas, as garantias contratuais são as teias de aranha que o mais leve incidente rompe e invalida. Onde está a sanção para esses contratos? Onde o tribunal que faça reparar o dano ou force ao cumprimento das estipulações? Ah! De sobra devemos saber que fraca barreira é uma folha de papel com duas assinaturas, quando de um lado está a força sem escrúpulos e do outro a fraqueza inerme! Para não irmos mais longe, que o diga o contrato Mac-Murdo, onde se estipulava para os casos litigiosos uma arbitragem em que entraria como árbitro de desempate o presidente do Supremo Tribunal de Justiça – e que afinal foi tão bem respeitado como seu viu... em Berna.

Deixámos que o estrangeiro pusesse o pé na nossa melhor colónia, naquela que poderia ser o nosso Brasil de amanhã, naquela que, conjuntamente com S. Tomé, havíamos até hoje reservado para campo exclusivo da nossa actividade económica, naquela sobre que a nossa bandeira não era um símbolo apenas aparente de nacionalidade! Pois bem! Não se passará muito tempo que talvez essa linha se não acabe de construir, sem nós provarmos duramente as consequências da leviandade de semelhante acto.

Os que hoje aplaudem, os que ingenuamente julgarem ganhar com o dom magnífico do estrangeiro, bem provável é que não tardem a lamentar-se e a considerar o triste dia da assinatura do negócio Williams como aquele em que ficou definitivamente cavada a ruína própria e da pátria! ¹³³⁵.

¹³³³ Alberto Teixeira, *Op. Cit.*, pp. 486-487.

¹³³⁴ *Perda de Angola: a concessão Williams*, Lisboa, Tipografia do Diário Ilustrado, 1903.

¹³³⁵ *Ibidem*, pp. 14-15; Teixeira de Sousa, *Para a História da Revolução*, Volume I, pp. 208-209: o ministro que protagonizara a concessão a Williams não deixaria de mencionar as incongruências de muitos dos que a combatiam: “Um exemplo. A linha férrea iria do Lobito à fronteira leste de Angola, seguindo para a Katanga, onde a Tanganika Concessions tinha cobre avaliado em 16 milhões de libras. Pois logo um encartado orientador da opinião escrevia lamentando-se de que um ministro houvesse

O contraditório haveria de ser exercido por articulistas como J. de Oliveira Simões, redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que não hesitavam em declarar a concessão um excelente negócio, uma oferta providencial, a que ainda fora possível impor um conjunto de exigências contratuais e garantias de salvaguarda, verdadeiramente inéditas na história destas parcerias do estado português com a iniciativa privada, em matéria ferroviária. Não colhiam, pois, a seu ver, os argumentos alarmistas que apontavam o caminho da desnacionalização daquela província africana, pelo efeito dissolvente da expansão inglesa:

Isso provém de sermos um país de pequena população, ou de termos as correntes de emigração estabelecidas para outras terras, e provém principalmente de sermos pouco trabalhadores.

Dos 40.000 portugueses que emigraram em 1895, mais de 40.000 foram para o Brasil, menos de 2.000 para a África.

De Portugal geralmente só emigram os indigentes e raros homens com ambição. Por via de regra, quem tenha uma escassa mediania na metrópole já não quer arriscar-se à luta pela vida na África. A grande maioria dos que se decidem a procurar as nossas províncias ultramarinas querem ser aí funcionários públicos.

A Inglaterra manda gente de todas as classes sociais, com instrução, força e dinheiro, desde os filhos dos lordes aos filhos dos grandes negociantes e industriais, e manda-os com suas mulheres e famílias.

A África para eles é uma terra como qualquer outra em que se ganha a vida, e não um desterro donde deve fugir-se em curto tempo.

O regime das heranças da lei inglesa, que permite aos pais legarem a um filho só o património, leva os restantes a procurar fortunas por suas mãos. É um dos grandes motivos da expansão inglesa.

Se nós persistirmos em olhar para as colónias como olhámos durante tantos anos, Angola desnacionalizar-se-á. O caminho-de-ferro promoverá mais rapidamente esse fenómeno social e biológico.

Mas, mesmo que não se construísse a linha, o facto viria a dar-se. Era só a diferença nisto – a expansão seria mais no sentido centrífugo e assim será também centrípeta.

Os ingleses para bem de seus interesses comerciais, fazem um caminho-de-ferro que valoriza e beneficia a nossa província de Angola.

Depende de nós que não sejam eles os únicos a tirar partido dessas vantagens.

Orientemos para ali a nossa actividade.

Fizemos grande o Brasil, façamos grande Angola.

Mas não censuremos o governo, se não nos soubermos servir do magnífico instrumento que temos a boa fortuna de ver à disposição do povo português, e se outrem o aproveitar melhor.

A culpa não será do governo, mas nossa, que não está na sua alçada transformar por um decreto as tendências de uma raça, suprimir por uma portaria os atavismos de um povo belicoso que dorme desde que descansa as armas, ou mudar de rumo por uma lei as aspirações, os hábitos, a índole, e os costumes de uma nacionalidade¹³³⁶.

que desse de mão beijada as *nossas ricas minas da Katanga*, ignorando que elas existem no Estado Independente do Congo! A África inteira, dizia um orador ousado, eu concedera a Robert Williams...”

¹³³⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pp. 377-379; *Ibidem*, 1 de Fevereiro de 1907, pp. 33-34; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Volume XI, Lisboa, Livraria Ferin, 1902, pp. 138-143. Augusto Ribeiro foi outro dos articulistas que se pronunciou a favor do contrato: “parece-nos que as discussões levantadas a propósito do contrato de 28 de Novembro, forçando quase exclusivamente a nota patriótica, na tendência especuladora das popularidades efémeras, principalmente fundadas na ignorância das multidões, cuja psicologia é extraordinariamente vibrátil e impressionável (...), não conseguiram, por parte dos que o combateram, demonstrar a sua inoportunidade, nem a sua inconveniência, sob qualquer ponto de vista, nem provar que ele é de facto atentador da integridade colonial portuguesa, gravoso para o estado, prejudicial para os interesses gerais do país, comprometedor para o desenvolvimento agrícola e comercial das possessões portuguesas de África. Difícil realmente seria demonstrar isto. Posto de parte o aspecto político de solução e neste não nos parece que possa haver discordâncias plausíveis contra a oportunidade e conveniência do contrato – subsiste apenas o seu aspecto económico. Em assuntos económicos não pode haver artifícios para interpretações apaixonadas. As coisas são o que são. Conhecidos os factores fácil é determinar-lhes os resultados. O caminho-de-ferro, que se vai construir, é um caminho-de-ferro necessário. A sua construção

A 25 de Maio de 1903 foram aprovados os estatutos da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sociedade anónima de responsabilidade limitada, criada nos termos do contrato de concessão, com sede em Lisboa (ainda que pudessem ser formados comités no estrangeiro), subordinada às leis e tribunais portugueses, e um capital de nove mil contos (ou três milhões de libras), para assegurar a construção e exploração da nova linha férrea. No conselho de administração previa-se a existência de uma representação maioritária de elementos portugueses, cabendo ao governo a nomeação de três administradores; os restantes eram designados pela assembleia geral dos accionistas. Na sua primeira formação, incluía os nomes de Eduardo Pinto Basto (presidente da Associação Comercial de Lisboa), na qualidade de presidente do conselho de administração, Robert Williams, Christopher John Leyland, conselheiro Ernesto Madeira Pinto (director-geral do Comércio e Indústria do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e Ministério do Fomento), James Murray, a firma Pereira & Lane (detida por João José

atrai e fixa capitais, valoriza a terra e o trabalho, fomenta o comércio, desperta a iniciativa da indústria, desenvolve as relações internas e externas, faz aumentar o tráfego pelas alfândegas, amplia as necessidades individuais e colectivas, cria incitamentos, anima especulação, abre novos horizontes às naturais ambições dos homens, enfim, robustece todas as forças vivas dum país, isto é, fortalece a riqueza pública em todos os seus elementos”; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 3-4, Março-Abril de 1928, pp. 57-76. Numa conferência dirigida aos associados desta agremiação científica, realizada a 12 de Março de 1928, o comandante Álvaro Machado, nessa época director da instituição e administrador delegado da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, não deixaria sublinhar a injustiça feita, em 1902, ao ministro Teixeira de Sousa, que dizia ter sido motivada apenas pelos pruridos da luta político-partidária e pela tendência depressiva dos portugueses: “Ninguém diz tanto mal de Portugal como os portugueses. Os seus homens públicos, ou de destaque, as várias medidas de administração, as várias organizações de serviços, as iniciativas que, porventura, se tomem, são discutidas com tal furor e, por vezes, com tanta insensatez, são apreciadas com uma tal falta de justiça e de respeito pela reputação dos homens e pelo bom nome do País, que para admirar é que os estrangeiros que leiam os nossos jornais ou tenham conhecimento regular do que por cá se passa e se escreve, se não arrequeiem de passar as fronteiras desta nação, onde deveriam encontrar apenas assassinos, ladrões, gente sem consciência e sem escrúpulos, um verdadeiro país de malféitores. Sei bem que o nosso temperamento de latinos, justificando até certo ponto a exaltação das frases, não atribui às palavras difamantes que se lançam a público o mesmo significado que outros mais calmos lhes atribuiriam. Mas se tais excessos de linguagem, que sempre representam falta de justiça e de razão, podem não ter importância de maior quando ficam em família, não há o direito de ignorar que o que se escreve nos jornais e nos folhetos transpõe nos nossos tempos as fronteiras com uma enorme facilidade e vai ecoar nos ouvidos dos amigos e dos inimigos estrangeiros como a expressão clara do modo de proceder das elites portuguesas, dos homens de Governo e dos homens de acção. E depois de nos difarmos a nós próprios em todos os sentidos e a todos os respeitos, ficamos muito admirados se não vemos os estranhos terem por nós as considerações a que nos julgamos com direito. Se tais difamações, se tais doestos, se tais afirmações de incompetência e desonestidade sempre corresponderem a actos de facto e realmente censuráveis, ainda haveria que pensar se um português pode ter o direito de apregoar assim aos quatro ventos os crimes e os defeitos dos seus compatriotas. Mas, para felicidade de Portugal, a grande maioria das vezes os factos censurados por essa forma, os homens assim amarrados ao pelourinho da difamação e da desonra mereciam ter um tratamento bem diferente, sendo apreciados muitas vezes com uma flagrante dose de injustiça e sempre com um desmedido exagero. É este um defeito dos portugueses que todos nós, com inteligência e carácter para compreender o mal que ele causa e pode causar ao País, temos de combater em todos os campos. Eu procedo assim sempre que se me oferece ocasião, e hoje, ocupando a atenção de V. Exas. Por alguns momentos com as coisas do Caminho de Ferro de Benguela, vem muito a propósito mostrar como foi tratado o homem que, em Portugal, tendo uma visão clara do futuro, negociou essa concessão e ditou as cláusulas do respectivo contrato. Vão passados 25 anos depois disso, tempo bastante, na época em que a T.S.F., o aeroplano e o automóvel se desenvolveram, para se poder apreciar com justiça e com conhecimento de causa a razão e a natureza dos acontecimentos. Teixeira de Sousa era Ministro das Colónias nesse tempo. E esse homem que fez a concessão do Caminho de Ferro de Benguela, em circunstâncias tais que originaram os resultados que hoje todos estão apreciando, que ditou cláusulas tão severas e tão duras para o concessionário que, se não fora a inteligente transigência de Governos posteriores, esse empreendimento teria ficado paralisado no seu início, foi tratado pelos jornais com uma dureza e uma violência inqualificáveis. O Caminho de Ferro de Benguela, cujos resultados, para o desenvolvimento da Província de Angola, no sei caminho para alcançar os produtos de Catanga, V. Exas. De há muito apreciaram e tiveram agora novo ensejo de verificar, foi classificado com um elemento de assimilação pelos ingleses de uma parte importante da Província de Angola, foi considerado como a ruína da navegação do comércio sertanejo e da Indústria Portuguesa!!!” (v. tb. *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 35, Maio de 1928, pp. 25-57.

Pereira e Daniel de Moura Lane, o tradutor que Williams contratara para as negociações com o ministro Teixeira de Sousa), e ainda Joaquim Pereira Jardim, Carlos de Almeida Braga e Joaquim Nunes de Oliveira Monteiro, em representação do governo. Joaquim José Machado assumia, como vimos anteriormente, as funções de administrador-delegado, ou gerente principal na metrópole. O seu irmão Mariano seria, mais tarde, encarregado da representação da companhia em África e de exercer a chefia da exploração ferroviária, depois de por ali passarem o capitão Augusto Maria de Leão e Victor Primo Anselmo. Junto do conselho de administração permaneceria um comissário do governo, função inicialmente desempenhada por Francisco Xavier Cabral Moncada (que era à época, o governador-geral da província), com direito a voto consultivo e remuneração equiparada à dos administradores¹³³⁷. A estrutura accionista circunscreveu-se a um pequeno número de subscritores, existindo sempre uma discrepância colossal entre posições relativamente irrelevantes, detidas, por imposição estatutária, pelos membros do conselho de administração e conselho fiscal; e as posições verdadeiramente significativas, onde se situavam as participações do governo português e, sobretudo, o poder preponderante de Robert Williams e Christopher Leyland, depois transferido para a Tanganika Concessions, coronel H. Mellis e Arthur Stanley.

Os trabalhos de construção foram iniciados a 1 de Março de 1903, ainda antes de estar formalizada a constituição da companhia. De modo a serem cumpridos os prazos definidos no contrato, aproveitou-se, para o troço Lobito-Monte Sahoia, o traçado anteriormente estudado pelo engenheiro português Francisco da Costa Serrão. O resto da directriz, visando agora a comunicação mais rápida e económica do porto do Lobito com a Katanga, em vez de pretender satisfazer os objectivos nacionais da colonização do território até Caconda, como era a intenção inicial, seria estudada e construída por companhias de engenharia britânicas, pelo sistema de empreitadas parcelares, cujo valor era fixado em função dos quilómetros de linha, ou “por

¹³³⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Junho de 1930, pp. 202-204; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: 1895-1907, pp. 1359-1372; Rui Enes Ulrich, *Op. Cit.*, pp. 541-548; Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 1º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1905, p. 4: na composição inicial do conselho fiscal constavam os nomes de Guilherme Oliveira de Arriaga, Charles Henry Weatherley e Alberto Borges de Sousa. O contingente britânico, formado por Williams, Leyland e Murray formou um comité da companhia na cidade de Londres, que tinha algumas competências delegadas. Até ao fim da construção do caminho-de-ferro passaram ainda pelo conselho de administração: Lawrey, Arthur Butler, Tyndale White, Conde de Caria, José Rodrigues do Amaral Themudo, Fausto Guedes Teixeira, Carlos Augusto da Maia, Eduardo Cândido dos Reis, Joaquim Pinto Coelho, Alberto Borges de Sousa (que substituiu Eduardo Pinto Basto na presidência em 1916), Estevão da Cunha Pimentel, Marquis of Ormonde, Conde do Lavradio (António de Almeida), Henry Greenwood, Fernando Borges de Sousa, Francis Reginald Wingate, António Carlos Cardoso de Lemos e Guilherme da Silva Lane. No conselho fiscal passaram, ainda, António Jervis de Atouguia Ferreira Pinto Basto, Louis Henry Weatherley, J.B.G. Taylor, Teófilo da Trindade, José Duarte Ferreira e Alexandre Pinto Basto. Sucederam-se, no cargo de comissário do governo os nomes de Guilherme Augusto de Brito Capelo, Manuel Eduardo Correia, Delfim Costa e José Francisco Monteiro. Mariano Machado viria a ser substituído por Zacarias José de Santana, no lugar de representante da companhia em África e director da exploração, em 1921 que, por sua vez, foi sucedido pelo engenheiro Henrique da Fonseca Chaves. Joaquim José Machado foi substituído no cargo de administrador delegado, em 1925, pelo seu filho Álvaro de Melo Machado.

unidades das diversas qualidades de trabalho em que a construção de um caminho-de-ferro naturalmente se divide”¹³³⁸. A conhecida firma Pauling & Cº foi encarregada da instalação da obra e do primeiro fornecimento de carris e travessas. A partir de Agosto de 1904 a construção dos primeiros troços, até ao quilómetro cento e noventa e oito, e o prolongamento dos reconhecimentos ao traçado foram contratualizados com a empresa Griffiths & Cº Contractors Limited, de John Norton Griffiths. Finda essa colaboração por alegadas dificuldades financeiras, prosseguiria, depois, novamente, a cargo da Pauling & Cº, até ao seu *términus*¹³³⁹.

O corpo técnico destacado para o terreno, encarregado da organização dos trabalhos de construção, do reconhecimento do traçado e estudos definitivos, era maioritariamente constituído por especialistas ingleses. A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela dispunha de um “engenheiro residente em chefe”, função inicialmente desempenhada por Edward Robins, mais tarde substituído por Henry Francis Varian. Contava ainda com os serviços de consultadoria técnica da empresa Douglas Fox & Partners, de que eram sócios os engenheiros Douglas Fox e Charles Metcalfe¹³⁴⁰. O estado português procederia à monitorização das obras, como era costume, por meio de uma direcção de fiscalização, especialmente criada pelo efeito, sendo inicialmente chefiada pelo capitão de engenharia Augusto Nunes da Mota, antigo director das obras públicas de Angola, mais tarde substituído por Carlos Roma Machado¹³⁴¹.

A implementação de uma infraestrutura desta envergadura implicou um esforço colossal, de angariação de mão-de-obra, particularmente difícil nos troços iniciais, condicionados pela

¹³³⁸ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 2º exercício*, Lisboa, Tipografia do Anuário Comercial, 1906, p. 8; João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, p. 109; Idem, *As comunicações de Angola e Moçambique com os países vizinhos*, p. 48. Lopes Galvão notava, nesta última memória, notava que apesar de o rendimento da linha em território português ter superado as expectativas iniciais, assumindo-se como fonte imprescindível de receita, a verdade é que o seu traçado, “seguindo a linha divisória de águas do Zambeze e do Congo, indo consequentemente, pelos terrenos menos produtivos”. Para compensar a alteração de estratégia na definição da directriz e, sobretudo, para acautelar a colonização portuguesa do território, chegou a ser determinada criação de uma colónia de duzentos portugueses em Caconda, mas como notaria mais tarde o governador Paiva Couceiro, “a mesmíssima Secretaria do Ultramar não só nunca deu um único passo para cumprir no terreno esse diploma de papel, como ainda recentemente interpôs o seu veto contra disposições por nós adoptadas em tal sentido” (Henrique de Paiva Couceiro, *Op. Cit.*, pp. 89-95).

¹³³⁹ Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 5º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1909, p. 9: ao dar conhecimento deste novo contrato de empreitada, o conselho de administração sublinhava a boa reputação desta companhia: “Estes empreiteiros têm larga prática de trabalhos desta espécie em África, onde construíram vários caminhos-de-ferro, e dispõem de pessoal numeroso e competente. Foram eles que iniciaram a construção do caminho-de-ferro de Benguela, e que estão actualmente construindo em notáveis condições de rapidez o caminho-de-ferro de Broken Hill (na Rodésia) à fronteira do Congo Belga e daí à região mineira da Katanga”.

¹³⁴⁰ Nos vários relatórios e contas apresentados pela companhia identifica-se um conjunto de engenheiros que terão colaborado nos trabalhos de estudo e construção: Michael J. Holland, Farrell, Colvin Smith, Leonel Perry, E.F. Homer (1º engenheiro adjunto da companhia, depois chefe da brigada de estudos), H. Stringer, (2º engenheiro adjunto da companhia), R.A. Duthie (primo de Robert Williams), Lima Mayer, Buchan, Ingledew, Nell, Schofields, Forte e Carney. De acordo com as informações contantes nesses documentos, caberia à empresa Douglas Fox & Partners a responsabilidade pela recepção de materiais, fiscalização da construção e elaboração dos projectos do traçado, obras de arte e material circulante.

¹³⁴¹ *Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1905*, Lisboa, Tipografia d'A Editora, 1905, pp. 520-521; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos*, Vol. II: *1895-1907*, pp. 1350-1351, 1486, 1511-1513: Além do director foram ainda nomeados os seguintes condutores: Alfredo Augusto Conty Caldas Xavier, Alfredo da Costa Correia Júnior, António Augusto Poeymirau e João Nunes de Sousa. A direcção devia reger-se pelas disposições legais adoptadas nos serviços de fiscalização de linha de Luanda a Ambaca.

acidentação do terreno e sua constituição granítica, pela ausência de água potável, pela fraca densidade demográfica e pela resistência dos povos indígenas, em toda a região litoral de Benguela, até ser alcançada a zona planáltica¹³⁴². Logo ao início recrutou-se pessoal experimentado, “com larga prática de trabalhos de caminhos-de-ferro no Brasil e em várias regiões de África”¹³⁴³. A insuficiência de trabalhadores locais, muito requisitados para serviços agrícolas e transporte de mercadorias, foi então compensada com a contratação de operários não especializados na Libéria, Serra Leoa, Costa do Ouro (actual Gana), na África Ocidental Francesa (nomeadamente no Senegal), na colónia do Natal (onde se recrutaram dois mil indianos – ou *coolies*, da Índia britânica), no Congo-Leopoldville, na Guiné e nas ilhas de Cabo Verde, cujo número terá ascendido aos sete milhares¹³⁴⁴. As precárias condições laborais que lhes foram oferecidas pela Griffiths & Cº, nomeadamente a alegada má qualidade da água e alimentação, terão estado na origem de múltiplas mortes e deserções, como ficou demonstrado por Simon Katzenellenbogen e Emanuel Esteves, nos estudos que dedicaram à construção e exploração desta via-férrea¹³⁴⁵. A mão-de-obra importada seria progressivamente repatriada, à medida que os

¹³⁴² Emanuel Esteves, *O Caminho de Ferro de Bengela (sic) e o impacto económico, social e cultural na sua zona de influência (1902-1952)*, Dissertação de Doutoramento em História Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Volume II, Porto, 1999, pp. 525-529; *Portugal em África*, Volume 14: *Ano de 1907*, Lisboa, Imprensa Lucas, 1907, pp. 373-374. Embora o governador do distrito de Benguela tivesse expedido uma circular, a 17 de Novembro de 1906, recomendando aos chefes de circunscrição daquele território que prestassem auxílio à Companhia do Caminho de Ferro de Benguela no fornecimento de trabalhadores, a verdade é que não se verificou a existência de qualquer interesse. Diante desse insucesso, o governo-geral determinou que fossem seguidas algumas instruções no recrutamento de trabalhadores indígenas, que obrigavam os chefes dos concelhos a usarem os meios suasórios convenientes para que os sobas e seculos apresentassem os trabalhadores requisitados, proporcionalmente ao número de habitantes por libata. Estes seriam depois informados do local de trabalho e das condições contratuais (que podia durar seis meses ou um ano no máximo: “O salário será de 200 reis diários, pagos em dinheiro, no 1º período de seis meses, podendo no fim desse período ser elevado, segundo o comportamento e merecimento do trabalhador. A alimentação diária constará de um quilograma de fuba, ou arroz, na falta daquela, e de 250 gramas de peixe seco, ou o equivalente de carne fresca e do sal necessário (40 a 50 gramas) ou outros temperos equivalentes, sendo todos os géneros de boa qualidade”. Assim contratados os trabalhadores seriam entregues ao delegado da companhia, que lhes providenciaria os adiantamentos costumeiros para despesas de viagem e “nunca menos de 4 jardas de fazenda de boa qualidade”. Os chefes dos concelhos eram financeiramente recompensados por cada contrato que efectuassem para o recrutamento de indígenas e a companhia do caminho-de-ferro era responsabilizada por eventuais incumprimentos: “A Companhia tomará as disposições necessárias, junto dos empreiteiros, para que todos os indígenas sejam integralmente pagos dos seus salários e não sofram maus tratos por parte do pessoal europeu da construção e bem assim para que os prazos dos contratos sejam absolutamente respeitados, ficando entendido que no caso contrário, apreciado pelo Governo-geral, sob informação do governo do distrito de Benguela, cessará este auxílio do Estado no recrutamento de trabalhadores”;

¹³⁴³ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 1º exercício*, pp. 7-9.

¹³⁴⁴ Idem, *Ibidem*, p. 9; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 4º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1908, p. 8; H. F. Varian, *Op. Cit.*, p. 158; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Junho de 1905, p. 186; *Ibidem*, 16 de Maio de 1907, p. 156; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1907, p. 234; Rui Enes Ulrich, *Op. Cit.*, p. 549; Emanuel Esteves, *Op. Cit.*, pp. 552-567; Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 54-59; *Portugal em África*, Volume 14: *Ano de 1907*, pp. 101-102.

¹³⁴⁵ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 57-59; Emanuel Esteves, *Op. Cit.*, Volume II, pp. 559-561. O autor respigou, para a sua tese de doutoramento, alguns excertos de artigos publicados n’*O Benguela: Semanário Noticioso, Literário e Anunciador*, onde, com intuitos aparentemente retaliadores, face às constantes campanhas britânicas contra os métodos coloniais portugueses, se lançavam graves acusações sobre a actuação da Griffiths & Cº em matéria de política laboral: “Conta-nos que muitos destes trabalhadores – índios, senegaleses e cabo-verdianos – têm abandonado o serviço queixando-se de serem mal alimentados. Não garantimos ser esta a causa, o que nos parece ser bastante grave e digna de ser ponderada pelas autoridades competentes; o que podemos afirmar, porém, é que já [se] nos têm dirigido alguns pedindo esmola e perguntados sobre o motivo porque abandonaram o serviço, confirmam o que fica dito e que água só lhe fornecem um litro por dia. Sobre os cabo-verdianos, foram ou vão ser tomadas providências, porque estes não são para brincadeiras, estes patuscos têm procurado nos estabelecimentos revólveres, e com certeza não são para atirar às rolas. Sobre os indianos e senegaleses providenciar-se-á; porque estes não são da força dos cabo-verdianos. Somos dos que desejamos que

trabalhos de construção se aproximaram das regiões mais densamente povoadas e que os indígenas do distrito de Benguela se mostravam mais receptivos ao recrutamento para o trabalho ferroviário. Nos relatórios da companhia podia ler-se que essa nova tendência decorria, não apenas da colaboração das autoridades provinciais portuguesas, mas também das boas práticas seguidas pelos novos empreiteiros, que garantiam tratar os nativos com “justiça e razoável liberalidade”, pagando-lhes o salário devido, em dinheiro e com toda a regularidade, contribuindo, assim, decisivamente, para a sua civilização e reforço da soberania portuguesa:

É já sensível a acção benéfica exercida pelo caminho-de-ferro sobre a população dos territórios por ele atravessado.

As dificuldades que nos primeiros anos da existência da Companhia se encontravam para obter trabalhadores nativos desapareceram por completo, sendo agora fácil engajar qualquer número destes, por salários moderados e sem despesas de recrutamento.

Merecem menção especial os naturais do concelho de Quilengues pelo modo como têm progredido, tendências que revelam para o conforto e sobriedade e principalmente pela sua assiduidade ao trabalho.

Tem-se assim mais uma nova prova da acção civilizadora dos caminhos-de-ferro e de quanto o indígena africano melhora à medida que vai sendo libertado do penosíssimo mister de carregador, único que até há pouco exercia o natural do distrito de Benguela.

É também notável a facilidade com que as povoações próximas da linha férrea vão satisfazendo o imposto de palhota, por muitos considerado incobrável em tal distrito¹³⁴⁶

se facilite o mais possível aos empreiteiros tudo o que seja preciso para que a linha avance rapidamente; mas o que não concordamos é que se mandem vir colonos a torto e a direito com mulheres, crianças, para com ou sem motivo – abandonarem o trabalho transformando-se em bandos de pedintes e de bandidos”. Numa edição posterior, em 1907, podia ler-se: “É horroroso o que nos contam do que se tem dado e está dando no interior com estes desgraçados mandados vir pela firma empreiteira do caminho-de-ferro. Sem um pálido reflexo do que esses estrangeiros têm sofrido em terras portuguesas, mandados vir por estrangeiros, se desse o contrário em terras inglesas, quantas reclamações diplomáticas não teriam sido feitas ao Governo português? De fome e sede têm morrido a maioria desses desgraçados. Para prolongar a vida têm vendido tudo o que de útil traziam, especialmente objectos de prata de que têm vendido quantidade e por que preço Santo Deus! Para um negociante do género a comprar aos comerciantes a 15 reis o grama, por que preço foi paga aos desgraçados!”. Sobre o caso específico dos *coolies*, dizia-se: “Por mais de uma vez nos temos referido à desgraçada situação desta gente que a firma Griffiths & C^o exportou para aqui. Apesar dos esforços – aparentes a nosso ver – que os representantes dessa firma têm feito para minorar a sorte desses infelizes, a miséria é evidente e tanto, que nem portugueses e inglesados têm podido evitar que se patenteie em todo o seu horror de fome e de abandono. Não é só aqui no coração desta cidade que já possui como nenhuma outra, um majestoso edifício de correios e telégrafos, que essa miséria é evidente apesar dos esforços que as autoridades empregam para evitar que se patenteie, e dos ingleses em os prenderem, como mandantes autoritários! É por todo o interior deste distrito, como mostra uma carta do Bié que temos presente (...). Dizem-nos e cremos ser verdade, que a firma empreiteira ou o Sr. Griffiths se responsabilizou para com o Governo do Natal a pagar-lhe o débito dos Índios para se ir pagando aqui; mas do que também deverá ser tomado a responsabilidade é de os tratar convenientemente não permitindo que estes desgraçados viessem a morrer de fome, sendo esta a causa, segundo é público e notório, da deserção do trabalho. Além do ordenado andar parrelhas com o tratamento, a firma empreiteira não se tem esquecido de lhes descontar o que pode, dando a esse desconto a denominação empregada por estrangeiros ingleses em terras portuguesas, tão significativa e tão perigosa para a nossa soberania e aviltante para o nosso nome de portugueses, que parece impossível que a autoridade superior do distrito, que conhece isto e muito mais do que fica exposto não tenha feito sentir a esses estrangeiros que isto ainda é português e que só ao governo de Portugal compete exigir tributos nas suas terras por intervenção das autoridades respectivas”.

¹³⁴⁶ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 2º exercício*, p. 11; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 3º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1907, p. 9, 21; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 8º exercício*, Lisboa, Tipografia Mendonça, 1912, p. 9; Idem, *Relatório dos Serviços de Exploração em 1912*, Lisboa, Tipografia Mendonça, 1913, p. 5; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 9º exercício*, Lisboa, Tipografia Mendonça, 1913, p. 9. Nestes últimos relatórios forneciam-se informações relevantes sobre o tratamento dado pelas companhias à mão-de-obra indígena, significativamente aligeirado, quando comparado com as instruções dadas em 1906 pelo governador-geral: “Continuamos a ter tanto indígenas quantos carecemos para o nosso serviço, que eles procuram de livre vontade. Pagamos-lhes, em regra, 100 reis diários e damos-lhes alimentação de fuba (farinha de milho), feijão e sal, por vezes arroz e óleo de palma; a outros indígenas a quem não fornecemos alimentação damos ordenados fixos de 6\$000 a 12\$000 reis conforme os serviços que desempenham, de carregador, agulheiro ou capataz. Em 1912 trabalharam em média, na construção 2:230 indígenas, e na exploração, conservação de via e outros serviços 953. Os indígenas que mais aptidões mostram para o trabalho são os de Quilengues. Exerceu-se por parte da Companhia uma grande vigilância, para evitar que os empregados

A mão-de-obra qualificada tinha sobretudo proveniência europeia, sendo composta maioritariamente por portugueses e ingleses, mas também espanhóis, italianos e alemães¹³⁴⁷.

Os espíritos mais optimistas acreditavam que aquela linha colossal de 1346Km, em bitola africana de 1,067m, dotada com carris de aço de 27Kg e travessas metálicas de 30Kg, material fixo e circulante adquirido em fábricas inglesas, belgas e alemãs (Deutscher Kaiser Works at Bruckhausen - Gewerkschaft Deutscher Kaiser), dispendo de trinta estações e quarenta apeadeiros, pudesse estar concluída em menos de seis anos, ainda que o prazo contratualmente previsto fosse de oito, a contar desde 1 de Janeiro de 1903¹³⁴⁸. Seriam, no entanto, necessários vinte e cinco longos anos para que o assentamento dos carris chegasse efectivamente à fronteira com o Estado Livre do Congo, só alcançando as minas da Katanga, numa extensão total de 1748Km, a 1 de Julho de 1931.

Na base dessa dilação cruzaram-se condicionalismos técnicos, climáticos, políticos, diplomáticos, económicos e financeiros. Logo após a formalização do contrato de concessão, Robert Williams enfrentou sérias dificuldades na angariação do capital necessário para o financiamento da obra. O seu sócio, Christopher Leyland, ao observar as resistências que se colocavam àquele empreendimento, fosse pelas movimentações alemãs; fosse pela indefinição do Comité Spécial du Katanga e do próprio rei Leopoldo II, que parecia querer evitar um comprometimento formal para assegurar o prolongamento da linha férrea em território congolês, de modo a não hostilizar a Alemanha (visando, assim, preservar o apoio desta nação numa eventual nova conferência de Berlim, que anulasse a oposição britânica ao seu Estado Livre do Congo); fosse pelas reservas colocadas pelo próprio Colonial Office, furtando-se a intervir, junto da British South Africa Company, para que esta viabilizasse uma ligação da linha de Benguela aos concorrentes caminhos-de-ferro da Rodésia; desvinculou-se abruptamente do compromisso assumido para a subscrição de £2 500 000 de capital obrigacionista, essenciais para a viabilização dos trabalhos de construção, precipitando a paralisação do arranque da empreitada. Num contexto internacional de grande volatilidade nos mercados financeiros, agravada pelos efeitos da guerra anglo-bóer e a perspectiva do conflito russo-japonês, Williams conseguiu vencer as suspeitas de envolvimento

menores sejam menos justos para com os prestimosos indígenas. Disseram-me em Benguela que alguns pretos se queixavam de lhes não terem os tarefeiros pago as últimas semanas que trabalharam na construção; apesar de eu saber o cuidado que o engenheiro Buchan e todos os empregados superiores de Pauling & C^o têm no tratamento e pagamento dos indígenas, procedi a um rigoroso inquérito, informando-me junto do posto móvel de polícia, do chefe de circunscrição do Hambo, do fiscal do Governo, regedor de Quingenge e outros, não deixando também de interrogar alguns pretos civilizados, sendo todos unânimes em afirmar que tal não podia ter acontecido, visto que os pretos quando deixavam de receber qualquer pagamento ou quando alguém os maltratava iam logo queixar-se à autoridade. A todos disse que a Companhia pagaria a qualquer indígena, que trabalhando com os empreiteiros ou tarefeiros, tivesse deixado de receber o pagamento ajustado, o qual deve sempre figurar nos seus cartões de identidade e ponto, onde é indicado o nome, número, mês e dias de trabalho”.

¹³⁴⁷ Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 10º exercício*, Lisboa, Tipografia Mendonça, 1914, p. 8.

¹³⁴⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Fevereiro de 1902, p. 43; *Ibidem*, 16 de Outubro de 1925, p. 232.

em negócio especulativo, ao ver autorizado, pelo governo português, a prorrogação dos prazos contratualmente previstos e, sobretudo, ao concitar o apoio financeiro de personalidades com interesses nas minas de cobre da Katanga, como Athol Thorne, Cecil Budd, Howard de Walden e da agência correctora londrina Vivian Younger and Bond, que permitiu a angariação dos fundos necessários ao início da construção. Decorrente desse acordo, foi a assinatura do contrato de empreitada com John Norton Griffiths (sócio de Thorne), apesar de a sua empresa não ter qualquer experiência em trabalhos ferroviários, e a aquisição de material à British Metal Corporation, onde Cecil Budd tinha uma participação accionista¹³⁴⁹. Ainda que o porto do Lobito tenha sido desde logo demandado pela navegação europeia, dando assim início a um período de florescimento comercial e económico naquela região, a Companhia, além das dificuldades técnicas do traçado, que obrigaram à colocação de uma cremalheira do tipo Riggenbach, com dois quilómetros de extensão, entre Lengue e S. Pedro (Km 50-54), continuou a passar por ponderosos constrangimentos financeiros e a enfrentar a resistência dos interesses económicos, materiais e comerciais já instalados na província de Angola¹³⁵⁰. Em 1908 as desconfianças internacionais, relativamente à viabilidade do projecto, terão sido minoradas com a notícia da assinatura de um acordo entre a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, a Compagnie du Chemin de Fer du Katanga e a Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga, que

¹³⁴⁹ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 44-54; Emanuel Esteves, *Op. Cit.*, Volume I, pp. 183-184, 197-198; Conde de Lavradio, *À Memória de Sir Robert Williams*, Lisboa, [s.n.], 1955, pp. 9-11. Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 1º exercício*, pp. 5-7; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 3º exercício*, p. 7; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 4º exercício*, pp. 7-8: Até 31 de Dezembro de 1906 tinha sido emitido 1 milhão de acções no valor nominal de £1 000:000, ou 4 500:000\$000 reis. Em Dezembro de 1907 esse valor ascendia a 2 000:000 acções, correspondente a £2 000:000, ou 9 000:000\$000 reis; Em outubro de 1908, o capital da Companhia estava já representado por 3 000:000 acções, correspondente a £3 000:000, ou 13 500:000\$000 reis. O total das acções foi emitido em oito séries.

¹³⁵⁰ *Portugal em África*, Volume 13: *Ano de 1906*, pp. 33, 149; *Ibidem*, Volume 14: *Ano de 1907*, pp. 221-222: para contrariar os boatos de que a construção se encontrava paralisada, a companhia chegou a promover a realização de festivais e encontros com a população local com o objectivo de dar a conhecer o andamento dos trabalhos. Em 31 de Dezembro de 1905 noticiou-se a realização, no Lengue, de “um grande festival com jogos de ar livre, iluminações eléctricas e fogo-de-artifício” ao qual concorreram cerca de 2000 pessoas, oriundas de Benguela, Catumbela e Lobito: “Houve corrida de cavalos, saltos de obstáculos, corridas de sacos, mastro de «cognac», exercícios de equilíbrios, lunch e à noite fogo-de-artifício. Na corrida de cavalos disputava-se a «Taça do Lengue», objecto de arte de valor de 12 libras, que foi ganha por um pônei, pertencente ao negociante português sr. Alves Correia, que, além disso recebeu o primeiro prémio de 20 libras. Presidiu o governador do distrito de Benguela”. Com o mesmo objectivo de “mostrar ao público o adiantamento dos trabalhos da linha, para desvanecer a ideia de que existia entre muitos, que os trabalhos não prosseguiriam”, a 16 de Fevereiro de 1917, o responsável da companhia empreiteira, George Gonçalves, convidou para “um almoço íntimo”, no grande morro do Monte Sahoia, os representantes das “principais classes de Benguela e Catumbela”, para lhes dar a conhecer a superação das dificuldades que a construção ali encontrou; *Revista de Engenharia Militar*, Setembro e Outubro de 1913, pp. 398-399; *Ibidem*, Janeiro, Fevereiro e Março de 1914, pp. 27-37; *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 7, Janeiro de 1926, pp. 52-54; Carlos Roma Machado de Faria e Maia, *Nostalgia Africana*, Lisboa, Oficinas Fernandes, 1936, pp. 46-50: Em diversas publicações Carlos Roma Machado deixou registadas as memórias da época em que, desempenhando funções naquela região, pôde verificar a hostilidade que os interesses locais, profundamente enraizados em práticas arcaicas de comercialização, levantavam ao caminho-de-ferro de Benguela, por este fazer desviar para as suas estações “as caravanas de indígenas que vinham à costa”, obrigando-os a estabelecer ali sucursais dos seus negócios. Em 1912 terão recebido Robert Williams e um conjunto de jornalistas internacionais, com vaias e insultos contra a linha férrea: “Até hoje, nos centros de população ao longo da linha, ninguém se tem importado com outra coisa que não seja a permuta, com o preto, de borracha, cera, goma e marfim, principalmente, por panos, armas e sal. Apenas se olha ao interesse comercial directo; ninguém se importa com as indústrias, e poucos com a agricultura, pelo menos até 1912”; José Eugénio Duarte Ferreira, “O caminho-de-ferro de Benguela” in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Julho-Agosto de 1929, p. 128.

abriu novas perspectivas de financiamento. Por esse denominado *Pooling Agreement*, convencionava-se a ligação da linha de Benguela à rede ferroviária da Rodésia, pelo território do Estado Livre do Congo e a partilha de receitas dessa exploração conjunta¹³⁵¹. Em 1909, numa assembleia-geral extraordinária, os accionistas da Companhia, puderam criar e emitir títulos obrigacionistas, exclusivamente aplicados à construção e exploração do caminho-de-ferro, cujo juro e amortização eram garantidos pela Tanganika Concessions¹³⁵². Mas o relativo desafogo financeiro, que permitiu um avanço notável na construção da superestrutura, viria a ficar novamente comprometido em 1913, ano em que o assentamento de carris chegou a Chinguar, ao Km 520¹³⁵³. Embora o governo português tenha legislado especificamente no sentido de facilitar

¹³⁵¹ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 2º exercício*, p. 5: “Como é sabido, o porto do Lobito, antes de começar a construção do caminho-de-ferro, não era frequentado por embarcações do comércio, achando-se também desabitada a restinga que o limita por oeste. Em Dezembro de 1904 foi ali estabelecida uma delegação aduaneira (...). Já nele tocam regularmente os vapores da Empresa Nacional, os da Woermann Linie, e por vezes também os da Union Castle, que, segundo informações fidedignas, passarão brevemente a frequentá-lo em carreira mensal (...). A sua iluminação é por enquanto feita apenas por um farolim colocado na ponte da restinga, montado a expensas da Companhia (...). A restinga está já suficientemente provida de água potável e nela há um restaurante mantido por contrato com a Companhia, aonde se fornecem refeições por preços cómodos, o que representa uma manifestação de progresso digna de especial menção”. Um ano mais tarde noticiava-se a escala regular dos paquetes rápidos da Empresa Nacional e dos vapores da Aberdeen Line (Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 2º exercício*, p. 13); Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 4º exercício*, pp. 18, 32-34; Arquivo Histórico Ultramarino, 2876, 1C; L. H. Gann, Peter Duignan, *Colonialism in Africa: 1870-1960*, Volume Four: *The Economics of Colonialism*, Cambridge, Cambridge University Press, 1875, p. 393; Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 65-66;

¹³⁵² Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 6º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1910, pp. 7-8; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 7º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1911, pp. 7-8: inicialmente foi autorizada a emissão de £2 500:000 (2 925:000\$000 reis), feita em quatro séries até 1913. A Tanganika Concessions Limited garantia o pagamento do juro das obrigações por um período de vinte anos. As funções de curadoria foram atribuídas à Zambezia Exploring Company Limited. Um memorando de Joaquim José Machado, inserido no relatório e contas de 1919, fazia referência às dificuldades sentidas na emissão das primeiras séries obrigacionistas: “Devido aos esforços quase sobre-humanos de Mr. R. Williams, cuja dedicação pela Companhia e lealdade pelos interesses de Portugal têm sido inextinguíveis, conseguiu-se a colocação, ainda que em condições desvantajosas, de uma parte das primeiras séries de tais títulos. Como os termos dos respectivos Contratos de Curadoria, submetidos à sanção do governo, não permitiam a consignação das receitas e valor dos materiais do caminho-de-ferro ao pagamento dos juros das obrigações, segundo o uso em Inglaterra, sem o que os títulos dessa natureza não são admitidos no Stock Exchange, isso obstou a que eles fossem tomados pelo público. Apenas a Companhia Zambezia Ltd., empresa intimamente ligada à Tanganika Concessions, se prestou a adquirir esse papel que em parte e pouco vai sendo colocado em Portugal aonde tem tido lisonjeira aceitação, ascendendo já a sua importância, em valor nominal, a, aproximadamente, £1 300.000” (Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 15º exercício*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1919, p. 37). Até 1930 seriam emitidas mais 6 séries de obrigações, que vieram a perfazer um montante global de £10 000:000 (45 000:000\$00 escudos ouro); *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1912, pp. 261-263; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1912, pp. 277-279.

¹³⁵³ Carlos Roma Machado de Faria e Maia, “Construções irregulares e características em caminhos-de-ferro africanos” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1925, pp. 335-336. Este autor deixou-nos informações preciosas sobre a organização dos trabalhos no terreno, durante este período de franco desenvolvimento: “Entre as construções que se fizeram mais rapidamente, avulta a superestrutura da linha férrea, travessas, rails e balastro, que foram assentes semanas seguidas, à razão de 2 a 3 quilómetros diários empregando 500 indígenas e apenas 10 brancos. Tivemos ocasião de assistir várias vezes a este serviço; o que mais nos agradou foi o assentamento na parte plana perto da estação de Cuma, aí, a montante da estação, fazia-se o serviço todo com dois comboios sendo o primeiro de material ferroviário que ia na frente e atrás o comboio do balastro, havendo aliás nas estações antecedentes outros dois comboios idênticos, prontos a substituir os primeiros quando esgotado o material que transportavam. Cada comboio levava como de costume nestes casos a máquina à retaguarda; na frente três vagões de borda rasa com travessas metálicas; a seguir três idênticos com rails e atrás um vagão com *éclisses*, *boulons* e ferramentas e o pessoal indígena e branco seguia sobre os mesmos vagões e na máquina, que empurrava o conjunto. Os indígenas quase todos das aldeias circunjacentes e que espontaneamente se vinham oferecer para o serviço, desde que sabiam ser bem pagos, estavam já de tal modo industriados nele, por meses seguidos, que sem necessidade de indicações se dividiam por esquadras, seguindo as primeiras a conduzir as travessas de ferro, que cada dois pretos transportavam e lhes eram postas às costas pelos que estavam em cima dos vagões. As travessas iam sendo colocadas no leito da via já limpa, alinhado e com as valetas concluídas, e um indígena tendo duas varas com referências ia indicando a distância a que as travessas se punham umas das outras. Logo a seguir vinham as levadas de indígenas com os rails, que eram assentes cuidadosamente por meio de 30 indígenas por cada rail e por umas alavancas especiais bem conhecidas, colocados a seguir aos já assentes, e logo uns dois

a emissão de obrigações pelas companhias concessionárias de caminhos-de-ferro, não conseguiu serenar as apreensões surgidas com o recente reatamento das negociações secretas anglo-alemãs, para a partilha das possessões coloniais portuguesas, protagonizado pelo embaixador alemão, Lichnowsky e o responsável pelo Foreign Office, Edward Grey¹³⁵⁴. O acordo diplomático surgia, agora, propositadamente, mais indefinido quanto aos pressupostos a atender numa eventual expropriação dos direitos soberanos de Portugal, mas muito mais concreto na distribuição territorial do quinhão que caberia a cada uma das partes, nessa circunstância¹³⁵⁵. Numa comunicação dirigida à Câmara do Comércio de Londres, em 1918, Robert William denunciava o ambicioso projecto imperial alemão, visando a ocupação informal dos territórios angolano, congolense e, parcialmente, moçambicano, com recurso a uma estratégia de penetração económica, apoiada na acção diplomática, bem evidente na bem-sucedida aquisição de interesses dominantes na companhia consolidada do Niassa. Na mesma conferência, revelou, ainda, os contactos que manteve, por sugestão de Edward Grey, com um consórcio financeiro alemão, onde preponderavam Heffelerich e Gwinner, do Deutsche Bank, que lhe manifestaram disponibilidade para auxiliarem o projecto do caminho-de-ferro de Benguela, garantindo todo o capital necessário para a conclusão dos trabalhos de construção, na condição de lhes ser igualmente conferido o controlo daquela infraestrutura¹³⁵⁶. A proposta terá sido liminarmente desaprovaada pelo concessionário, que se recusava a abrir mão de um instrumento decisivo para o desenvolvimento económico da área mineira da Katanga e para o futuro tráfego entre a África do

indígenas com as *éclisses* e *boulons* ligavam o conjunto sem apertar muito, enquanto outros ligavam os *rails* às travessas de ferro, com a juntas alternadas. Feito isso, o comboio ia seguindo, obrigando a enterrar as travessas e adornando à direita e à esquerda, mas sem descarrilar, e completo o serviço, os indígenas saltavam para os vagões, e o comboio recuava à estação antecedente onde o comboio de balastro também já tinha recuado, voltando de novo outros dois comboios idênticos. Quanto aos comboios de balastro, o seu serviço era apenas lançar este aos lados da linha e recuar, ficando uma leva de pretos dirigidos por dois brancos a levantar a linha, com instrumentos próprios, a aconchegar o balastro que umas vezes era de pedra britada, outras de pequenos calhaus rolados, outras de *Iron Stone*, pedra de ferro magnético, e por vezes apenas de areia grossa. Quando nas curvas, o avanço não podia ser tão rápido, apesar dos *rails* na maioria dos casos virem já curvados, mas quando de grande raio, era o conjunto, depois de ligado e apertados os *boulons*, encurvado e ripado, por muitos indígenas armados de grandes alavancas e uns brancos indicando aos capatazes pretos, as pancadas necessárias para as travessas dos extradorso se adaptarem às curvas, ficando perpendiculares aos *rails*, e assim sucessivamente. Este processo, embora não seja mais que uma variante do avanço da superestrutura em assentamentos de vias férreas militares, contudo pareceu-nos curioso mencioná-lo, por ser quase exclusivamente efectuado por indígenas, e numa tão grande extensão diária como 3 quilómetros que no máximo eram atingidos”.

¹³⁵⁴ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume VII: 1913, p. 79: A 23 de Junho de 1913, o ministro das Colónias, Almeida Ribeiro, fazia aprovar uma lei que facultava às companhias concessionárias de caminhos-de-ferro a possibilidade de emitirem obrigações “em importância superior ao capital realizado” e de “consignarem ao pagamento de juros e amortização dessas obrigações o rendimento líquido da exploração, no todo ou em parte, com ou sem transferência da construção ou exploração, no todo ou em parte, do caminho-de-ferro e seus anexos para o poder dos obrigacionistas”. A Companhia que se dizia prejudicada pela legislação anterior, que dizia constituir uma grave embaraço para a angariação do capital necessário para a construção, considerava positiva esta alteração introduzida na legislação (Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 12º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1916, p. 13); Francis Harry Hinsley, *British Foreign Policy Under Sir Edward Grey*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977, pp. 308-314;

¹³⁵⁵ Pedro Aires Oliveira, “O Factor Colonial na Política Externa da Primeira República”, pp. 305-306.

¹³⁵⁶ *Revista Colonial*, 25 de Agosto de 1918, pp. 132-135; Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 75-79;

Sul e África Central com a Europa. Voltou-se então, com expectativa, para a Société Générale de Belgique, com quem chegou a esboçar a constituição de uma nova companhia construtora, e para o vasto plano de fomento que o governo português, por iniciativa do ministro das Colónias, Lisboa de Lima, se preparava para lançar em Angola, procurando garantir para a sua linha férrea uma parte do avultado empréstimo que fora autorizado a levantar em Junho de 1914¹³⁵⁷. E se a deflagração da Grande Guerra vinha, aparentemente, para regozijo de Williams, “acabar com o Sudoeste Africano Alemão e, de uma vez para sempre (...), [com] os planos alemães para se apoderarem da Angola portuguesa, do caminho-de-ferro de Benguela e dos minérios de Katanga”, ela trouxe, também, como consequência, a interrupção forçada das negociações encetadas e a paralisação dos trabalhos de construção daquela via-férrea por uma década, decorrente da impossibilidade de conseguir uma solução alternativa de financiamento¹³⁵⁸:

A guerra europeia, cujas consequências se têm feito sentir no mundo inteiro, não podia deixar de influir nos negócios da nossa Companhia; a difícil situação dos mercados financeiros, a impossibilidade de obter material fixo e circulante para caminhos-de-ferro, a dificuldade dos transportes marítimos e o aumento dos respectivos fretes, a elevação do preço do carvão, o aumento do custo de todos os materiais necessários para a exploração da linha, o agravamento do ágio do ouro (...), embaraçaram-nos, por vezes, e impediram-nos de prosseguir na construção do caminho-de-ferro com a rapidez que desejávamos¹³⁵⁹.

A 14 de Julho de 1918, na vigência do consulado sidonista, a Secretaria de Estado das Colónia decretou a revogação das facilidades concedidas em 1913, para a emissão de obrigações, alegadamente por temer que sobreviessem complicações para o serviço de viação, em caso de diferendo entre a empresa concessionária e os seus obrigacionistas¹³⁶⁰. Em resposta, Joaquim José Machado, na qualidade de administrador-delegado da Companhia redigiu um contundente memorando, onde historiava todas as dificuldades já sentidas e ultrapassadas pelo promotor do

¹³⁵⁷ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 79-85; Emanuel Esteves, *Op. Cit.*, Volume I, pp. 200-201.

¹³⁵⁸ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 12º exercício*, pp. 75-77;

¹³⁵⁹ Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 11º exercício*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1915, pp. 7-8. Na continuação do relatório deixavam-se alusões às conversações que se desenrolaram antes da guerra, para a obtenção de financiamento: “(...) haviam sido entabuladas em 1914 negociações tendentes a concluir a construção do caminho-de-ferro até à fronteira em prazo muito inferior ao fixado no contrato de concessão. Dessas negociações – que estavam quase ultimadas quando rebentou a guerra na Europa – resultava o acabamento da linha no prazo máximo de três anos em condições financeiras excepcionalmente vantajosas; o rompimento das hostilidades, as perturbações de toda a ordem, excepcionalmente as económicas, e os trágicos acontecimentos que se têm sucedido desde o começo de Agosto de 1914, impediram que se concluíssem essas negociações. A isto veio juntar-se a impossibilidade de adquirir na Europa material fixo e circulante de caminhos-de-ferro e a dificuldade de transportar de Inglaterra para o Lobito o que já estava adquirido”. As referidas negociações foram referenciadas na obra de Katzenellenbogen: além da tentativa de assegurar para a construção da linha, uma parte do empréstimo que o parlamento autorizara, Williams tentava também encontrar um grupo financeiro português que se prestasse a tornar firmes as obrigações da Companhia do Caminho-de-Ferro de Benguela, deixando-o em condições de poder solver os encargos com o pagamento de juros (Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 79-85); Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 14º exercício*, Lisboa, Tipografia de Eduardo Rosa, 1915, p. 7; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Agosto de 1916, pp. 241-243; *Ibidem*, 16 de Agosto de 1917, pp. 243-244;

¹³⁶⁰ *Diário do Governo*, 14 de Julho de 1918, p. 1273: a lei ressaltava os direitos adquiridos pelos obrigacionistas, ao abrigo do diploma de 1913, proibindo apenas a futura emissão de obrigações com o privilégio da transferência da construção e exploração da linha para o poder dos seus tomadores.

empreendimento, beneficiando directamente a ocupação do distrito de Benguela e o desenvolvimento agrícola do seu planalto. Considerando, pois, os importantes serviços já prestados ao país, requeria que a Companhia ficasse isentada do cumprimento das novas disposições legislativas, de modo a serem obtemperadas as consequências que aquele clausulado teria na desvalorização das obrigações e no afastamento dos mercados financeiros externos¹³⁶¹. Em seu auxílio pronunciaram, durante os anos seguintes, os mais destacados órgãos da imprensa nacional, a Associação Comercial de Lisboa e a Sociedade de Geografia de Lisboa¹³⁶². Depois de restaurada a ordem constitucional, desencadearam-se algumas iniciativas legislativas no parlamento, tendentes à revogação do decreto ditatorial de 1918, questão finalmente solucionada a 18 de Julho de 1920¹³⁶³. Com o auxílio financeiro da London Joint City e Midland Bank, Robert Williams pôde retomar, ainda que de forma muito limitada, o envio de material para a frente de ataque aos trabalhos de construção¹³⁶⁴. Para a linha chegar ao seu término faltavam ainda assentar novecentos quilómetros de via-férrea, implicando a mobilização de cerca de quatro milhões de libras, que o concessionário tentou negociar em Londres, recorrendo às facilidades concedidas pelo Trade Facilities Act. Contou, no entanto, com a oposição firme dos territórios

¹³⁶¹ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 15º exercício*, pp. 35-39. No memorando, Joaquim José Machado procurou desmontar a ideia de que a lei de 1913 era nociva para os interesses do Estado, considerando, outrossim, que o decreto de 1918, lesava directamente os interesses da empresa concessionária da construção do caminho-de-ferro de Benguela, dificultando-lhe a colocação de obrigações: “Sendo porém a construção rápida dessa via-férrea, em condições económicas, o instrumento que melhor pode permitir o desenvolvimento da riqueza pública da Província de Angola e o equilíbrio do seu orçamento cujo défice monta a alguns milhões de escudos, não pode estar nos intuídos do Governo o prejudicar propositadamente uma empresa que contribuiu para que fossem utilizadas pelo público, durante a guerra, milhares de toneladas de géneros alimentícios e que tem constantemente procurado cumprir o melhor possível a sua missão sem nunca ter levantado embaraços aos poderes públicos, quer na Metrópole, quer em Angola”.

¹³⁶² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1919, pp. 310-312; *Ibidem*, 1 de Novembro de 1919, pp. 325-326: nesta data, o redactor principal, José Fernando de Sousa, censurava os processos da administração colonial portuguesa que votava ao esquecimento o desenvolvimento das províncias ultramarinas: “Razão de tão grande incúria – 32 Governadores do Distrito e 25 Governadores Gerais desde a existência da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, não falando nos 25 Ministros das Colónias nos últimos nove anos. Nestas condições, não há talentos superiores nem conhecimentos coloniais que permitam levar à prática qualquer trabalho útil nas colónias, apesar das excelentes promessas e melhor oratória de todos os políticos dos tempos modernos. Com respeito ao célebre decreto ditatorial de 30 de Junho de 1918, são curiosos os esclarecimentos que temos sobre os esforços que a Direcção da Companhia, o seu Conselho de Administração, *especializando os próprios três administradores, por parte do Governo e até o Comissário do Governo*, que tem assento no Conselho, têm insistentemente feito para a sua anulação, sem conseguirem vencer certas opiniões de patriotas e Coloniais muito influentes, a cujo parecer os ministros se têm submetido, sem o estudo profundo da questão, o que seria bem fácil, e nunca exigiria, como no caso presente, 16 meses de profundas e perigosas meditações. Sabemos que muitas dessas correntes contrárias têm modificado a sua opinião, e mais o fariam se fizessem um imparcial estudo, que consideramos momentoso, da situação do caminho-de-ferro de Benguela. Logo após a promulgação desse decreto, o Presidente do Conselho de Administração, procurou o Ministro que o firmou, o qual prometeu reparar as consequências do seu erro, embora não revogando o decreto mas auxiliando financeiramente a Companhia, para contrabalançar os prejuízos que o decreto lhe causava. Mas, saiu o Governo cinco meses depois, sem nada ter feito. Promessas leva-as o vento... Vem outro ministro que se dispunha a fazer justiça; mas... não está mais que 34 dias na cadeira ministerial; não tem tempo para resolver. Novo ministro mostra sincero desejo de resolver a questão sem demora; pede unicamente o parecer da Procuradoria Geral, e em mês e meio, antes deste ser dado, já o ministro estava substituído por outro. É exposta a este a urgência da resolução do assunto; o Sr. Roberto Williams é o próprio que o procura para (...)”; *Ibidem*, 1 de Dezembro de 1920, pp. 353-355; Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 17º exercício*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1921, p. 9.

¹³⁶³ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 16º exercício*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1920, pp. 7-8; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 17º exercício*, p. 9; *Diário do Governo*, 10 de Agosto de 1920, p. 966;

¹³⁶⁴ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 86-92.

rodesianos e, sobretudo, do general Jan Smuts, primeiro-ministro da África do Sul (1919-1924), especialmente empenhado em incorporar a Rodésia do Sul no espaço da união sul-africana, unificando as respectivas redes ferroviárias, projecto que considerava ficar comprometido, se a companhia rival do caminho-de-ferro de Benguela, com quem disputaria o comércio da região da Katanga, no Congo belga, viesse a ser beneficiada com aquela garantia governamental ao capital e juro da operação financeira¹³⁶⁵. Diante desse novo bloqueio, movido por influências de natureza económica e diplomática, não faltou quem viesse lançar as suspeitas mais sombrias, sobre a viabilidade do projecto ferroviário de Benguela e os verdadeiros propósitos do seu promotor, baseadas no historial de desilusões que os melhoramentos materiais nas províncias ultramarinas portuguesas já acumulavam¹³⁶⁶. De 1920 a 1925, a companhia recorreu a complexas negociações com casas financeiras inglesas e alemãs, e à cooperação de Norton de Matos, durante

¹³⁶⁵ Idem, *Ibidem*, pp. 92-108; Costa Dias, *Op. Cit.*, p. 217; José Eugénio Duarte Ferreira, *Op. Cit.*, pp. 126-128; José de Almada, *Op. Cit.*, pp. 56-58.

¹³⁶⁶ *Revista Colonial*, Setembro de 1921, pp. 65-66. Num editorial desta revista manifestavam-se as mais ponderosas reservas sobre a figura de Robert Williams, a quem assacavam a responsabilidade pela “lamentável história do Caminho-de-ferro de Benguela”: “Constroem-se alguns quilómetros, em péssimas condições: pontes sem alicerces, aterros sem a precisa largura, linha sem balastro, etc. E apesar disto ele custa milhares de libras por quilómetro, 11000, se não nos enganamos, isto é, quase o dobro do que custavam, em média, os Caminhos-de-ferro da África do Sul. E por fim a construção pára ao quilómetro 197. O sr. Roberto Williams conserva as acções em carteira. E emite obrigações. E continua emitindo novas obrigações para fazer as obras e para pagar os juros das já emitidas. Fácil era ver até onde este modo de proceder o conduziria, mas tal facto não o incomoda, porque adopta um processo que terá bons resultados: *é o de afirmar que é o governo português que lhe não deixa fazer a construção*. Com efeito, pouco depois de obtida a concessão pede uma alteração das condições que nela são expressas; e se as obras não andam, «é – diz ele – porque o governo não lhe dá logo satisfação». E assiste-se ao espetáculo curioso de ouvir acusar, não o concessionário por não cumprir o seu contrato de concessão, mas o governo, que não tem a energia precisa para a isso o obrigar e hesita, e por fim vai fazendo o que o concessionário quer. E por este modo, o caminho-de-ferro que, pelo menos há seis anos, devia estar na fronteira, parou ao quilómetro 520. E se lá chegou foi graças a dois homens de alto valor – o general Joaquim Machado e o seu representante em África, tão português como ele. Pelo contrato de concessão, hoje tudo o que está construído devia pertencer ao Estado. Mas a um dos muitos pedidos do sr. Roberto Williams, o governo acedeu entregando-lhe os 520 quilómetros que à nação pertenciam. E assim a exportação do cobre e o comércio da Katanga, que deviam vir a Angola, vão para a Beira pelo caminho-de-ferro construído, da Rodésia. Vasconcelos e Sá promulgou um decreto que tirava a Roberto Williams o direito de continuar a emitir obrigações sem conta peso ou medida, obrigações de que conseguiu colocar em Portugal, tão escasso oiro, mais de £1.500.000. Logo esse decreto foi aproveitado para o sr. Roberto Williams afirmar mais uma vez que não continuava a linha porque o governo o não deixava. Houve a fraqueza de anular o decreto. E a linha ficou onde estava, sem material, isto é, sem máquinas e sem vagões para trazer para a costa as mercadorias do interior de Angola – milhares e milhares de toneladas que, contra o que o concessionário julgava, lhe têm dado toda a receita elevada de que disfruta, porque ainda há pouco novo pedido era deferido permitindo-lhe tarifas acima de todas até agora conhecidas nas nossas colónias. Muito folgaremos saber que o Alto Comissário de Angola haja tomado o assunto entre mãos. Doutro modo a linha nunca chegará à fronteira, acumulando-se as emissões de obrigações para pagar o juro das já emitidas e para dar ao sr. Roberto Williams os largos rendimentos que disfruta à custa da concessão que obteve e que tão industriamente conseguiu que lhe remodelassem. O caminho a seguir é este: ou o sr. Williams cumpre o pouco que das condições Teixeira de Sousa ainda subsiste, ou a concessão deve ser imediatamente anulada, pois para isso não faltam causas, razões e motivos. O que não pode ser é que Angola continue a ser o país conquistado do sr. Roberto Williams e que este continue sem fazer nada para o progresso da colónia, que pelo contrário trava e retarda. É necessário pensar que o Congo belga e a Rodésia estão trabalhando activamente para anular a influência do nosso caminho-de-ferro, não só melhorando as suas linhas, mas ainda continuando a construção da linha da Katanga, tudo apetrechado com material circulante. Ora do nosso lado faz-se o contrário, pois se deixa arruinar o pouco material existente e as mercadorias, milho, cereais, feijão, etc., que se acumulam ao longo da linha, não podem vir embarcar na costa por falta de material circulante. Porque será isto? Não queremos fazer maus juízos do sr. R. Williams, mas lembramo-nos do célebre filantropo Ma-Murdo, que construiu de graça a linha de Lourenço Marques ao Transvaal, linha que afinal nos custou milhões de libras. Apenas frisamos que o concessionário R. Williams é um dos principais interessados e gerentes em uma das linhas da Rodésia à Katanga, naturalmente rival da nossa. *A bon entendeur...*”; Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 109-118; Norton de Matos, *A Província de Angola*, pp. 293-294. De entre as várias formas de colaboração prestada à companhia, durante o seu mandato, Norton de Matos relevou a importância de ter providenciado a aquisição de “780 quilómetros de material fixo e muito material circulante”, que terá concorrido para o rápido avanço da construção.

o tempo em que assumiu as funções de Alto Comissário, para construir duzentos e seis quilómetros de via, uma média anual de quarenta quilómetros, abaixo da verificada durante a primeira fase de construção, até à deflagração da guerra, que se justificava pelas dificuldades que se continuavam a verificar na obtenção de material fixo e circulante¹³⁶⁷. A partir de 1924, verificou-se um conjunto de circunstâncias favoráveis ao rápido progresso dos trabalhos, não obstante os efeitos negativos do relatório do sociólogo americano, Edward Ross, acerca das condições de trabalho dos indígenas, focando, em particular, abusos cometidos na construção do caminho-de-ferro de Benguela¹³⁶⁸: o tráfego local, dinamizado ao longo de setecentos e vinte e cinco quilómetros de exploração, revelava potencialidades inesperadas, bem evidentes na multiplicação de povoações nas áreas adjacentes, que terão inclusivamente beneficiado com a morosidade no desenvolvimento dos trabalhos¹³⁶⁹; a intensificação da produção de cobre da Katanga, resultante da aplicação de novas tecnologias de extracção e concentração do minério, veio embaratecer os preços da sua comercialização com a Europa, fortalecendo, assim, a posição financeira da Tanganika Concessions¹³⁷⁰; apesar da instabilidade política interna e da crescente animosidade da opinião pública contra a “concessão Williams”, o governo português autorizou uma última prorrogação dos prazos para a conclusão dos trabalhos de construção; na África do Sul, a queda do governo *unionista* (United Party), chefiado por Smuts, e a sua substituição por uma coligação política, constituída pelo National Party e o South African Labour Party, e liderada pelo general James Barry Hertzog (1924-1939), abriu caminho a uma política de aproximação a Portugal, destinada a fomentar a assinatura de uma nova convenção com a província de Moçambique que, por sua vez, fez desaparecer as resistências colocadas à implementação da infraestrutura ferroviária portuguesa¹³⁷¹; a modificação da posição da Grã-Bretanha no Egipto,

¹³⁶⁷ Raúl da Costa Couvreur “Inauguração do último troço do Caminho-de-ferro de Benguela e travessia do Lobito a Lourenço Marques, em 1929” in *Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, Março de 1930, pp. 83-84; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Junho de 1929, pp. 179-182; *Caminho de Ferro de Benguela. Notas sobre a Construção deste Caminho de Ferro e seu grande valor para o desenvolvimento da África do Sul e Central*, pp. 19-20;

¹³⁶⁸ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, p. 123-125: dizia-se, nesse documento, acerca dos processos dutilizados pela companhia empreiteira, Pauling & Co.: “This firm has at work 1000 natives who have obtained from the Government. It gives them a blanket and a jersey and they serve for six months. At the end of the term the firm gives them one-fifth of their wages and pays the remaining four-fifths to the Government which remits it to the *chefes de posto* where the men were recruited. We know that the money is actually transmitted to the *chefes* for we see their signatures, but we don’t know what becomes of it then”

¹³⁶⁹ Emílio César Garção de Miranda Relvas, *Op. Cit.*, p. 90: “A morosidade que caracterizou a construção da 1ª fase, cujas causas andam principalmente ligadas aos efeitos da primeira grande guerra mundial, longe talvez de nos ter prejudicado, contribuiu imenso para que, à custa dos vários términos que teve, se formassem aí núcleos populacionais importantes e que muito contribuíram para a colonização espontânea da região”; Costa Dias, *Op. Cit.*, p. 219; Beatriz Aurora Maria de Almeida, “O Caminho-de-ferro de Benguela sob o ponto de vista da colonização científica” in *Boletim Geral das Colónias*, nº89, Novembro de 1932, p. 85; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 3-4, Março-Abril de 1929, p. 61: nas imediações da linha desenvolveram várias povoações como Lobito, Cubal, Ganda, Cuma, Lepi, Caala (Vila Robert Williams), Huambo (Nova Lisboa), Boas Águas, Vila Nova, Bela Vista, Chinguar, Silva Porto (Cuíto), Catabola, Camacupa (Vila General Machado), Cuanza, Quemba, Munhango, Luau (Vila Teixeira de Sousa).

¹³⁷⁰ Daniel R. Headrick, *The tentacles of progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, pp. 272-274;

¹³⁷¹ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 118-127.

que lhe tornara mais precário o domínio do canal do Suez, terá contribuído para que a linha de Benguela pudesse agora ser vista como uma alternativa interessante, não apenas enquanto via transversal da linha do Cabo ao Cairo, mas também como caminho mais curto para a Índia, no caso de lhe ser vedada a circulação naquele canal¹³⁷²; abalada por uma forte vaga de desemprego, que afectou, sobretudo, o seu tecido industrial metropolitano, a Inglaterra não estava em condições de recusar a oferta de Williams para que o fornecimento de material, destinado à conclusão da linha de Benguela, fosse assegurado por empresas inglesas, conquanto o Trade Facilities Act. decidisse, finalmente, desbloquear a questão da garantia financeira¹³⁷³.

Em Maio de 1925 estavam já delineadas as condições a observar na emissão de £1.500.000 de obrigações, feita pela African Railway Finance Company, com protecção de capital e juros, feita por aquele comité. Elaborou-se imediatamente um novo contrato com a Pauling & Co., sendo os trabalhos reactivados, com enorme desenvolvimento, a partir do mês de Agosto. A 27 de Novembro de 1927 o assentamento de carris, feito ao ritmo surpreendente de mais de um quilómetro por dia, através de uma região plana, de fácil construção, chegou ao Km 1156, ponto inicialmente previsto para fronteira com o Congo belga. No entanto, a convenção luso-belga de 22 de Julho de 1927, fez deslocar essa linha de divisão territorial para as imediações do rio Luau, impondo, por esse motivo, a extensão do traçado ferroviário, do lado português, por mais oitenta quilómetros, até às cercanias de Tetela (ao Km 1230), que ficou completa a 28 de Agosto de 1928¹³⁷⁴. Os trabalhos prosseguiram, depois, com grande actividade, em território belga, ao longo de quinhentos e quarenta quilómetros, até entroncar na linha principal do Cabo ao Cairo, em Tshilongo, ao abrigo das disposições do aditamento ao convénio de 1908, negociado, em 1926, pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, a Compagnie du Chemin de Fer du Katanga e a Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga¹³⁷⁵. Às doze horas do dia 10 de

¹³⁷² Costa Dias, *Op. Cit.*, pp. 217-218.

¹³⁷³ *Caminho de Ferro de Benguela. Notas sobre a Construção deste Caminho de Ferro e seu grande valor para o desenvolvimento da África do Sul e Central*, pp. 21-22;

¹³⁷⁴ *Idem, Ibidem*, pp. 22-24; Costa Dias, *Op. Cit.*, pp. 214-221: As diferentes secções da linha foram abertas pela seguinte ordem: 20/06/1908 – Lobito ao Cubal (Km 199); 08/10/1910 – Cubal a Cuma (Km 320); 01/08/1911 – Cuma a Lepi (Km 355); 21/09/1912 – Lepi a Huambo (Km 426); 18/10/1913 – Huambo a Chinguar (Km 519); 31/01/1924 – Chinguar a Silva Porto (Km 627); 05/09/1926 – Silva Porto ao Cuanza (Km 725); 01/02/1928 – Cuanza à antiga fronteira (Km 1156); Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 24º exercício*, Lisboa, Tipografia Rosa, Limitada, 1928, p. 8;

¹³⁷⁵ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 22º exercício*, Lisboa, Tipografia Rosa, Limitada, 1926, pp. 29-31; (1926-1926), "Construção do Caminho de Ferro de Benguela e sua ligação a Katanga", CasaComum.org, Disponível HTTP: http://hdl.handle.net/11002/fms_dc_109508 (2016-5-20): o aditamento ao convénio assegurava o prolongamento dos trabalhos de construção em território belga, assegurado pela Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga. Por seu lado a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela comprometia-se a transportar o material de construção necessário para esse prolongamento além-fronteira e a diligenciar, junto do governo de Angola, a angariação de trabalhadores indígenas, que provessem as necessidades de mão-de-obra; Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 26º exercício*, Lisboa, Tipografia Rosa, Limitada, 1930, p. 9. Nesta data, registava-se a existência de 6750 indígenas ao serviço daquela construção; Elísio Romariz Santos Silva, Companhia do Caminho de Ferro de Benguela: Uma história sucinta da sua formação e desenvolvimento, Lisboa, 2008 in

Março de 1931 assinalou-se a colocação do último carril junto à estação de Tenke, com o qual ficava estabelecida a ligação do Oceano Atlântico com o Oceano Índico, cumprindo-se, ainda que de forma muito diversa do esperado, o desígnio, por muito tempo acalentado pelos mais destacados coloniais portugueses, de ligar as duas costas de África, por uma linha férrea entre Angola e Moçambique¹³⁷⁶.

A conclusão dos trabalhos, depois de ultrapassados tantos embaraços técnicos, económicos, políticos e diplomáticos, contando com a resistência e hostilidade de interesses rivais, como os da Inglaterra, Alemanha, Bélgica e África do Sul, não deixou de suscitar as reacções mais emotivas, prenhes de orgulho patriótico. Na opinião pública portuguesa coexistiam, agora, duas convicções amplamente glosadas em panegíricos exultantes: a primeira, olhando para o tempo passado, não deixava de resgatar a memória daqueles que se considerava serem os obreiros daquele cometimento colossal: Robert Williams, um amigo de Portugal, figura pragmática e inteligente que, com tenacidade e perseverança, soubera remover todos os escolhos que foram surgindo no seu caminho, afirmando-se como o grande responsável pela difícil angariação de doze milhões de libras, “para empregar na construção de um caminho-de-ferro em território bravio de África, numa possessão estrangeira de desenvolvimento próprio muito contestado e à procura de facilidades de transporte para minérios de cuja riqueza e de cuja possibilidade tanto se podia duvidar”¹³⁷⁷; Teixeira de Sousa, o ministro dotado de grande sagacidade e de uma ambiciosa

https://sites.google.com/site/cfbumahistoriasucinta/#_Toc260573186 [consultado a 20/05/2016]; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1928, p. 313.

¹³⁷⁶ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 27º exercício*, Lisboa, Tipografia Rosa, Limitada, 1931, p. 10; *Portugal Colonial*, nº 2, Abril de 1931, pp. 13-14; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Maio de 1931, p. 164; *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 68, Fevereiro de 1931, pp. 222-223; *Boletim Geral das Colónias*, nº 70, Abril de 1931, pp. 191-192: a ligação dos portos de Moçambique ao de Angola não deixou de ser celebrada na imprensa portuguesa como mais uma façanha da vocação colonial portuguesa: “A partir do dia 10 de Março, por colaboração de portugueses, belgas e ingleses, a África conta um caminho-de-ferro que, sem interrupção, a cruza transversalmente, desde o Lobito à Beira, dois portos portugueses. É este um facto notabilíssimo da história da civilização africana, que nos dá direitos a reclamar, repetindo orgulhosamente as palavras do próprio Robert Williams, que «Portugal tem sido um grande pioneiro da civilização em todas as partes do mundo». Também o oficial Virgílio Pereira da Costa se regozijaria pelo facto de com a linha de Benguela ficar implicitamente feita a ligação ferroviária para Cape Town ou Durban: “Podemos mesmo dizer que a linha férrea de Benguela é a única linha transafricana existente e um dos grandes braços da gigantesca linha do Cairo ao Cabo, há tanto tempo projectada” (Virgílio Pereira da Costa, “As comunicações internas e externas de Angola” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 74-75, Agosto-Setembro de 1931, p. 83; H. F. Varian, “The Geography of the Benguela Railway” in *The Geographical Journal*, Vol. 78, Nº. 6 (Dec., 1931), pp. 497-523.

¹³⁷⁷ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 3-4, Março-Abril de 1929, p. 64: “Neste país onde sempre foi difícil obter uma centena de contos para explorações industriais não se concebe como possível levantar inteiramente esta quantia; mas facilmente se pensa que não custará arranjá-los em Inglaterra. Pois até em Inglaterra 12 de milhões de libras é uma quantia muito difícil de obter, mesmo em circunstâncias normais, mormente para uma aplicação desta natureza. Mas quando se tenha em linha de conta que este empreendimento contrariou as aspirações de vários países ou causou receios a outros, e que tais contrariedades e receios se manifestaram pela criação de uma forte e bem montada oposição, crescendo assim às dificuldades próprias de todos os grandes empreendimentos os espinhos das pressões internacionais, poderá ajuizar da persistência, do inteligente tacto e da força de vontade de que deu provas Mr. Robert Williams para no encargo que especialmente lhe competia de financiar este empreendimento, alcançar os brilhantes resultados que alcançou”; (1952), Sem Título, CasaComum.org, Disponível HTTP: http://hdl.handle.net/11002/fms_dc_79011 (2016-5-20); Em 1928 Robert Williams foi agraciado com o título britânico de *Baronet of Park* e com Comenda da Ordem Militar de Cristo. Quase em simultâneo, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, recebeu o Grau de Grande Oficial da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial; em 1929 a povoação de Caála, no distrito de Benguela, recebeu o nome de Vila Robert Williams (Companhia do Caminho de Ferro de

visão de progresso, que manteve inabaláveis, apesar de todas as campanhas que levantaram contra o contrato de concessão¹³⁷⁸; Joaquim José Machado, ilustre colonialista, simbiose perfeita de administrador experimentado, autoridade técnica e espírito patriótico, a quem se atribuíam os méritos de a linha de Benguela ter sido sempre vincadamente portuguesa, ao contrário do que sucedera noutros empreendimentos congêneres¹³⁷⁹; e Mariano Machado, figura modelar de dedicação e empenho, colocados ao serviço do esforço de colonização agrícola da região, a quem Lopes Galvão, já em 1914, prestava homenagem, destacando-o do panorama generalizado de inação e apatia vigente na administração colonial portuguesa:

O ilustre Director do Caminho de Ferro de Benguela passa os dias, os meses e os anos a fazer propaganda. Ele recolhe, carinhosamente, no seu amplo gabinete de trabalho, amostras de todos os produtos da região que possam representar riqueza. Ele compara as diferentes qualidades do mesmo produto e expõe as vantagens de uns sobre os outros. Ele vai para a linha e incita todos os europeus que encontra e com quem trava conhecimento a que tragam ao caminho-de-ferro tudo que encontrem de valioso, porque ele dá-lhes todas as facilidades: ele manda parar o comboio onde seja necessário; ele empresta ferramentas; ele dá auxílio em material; ele faz tudo, enfim, o que julga conveniente a um aumento de tráfego, e consequentemente a um aumento de rendimento da sua linha. E, não contente com a propaganda, ao longo da linha ele dispõe de três ou quatro automóveis propositadamente construídos para afrontarem as rudezas do campo e a imperfeição dos caminhos, e lança-se para um e outro lado da linha à distância de centenas de quilómetros, batendo toda a região, procurando todos os agricultores e comerciantes e a todos levando palavras de incitamento. As estradas abrem-se, ou pela intervenção do Estado, ou pelo concurso dos particulares ou até mesmo à custa da Companhia, quando outro meio não há de as construir.

E sob o seu influxo, e guiados pelo seu exemplo, todos os empregados da Companhia, desde o mais categorizado até o mais modesto, fazem propaganda.

Não é de surpreender, pois, que, enquanto o movimento de exportação do Caminho de Ferro de Ambaca tende para zero no meio de um indiferentismo que assusta, o movimento do Caminho de Ferro de Benguela sobre sempre.

E as receitas do caminho-de-ferro, apesar da enorme crise com que toda a província se debate, estão quase elevadas ao dobro!”¹³⁸⁰.

De entre as personalidades presentes na cerimónia oficial de inauguração da linha portuguesa, ocorrida a 10 de Junho de 1929, destacamos os nomes Raúl da Costa Couvreur, que ali representou a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, e Carlos Roma Machado, antigo director das obras públicas da província de Angola, agora nomeado para representar a Sociedade

Benguela, *Relatório e Contas correspondentes ao 25º exercício*, Lisboa, Tipografia Rosa, Limitada, 1929, p. 11; Idem, *Relatório e Contas correspondentes ao 26º exercício*, p. 11).

¹³⁷⁸ *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 68, Fevereiro de 1931, pp. 222-223.

¹³⁷⁹ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra da colonização*, pp. 170-171.

¹³⁸⁰ *Os Caminhos de Ferro de Angola, em 1914, relatório do Engenheiro Inspector das Obras Públicas*, A. Galvão, p. 33; *Revista Colonial*, 25 de Março de 1917, p. 46. Também Alberto de Lemos se referia, nestes termos, à acção de Mariano Machado: “Tem estado à testa desta imponente linha férrea um português de rija ténpera, de raras virtudes cívicas e de vastas faculdades de trabalhos, que, pondo todos os recursos da sua fecunda inteligência e todos os escrúpulos do seu carácter honestíssimo, no cumprimento da missão que lhe foi confiada, – sabe contudo conciliar os superiores interesses da Companhia com os da sua Pátria, que ele honra sobremaneira. O distrito de Benguela deve-lhe muito e os colonos portugueses imenso. Auxiliando a construção de estradas, facilitando os serviços ferroviários, barateando tarifas, protegendo iniciativas e intervindo junto das estações oficiais na obtenção de benefícios para todos, – ele tem feito na verdade uma obra gigantesca. O sr. Mariano Machado, de que nos temos vindo referindo, tem sido incansável na sua acção, e, apesar de todos os contratempos e dissabores não conheceu ainda o desânimo”.

de Geografia de Lisboa naquela efeméride. Ambos apresentaram, nas respectivas agremiações, o relato das impressões recolhidas durante a viagem a África, sendo comum o desejo de celebrar o êxito alcançado com a conclusão daquela obra ferroviária¹³⁸¹. Roma Machado já tinha feito, anteriormente, considerações licenciosas sobre o seu significado histórico e político:

Foi muito criticado ter sido pelo Governo de então, dada a um particular estrangeiro a concessão destacava via-férrea; mas ainda bem que assim foi, pois se nós olharmos ao que tem sucedido aos caminhos-de-ferro das nossas colónias de África, vemos que aparte os construídos por estrangeiros todos os outros têm ficado parados em menos de metade do seu percurso, à excepção do de Moçâmedes ao Lubango, devido às energias dos engenheiros que o ultimaram, e parados não por culpa dos engenheiros e mais técnicos, mas por escassez de recursos e instabilidade governativa.

Se fosse o Governo que tivesse começado o C.F.B. ainda a esta hora estaria parado em muito menos do seu percurso actual (...) ¹³⁸².

Álvaro Machado, filho de Joaquim José Machado e seu sucessor na administração da Companhia, defendia que o caminho-de-ferro de Benguela devesse ser entendido, pelos portugueses, como “um exemplo de cooperação entre o Estado, as energias portuguesas e os capitais estrangeiros, para o desenvolvimento de uma parcela do nosso domínio colonial”; como exemplo de capacidade empreendedora, acolitada por uma cooperação leal, protagonizada por quem compreendesse “o alcance da obra a realizar e nele também [empenhasse] um esforço profícuo e inteligente”¹³⁸³. De facto, ao invés da expectativa inicial, a linha tinha conseguido revolucionar a paisagem do sertão africano:

O Caminho-de-ferro que só procurava as minas da Katanga, e que, apoiando-se no Lobito, atravessaria Angola em toda a sua profundidade, sem nada dela esperar, transformou-se na linha que serve principalmente os interesses da colónia portuguesa, embora drenando também o tráfego daquela região mineira. E é assim que, segundo as determinações oficiais de há poucos anos, o tráfego das minas só pode ser utilizado sem prejuízo do tráfego nacional.

Ninguém nos nossos tempos ignora o papel que os caminhos-de-ferro desempenham no desenvolvimento das regiões que eles servem. Mas ninguém previu, ao estudar-se o traçado do Caminho de Ferro de Benguela e ao desenvolver-se a sua construção, que todos esses terrenos incultos e desaproveitados pela população indígena e aonde a actividade europeia quase se não desenvolvia, pudessem vir a originar, por si ou pelas suas possibilidades, um tráfego tão considerável, sem o qual este gigantesco empreendimento não teria talvez conseguido vencer todas as formidáveis dificuldades que o assoberbaram¹³⁸⁴.

¹³⁸¹ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 11-12, Novembro-Dezembro de 1929, pp. 362-386; *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, nº 657, Março de 1930, pp. 41-52, 83-89. Sobre a inauguração da linha, v. tb. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Junho de 1929, pp. 179-184; *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 51, Setembro de 1929, pp. 161-183.

¹³⁸² *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, nº 637, Julho a Setembro de 1926, pp. 96-97;

¹³⁸³ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 3-4, Março-Abril de 1929, pp. 57-76; *Ibidem*, nº 9-10, Setembro-Outubro de 1929, pp. 302-329.

¹³⁸⁴ Álvaro de Melo Machado, “O Caminho-de-ferro de Benguela e o desenvolvimento da Província de Angola” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 47, Maio de 1929, pp. 245-246.

A segunda ideia, reflectida no discurso desta época, apontava para uma visão optimista do futuro da província, assente na esperança de que o caminho-de-ferro de Benguela viesse a desempenhar um papel determinante no seu fomento económico, com um horizonte ainda mais promissor do que aquele que fora potenciado pelo caminho-de-ferro de Lourenço Marques ao Transvaal¹³⁸⁵. A realidade, porém, acabaria por cercear as expectativas mais auspiciosas. Não obstante o Lobito ser, sem margem para dúvida, o porto natural da Katanga, oferecendo a distância mais curta e económica a percorrer, durante vários anos viu essa vantagem artificialmente diminuída pelo facto de ter sido a última ligação ferroviária a ser concluída, já depois de consolidadas as novas rotas comerciais; mas também por uma estratégia política nacionalista, desprovida de racionalidade económica, que levava as autoridades belgas a desviar o tráfego mineiro da região para o mais longo e dispendioso porto de Matadi¹³⁸⁶. Como notaram William Hance e Irene Van Dongen, durante os anos de depressão, motivada pelo *crash* bolsista de Nova Iorque, que desvalorizou severamente a cotação do cobre, “os transportes do Congo Belga, foram quase exclusivamente encaminhados para as vias nacionais e, a despeito da recuperação económica dos anos seguintes, a filosofia belga continuou a ser «tudo para a via nacional». Nas vésperas da segunda guerra mundial, os embarques de mercadorias em trânsito de e para a Katanga representavam menos de um quarto do tráfego comercial do C.F.B., no total de cerca de 325.000 toneladas métricas”. Depois de gorada a esperança inicial de virem a ser encontrados jazigos mineiros nas imediações daquela ferrovia, o boicote belga fazia, agora, Robert Williams depender do transporte de produtos agrícolas provenientes do “planalto central de Angola, em lento desenvolvimento”¹³⁸⁷.

Foi preciso esperar pelo pós-guerra para que se registasse, em 1948, o primeiro exercício orçamental em que as receitas superaram as despesas. Em 1954, mais de cinquenta anos após a fundação da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e o lançamento dos trabalhos de construção, os accionistas recolheram o seu primeiro dividendo¹³⁸⁸. Compreende-se, assim, a justeza da interpretação de Simon Katzenellenbogen quando afirmou que, embora as economias

¹³⁸⁵ Idem, *Ibidem*, p. 252: “As possibilidades mineiras da Katanga são verdadeiramente extraordinárias; e não será errar muito contar que dentro de alguns anos ali se forme um centro de actividade e de riqueza superior aos que se formaram no Transvaal com as descobertas das minas de ouro e de diamantes. Far-se-á então pelo porto português do Lobito um intenso tráfego comercial, desenvolvendo-se na costa ocidental um porto igual ou superior em situação e em movimento a Lourenço Marques”; Beatriz Aurora Maria de Almeida, *Op. Cit.*, pp. 84-86.

¹³⁸⁶ Lopes Galvão, *As comunicações de Angola e Moçambique com os países vizinhos*, pp. 35-36; Idem, *A ocupação económica das colónias portuguesas*, pp. 27-29.

¹³⁸⁷ William A. Hance e Irene S. Van Dongen, *O porto do Lobito e o caminho de ferro de Benguela*, Lisboa, Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, 1956, pp.13-14; Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 130-131.

¹³⁸⁸ Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, passim; Karl Edward Prinslow, *Op. Cit.*, pp. 33-34.

de Angola e Katanga tivessem beneficiado amplamente da existência daquela via-férrea, Robert Williams e as suas companhias teriam passado bem melhor se não a tivessem construído¹³⁸⁹.

¹³⁸⁹ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, pp. 131-132.

3.5 – Caminhos-de-ferro de interesse regional e agrícola

Tivemos já a oportunidade de observar, durante o período histórico em análise, a existência de um conjunto de linhas férreas, em Angola e Moçambique, que, apesar de terem sido inicialmente projectadas para estabelecerem uma ligação directa entre os portos marítimos portugueses e as riquezas minerais dos territórios de outras províncias coloniais, encravados no interior do continente africano, desprovidos de acesso directo ao mar (os chamados *land-locked countries*¹³⁹⁰), acabaram por não cumprir esse desígnio original, reconvertendo-se, por circunstâncias diversas, em mera linhas de aproveitamento local, destinadas a promover a colonização europeia, facilitando a comercialização dos produtos agrícolas e industriais das áreas abrangidas por essas infraestruturas de viação acelerada. Em Moçambique, foram esses, por exemplo, os casos das vias-férreas da Suazilândia e Quelimane. Em Angola, sucedeu assim com os caminhos-de-ferro de Ambaca e Moçâmedes. Trataremos, agora, de examinar o contexto em que foi surgindo, já durante o século XX, um outro tipo de ferrovias, mais vocacionadas para a valorização interna do território de cada uma daquelas províncias portuguesas em África, apostada na rentabilização dos seus terrenos mais férteis, tendo em vista a dinamização de actividades produtivas que tornassem efectiva a ocupação por colonos europeus.

3.5.1 – Linhas de Inhambane e Chai-Chai

Na província ultramarina de Moçambique, essa vontade de mudança de paradigma da política colonial portuguesa surgiu na ressaca das campanhas de pacificação dos povos indígenas, mas também de uma percepção negativa da política ferroviária exclusivamente interessada em aproveitar os fluxos comerciais de outros países, de que falava Eduardo do Couto Lupi, governador do distrito de Quelimane. Ele esteve, de resto, na origem de um conjunto de linhas subsidiárias do caminho-de-ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, cuja construção foi reclamada, como vimos, não por imperativos da diplomacia internacional, ou de defesa e preservação do património colonial português, mas por instância dos agentes políticos e económicos radicados nessa região.

No célebre relatório que dedicou à província de Moçambique, Mousinho de Albuquerque confessava ter grandes esperanças no desenvolvimento do distrito de Inhambane, que garantia ser um dos distritos mais férteis da província. Bastaria, para isso, a construção de um caminho-de-

¹³⁹⁰ Madalena Pires da Fonseca, “Os corredores de desenvolvimento em Moçambique” in *Africana Studia*: Revista internacional de Estudos Africanos, n.º 6, 2003, pp. 201-230.

ferro de via reduzida que ligasse a vila portuária de Inhambane ao Inharrime, podendo depois ser prolongado fosse em direcção ao Chibuto, fosse pelo Chicomo, fosse por Jinabai:

As vantagens que se colherão da construção desta linha evidenciam-se na minha opinião por forma irrefutável, e de todas a maior seria a valorização dos terrenos magníficos que atravessaria e dos marginais ao Inharrime. Prolongada que fosse até ao Chibuto [em Gaza] iria facilitar, para não dizer possibilitar, a exploração agrícola do Bilene”¹³⁹¹.

Apostado em contribuir para esse melhoramento, durante a sua permanência no cargo de Comissário Régio, encarregou o engenheiro Albino Gonzaga de proceder ao reconhecimento da primeira parte da futura linha, e conseguiu ver votado no parlamento um projecto de lei que autorizava a contratação de um empréstimo de quatrocentos e cinquenta contos em ouro, para ser exclusivamente aplicado na construção daquela infraestrutura. No entanto, a sua exoneração extemporânea acabaria por paralisar o projecto¹³⁹².

Em 1905, num relatório apresentado à Câmara dos Deputados, o ministro da Marinha, Manuel António Moreira Júnior, chamou a atenção para a necessidade de se retomar a iniciativa de Mousinho de Albuquerque (que dizia não ter tido seguimento “em virtude de circunstâncias especiais que se têm produzido”), atendendo às notáveis aptidões agrícolas do distrito de Inhambane, cujo desenvolvimento se via prejudicado pela inexistência de comunicações apropriadas entre as regiões produtoras e aquele magnífico porto. Porém, a fertilidade dessa região atravessada pelo Inharrime e “habitada pelos M’chopes e Mindongues, avessos à emigração e essencialmente agricultores”, não podia ser regularmente aproveitada pela rede de estradas já existente, exigindo, por isso, o recurso a linhas férreas de penetração, que considerava “insubstituíveis para promover e facilitar o desenvolvimento económico das regiões sertanejas, aptas para uma colonização racional”:

O emprego de carros de bois não pode, em regra, constituir um meio prático de transporte, em consequência, primeiro, das fortes inclinações e da constituição arenosa dos leitos das estradas, e, depois, pela grande escassez de gado bovino no distrito, resultante da venda de um considerável número de animais deste espécie para suprir as necessidades de alimentação e de transporte no Transvaal onde a *rinderpest* [peste bovina] tem feito grande número de vítimas.

Para suprir esta grave dificuldade, devida à imprevidência local, resta o recurso para o carregador indígena; mas este, transportando em cada dia uma carga de 30 quilogramas a uma distância máxima de 30 quilómetros, pelo preço de 200 reis, onera por tal forma o custo no mercado de Inhambane do milho e amendoim colhido

¹³⁹¹ Mousinho de Albuquerque, *Op. Cit.*, Volume II, pp. 36, 281.

¹³⁹² Idem, *Ibidem*, p. 281; *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa: Ano de 1898*, pp. 428-429; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Fevereiro de 1898, p. 59; *Ibidem*, 16 de Maio de 1898, p. 156; *Lourenço Marques Guardian*, 16 de Setembro de 1909, p. 7. Numa nota ao referido relatório, Mousinho de Albuquerque não quis esquecer o apoio que lhe foi prestado por Dantas Baracho, no parlamento, para a obtenção daquela autorização parlamentar: “Na minha ignorância das coisas políticas e trâmites parlamentares, julgava que esse projecto de lei apresentado pelo Governo não teria dificuldade em *passar*. Não sucedeu isso e foi preciso que um deputado, o coronel Baracho, se empenhasse muito com os seus colegas da minoria para que o projecto fosse votado. É esse um serviço notável que lhe ficará devendo a província de Moçambique”.

no sul do distrito, a distâncias por vezes superiores a 100 quilómetros da Mutamba, onde são embarcados para aquela localidade, que se torna quase proibitivo ao agricultor não indígena o dedicar-se com proveito à cultura dos referidos produtos¹³⁹³.

Dois anos mais tarde, coube ao governador-geral Freire de Andrade intervir nessa questão momentosa, tomando a iniciativa de propor ao Conselho do Governo a construção de uma linha férrea entre Mutamba e Inharrime (sugerida por Mousinho de Albuquerque), numa pequena extensão de sessenta e cinco quilómetros, mas que se destinava a servir uma região com mais de duzentos quilómetros, incluindo as circunscrições de Inharrime, Zavala e M'chopes, ao aproveitar a navegabilidade do rio Inharrime e dos fluxos de água que lhe eram adjacentes. Em simultâneo, mandou iniciar a construção de uma linha *Décauville*, com material proveniente do caminho-de-ferro da Suazilândia, ligando, num primeiro momento, Chai-Chai (depois João Belo, hoje Xai-Xai) à circunscrição dos M'chopes, mas conjecturando, para um futuro próximo, o seu prolongamento até ao Inharrime e Inhambane¹³⁹⁴.

¹³⁹³ *Relatório e Propostas de Lei referentes às Províncias Ultramarinas e ao distrito autónomo de Timor apresentados na Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa na Sessão Legislativa de 1905, pelo Ministro e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Manuel António Moreira Júnior*, 1ª parte: *Relatório*, pp. 179, 221-222. O ministro referia-se aqui, também, a um conjunto de pedidos de concessão para a construção de caminhos-de-ferro destinados a ligar os portos de Inhambane e Lourenço Marques, “servindo os distrito de Inhambane e de Gaza, e outras, tendo por fim atrair o tráfego comercial das regiões ao nordeste do Transvaal e da Matabelelândia para o porto de Inhambane que se pretende considerar como o porto natural daquelas regiões, como o da Beira o é para a Rodésia e o de Lourenço Marques para o Transvaal. Empreendimentos são estes, por certo, de mais largo alcance, cuja realização depende, para os do último grupo, de um conjunto de circunstâncias derivadas, em grande parte, de interesses mais ou menos antagónicos entre si e extremamente difíceis de conciliar. Mais recomendáveis e até mesmo mais conformes com os nossos recursos são por certo as soluções interessando o distrito de Inhambane e ainda mesmo o de Gaza sob o ponto de vista do aproveitamento dos seus recursos naturais”. Um desses pedidos de concessão foi feito pela Companhia Industrial e Agrícola de Inhambane, possuidora de “importantes terrenos e valiosas plantações”, em Moçambique, que pretendia ligar ao porto de Inhambane e para o noroeste, à fronteira anglo-lusa, “perto da confluência dos rios Limpopo e Paluri”. Para esse caminho-de-ferro, que teria uma extensão prevista de 450 a 500 quilómetros, pretendiam uma concessão nas mesmas condições em que fora feita a do Lobito, especulando a imprensa que para a obtenção do capital necessário à construção, a companhia teria de se lançar nos braços de estrangeiros (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Maio de 1903, p. 164, *Portugal em África*, Volume 10: *Ano de 1903*, Lisboa, Tipografia d'A Editora, 1903, pp. 370-371). Também a Companhia de Inhambane se teria comprometido a construir uma linha férrea de Inhambane à fronteira do Transvaal, projecto que não teve continuidade, alegadamente por não ter sido encontrada riqueza, na região, que justificasse aquele investimento (Afonso Brandão de Vasconcelos, *Op. Cit.*, p. 11).

¹³⁹⁴ A. Freire de Andrade, *Relatórios sobre Moçambique*, Vol. II, pp. 432-433. Freire de Andrade partilhava o entendimento de que o caminho-de-ferro seria o meio de comunicação mais adequado para aquele território: A dificuldade dos transportes pelas estradas actuais, devida às suas más condições e às doenças do gado de tracção, levam à necessidade de procurar estabelecer pequenas linhas de caminhos-de-ferro que sirvam as regiões do distrito que podem ser mais facilmente aproveitadas pela agricultura ou que sejam ricas de produtos naturais de fácil exportação. As condições do distrito e as do distrito de Inhambane são tais que a construção de um quilómetro de linha férrea de pouco peso é mais barata do que a de uma estrada macadamizada da mesma extensão, não só pela natureza arenosa do solo, como pela falta de pedra de boa qualidade, que só se encontra perto dos Libombos e na circunscrição do Maputo. Os rios navegáveis, tais como o Limpopo, o Incomati, o Maputo e outros, podem e devem constituir artérias principais, às quais venham trazer movimento as pequenas linhas férreas de interesse local, servindo os centros de produção”. Refira-se que o primeiro projecto para uma linha férrea na região de Gaza data de 1897, quando após a campanha militar do Maguiguana, se pretendeu ligar o antigo posto militar de Moyene ao Chibuto (sede do distrito de Gaza). Por iniciativa do governador Gomes da Costa, foi encomendado material fixo e circulante para a construção e exploração de um caminho-de-ferro em bitola reduzida, que foi estudado pelo engenheiro Teodoro de Macedo. Os trabalhos foram iniciados em 1899, sob a orientação do alferes de cavalaria, António Manuel, mas o assentamento de linha limitou-se a três quilómetros, parando definitivamente, logo depois, e deixando todo o material a deteriorar-se em Moyene. Em 1905 foi enviado para Lourenço Marques, requisitado por Lisboa de Lima, para servir na construção da linha da Suazilândia. Aquando do início da construção da linha de Chai-Chai, esse material seria devolvido (Província de Moçambique, *Relatórios e Informações: Ano de 1911*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1911, pp. 376-379; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Distrito de Lourenço Marques, Século XIX, Avulsos - Cx. 8. 51, M. 2; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1908, p. 366).

Não obstante as notícias que davam conta do início imediato dos estudos técnicos para fixação do traçado, que foram recebidas com júbilo pelas populações locais, a 7 de Junho de 1909, o inspector das Obras Públicas, Costa Serrão, ainda cumpria o dever de se pronunciar sobre o pedido de concessão de uma linha férrea, eléctrica ou a vapor, de Lourenço Marques a Inhambane, feita por John Makenna, John Askew e Álvaro de Amorim Borges¹³⁹⁵. Na informação remetida nessa data ao governador, mais importantes que o parecer desfavorável à pretensão dos requerentes, baseado em suspeitas sobre a sua idoneidade, eram as considerações de natureza técnica que aquele distinto engenheiro fazia à viabilidade de um projecto ferroviário no sul da província. Definia uma directriz estendida por quatrocentos e cinquenta quilómetros de território bem povoado, ou com amplas potencialidades agrícolas, que partiria de Moamba (ao km 53 de linha de Lourenço Marques a Ressano Garcia), para se dirigir a Magude, seguindo depois por Manjacaze, ou Chicomo, para as margens do Inharrime, onde encontraria o troço do traçado já estudado pelo vale do Mutamba até Inhambane. Complementarmente, previa a construção de um ramal, com cerca de cinquenta quilómetros, ligando Manjacaze, ou Chicomo, a Chai-Chai. Atendendo, todavia, à conveniência de fazer esse investimento a expensas do Estado, e à convicção de que a colonização europeia se desenvolveria, ali, de forma lenta, “em manifesta desproporção com a grandeza da obra” que na mesma região se pretendia implantar, não se conhecendo, ainda, sequer, as culturas agrícolas que viriam a instituir-se, no futuro, como “maná miraculoso”, remunerando largamente os investimentos realizados, e atraindo novas pessoas e capitais, entendia não haver qualquer vantagem em avançar para a construção dessa linha férrea, de uma assentada. Ao invés, preconizava uma construção faseada, que privilegiasse os troços com maiores probabilidades de retribuírem imediatamente o capital que neles viesse a ser empregue, para depois avançar em função da capacidade de desenvolvimento da região. Nessa condição encontravam-se os troços de Mutamba a Inharrime, Chai-Chai a Manjacaze e Moamba a Magude que Costa Serrão pretendia ver atacados, seguindo preceitos técnicos específicos, já convencionados para o território africano¹³⁹⁶.

¹³⁹⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1907, p. 346; *Ibidem*, 16 de Janeiro de 1908, p. 30; *Portugal em África*, Ano XV: 1908, Lisboa, Imprensa Lucas, 1908, p. 359; Distrito de Inhambane, *Relatório do Governador: 1907 a 1909*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1909, p. 35. Segundo a informação do governador do distrito, os estudos do caminho-de-ferro foram feitos, por empreitada, durante o ano económico 1908-1909. O projecto, orçamento e memória descritiva foram elaborados, também nesse ano, pelo inspector das Obras Públicas, Manuel Francisco da Costa Serrão. Ao concurso aberto para fornecimento de material fixo concorreram as casas Stahlwerks-Vernand, de Dusseldorf, United States Steel Products Export Co., Arthur Koppel, Ltd. e De Waal & Co. (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Julho de 1908, p. 222; *Ibidem*, 1 de Outubro de 1908, p. 294). Foi ainda conhecido, nesta época, um pedido de concessão para a construção de uma linha férrea em sistema *Decauville*, entre Inhambane e Inharrime, feito por Manuel José Martins Contreiras (*Portugal em África*, Volume 12: *Ano de 1906*, pp. 421-422, 501).

¹³⁹⁶ Província de Moçambique, *Relatórios e Informações: Ano de 1909*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1909, pp. 390-400; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, pp. 47-53: “O processo a seguir na construção do caminho-de-ferro de Inhambane ao Inharrime deverá ser aquele que, pelo menos, aqui em África comumente se emprega sempre que o terreno é pouco inclinado, tanto em perfil transversal como em perfil longitudinal, e,

A 5 de Setembro de 1910 tiveram início os trabalhos de construção da secção de Inharrime a Mutamba (junto à fábrica da Inhambane Sugar States), numa extensão de sessenta e quatro quilómetros, em bitola africana de 1,067m, feitos por administração directa do Estado, com uma verba inicial de cento e cinquenta contos, inscrita no orçamento¹³⁹⁷. O governador de Inhambane não tardou a censurar a morosidade da obra e o excesso de despesa que ela comportava, justificados pelo facto de se ter optado pelo sistema de construção por administração directa, em vez do recurso ao trabalho por tarefa; pela falta de material e demora na satisfação das requisições, em Lourenço Marques; pela dificuldade em arregimentar mão-de-obra indígena; e pela ausência de um engenheiro que supervisionasse regularmente a evolução dos trabalhos, deixando assim visível a muita incompetência do pessoal ali empregado e a de quem o dirigia¹³⁹⁸. Em 1910, depois da proclamação da República, chegou a ser aventada a hipótese de ser abandonada a ideia da construção daquela via-férrea, em benefício da abertura de um canal entre o rio Inharrime e o

por ser de areia, não oferece facilidade ao movimento das pequenas viaturas empregadas na execução das terraplanagens: carrinhos de mão, camiões, etc. Consiste o processo em assentar sobre o chão, com ou sem regularização, uma via provisória com o material circulante, próprio para terraplanagens, ou mesmo o material circulante ordinário. Recebe este material as terras escavadas nos pontos onde a via provisória tenha que baixar para ficar em trincheira e vai levá-las aos pontos onde a mesma via tenha que se elevar para ficar em aterro. Quando o terreno ofereça maior rampa do que a que pode vencer a locomotiva, o terreno, sem dono, faculta, em geral, um desvio provisório que permite levar as vantagens deste sistema e as da continuidade da via-férrea, embora provisória, aos pontos mais adiante”; Arquivo Histórico Ultramarino, 2863, Sala 4, Est. XI, Prat. 3.

¹³⁹⁷ *Revista de Obras Públicas e Minas*, nº 481-482, Janeiro e Fevereiro de 1910, p. 160; *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume IV: 1910, p. 11; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Abril de 1909, p. 124; *Ibidem*, 1 de Junho de 1909, p. 170; *Ibidem*, 16 de Maio de 1912, p. 162; *Ibidem*, 1 de Junho de 1912, p. 178; *Ibidem*, 1 de Agosto de 1912, p. 239; *Ibidem*, 1 de Setembro de 1912, p. 272; *Ibidem*, 16 de Outubro de 1912, p. 322; *Ibidem*, 1 de Novembro de 1919, p. 320; *Diário do Governo*, 8 de Maio de 1912, p. 1665.

¹³⁹⁸ Distrito de Inhambane, *Relatório do Governador: 1910 a 1911*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1912, pp. 72-73, 134-135: a construção do caminho-de-ferro teve um custo global de 618.222\$49 escudos; Idem, *Relatório do Governador: 1911 a 1912*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1912, pp. 127-. O governador do distrito, José Cabral, chegou a apresentar uma relação pormenorizada de todo esse sudário de inconformidades verificadas nas remessas de material: “durante perto de três meses esteve parada a construção ao km 6, porque a uma ponte provisória faltavam os parafusos que, não podendo ser feitos em Inhambane, com toda a urgência foram requisitados a Lourenço Marques. Para obter-se um número razoável de vagões L para o transporte de terras – durante muitos meses, havendo apenas dois, esse transporte fez-se em carrinhos-de-mão! – foi uma longa campanha, vinham um a um, como dentes que se tirassem a paciente insofrido. Numa crise de abundância que fez estarrecer as gentes de Inhambane, vieram vagões normais, novinhos em folha, vindos de Lisboa; pois uns traziam as longarinas partidas, outros os freios pneumáticos arrombados e ainda a outros faltavam braçadeiras, parafusos, bombas de choque, anilhas, cavilhas, etc. Incompleta, portanto, a remessas por falta de peças, requisitaram-se estas para Lourenço Marques; vieram, mas os armazéns, bons e descarados negociantes, facturaram-nas de novo. Em Novembro de 1911, requisitaram-se seis macacos de manivela; por estarem incapazes devolveram-se a Lourenço Marques. Há pouco, quando adquirida no Cabo, pedia também a remessa de seis macacos para a sua montagem. Vieram, mas os armazéns, ainda como bons negociantes, impingiram os mesmos! Eram precisas umas forjas de cravar e um fole de ferreiro; vieram, mas as forjas já anteriormente tinham sido dadas como sucata e veio um fole... roto! A linha telegráfica foi requisitada em Novembro de 1911, foi o seu fornecimento a concurso em Abril de 1912 – cinco meses só para se elaborarem os cadernos de encargos, – pois o C.F.I.I. tendo 43 Km de via e estando os trabalhos no Km 57, continua sem linha telegráfica. Umas máquinas, ferramentas, engenho de furar, torno, saca-bocados, requisitados em Novembro de 1911 – há quase nove meses – para poderem fazer-se algumas reparações sem a contingência de qualquer avaria ficar dependente de um demorado conserto em Lourenço Marques, ainda não foram enviadas. Um *tender* requisitado em Novembro de 1911 só veio em Março de 1912, com um boxe partido, inutilizado; requisitou-se o boxe, mas até à data não deu sinal de si”. Finalmente, para me não alongar demasiadamente, tendo sido enviada a máquina ultimamente comprada no Cabo sem que as suas partes fracas viessem desmontadas ou protegidas, tem que sofrer demoradas reparações antes de poder entrar em serviço. As torneiras de prova e de nível, os Pernos dos travessões dos boxes, os suportes dos corrimões da caldeira e da casa da máquina, as grelhas, a alavanca do regulador, manípulos e guias de distribuição, o balanço e travessão principal da conjugação, etc., chegaram inutilizados, partidos ou torcidos. As admissões de vapor na casa de fuma, como não vieram devidamente protegidas nem ao menos tivessem havido o simples cuidado de limpar as últimas cinzas, chegaram entupidas”.

porto de Inhambane, que aproveitasse o rio Mutamba¹³⁹⁹. Mas os trabalhos prosseguiriam de acordo com o plano previsto, ficando concluído o primeiro troço em 1912, e o restante traçado até ao porto de Inhambane, estudado pelo engenheiro civil Raúl Mosnier de Ponsard, foi inaugurado em 1915, completando, assim, cerca de noventa quilómetros que corriam paralelos à linha de costa da província, apenas interrompidos pelo leito do rio Mutamba¹⁴⁰⁰. O troço Chai-Chai-Manjacaze, numa extensão de cinquenta e um quilómetros foi estudado, durante o ano de 1909, pelo condutor Francisco Maria Correia de Brito, chefe das Obras Públicas de Inhambane, e começou a ser construído desde o mês de Outubro, chegando a empregar perto de seiscentos indígenas¹⁴⁰¹. Os trabalhos desenvolveram-se, obedecendo a um critério de apertada economia, mas, também, muito vagarosamente, apesar das facilidades oferecidas pelos terrenos onde assentava a via *Décauville*, de 0,75m de largura, fornecida pela casa Koppel¹⁴⁰². Dirigindo-se ao governador Freire de Andrade, o tenente João Belo, delegado marítimo de Inhampura (e futuro presidente da Comissão Administrativa do Caminho-de-ferro de Gaza¹⁴⁰³), atribuíu essa demora a obscuros antagonismos, que localizava na estrutura interna da direcção dos caminhos-de-ferro de Lourenço Marques, de onde os materiais de construção só eram enviados depois de “instantes rogos e súplicas”:

¹³⁹⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1910, p. 382.

¹⁴⁰⁰ *Ibidem*, 16 de Novembro de 1911, p. 350; *Ibidem*, 16 de Março de 1912, p. 98; *Ibidem*, 1 de Maio de 1912, p. 146; Distrito de Inhambane, *Relatório do Governador: 1913 a 1915*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1916, pp. 152-156; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1918, pp. 262; *Ibidem*, 16 de Setembro de 1918, pp. 286-287; Num relatório da exploração do caminho-de-ferro de Inhambane, indicava as suas características essenciais: “Esta linha férrea pode ser dividida em duas secções. Uma do quilómetro 0 ao quilómetro 25, de Inhambane à Mutamba, quase toda em travessas de madeira, serpenteando em caprichosas curvas e contracurvas, ao sabor dos recortes da orla direita do cale do Rio Mutamba; outra do quilómetro 25 até ao quilómetro 92, onde a linha se precipita em linha recta sobre os obstáculos, colinas ou vales, quase toda em travessas de ferro, onde abundam os aterros e as trincheiras, e se acham rampas de declive superior a 2,1””. No mesmo documento, encontramos informação relevante sobre o recrutamento de indígenas: “A principal dificuldade com que se luta é a obtenção do pessoal braçal. Voluntários há pouquíssimos, porque a maioria dos homens válidos, ou está emigrada no Transvaal, ou não precisa de trabalhar. Desta sorte, quase todo o pessoal braçal de conservação é constituído por indígenas recrutados pelas circunscrições, poucos merecendo classificação de homens válidos, e que, ao fim de três meses de serviço, mal têm aprendido ainda a manejar a ferramenta; e assim, a despesa é muito superior ao que normalmente seria de esperar”; *Revista Colonial*, 25 de Janeiro de 1915, pp. 16-17: os primeiros 67 Km foram inaugurados a 2 de Janeiro de 1913. F. de Mendonça, chefe de construção do caminho-de-ferro de Inhambane lembrou, nesta data, os nomes dos funcionários envolvidos naquela construção: Joaquim Brás, Antunes Ruivo, Ivo Carlos de Almeida, Coelho Albernoz, Francisco Correia, António Marques Pires, José Moreira, Henrique de Avelar Rangel, Raúl Moreira, Vicente Alves, Borges, Valentin, Sampson, Manuel Segundo, Zudda, Costa, José de Carvalho, Aguiar, José Pedro, João da Luz, Tito, Lourenço, Oliveira, Mendes, António de Carvalho, Martins, Sique, etc.

¹⁴⁰¹ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume VI: 1912, Lisboa, Tipografia Eduardo Rosa, 1913, p. 8; *Ibidem*, Volume V: 1911, p. 6, 207-211; Província de Moçambique, *Relatórios e Informações: Ano de 1911*, p. 391: segundo o tenente João Belo, os trabalhos de construção eram dirigidos pelo condutor Francisco Maria Correia de Brito, tendo por auxiliar técnico Guilherme Soares Correia de Brito. A restante equipa compunha-se de 1 apontador, 2 assentadores, 2 serralheiros maquinistas, 1 maquinista, 1 capataz ferramenteiro, 5 capatazes europeus, 3 capatazes indígenas, 1 carpinteiro europeu, 1 carpinteiro indígena e “600 pretos”; *Lourenço Marques Guardian*, 27 de Maio de 1909, p. 8.

¹⁴⁰² *Ibidem*, pp. 1-2.

¹⁴⁰³ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume IV: 1910, p. 124. A comissão foi criada a 25 de Agosto de 1910, sendo presidida por João Belo, sendo também composta por Francisco Correia de Brito, condutor de 1ª classe e o escrivão da Fazenda do Chai-Chai.

Bastará dizer a V. Exa., que estando aqui as máquinas *Gaza* e *Transvaal* desde que se iniciou a construção, só em 12 de Março último conseguimos que a primeira trabalhasse nos aterros, por falta de vagonetas próprias para esse serviço.

Queixou-se o Sr. Lisboa de Lima, e muito justamente, da falta de material para o início da construção do Caminho-de-ferro da Suazilândia, eu queria que S. Exa. aqui tivesse estado, sem as largas atribuições que lhe foram conferidas e muito bem, para então avaliar os esforços titânicos que o pessoal tem feito, para levar a bom caminho o primeiro troço desta construção (...).

Devo ainda fazer notar a V. Exa. que, apesar de ter recebido do Caminho-de-ferro da Suazilândia 5857 metros de via, só com cerca de 1500 metros temos trabalhado, pois, até agora, apesar de todos os pedidos, há longos meses formulados com a tenacidade e persistência de um verdadeiro monhé, ainda não consegui obter os parafusos que é ponto assente terem ido para ali, mas até agora de lá não voltaram.

Não veja V. Exa. nas minhas palavras a mais leve má vontade para com o Exmo. Sr. director dos Caminhos-de-ferro de Lourenço Marques; não, dele só tenho recebido provas de atenção e boa vontade em me auxiliar; outro tanto não posso dizer do pessoal menor seu subordinado, que só tem posto resistências passivas a tudo quanto V. Exa. e ele próprio lhe tem ordenado e essas são as piores de vencer, são as que ficam na sombra, são aquelas a que me não posso referir, porque se pudesse indicar nomes, indicava-os, para que fossem devidamente punidos; pois sou dos que entendem que ninguém tem o direito de prejudicar o serviço público, seja sob que pretexto for¹⁴⁰⁴.

Além da resistência movida por aqueles agentes, a construção do agora denominado Caminho-de-ferro de Gaza, destinado a servir o vale do Limpopo, nomeadamente a região dos M'chopes, teve ainda de enfrentar alguns embaraços de ordem administrativa, movidos por alegados proprietário de terrenos limítrofes¹⁴⁰⁵, e uma acesa polémica, que rapidamente foi transportada para as páginas da imprensa colonial, opondo as forças vivas do Chai-Chai às do Chibuto, a partir do momento em que as primeiras requereram do governo uma reformulação do traçado ferroviário, que privilegiasse uma ligação mais curta, directa e económica de Gaza à capital da província, com a seguinte directriz: Manjacaze-Chai-Chai, Chissano, terras do Bilene, Magule, Manhípa, Marracuene e Lourenço Marques. A população do Chibuto, não tardou a lavrar o seu protesto contra as “ambições desmedidas do Chai-Chai” denunciando a propensão dos seus habitantes para a mera mercantilização, na mira do “lucro imediato que resulta da venda do «colonial» e da capulana”. Ao pretender substituir o traçado original, devidamente sancionado pela autoridade técnica dos engenheiros Costa Serrão e Alfredo Veiga, por uma via litoral que

¹⁴⁰⁴ Distrito de Inhambane, *Relatório do Governador: 1910 a 1911*, pp. 384-385. João Belo foi um dos maiores entusiastas da construção desta linha férrea, que recomendou a Freire de Andrade pelas perspectivas de desenvolvimento que ela abria à região: “ficavam nos M'Chopes 60.000 sacos de milho por falta de meio de transporte, que representavam eles 75 contos de réis ao preço mínimo de 5 *schilling* o saco e para as empresas de navegação 15 contos de réis, pois o transportam do Chai-Chai a Lourenço Marques a *schilling* a saca, isto além do amendoim, feijão, borracha, guta-percha, mafurra, etc., e da grande quantidade de passageiros que um caminho-de-ferro teria a transportar, sobretudo devido à emigração para as minas do Rand; refiro-me especialmente ao regresso”.

¹⁴⁰⁵ Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo de Administração Civil, Cx. 894 - Diversos - Requerimentos do Gabinete, 1909-1915: A 30 de Agosto de 1909, o secretário-geral da província oficiava ao administrador do concelho de Chai-Chai as seguintes instruções: “Tendo constado a Sua Exa. o Conselheiro Governador-geral que tem sido opostos embaraços ao assentamento da linha decauville dessa povoação para Manjacaze por parte de alguns indivíduos que se dizem possuidores de terrenos que essa linha tem de atravessar encarrega-me o mesmo Exmo. Sr. de dizer a V. Exa. que procure por todos os meios ao seu alcance dar todo o desenvolvimento a esse trabalho que deverá seguir a directriz que V. Exa com o condutor das Obras Públicas julgar mais conveniente a despeito de todas as oposições que por ventura se levantem, ficando salvos aos que se julgarem lesados os direitos a indemnização que for devida”.

alegadamente servia apenas dois agricultores, particularmente interessados em explorações de cana sacarina, os de Chai-Chai revelavam um “egoísmo monstruoso” que não hesitava em sacrificar milhares de quilómetros de terras férteis, no interior de Gaza, que apenas careciam de meios de transporte para serem devidamente valorizadas para benefício de toda a região. Defendiam, por isso, que a ligação a Lourenço Marques seguisse a direcção Manjacaze-Chibuto-Xinavane, entestando com a via-férrea que já se encontrava ali em construção¹⁴⁰⁶. Com a chegada de Joaquim José Machado à província de Moçambique, no desempenho das funções de governador-geral, a controvérsia ter-se-á desvanecido, depois de, em Conselho de Governo, ter decidido o prolongamento da linha de Gaza até Xinavane, melhoramento que nunca passaria do plano das intenções, deixando, assim, gorado o objectivo de a linha férrea alcançar Lourenço Marques¹⁴⁰⁷. Por outro lado, naquela reunião ficou também assente que, depois de o

¹⁴⁰⁶ Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Geral, Séc. XX - cx. 13 - Processos – Caminhos-de-ferro, 1913-1914. A discussão travada na imprensa, nomeadamente no jornal *O Africano*, foi fértil em ataques contundentes entre as duas partes, muitas vezes assumindo o tom de querela pessoal. A 14 de Dezembro de 1913, uma carta de Manuel Mendes, um dos defensores da causa do Chai-Chai, podia ler-se: “O Chibuto o diz, e é verdade, se não fosse esse «egoísmo absorvente» dum punhado de patriotas que pretendem engrandecer uma terra sacrificando tudo no intuito de a tornar o cais de Gaza, Chai-Chai não teria, com certeza, a importância que hoje tem e o território não «enxergaria» tão cedo o actual caminho-de-ferro, cuja construção, todos o sabem, principiou com recursos municipais e o concurso de 7 dias de trabalho gratuito dos pretinhos desta circunscrição. Sim! Já uma vez o disse, e, por repeti-lo não perde: Se Freire de Andrade e João Belo, não encontrassem, como encontraram, ao seu lado, incondicionalmente, o município do Chai-Chai e a sua patriota população, esse caminho-de-ferro que aí se patenteia e que em pouco ligará Coguno com um dos maiores e mais férteis vales do globo, não passaria talvez em nossos dias, desse sonho de ouro, que de há muito vinha embalando a alma, também de ouro, do ex-Delegado Marítimo do Inhampura, e não seria agora, como felizmente é, a pretexto para reclamações do Chibuto! Sim! Sr. Director do «Africano»; o município do Chai-Chai - para que essa grandiosa obra passasse do sonho à realidade dos factos positivos, não teve dúvida, sacrificando os interesses materiais da vila, em entregar, no início da construção ao Governo, mais de 20.000\$000 réis, para o que, num momento de crise, teve de contrair um empréstimo de 15 contos que agora está amortizando em anuidades de réis 1:500\$000 (1). «... tudo isto é obra de dois magnates que pretendem solidificar as fortunas próprias engrandecendo a terra e os portos do território onde têm os seus haveres etc.». O Chibuto é mil vezes amável e chega a ser lisonjeiro com o Chai-Chai encarecendo com tamanho entusiasmo os serviços na verdade relevantes de dois dos seus homens mais prestimosos. Ainda bem que está e pensa como homens da envergadura de Freire de Andrade, Azevedo e Silva, Ernesto de Vilhena, Costa Serrão, Pinto Veiga, Sousa Ribeiro, Alberto Graça, João Belo e tantos outros quando afirmam que, terras que possuam colonos com as qualidades de trabalho, de iniciativa e de patriotismo como possui o Chai-Chai, merecem bem ser ajudadas pelos poderes públicos para que consigam as suas aspirações. Quantas vezes, Sr. Director, João Belo, dizia ao Chai-Chai: «Consigamos nós ligar o Chai-Chai com Chonguene - o tal primeiro troço - e o nosso Governador consegue na metrópole um caminho-de-ferro que nos ligue a Inhambane! As dedicações e sacrifícios foram postas à prova e... não falharam. O Chibuto sabe bem que os Chai-Chaienses nos seus honestos pedidos só têm em mira o engrandecimento de Gaza em geral, e, se nesta questão não está com ele Chibuto, o facto explica-se: Ligado Lourenço Marques com Manjacaze, via Chibuto, teria o Chai-Chai - todas as vezes que quisesse exportar os seus produtos para aquela cidade, quando a barra não desse acesso à navegação facto que, infelizmente se dá com frequência em períodos de 5, 8, 10 e até 15 dias duma «vezada» de expedi-los para Manjacaze, depois para Chibuto, para então, seguirem prá frente, ao seu destino! Nem mais nem menos do que atrasar, andar para trás, 103 quilómetros aproximadamente. Enquanto o Chibuto advoga o prolongamento das distâncias, o resto da Humanidade cogita na solução de as encurtar. Mas com isso nada tem o Chai-Chai; vamos ao que importa: O Chai-Chai pediu e não se cansará de pedir, até que o consiga, ligação do seu caminho-de-ferro com a capital da província, pelo ponto mais curto e mais económico e, esse ponto, encontra-o o director do Africano pegando no mapa do distrito e medindo as distâncias que vão de Manjacaze- Chai-Chai, Chissano, terras do Bilene, Magule, Manhipa, Marracuene e Lourenço Marques. Encontra uma distância de 223 quilómetros. Agora -desculpe a maçada, mesmo as distâncias que vão daquele primeiro ponto ao Chibuto, Magule, Xinavane, Moamba e Lourenço Marques e encontrará um percurso de 265 quilómetros, mais 42 do que a linha pedida pelo Chai-Chai. Mas ainda não é tudo. Adicionemos agora aqueles 42 quilómetros, mais 53 que já estão a «caminhar» para Lourenço Marques (Manjacaze Chai-Chai) e aí tem V. um rico saldo de 92 quilómetros que muito bem podem ser empregados num braço de linha que ligue o Chibuto, que vá até ao Guijá e termine nas alturas do Alto Limpopo onde, dizem os sábios, existe ouro em «penca»! Será pensando desta maneira, orientando desta maneira, pedindo ou desejando caminhos-de-ferro de penetração lá pra dentro, pró coração dum Território, que o Chai-Chai, o «egoísta, o absorvente», sufoca e mata o seu desenvolvimento?!...”; *Revista Colonial*, 25 de Janeiro de 1914, pp. 11-13; *Ibidem*, 25 de Maio de 1914, p. 157; *Ibidem*, 25 de Janeiro de 1915, pp. 18-19.

¹⁴⁰⁷ *Lourenço Marques Guardian*, 7 de Maio de 1914, p. 4.

assentamento de carris ter chegado a Manjacaze em 1913, a ligação à linha de Inhambane seria feita por Jinabai (Ribeira de Amba), de modo a encontrar o rio Inharrime, em Chicomo. Os estudos necessários para a fixação do traçado daquele prolongamento foram entregues à Inspeção de Obras Públicas e, aparentemente, iniciados em 1915¹⁴⁰⁸.

Apesar da grande expectativa inicial, os caminhos-de-ferro a Sul do Save, embora tivessem desempenhado um papel relevante na afirmação da soberania portuguesa, rapidamente demonstraram ser um investimento pouco promissor, em boa medida porque nunca chegou a concretizar-se a “grande rede ferroviária do sul”, idealizada por João Belo. Numa entrevista ao *Lourenço Marques Guardian*, o chefe do movimento e fiscalização do Caminho-de-ferro de Inhambane, Átila Dias de Carvalho, asseverava, já em 1914, ter sido “um erro económico” o início das obras de construção ferroviária em Mutamba, assim como fora infeliz a escolha do traçado até ao Inharrime, que parecia limitar-se a “servir duas ou três propriedades”, em vez de cumprir os propósitos iniciais que o destinavam a “estabelecer uma comunicação rápida do excelente rio Inharrime e do rosário de lagoas que circunda a populosa e fértil região de Zavala com o porto de Inhambane”. Denunciando a ficção que era a agricultura no distrito de Inhambane e condenando as frivolidades burocráticas do Terreiro do Paço, que mantinham a linha férrea em situação crítica, sem material circulante, Dias de Carvalho não excluía a possibilidade de a exploração vir a ser suspensa por falta de locomotivas¹⁴⁰⁹.

Em 1918, o novo governador do distrito de Inhambane, José Botelho de Carvalho Araújo, revelava o ambiente de mal-estar, existente entre as várias esferas de poder da administração colonial, ao insurgir-se contra a tutela “deprimente e vexatória” de Lourenço Marques, exercida por funcionários superiores, de “tendências absorventes” que, por essa razão, hostilizavam regularmente o trabalho de autoridades locais, como o governo distrital e a Comissão de Melhoramentos do Distrito de Inhambane (criada em 1912), condicionando o seu esforço, quebrando a sua iniciativa e desmoralizando os que ali residiam e trabalhavam¹⁴¹⁰:

Se fossemos a medir o saber e o talento dos homens pelo que se passou com a Comissão de Melhoramentos de Inhambane, teríamos de concluir que o acaso, num dos seus grandes caprichos, resolveu transformar

¹⁴⁰⁸ *Ibidem*, 16 de Julho de 1914, p. 5; Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo da Administração Civil, cx. 588 – Diversos, Obras Públicas, 1914; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, pp. 34, 56. A informação quanto ao período de construção deste prolongamento da via-férrea não é coincidente: se Pereira de Lima afirma que as obras de construção foram iniciadas em 1915 e abertas à exploração a 13 de Maio de 1916, o engenheiro Lopes Galvão, no relatório da Inspeção das Obras Públicas, referente ao ano 1918, indica que a “ordem do Ministério para se fazerem os estudos de Jinabai a Chicomo não foi acatada” (Província de Moçambique, *As Obras Públicas e o Fomento da Província em 1918: Relatório da Inspeção das Obras Públicas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1920, p. 92). Certo é que o ramal Manjacaze-Mauele, numa distância de 53 quilómetros, construído para servir a indústria florestal, centralizada em Álvaro de Castro, só seria inaugurado a 21 de Outubro de 1940 (*Boletim Geral das Colónias*, nº 184, Novembro de 1940, p. 91; *Ibidem*, nº 192, Junho de 1941, pp. 148-149).

¹⁴⁰⁹ *Lourenço Marques Guardian*, 16 de Março de 1914, p. 4.

¹⁴¹⁰ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume VI: 1912, pp. 141-155.

Inhambane no Quartel-general de todos os estúpidos, ignorantes e más pessoas e que em Lourenço Marques se reuniu a nata, a elite dos homens de talento, dos grandes sábios, dos deuses infalíveis e imortais.

Todos os engenheiros, todos os governadores, todos os vogais da Comissão de Melhoramento, foram e são pobres ignorantes, cujos planos causam dó e inspiram piedade!

O génio e a ciência foram monopolizados pelos catedráticos de Lourenço Marques. Não é mesmo uma questão de cérebro, é apenas um efeito dos ares da Polana. E digo isto porque aqueles mesmo que, do alto do seu *trono*, nos querem agora deslumbrar com a luz do seu talento e da sua sapiência, foram em tempos idos e cá por estas paragens uns modestos funcionários, cujo talento ninguém descortinou e cujo saber não ia além da geral craveira.

Ah! Que se eu pudesse supor, ao deixar o comando do meu caça-minas, onde só eu mandava, que vinha comandar outras nau, onde todos mandam, menos o seu comandante, não teria acedido, não, aos pedidos que me foram feitos, nem me teria submetido à insistência do ilustre Ministro das Colónias, o eminente estadista Dr. António José de Almeida!¹⁴¹¹.

Nessa mesma altura, o engenheiro Lopes Galvão, inspector das Obras Públicas, particularmente visado nas críticas do governador, justificava todo aquele azedume pelo facto de ter promovido, no âmbito das suas funções, a extinção da Direcção do Caminho-de-ferro de Inhambane, com que pretendia preparar a ligação ferroviária entre Gaza, Inhambane e Lourenço Marques. Opositor assumido da existência de comissões de melhoramentos e de um sistema de administração ferroviária descentralizado, gerador de ficções inoperantes, entendia que para gerir uma linha férrea de oitenta e nove quilómetros, que apenas rendia cinquenta contos por ano, não era necessário um engenheiro e muito menos uma direcção autónoma, ou uma comissão composta pelas personalidades mais destacadas do distrito: para o serviço de expediente bastaria um modesto chefe de exploração¹⁴¹².

De facto, fosse pela permanente insuficiência e instabilidade dos serviços de construção e exploração, fosse pelo progressivo desaparecimento da exportação da *mafurra* (oleaginosa) e amendoim, ou da quebra do transporte de indígenas, provocado pelo início dos serviços de camionagem para o Rand, ficou amplamente comprovado, em relatórios e estatísticas, o movimento insignificante deste caminho-de-ferro, ao longo dos anos que se seguiram. A 25 de Setembro de 1929 podia ler-se na primeira página do jornal *Notícias*:

Segundo informações que consideramos fidedignas que recebemos de Inhambane, o caminho-de-ferro daquele distrito não tem tráfego nem de passageiros nem de mercadorias. Parece que apenas transporta alguma lenha, uma grande parte da qual destinada às fornalhas das próprias locomotivas.

Assim, ainda pelas mesmas informações, o rendimento não vai actualmente muito além de oitenta ou cem libras por mês quando os encargos da exploração representam muitas vezes essa importância.

A serem exactas essas informações, como julgamos, está-se em presença de um caso que precisa ser considerado e resolvido, para que se não continue a ter *deficit* numa linha que nos não parece que esteja desempenhando qualquer papel económico.

¹⁴¹¹ José Botelho de Carvalho Araújo, *Relatório acerca da Administração do Distrito de Inhambane: Ano de 1917*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1920, pp. 251-252.

¹⁴¹² Província de Moçambique, *As Obras Públicas e o Fomento da Província em 1918: Relatório da Inspecção das Obras Públicas*, pp. 91-95.

O que se está dando com o caminho-de-ferro de Inhambane, já se havia dado em parte com o caminho-de-ferro de Gaza, embora este último atravessasse regiões de mais fácil exploração agrícola.

O maior incremento que o caminho-de-ferro de Inhambane tinha era proveniente do transporte dos indígenas que vinham do Rand, e desde que se abriu ao longo dele uma estrada, a concorrência dos camiões estabeleceu-se e apoderou-se por completo desse tráfego que constituía a fonte de receita mais importante da linha.

Este caso que hoje se está dando não só na União, mas em muitos outros países, previmo-lo nós com bastante antecedência e não nos pesa hoje no espírito o termos para ele colaborado de qualquer forma, pois sempre entendemos que era um grande erro, especialmente nos países novos, abrir estradas ao longo das linhas férreas, quando se podiam abrir convergindo para elas.

A abertura de estradas ao longo das linhas férreas só se pode compreender nos países em que o tráfego é tanto que chega para o caminho-de-ferro e para a estrada e em que a viação por esta não pode fazer concorrência àquele. Que se construa num país de turismo, uma estrada de turismo ao longo de uma linha férrea, está bem, mas que se faça o mesmo numa região em que o objectivo das linhas férreas e o das estradas deve ser o levar meios de transporte aos centros de produção quer europeia quer indígena, é um grande erro cujas consequências mais cedo ou mais tarde se hão-de sentir.

Esse erro já duas vezes foi cometido, uma vez em Gaza e outra em Inhambane, e só fazemos votos para que a reincidência não se repita novamente¹⁴¹³.

3.5.2 – Caminho-de-ferro do distrito de Moçambique

Durante a sua permanência no cargo de governador-geral de Moçambique, Freire de Andrade chamou a atenção para a premência de um outro projecto ferroviário, já defendido por Massano de Amorim. Num dos seus célebres relatórios sobre a administração daquela província, questionava, como vimos, a racionalidade da decisão política que conduziu à construção do caminho-de-ferro da Suazilândia, sem qualquer garantia de que no Transvaal o viessem a prolongar para lá da fronteira, quando em Inhambane o cafre produzia grande quantidade de sementes oleaginosas, sem poder contar com transporte apropriado para o litoral, e o distrito de Moçambique carecia de ser efectivamente ocupado e colonizado:

¹⁴¹³ *Notícias* [Lourenço Marques], 25 de Setembro de 1929, p. 1. Em 1932, no relatório da Administração dos Serviços de Portos e Caminhos-de-ferro da Colónia de Moçambique, o engenheiro-director, Pinto Teixeira, mostrava um cenário semelhante da exploração daquelas duas vias-férreas: “O êxito desta linha, com o objectivo interrompido e com directriz errada em relação aos interesses locais da região, apenas se tendo em conta um acidente momentâneo do seu desenvolvimento económico (exportação de mafurra, oleaginosa sem mercado fácil e mal cotada em relação às outras, que superabundam), é precário. Só a ligação com a rede de Lourenço Marques lhe poderia dar uma vida evidente”. Mais à frente, pormenorizava a situação de crise: “A linha de Inhambane, acentuadamente deficitária por falta de tráfego devido ao desaparecimento da exportação de mafurra e dos indígenas da migração para as minas, estes hoje preferindo usar as camionetas de várias firmas particulares que se empregam nos transportes ao lado da linha férrea, em estrada aberta a 50 metros dela, necessita ir buscar tráfego aonde o houver, estendendo-se, se possível for”. E ainda: “Foi extraordinariamente pequeno o movimento de mercadorias nestas redes, pois o principal tráfego de mafurra e amendoim, por virtude das fracas colheitas, tem falhado. Na linha de Inhambane não houve mafurra; a pequena cotação não permitia preço remunerador ao indígena. Devido às chuvas fora do tempo perdeu-se o amendoim. Na linha de Gaza a mafurra que se transportou fora colhida no ano anterior e transportou-se porque se baixou a tarifa de tal modo que nenhum lucro deu ao Caminho-de-ferro. Em ambas as linhas o principal tráfego foi a lenha e a pedra, além das oleaginosas” (*Relatório do Ano Económico de 1931-32*, Lourenço Marques, Tipografia Minerva, 1937, pp. 14, 25-26, 73). Em Agosto de 1970 foi encerrada a exploração do caminho-de-ferro de Inhambane a Inharrime, por motivo de racionalidade económica. Nessa mesma ocasião, o governador-geral, Arantes de Oliveira, anunciou a criação, naquela cidade, de um Centro de Formação Profissional dos Caminhos de Ferro de Moçambique, “a primeira Escola de Formação Empresarial de grande envergadura no Ultramar Português” (Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, pp. 80-86).

O distrito de Moçambique, ainda hoje pouco conhecido, está mal submetido; e os indígenas da costa, por muito tempo em contacto com os negociantes índios e sobretudo com os mercadores de escravos, são insubmissos e rebeldes, impedindo com seus roubos e rapinas o comércio com o interior¹⁴¹⁴.

A 31 de Agosto de 1912, por iniciativa do ministro das Colónias, Cerveira de Albuquerque, o governo ficou autorizado a promover a construção e exploração de um caminho-de-ferro que, partindo de uma das baías da costa de Moçambique, se dirigisse para a fronteira com o Niassa inglês. No preâmbulo daquela determinação legislativa, sublinhava-se a inexistência de qualquer ligação ferroviária no distrito de Moçambique, apesar de ali se justificar, mais do que em qualquer outro ponto, o investimento numa via de penetração que completasse a ocupação dos vastos territórios do interior, onde a autoridade portuguesa ainda não se exercia plenamente, resgatando, assim, o país, da sua proverbial inacção, particularmente nociva no contexto internacional da colonização em África:

A falta de uma rede ferroviária em Moçambique ou ao menos de uma linha férrea de penetração cuja influência se estendesse por uma larga zona, a um e outro lado do seu traçado, pela abertura de estradas subsidiárias do caminho-de-ferro, tem obrigado a despendir em várias épocas quantias enormes em explorações militares, nem sempre de resultados práticos dignos de nota, e o obriga ainda a dispêndio avultado com ocupação militar sem ter sido até agora possível considerar-se como completamente satisfeito o fim em vista: o de submeter à nossa autoridade todo o vasto distrito de Moçambique.

Um inquérito às despesas realizadas nos últimos trinta anos, com a acção militar no distrito de Moçambique, levar-nos-ia à conclusão de que com as somas já despendidas teria sido possível ligar por uma linha férrea uma das baías da costa à fronteira inglesa junto dos grandes lagos. E, se isto se tivesse feito, que extraordinário impulso se não teria dado ao fomento do distrito que hoje estaria completamente submetido à autoridade portuguesa¹⁴¹⁵.

Por decreto de 9 de Novembro de 1912 ficou inscrita no orçamento de 1912-1913, a verba de cem contos para os trabalhos técnicos de reconhecimento do traçado. Um mês mais tarde, o construtor Pauling & Co., que nessa altura estava encarregado pela Companhia do Niassa de proceder ao estudo definitivo de uma linha férrea entre Porto Amélia (Pemba) ao Niassa, para cumprimento das cláusulas da concessão de 1891, ofereceu também os seus serviços ao governo português¹⁴¹⁶. Mas o governo português, por razões eventualmente relacionadas com o carácter

¹⁴¹⁴ A. Freire de Andrade, *Relatórios sobre Moçambique*, Vol. II, pp. 194-195; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, pp. 265-268; Arlindo Gonçalo Chilundo, *Os camponeses e os caminhos-de-ferro e estradas em Nampula (1900-1961)*, [Maputo], Promédia, 2001, p. 91. A ideia de construção de um caminho-de-ferro no distrito de Moçambique fora também defendida por Massano de Amorim, durante o período do seu governo distrital. Considerava que a sua existência, desde a baía da Moçambique até ao lago Chirua, além de valorizar as terras do interior, pelo estímulo à produção de algodão, libertaria milhares de carregadores para a produção de culturas de rendimento. Embora se tivessem realizados alguns trabalhos preparatórios, o projecto não teve continuidade por falta de recursos financeiros, mas também porque a região não se encontrava ainda pacificada. Em 1911, um colono do distrito, Cândido Soares, chegou a requerer a concessão daquele empreendimento, nos moldes definidos para o caminho-de-ferro de Benguela, mas o pedido contou com o parecer desfavorável do inspector das Obras Públicas, atendendo aos inconvenientes políticos de mais uma concessão a capital estrangeiro.

¹⁴¹⁵ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume VI: 1912, pp. 100-101.

¹⁴¹⁶ *A Voz de Moçambique*, 5 de Outubro de 1963, pp. 2, 11; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, p. 270.

nacionalizador daquele projecto ferroviário, que pretendia combater a predominância inglesa nas linhas que confluíam para o porto da Beira, determinou que os trabalhos de reconhecimento e construção fossem realizados, concomitantemente, por administração directa do Estado¹⁴¹⁷. O capitão de engenharia, Delfim Monteiro, autor do projecto da linha de Quelimane, seguiu para o interior daquele distrito a norte da província de Moçambique, encarregado de dirigir a fixação da nova directriz¹⁴¹⁸. O engenheiro João Baptista de Almeida Arez ficou no litoral, incumbido da localização do melhor porto marítimo para testa da linha, tarefa também aqui dificultada pelas acirradas rivalidades locais¹⁴¹⁹. Tendo sido definida provisoriamente, para esse efeito, a localidade de Muchelia, junto à baía de Mocambo, ergueu-se, de imediato, a mais viva oposição das autoridades da ilha de Moçambique, que preconizavam a escolha de Lumbo, o ponto que lhes ficava mais próximo. Outros, como o capitão-de-fragata Ernesto de Vasconcelos, defendiam a opção pelo porto de Nacala, por entenderem que o porto e baía de Moçambique nada mais era que um “padrão de glória” do passado, que não oferecia qualquer perspectiva de revitalização económica. O próprio Freire de Andrade deixaria registada a informação de que esse porto não permitia sequer a entrada dos navios que habitualmente navegavam na costa oriental de África. Prevaleceu, todavia, a vontade do governo distrital e da Câmara Municipal da Ilha de Moçambique, que se terão valido da sua posição privilegiada de acesso às instâncias do Terreiro do Paço, para imporem uma solução que visava essencialmente “trazer de volta à velha cidade de Moçambique o seu lugar histórico de entreposto comercial” de uma região onde se achava a única porção de território, a norte da província, que estava sob a autoridade directa do Estado português¹⁴²⁰.

Ao contrário do que seria expectável num empreendimento desta envergadura, o governo, por alegada falta de entusiasmo, ou por manifesta incapacidade na captação de capital, não recorreu ao lançamento de qualquer empréstimo para o financiamento das obras de construção do caminho-de-ferro. A fórmula encontrada passou pela inscrição de verbas extraordinárias no orçamento de despesa da colónia, em função das disponibilidades do Tesouro, assim como pelo agravamento da tributação directa sobre a comunidade indígena, nomeadamente do imposto de palhota, de modo a providenciar o incremento das receitas¹⁴²¹. Após o lançamento dos trabalhos, a dotação financeira anual circunscreveu-se a cem contos, valor manifestamente insuficiente, que

¹⁴¹⁷ *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro das colónias*, Volume VII: 1913, pp. 53-56.

¹⁴¹⁸ *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 9-10, Setembro e Outubro de 1915, pp. 327-332; Arquivo Histórico Ultramarino, 68, 1F.

¹⁴¹⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Abril de 1913, p. 126; *Ibidem*, 16 de Julho de 1913, p. 223; Direcção das Obras Públicas da Província de Moçambique, *Relatório de uma visita aos distritos em 1913*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1914, p. 21.

¹⁴²⁰ Arlindo Gonçalves Chilundo, *Op. Cit.*, pp. 95-96.

¹⁴²¹ *Idem*, *Ibidem*, p. 99; Lopes Galvão, *A ocupação económica das colónias portuguesas*, p. 42.

deixava perspectivar o seu arrastamento indefinido no tempo. Em 1915, ao regressar da última missão governativa na província de Moçambique, Joaquim José Machado significava ao auditório da União da Agricultura, Comércio e Indústria, a conveniência de ser feito um largo empréstimo para obras de fomento na colónia, dado que as verbas canalizadas para a construção das linhas férreas de Chai-Chai, Quelimane e Moçambique eram absorvidas pelos vencimentos dos empregados, sem que nada se construísse¹⁴²². Dois anos mais tarde, o governador do distrito de Moçambique juntava-se ao coro de reclamações contra a lentidão dos trabalhos, entretanto agravada pelos efeitos da Grande Guerra:

A construção da linha férrea está a avançar muito devagar, demasiado devagar; se este ritmo se mantiver a execução desta linha levará pelo menos quarenta anos. Os constrangimentos são muitos, causados não só pela guerra mas, principalmente, pela escassez de recursos financeiros. Mesmo sem a guerra a construção não poderia ter avançado muito por falta de dinheiro¹⁴²³.

Quando se abriram as hostilidades entre forças portuguesas e alemãs no norte da província, a linha estava apenas assente até ao rio Monapo, ao quilómetro quarenta e sete, havendo quem justificasse essa morosidade com a pulverização de trabalhos de construção ferroviária em Moçambique, desgarradas de qualquer projecto consistente, destinado a promover o seu desenvolvimento económico¹⁴²⁴. Depois do armistício, terá beneficiado da requisição de uma significativa remessa de material fixo e circulante, por conta das indemnizações de guerra que recebeu da Alemanha, e do contrato de crédito que entretanto fora contraído pela província¹⁴²⁵. O resultado não foi, ainda assim, mais animador. Em 1929, depois de dezasseis anos de obras, a

¹⁴²² *Revista Colonial*, 25 de Julho de 1915, p. 245; *Ibidem*, 25 de Fevereiro de 1916, pp. 41-42.

¹⁴²³ Arlindo Gonçalo Chilundo, *Op. Cit.*, p. 101; *Revista Colonial*, 25 de Maio de 1917, p. 95.

¹⁴²⁴ *Revista Colonial*, 25 de Março de 1916, p. 64; Ministério das Colónias, *Relatórios e Informações*, Volume 1, Coimbra, Imprensa da Universidade, pp. 139-140; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1922, pp. 277-278: Escrevia, nesta data, o engenheiro Duarte Veiga: “É preciso e indispensável abrir em pouco tempo muitas vias de comunicação e formar uma grande rede com malhas cada vez mais apertadas, a fim da província se poder desenvolver inteira e rapidamente, e dar à metrópole as riquezas sem conto que, com avareza, guarda nas fecundas entranhas. Mas isto não se consegue se continuarmos a proceder como temos feito para a construção dos caminhos-de-ferro de Quelimane e de Moçambique, por exemplo, que, tendo sido começados em 1913, só têm ainda em exploração poucas dezenas de quilómetros!! Não tendo os traçados respectivos atingido ainda os principais objectivos, o seu tráfego há-de infalivelmente ser muito pequeno e portanto deficitária a sua exploração. Além disto, muito embora a sua construção aparentemente seja barata, não pode deixar de ficar muito onerosa para a província e mesmo para a metrópole pelo tempo sem fim que certamente há-de levar a sua conclusão, tempo roubado ao desenvolvimento a que aspiram as regiões a servir. Por administração directa sem que às Direcções se dêem bastantes elementos de trabalho e suficientes fundos para ocorrer aos pesados encargos de uma rápida construção, não é maneira de construir caminhos-de-ferro em qualquer parte do mundo e muito principalmente nos países novos que não têm ainda outras comunicações e que têm uma necessidade imperiosa de se desenvolverem muito rapidamente a fim de se esquivarem, quanto possível, a prováveis e naturais ambições dos que já atingiram o seu máximo e precisam de novos territórios para dar breve curso à sua actividade e expansão, que não conhecem limites. Se quisermos garantir, tão eficazmente quanto é possível, a nossa soberania, urge adoptar imediatamente o processo das grandes empreitadas com os competentes contratos. Só neste caso os governos pouco providentes não distraem das obras de fomento as verbas com que as tinham dotado, como tantas vezes em África tem acontecido quando elas são feitas por administração directa”. Em 1919, uma notícia veiculada por esta gazeta dava conta de negociações encetadas pelo governo português com a Railway Construction Company para a construção da linha por empreitadas. Uma fuga de informação do próprio ministério das Colónias deu visibilidade pública ao acordo que se projectava, gerando uma onda de indignação por alegadas irregularidades processuais (*Ibidem*, 16 de Julho de 1919, pp. 217-218).

¹⁴²⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1923, p. 231.

via-férrea, em bitola de 1,067m, estava assente até ao quilómetro cem, próximo da importante povoação de Nampula, havendo quem estimasse que, por esse andar, só chegaria à fronteira em 1973, ao cabo de sessenta anos, contados desde o início dos trabalhos¹⁴²⁶.

A realidade encarregou-se de provar que o cepticismo dessas previsões não era assim tão despropositado. Depois de vários estudos técnicos, realizados por brigadas de engenharia portuguesas, ficou demonstrada a vantagem de abandonar o traçado primitivo e a sua vocação predominantemente internacional (muito por causa da concorrência de outras ligações já existentes), sendo decidida a sua inflexão para norte, de modo a servir a região portuguesa até ao lago Niassa, conhecida pela sua fertilidade¹⁴²⁷. O novo término da linha foi fixado em Vila Cabral (Lichinga), capital de distrito, aonde a locomotiva só chegou no Natal de 1969, sendo inaugurada, a 31 de Dezembro, pelo governador-geral, Baltazar Rebelo de Sousa¹⁴²⁸. Um ramal, partindo de Nova Freixo (Cuamba), estabeleceria, no ano seguinte, a desejada ligação ao Malawi (antiga Niassalândia), de onde se esperava captar o trânsito de matérias-primas. Desde 1951, o porto do Lumbo, junto à baía de Moçambique, fora substituído pelo porto de Nacala, na baía de Fernão Veloso, dotado de um excepcional fundeadouro natural, capaz de se transformar num grande centro de actividade comercial, assim confirmando as ideias defendidas, desde o início, por alguns dos mais destacados engenheiros nacionais¹⁴²⁹. Ficava assim concluída a maior linha ferroviária de Moçambique, com uma extensão total de cerca de oitocentos quilómetros. A propaganda colonial tratava de sublinhar a sua construção “unicamente com o esforço e o dinheiro português”, por meio dos planos de fomento, para dilatar a ocupação do território por colonos brancos, patrocinando a constituição de novos conglomerados urbanos, a sua exploração agrícola e industrial¹⁴³⁰. Mais recentemente, o investigador moçambicano Arlindo Gonçalves Chilundo conseguiu demonstrar que esse projecto ferroviário, também fadado para uma existência permanentemente deficitária, não teria sido materializado sem o concurso forçado dos impostos e, sobretudo, da mão-de-obra das comunidades camponesas autóctones, recrutada pelas

¹⁴²⁶ *Diário das Sessões do Senado*, 29 de Abril de 1924, p. 13; A Galvão, “Os Caminhos de Ferro de Moçambique”, pp. 22-23; *Notícias* [Lourenço Marques], 14 de Novembro de 1929, p. 3; Arquivo Histórico Ultramarino, 83, Sala 8, Est: I, Prat: 25.

¹⁴²⁷ Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo da Companhia de Moçambique, Secretaria-geral – cx. 92; Arquivo Histórico Ultramarino, 1154, Sala 9, Est: V, Prat: 48; Idem, 1191, Sala 9, Est: VI, Prat: 16; Idem, 25, Sala 8, Est: I, Prat: 7; Idem, 25, Sala 8, Est: I, Prat: 7; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1937, p. 562.

¹⁴²⁸ Arquivo Histórico Ultramarino, 58, Sala 8, Est: I, Prat: 24; Idem, 1126, Sala 9, Est: V, Prat: 6; Idem, 1232, Sala 9, Est: VI, Prat: 34; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1964, pp. 245-246; Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, pp. 285-289.

¹⁴²⁹ Afonso Brandão de Vasconcelos, *Op. Cit.*, pp. 16-17; *Boletim Geral das Colónias*, nº 200, Fevereiro de 1942, pp. 151-153; *Boletim Geral do Ultramar*, nº 525, Março de 1969, pp. 153-155.

¹⁴³⁰ Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, p. 288; Manuel Pimentel dos Santos, “O Plano de Fomento em Moçambique” in *Estudos Ultramarinos: temas políticos e económicos*, vol. 11, nº 4 (1961), p. 41-65; *Boletim Geral das Colónias*, nº 221, Novembro de 1943, pp. 38-39; *Boletim Geral do Ultramar*, nº 467-468, Maio-Junho de 1964, pp. 220-222.

autoridades coloniais portuguesas, com a indispensável colaboração de cipaio e “chefes africanos lealistas”¹⁴³¹.

3.5.3 – Linha férrea do Amboim

A inclinação da administração colonial portuguesa por caminhos-de-ferro de valorização interna do território, verificada a partir dos primeiros anos do século XX, também se manifestou na província de Angola. Em 1913, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* noticiava uma representação dos colonos de Benguela Velha ponderando a necessidade de se construir uma linha férrea de aproximadamente setenta quilómetros, com bitola de 0,60m que, partindo daquele porto marítimo, se dirigisse à região agrícola de Amboim, onde principiava a desenvolver-se a importante cultura cafeeira, apesar da virulenta resistência que os povos indígenas moviam à afirmação da autoridade portuguesa na província do Quanza-Sul¹⁴³². Dois anos mais tarde, o inspector das Obras Públicas, Lopes Galvão atestaria a utilidade daquele melhoramento material, num relatório particularmente dedicado à construção e exploração das vias ferroviária de Angola¹⁴³³. Mas a ideia não deixou de gerar forte contestação, fruto, uma vez mais, de acirradas rivalidades locais, entre agricultores e comerciantes portugueses. Os de Novo Redondo reclamavam para si a testa do caminho-de-ferro, argumentando com o estado de desenvolvimento dessa povoação, que diziam dotada de recursos próprios, sendo contribuinte líquida do Estado português. Os de Benguela Velha (depois denominada Porto Amboim) sustentavam a sua pretensão com as condições privilegiadas do seu porto para o fundeamento dos vapores, e com a sua posição mais próxima de Amboim, que permitiria uma construção menos dispendiosa e um traçado mais curto¹⁴³⁴.

O impasse gerado por este antagonismo bairrista viria a ser agravado com uma nova e devastadora revolta indígena, na região de Seles e Amboim que, em 1917, se insurgiu contra a “«brusca invasão de colonos» apoiados pela nova administração civil, em busca de terras e de mão-de-obra forçada, para intensificarem a exploração do café e dos palmares”¹⁴³⁵. Depois de reposta a ordem

¹⁴³¹ Arlindo Gonçalves Chilundo, *Op. Cit.*, pp. 105-180.

¹⁴³² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Fevereiro de 1913, p. 43; René Pélissier, *História das Campanhas de Angola*, Lisboa, Editorial Estampa, 1997, pp. 43-60.

¹⁴³³ *Os Caminhos de Ferro de Angola*, em 1914. Relatório do Engenheiro Inspector das Obras Públicas, A. Galvão, p. 17.

¹⁴³⁴ *Revista Colonial*, 25 de Agosto de 1914, pp. 254-256; *Ibidem*, 25 de Julho de 1915, pp. 230-231.

¹⁴³⁵ *Nova História da Expansão Portuguesa*, dirigido por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Vol. XI: *O Império Africano (1890-1930)*, pp. 275-276; *O Amboim: subsídios para a história do desbravamento e da ocupação, possibilidades agrícolas, comerciais e industriais*, [s.l.], Associação Comercial e Agrícola do Amboim, [s.d.], pp. 9-11. Nesta breve memória sublinhava-se a resistência indígena ao esforço de ocupação portuguesa, numa região onde a sua soberania era meramente nominal. Depois de a rebelião ter sido debelada em 1907, por uma coluna militar, comandada por António Trindade dos Santos, o período de paz que se lhe seguiu não foi duradouro: “Os povos continuavam a mostrar-se insubmissos, e, em 1917, brota feroz e sanguinária, assolando e destruindo com arrebato inimaginável, a maior de quantas revoltas regista a nossa história da ocupação moderna. A revolta do Amboim, ainda hoje se recorda, entre brancos e pretos, como um sonho mau,

colonial, com o concurso das tropas regulares estacionadas na província, em consequência da mobilização para a Grande Guerra, avançou o processo de colonização com a constituição de novas companhias de exploração agrícola. Em Benguela Velha foi fundada por Bernardino Correia, Teixeira Soares e Dias Coelho, a Sociedade Pastoril Benguela Velha, Limitada que, pouco depois, com o alargamento do seu capital (exclusivamente nacional) e respectiva área de negócio, à actividade comercial e industrial, estaria na origem da Companhia do Amboim (11 de Dezembro de 1920)¹⁴³⁶. As novas perspectivas de incremento económico da região tornaram mais premente a necessidade de um caminho-de-ferro que ligasse o alto Amboim ao litoral, de acordo com o plano da rede geral de caminhos-de-ferro na província, fixado pelo engenheiro Lopes Galvão. As divergências locais seriam, agora, rapidamente superadas pela existência de uma proposta para concessão do projecto, construção e exploração à iniciativa privada da Companhia do Amboim, ficando desde logo determinado o seu término num ponto da baía de Benguela Velha, conforme o requerimento apresentado ao Alto-Comissário, Norton de Matos, para solucionar o sempre premente problema do transporte na região¹⁴³⁷:

Ainda hoje existe no Amboim café colhido há mais de três anos à espera de poder ser transportado. O único recurso existente era o carregador; mas, além de ser sistema condenado por prejudicial ao indígena, não bastava, como é intuitivo: 50.000 hectares de café em plena produção devem produzir mais de 20.000 toneladas.

A companhia tentou o transporte por camiões. Mas o acidentado do terreno, maus caminhos e pontes, as chuvas torrenciais que os interceptam durante meses e o dispendiosíssimo custeio, breve aconselharam a procurar a sua substituição por outros métodos mais racionais e económicos¹⁴³⁸.

Entre Junho de 1921 e Dezembro de 1922 decorreram os trabalhos de reconhecimento e fixação do traçado, dirigidos por José Augusto Artur Fernandes Torres, engenheiro experimentado, antigo inspector das Obras Públicas de Angola, que exercera também as funções de chefe de

repleto de horrores e de desgraças. Os negros, aliados aos seus afins do Seles, tendo previamente estudado e pensado o movimento, combinado o dia, irromperam pelas fazendas, já bastante numerosas nessa data, assaltaram as residências dos brancos, mulatos e pretos, que viviam em contacto com aqueles, e sem darem quartel nem guarida, mataram incendiaram e roubaram, deixando atrás de si, a Destruição, a Dor e a Morte”. Diz-se, e vive na tradição, que a esta revolta não foram estranhos elementos estrangeiros, pois tempos antes, as nossas autoridades e os colonos, puderam constatar a passagem de um misterioso Dr. que, ao eclodir a revolta, misteriosamente também desaparecia”; *Boletim Geral das Colónias*, nº 290-291, Agosto Setembro de 1949, pp. 99-104.

¹⁴³⁶ *O Amboim: subsídios para a história do desbravamento e da ocupação, possibilidades agrícolas, comerciais e industriais*, p. 26; *O Amboim, Região privilegiada de Angola: Memória elaborada pela Companhia do Amboim*, Lisboa, Tipografia do Anuário Comercial, 1924, pp. 21-43.

¹⁴³⁷ *Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa: 1921*, Volume XII, 2º Semestre, Lisboa, Imprensa Nacional, 1932, pp. 452-455. O decreto provincial de 21 de Outubro de 1921 previa a concessão feita por um período de 95 anos, destinada a servir a região do Amboim, mas não excluindo o seu prolongamento até à região do Bimbe. O caminho-de-ferro seria construído “segundo todas as regras da arte” com bitola de 0,60m, carril de 15Kg por metro corrente, rampas máxima de 30mm e raio mínimo de curvas de 50m. A construção seria feita exclusivamente a expensas da companhia construtora – a Companhia do Caminho de Ferro do Amboim, criada a 18 de Março de 1922, com capital de 2000 contos, inteiramente subscritos pela Companhia do Amboim – cabendo ao Estado português uma comparticipação de 5% no capital da companhia, “cumprida pela entrega de acções inteiramente liberadas” (Costa Dias, “Vias de comunicação e portos de Angola” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 47, Maio de 1929, pp. 213-214.

¹⁴³⁸ *O Amboim, Região privilegiada de Angola: Memória elaborada pela Companhia do Amboim*, pp. 56-57.

brigada do caminho-de-ferro de Malange e director do caminho-de-ferro de Moçâmedes¹⁴³⁹. Na memória que acompanhou o projecto de construção, não deixou de fazer uma reflexão importante sobre a valia do novo empreendimento e os benefícios realistas que oferecia, quando comparado com as experiências dos restantes caminhos-de-ferro da província:

Nesta hora de regime deficitário para linhas construídas nos felizes tempos de baixos preços, seria utopia pensar em grandes e imediatas vantagens financeiras para qualquer caminho-de-ferro, que tenha de arcar com a exorbitância do custo actual da mão-de-obra e materiais. Entretanto se o objectivo dos resultados financeiros não poderia animar a construção deste caminho-de-ferro, como indústria de exploração isolada, ele sobejamente se recomenda e justifica quando se considere integrado na grande empresa agrícola da Companhia, como instrumento precioso e indispensável do fomento da riquíssima região que é destinado a servir; sendo certo que, não sendo lícito considerar Angola o único país do mundo destituído de possibilidades económicas susceptíveis de uma exploração compensadora, nenhum dos treze grandes distritos de tão vasta colónia pode rivalizar com a soma de riquezas e vantagens que nos oferece o do Cuanza Sul. A justeza desta afirmação ressaltava flagrante do seguinte confronto: Compreende a actual rede ferroviária de Angola as linhas de Luanda-Malange, Lobito-Bié e Moçâmedes-Huíla, que naturalmente se dirigiram do litoral para os principais centros de produção do interior. Pois, enquanto no caminho-de-ferro de Luanda se encontrava a primeira estação de tráfego de importância e valor apreciável na Canhoca, centro das grandes fazendas de Cazengo, ao quilómetro 287; – na do Lobito, tínhamos no Cuma, a 317 quilómetros do litoral, o mais próximo centro de avultado abastecimento da linha, constando apenas de géneros pobres; – e na de Moçâmedes só no Lubango, ao quilómetro 240, se carregariam mercadorias para o transporte descendente, e estas num quantitativo insignificante, que só virá a atingir proporções avultadas quando o caminho-de-ferro se estender para o vales distantes do Quipungo, Cunene e Cubango; – no caminho-de-ferro do Amboim, logo ao quilómetro 24 se nos depara a mata do Maionde, de espinheiros de grande porte, muito aproveitáveis para madeira, mas fornecendo especialmente lenha de excelente qualidade, que já muito vai rareando ao longo das outras linhas onde se tem praticado a mais bárbara destruição florestal, e que hoje, além de prover as necessidades de consumo do caminho-de-ferro, também como mercadoria não representa carga de tão pouco valor (...) ¹⁴⁴⁰.

De acordo com o seu projecto, a linha ferroviária do Amboim, construída em bitola estreita, numa extensão de cento e vinte e três quilómetros, seria fornecida de géneros agrícolas como café, cacau, palmares, ao longo de quinze postos de carga, que potenciariam o seu aproveitamento em larga escala. Tinha ainda a vantagem de percorrer um território onde, ao contrário do que se verificara nas outras linhas, apresentava condições excepcionais de salubridade e era habitado por numerosos e laboriosos indígenas. Atingindo o *plateau* do Tanguene, transformaria esta estação terminal num “grande centro de convergência dos produtos de norte e sul do Alto-Amboim e de todo o Alto-Seles, como da vasta área do hinterland desde Caculo por nordeste até ao Mussende a leste, ponto forçado de passagem do transangolano (...) ¹⁴⁴¹.

Depois de assegurado o financiamento da obra junto do Banco Nacional Ultramarino, foi criada, a 18 de Março de 1922, a Companhia do Caminho de Ferro do Amboim, encarregada de assumir

¹⁴³⁹ *Ibidem*, pp. 56-57. Fernandes Torres foi auxiliado nesse estudo pelos condutores António Cortez da Silva Curado e Feliciano Caetano de Sousa.

¹⁴⁴⁰ *Ibidem*, pp. 47-55.

¹⁴⁴¹ *Ibidem*, p. 51; Arquivo Histórico Ultramarino, 745, Sala 10, Est. [...], Prat. 16.

as responsabilidades do concessionário. A construção da linha foi iniciada em Março de 1923, começando também, por essa altura, a exploração comercial do Porto Amboim, objecto integrante da mesma concessão, que passou a ser frequentado por vapores portugueses, britânicos e alemães. Dois anos mais tarde, a 1 de Julho de 1925, foi inaugurada a exploração dos primeiros oitenta quilómetros de linha, até Carlaongo. O ritmo abrandou depois, consideravelmente: em 1929 estavam apenas assentes mais vinte quilómetros de via; os restantes, até à Gabela, só ficariam concluídos em 1941, quando era já remota a possibilidade de vir a prolongar-se até aos planaltos do Conde, Ebo e Cela, ou mesmo de vir a entroncar na linha de Benguela¹⁴⁴². As dificuldades técnicas da última parte do traçado terão justificado o atraso:

A secção que antecede a da Boa Entrada, foi das mais trabalhosas em todos os caminhos-de-ferro da Província, correndo os carris por uma região das de mais difícil acesso, alcandorados na serra por forma tal que o seu irrequieto traçado deu lugar ao apeadeiro «Lacetes» cuja designação, de facto, traduz bem as condições a que obedeceu a construção dessa secção, apeadeiro que instalado quase no alto da serra encontra-se como que perdido nas alturas, dominando os espaços, esquecido sobre o abismo e quase que ignorado dos homens...¹⁴⁴³

A exploração da linha foi assegurada pela Companhia Agrícola de Angola (CADA), formada por capitais portugueses e belgas, a partir da extinta Companhia do Amboim. O rendimento e tráfego previstos numa base realista, não chegaram a verificar-se, prejudicados que foram pela concorrência do porto de Novo Redondo e, sobretudo, da camionagem automóvel, principal responsável pelo desvio directo do tráfego do café da região do Amboim para Luanda. A permanente gestão deficitária da linha seria agravada, nos anos subsequentes, pela depreciação e deterioração do seu material e pela dificuldade da companhia em promover a sua renovação, compreendendo, nomeadamente o alargamento da bitola¹⁴⁴⁴.

¹⁴⁴² Eduardo de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, 1966, passim; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1955, p. 384; *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 46, Abril de 1929, pp. 198-199.

¹⁴⁴³ *Idem, Ibidem.*

¹⁴⁴⁴ *Idem, Ibidem*; Júlio Mendes Lopes, *Caminho de Ferro do Amboim: Breve Ensaio Histórico*, Luanda, EAL – Edições de Angola, Lda., 2002, p. 39-41; Nuno Simões, “Algumas notas sobre a economia de Angola” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 47, Maio de 1929, pp. 31-32.

4 – A engenharia portuguesa no divã: engenheiros e política ferroviária

Os engenheiros coloniais portugueses foram actores históricos determinantes no reconhecimento e transformação dos territórios ultramarinos. Os relatórios e projectos que nos deixaram das múltiplas missões de obras públicas, nomeadamente as que influíram no estudo e fixação de directrizes ferroviárias, são hoje documentos incontornáveis para percebermos a dimensão das alterações introduzidas na configuração da paisagem urbana das províncias africanas, pela denominada política de melhoramentos materiais, empreendida desde finais do século XIX, com reflexos directos nas suas dinâmicas de ocupação e organização da vida política, económica e social. Joaquim José Machado foi um desses pioneiros responsáveis pela construção do imaginário colonial português, nomeadamente a partir do registo sistemático de observações detalhadas, que extravasavam largamente as fronteiras e os propósitos imediatos da engenharia, enquanto ciência. Na imprensa especializada e em várias conferências dirigidas a auditórios comprometidos com a política colonial, tratou não apenas de retratar o território, mas também a vida dos povos indígenas e as dificuldades inerentes às comissões de serviço ali desempenhadas pelos funcionários. Em Lourenço Marques, durante os estudos para a ligação ferroviária ao Transvaal, testemunhou a precariedade das condições de trabalho, decorrente das limitações impostas pelo sertão virginal e pela adversidade do clima. O mato, espesso e entrelaçado, em território praticamente desconhecido da cartografia nacional e internacional, era obstáculo capaz de comprometer o rigor e a fiabilidade dos estudos técnicos:

O horizonte, sempre muito limitado pela altura do arvoredor, do mato, e da palha, não permitia que se pudessem bem apreciar as ondulações do terreno.

Algumas das imperfeições do traçado que apresentámos podem ser atribuídas sem favor a esta causa.

Foram tão grandes as dificuldades que encontrámos no corte do mato e das árvores, que nos vimos obrigados a desistir do emprego do taqueómetro, instrumento que na Europa permite o levantamento de plantas pelo processo mais expedito, mas que neste país é absolutamente inaplicável para estudos de caminho-de-ferro¹⁴⁴⁵.

O efeito deletério do clima gerava também embaraços significativos na organização dos trabalhos, como a sua interrupção forçada durante a época das chuvas, as baixas de expedicionários provocadas pelas febres palustres, e a razia de animais de transporte na passagem pela zona da mosca *tsé-tsé*. A insalubridade da região, que Machado se esforçava por relativizar, dera origem a uma lenda negra regional, amplamente explorada pelas colónias inglesas vizinhas com o intuito de amesquinharem o potencial geográfico e hidrográfico do porto de Lourenço

¹⁴⁴⁵ Joaquim José Machado, “Caminho-de-ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal”, p. 89.

Marques e as suas tarifas mais vantajosas. Essa reputação desfavorável tinha consequências nefastas, nomeadamente na arregimentação de trabalhadores e carregadores indígenas, e na própria definição das rotas comerciais:

Durante os catorze meses que duraram os trabalhos de campo para os estudos do caminho-de-ferro entre os Libombos e Pretória, eu e os meus companheiros fizemos propaganda activa em favor do clima do território português, diligenciando convencer as pessoas com quem falávamos de que estavam possuídas de terrores imaginários com relação ao clima e aos perigos daquela parte da África, exemplificando com os nossos actos quanto dizíamos, e provando que, mesmo na pior época do ano se podia ali ir, ali viver e ali trabalhar. Alguns acreditaram-nos, outros porém explicavam a nossa imunidade, dizendo que estávamos *salgados*.

Esta designação aplica-se no Transvaal e em todo o sul da África aos cavalos, que, tendo sido atacados de uma doença epidémica que grassa todos os anos em muitas localidades, escapam desse mal, ficando então imunes, servindo-lhes a doença como que de vacina que os livra geralmente de tornarem a ser atacados.

Esta epidemia, que se manifesta todos os anos em épocas precisas com intensidade violenta, é um fenómeno tão estranho e inexplicável como o dos efeitos da mordedura da mosca tsé-tsé¹⁴⁴⁶.

Alguns anos mais tarde, Joaquim José Machado concluiria que as questões da salubridade, nos territórios africanos, se tinham convertido num expediente poderoso dos que desejavam acicatar antagonismos regionais:

Em África há rivalidades muito acentuadas de terra para terra; por isso quando se institui qualquer nova povoação, as já existentes tratam de a desacreditar e com tanta mais violência quanto mais probabilidades ela tenha de prosperar. É curioso observar como os habitantes julgam a sua localidade possuidora de excelentes dons naturais, que recusam admitir nas outras, pelo menos em tão alto grau. E isto sucede tanto na África portuguesa como na inglesa. É ao clima que mais se recorre como arma de descrédito.

Assim, durante muitos anos, os jornais de Durban não cessaram de se referir com terrível exagero, às febres de Lourenço Marques, e quando um inglês do Natal se encontrava com alguém que ali ia, não deixava de lhe lembrar que seria prudente fazer-se acompanhar de um carpinteiro chinês para lhe fazer o caixão.

¹⁴⁴⁶ Idem, *Ibidem*, pp. 78-80; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 11-12, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885, pp. 669-683: a intensa campanha das colónias inglesas era altamente prejudicial para o desenvolvimento de Lourenço Marques, conhecida como “país das febres”: “Ainda ultimamente estando na cidade do Cabo, um sujeito a quem fui apresentado me manifestou o seu espanto por sonoros ohs! quando eu lhe disse que regressava de Delagoa Bay, única designação por que todo o bom inglês, familiarizado em assuntos africanos, conhece Lourenço Marques. Olhava para mim com ar tão desconfiado que mostrava claramente não me acreditar; mas não podendo deixar de ver a verdade nas afirmativas de quem nos apresentou um ao outro, disse com a ingenuidade que caracteriza certos homens fortes: «oh! Mas tinham-me dito que nessa terra só burros podiam viver»; *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume I: 1876-1881, pp. 263-274: Numa conferência dirigida à Sociedade de Geografia, Joaquim José Machado procurou combater o pânico que existia na metrópole, relativamente ao clima de África: “Morre-se na África como se morre na Europa e em toda a parte; a única diferença, que se pode notar, é que em África não há recursos para combater as doenças; e se este facto se desse geralmente na Europa sucederia aqui o mesmo do que sucede lá, valendo simplesmente aos doentes uma espécie de força medicatriz da natureza. Pode porventura deduzir-se de semelhante situação que o clima africano seja mortífero? Certamente que não (...). Insistindo na questão do tratamento das doenças, observou que, em lugar de dizermos ao público que o clima de África é mortífero, disséssemos aos poderes competentes que são más e muito más as condições em que se acham todos os hospitais da província de Moçambique; que disséssemos igualmente que essas condições poderiam melhorar-se com pequeno dispêndio, em relação ao número de homens que, pelo tratamento devido, podíamos arrancar à morte e entregar ao trabalho. Em Lourenço Marques não havia hospital quando ali chegou a expedição de obras públicas. Em Moçambique o hospital estava de modo tal que os doentes entravam com febres e saíam com disenteria; e que os operários da expedição, tendo direito pelo seu contrato a 500 reis por dia e a tratamento no caso de doença, antes queriam perder esta gratificação e despendar do seu bolso com o tratamento particular do que entrar em semelhante hospital. Em Quelimane havia um hospital onde muitos doentes estavam deitados no chão. Em Tete, o ano passado, ainda não havia um médico e hoje, que o possui, não há remédios. Em Sena, não há médico, nem enfermeiro, nem remédios. Nesta localidade vira, ele orador, numa palhota pequena, 10 soldados cheios de sarna e sem tratamento algum. Ao terminar esta resenha do estado em que encontrara o serviço sanitário, disse que as consequências fatais de tão deplorável situação não podiam nem deviam ser atribuídas ao clima, mas sim à nossa incúria”.

Coisa idêntica tem sucedido ultimamente em relação à Beira, cujo clima é reputado muito insalubre, não só pelos habitantes do Cabo e Natal, mas também pelos das demais terras de Moçambique¹⁴⁴⁷.

Em 1924, Francisco Pinto Teixeira, outro engenheiro colonial que, no futuro, desempenharia um papel determinante na reorganização dos caminhos-de-ferro de Moçambique, deixou também registadas informações cruciais para uma melhor compreensão das dificuldades que os engenheiros portugueses enfrentavam nas missões de estudos em África. Tendo sido encarregado de proceder ao reconhecimento de um traçado ferroviário em Angola, que partisse da Baía dos Tigres em direcção ao interior, viria a demonstrar, diante do selecto auditório da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, que, apesar dos longos anos passados desde as primeiras expedições de obras públicas naquele continente, as condições de trabalho não tinham sofrido alterações significativas. Naquelas latitudes, os engenheiros eram obrigados a dispensar grande parte dos ensinamentos que os livros dos mestres europeus, maioritariamente franceses, emprestavam à sua formação académica:

Neles indica-se um estudo preliminar sobre a carta numa escala grande, determinando provisoriamente a direcção geral do traçado e fixando certos pontos impostos pelas necessidades comerciais, industriais, económicas e, por vezes estratégicas. É este reconhecimento sobre a carta completado com o reconhecimento sobre o terreno que dá os elementos para o traçado a figurar no anteprojecto, com as características que tiverem sido fixadas e que se encontram em três dados do problema: raio mínimo das curvas, rampa integral máxima, perfil transversal.

Em África, como de resto na maioria dos países novos, as cartas faltam, feitas em grandes escalas. A escala corrente é a de 1:200:000, ou ainda menor, mas onde apenas os portos e alguns pontos do interior estão bem determinados. Todo o restante recheio é obtido por levantamentos expeditos, nem sempre muito conscienciosos¹⁴⁴⁸.

Não podendo contar com essa informação auxiliar, tinham ainda de se sujeitar à inexistência de guias indígenas, nas regiões menos habitadas, ou à transmissão de informações imprecisas e contraditórias sobre a natureza do território. Esses embaraços eram, todavia, atenuados pelo facto de o seu trabalho consistir na determinação de directrizes em países novos, onde o critério a observar passava, essencialmente, pela escolha do trajecto mais curto entre os principais centros comerciais, pontualmente condicionado por considerações de ordem estratégica, visando a pacificação de povos indígenas, ou a neutralização de ambições coloniais de outras potências:

Teremos então de proceder de um modo bastante diferente daquele, pelo qual se procede na Europa, onde as cartas minuciosas abundam, onde sempre se encontram guias e recursos de toda a espécie. Em África onde nada disto se consegue, onde há regiões mal servidas de água, no trajecto que deveria seguir, onde era voz corrente que depararia ou com um deserto arenoso e seco, que eu seria o primeiro português a percorrer e pela primeira vez na direcção leste-oeste, mais do que em qualquer outro local e ocasião eu teria de ser minucioso,

¹⁴⁴⁷ Joaquim Machado, “O território de Manica e Sofala sob a administração da Companhia de Moçambique” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1895, p. 509.

¹⁴⁴⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Fevereiro de 1925, p. 38.

mas rápido, sob pena de ter de deixar o trabalho a meio (...). Não utilizei taqueómetro, como alguns teriam feito para esta parte do estudo do caminho-de-ferro, não só porque isso exigia o emprego de maior número de auxiliares, e que estes fossem treinados, o que complicava a situação por ter de lhes dar água, como porque isso era desnecessário. Levei portanto, apenas bússolas, eclímetros, barómetros aneroides, termómetros, podómetros e um bom óculo. Teria levado, se os tivesse podido obter, instrumentos portáteis astronómicos para determinação aproximada de latitudes e longitudes (...). Deveria ter levado um hipsómetro para vigiar os aneroides, mas não o pude obter. Por isso tomei sempre diferenças de altitude, medidas à mesma hora, o que era o bastante, visto partir da altitude zero¹⁴⁴⁹.

A possibilidade de agora poder utilizar camionetas para o transporte de água e mantimentos, dispensando a habitual contratação de carregadores indígenas, mais dispendiosa, morosa e incerta, atenuava alguns constrangimentos inerentes à organização das brigadas técnicas¹⁴⁵⁰. Mas Pinto Teixeira não deixava de alertar os eventuais interessados em futuras missões de obras públicas em África, para a contingência de terem de prescindir de muitas das comodidades inerentes ao seu serviço, devendo cingir-se sempre ao que era estritamente indispensável e revelar uma permanente capacidade de adaptação às adversidades mais imprevisíveis.

Por último, desejo lembrar que trabalhos como este não podem deixar de ser feitos por gente escolhida e amiga. Porque, se assim não for, quando depois de se andar dois dias sob um sol abrasador, já com seixo na boca para estimular a salivação, quando por virtude da sede a comida já não desce para o esófago, porque a língua se recusa a fazê-lo, e a água teima em não aparecer e só se sabe da sua existência a algumas dezenas de quilómetros, as pessoas mais pacíficas, se chegam a pensar que vão morrer, passam logo a pensar em se livrarem de dificuldades matando. Tive o cuidado de assim ter procedido e verifiquei que se tivesse sido acompanhado por gente de acaso teria soçobrado¹⁴⁵¹.

Em 1926, Alfredo Augusto Lisboa de Lima demonstrou a urgência que havia em concorrer para a valorização da profissão dos engenheiros dos quadros coloniais, que considerava estarem

¹⁴⁴⁹ *Ibidem*, pp. 38-39; *Ibidem*, 16 de Fevereiro de 1925, pp. 53-54: Pinto Teixeira aprofundava, depois, a metodologia de trabalho que aplicou naquele reconhecimento: “Neste trajecto [da baía dos Tigres ao Humbe] fixei uma poligonal, registando ângulos verticais e horizontais, e a orientação medindo as distâncias a passo, devidamente conferido nos diferentes terrenos, conforme era arenoso e mole e pedregoso, horizontal ou inclinado. Todas as elevações e depressões foram marcadas, na direcção da poligonal base, e aos lados desta. Simultaneamente tomei nota da natureza do terreno, da vegetação, da fauna, diariamente nos pontos mais baixos e mais altos medi a diferença de nível em relação ao último ponto fixado no dia anterior, repetindo a leitura nesse ponto e no novo ponto. Diariamente eram medidas as temperaturas à sombra, à mesma hora e registando a intensidade do vento e estado do tempo. Fiz vários reconhecimentos para a direita e para a esquerda da base a fim de orientar melhor esta e de procurar água, o que me levou a desviar em alguns pontos a directriz primeiramente traçada. Diariamente eram calculados os elementos da caderneta e nas partes mais difíceis para me certificar, tirava um perfil com erros em altura que não devem exceder um metro, o que aliás para o fim em vista não tem importância. Frequentemente comparei as diferenças de nível obtidas pelos barómetros e os eclímetros que nunca atingiram dois metros”.

¹⁴⁵⁰ *Ibidem*, 16 de Fevereiro de 1925, pp. 53-54. A demanda por um meio de transporte ficou também registada nesta conferência: “Um preto quando sabe que há pouca água, não se contenta, em cada dia, com menos de dois litros e meio, e se não lhe dão e está em situação de poder fugir, foge, abandonando cargas e companheiros. Não se contentam com uma chávena de chá ou café ao almoço e ao jantar, sem ingerir durante o dia mais nenhum líquido, como nos sucedeu a nós durante uma boa parte do trajecto. Tendo desistido de carregadores, pensei em camelos para meio de transporte. Havia-os antigamente de antigas expedições militares, mas nenhum pude obter. Pensei em burros, animal também resistente, mas também ninguém me cedeu, além de que pouca garantia me davam de não virem a morrer de sede. Foi então que voltei a minha atenção para 32 cavalos concentrados em duas camionetas Fiat de 1000 quilos de carga em bom terreno, que me foram cedidos pelo então alto-comissário, Sr. General Norton de Matos, e que já haviam sido provados na viagem da Katanga: esses havia dias que não bebiam um litro de água. Estava obtido o meio de transporte”.

¹⁴⁵¹ *Ibidem*, 1 de Março de 1925, p. 69.

prejudicados pela ausência de garantias de promoção na carreira e correspondente aumento de vencimento. A falta de estímulo profissional era ainda agravada pela constatação de que os poderes públicos procediam, frequentemente, a nomeações de outros engenheiros, alheios àqueles quadros, para rendosas comissões de serviço nos territórios ultramarinos, por vezes resultantes de pedidos individuais, à revelia de qualquer prova de especial competência para a função¹⁴⁵². Essa iniquidade da administração colonial, que Lisboa de Lima pretendia ver combatida pela criação de um curso complementar colonial, era tanto mais gravosa quanto era bem conhecida a complexidade que o exercício da profissão implicava naquele contexto geográfico, onde a segurança das obras se encontrava dependente de factores naturais e materiais, como as chuvas torrenciais, cheias, ciclones; a corrosão dos materiais de construção (derivada da acção da água, formiga branca, ou o teredo); a instabilidade dos caudais dos rios; a seca severa em algumas regiões; a inexistência de alguns instrumentos técnicos e científicos; a inexactidão das informações cartográficas e meteorológicas¹⁴⁵³. Já depois de criada a 14ª Cadeira da Escola Superior Colonial – Noções de Construções Cíveis, Construções Coloniais, Carreiras – o agora professor efectivo, sublinhava, diante da comunidade académica, as pesadas responsabilidades que impendiam sobre os engenheiros coloniais, de cada vez que projectavam obras de fomento em regiões ainda não domesticadas:

Se têm de, cuidadosamente, procurar as melhores soluções técnicas para os problemas que lhes são distribuídos, têm com igual cuidado, de atender à situação económica que dessas mesmas obras vai derivar. E, se nem sempre a mais perfeita solução técnica for compatível com a melhor solução económica de tais problemas, a esta se deve dar, dentro dos limites do possível, preferência sobre aquela.

Mas, por vezes, tem o engenheiro, encarregado do estudo de uma via de comunicação em qualquer das nossas colónias, de atender também, na escolha do seu traçado, a objectivos de natureza política, não da política partidária ou criada por influências locais ou pessoais que, não poucas vezes, na metrópole, terão forçado a traçados, sobretudo de caminhos-de-ferro, nem sempre os mais felizes e os mais convenientes; mas de atender

¹⁴⁵² A. A. Lisboa de Lima, “Recrutamento de engenheiros para serviços do Estado nas colónias” in *Ibidem*, nº 11, Maio de 1926, pp. 25-27. De acordo com Lisboa de Lima, a questão era tão melindrosa, que “por mais de uma vez o Ministério das Colónias tem recorrido à Associação dos Engenheiros Cíveis Portugueses, para ela lhe indicar os nomes de engenheiros que, sendo especializados em determinados serviços de engenharia, comprovada essa especialização por trabalhos por eles executados com sucesso, estejam dispostos a ir servir nas colónias em determinados lugares. Tem sucedido, porém, que a Associação dos Engenheiros Cíveis Portugueses, não tendo, na engrenagem da sua organização e da sua vida social, cadastro dos seus associados, cadastro oficial completo, que registe toda a vida profissional dos engenheiros nela filiados, se tem limitado a enviar, como resposta a convites que em tal sentido lhe têm sido feitos, os nomes dos engenheiros que, filiados na Associação, se oferecem para os lugares coloniais a prover, e que são todos aqueles que, conhecido o convite, porque, em circular da Associação, o receberam, declaram estar dispostos a aceitá-la”; *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 74-75, Agosto-Setembro de 1931, pp. 284-288. Neste último número do boletim, este engenheiro demorou-se a explicar as razões pelas quais as recentes brigadas de obras públicas enviadas a Angola tinham sido tão criticadas. Respigamos aqui algumas: “Aparte o costume de, em política, se achar sempre mal feito o que não é da iniciativa de políticos da nossa feição, o que já de si explica muita má vontade contra as brigadas, encontraram elas em Angola, logo à sua chegada àquela Colónia, um ambiente de expectativa pouco benévola e propenso a tornar-se de franca hostilidade. E compreende-se: o envio a Angola de pessoal técnico recrutado na Metrópole, para ali realizar trabalhos que deveriam estar feitos pelo pessoal técnico dos quadros da Colónia, podia prestar-se a ser interpretado como uma censura a esse pessoal. Depois, os vencimentos do pessoal das brigadas, superior ao do pessoal dos quadros da Colónia, criaram emulações, só aparentemente justificadas, se se atender aos excessivamente árduo e intensivo trabalho distribuído às brigadas em comparação com o que normalmente estava sendo feito pelo pessoal dos quadros da Colónia”.

¹⁴⁵³ *Ibidem*, *Ibidem*, pp. 28-33; *Ibidem*,

a objectivos de política internacional que a relativa situação geográfica de colónias nossas e de colónias estrangeiras suas limítrofes originam¹⁴⁵⁴.

Diante deste cenário complexo e porventura desanimador, a intrepidez aventureira dos engenheiros coloniais granjeou-lhes uma aura de heroicidade e patriotismo, que rapidamente os elevaria à condição de novos missionários em África, peças indispensáveis do esforço colonizador e da sua propaganda junto do povo português¹⁴⁵⁵. Seriam, aliás, alguns dos seus principais protagonistas os responsáveis pela fixação dessa lisonjeadora memória colectiva, que teria, como vimos, repercussão nas suas carreiras profissionais. Lopes Galvão foi um dos mais destacados divulgadores dos méritos da engenharia portuguesa e da sua “acção brilhante na formação e progresso dos nossos domínios de além-mar”, obreira do ressurgimento económico do império colonial¹⁴⁵⁶. Coube, no entanto, a António Vicente Ferreira, professor do Instituto Superior Técnico e antigo Alto Comissário de Angola, ensaiar algumas considerações teóricas, suportadas por estudos científicos da época, sobre o papel dos engenheiros coloniais enquanto “dirigentes sociais” no processo de colonização das províncias africanas. Tratando-se de um “personagem de primeira categoria” no contexto da minoria social branca, dadas as suas faculdades, “reais ou presumidas” de organizador, considerava-se que estavam naturalmente destinadas ao engenheiro, funções de direcção política, económica e social em países emergentes. Também no plano das competências técnicas lhe era conferido esse estatuto dirigente, nomeadamente pelo contacto privilegiado que mantinha com os indígenas, com quem interagia no plano laboral, cabendo-lhe elevar “o prestígio da raça branca” pela afirmação das suas qualidade de liderança, “firmeza de carácter, simpatia humana e capacidade de compreensão da

¹⁴⁵⁴ *Anuário da Escola Superior Colonial*, X Ano: 1929, pp. 216-217; *Ibidem*, XII e XIII Anos: 1931-1932, pp. 49-51:

“Nas colónias, largos anos poderão decorrer antes que uma obra de fomento da natureza das indicadas, obtenha receitas que pague as despesas da sua exploração e da sua manutenção, e o juro e amortização de capitais nela investidos; e poderá mesmo constituir um desastre económico se não existirem, na sua natural zona de influência, possibilidades que mereça a pena utilizar. E se se trata de um caminho-de-ferro de penetração, ou de um porto comercial a construir ou ampliar, com o objectivo de servir, em trânsito, colónias estrangeiras ou nações estrangeiras limítrofes, indispensável é, antes de iniciados empreendimentos de tal natureza, prever com segurança o volume do tráfego, se se trata de um caminho-de-ferro, ou o volume do tráfego e a importância da navegação, se se trata de um porto que em trânsito virão por ele a passar; não suceda quem por exagerado optimismo, que em prévio estudo económico se não apoie, se vão enterrar, num certo empreendimento, milhões, quando algumas centenas de milhares bastariam à completa satisfação das necessidades do trânsito que havia a intenção de satisfazer. É certo que, por vezes, sucederá, em relação a obras de grande envergadura a efectivar nas colónias, que mais se tenha de atender à importância política da sua realização, do que ao êxito económico que para elas desejaríamos obter, e que sem o significado político da sua realização, talvez não fossem, sob o ponto de vista económico, de aconselhar. Mas, até para tais casos, a divulgação dos conhecimentos coloniais entre as elites portuguesas e entre as figuras de destaque da nossa administração colonial facilitará que, em tempo oportuno, tenham realização obras consideradas de importância política pelo que elas possam aumentar as garantias da nossa integridade colonial, eliminando falhas de conveniente e suficiente ocupação portuguesa em certas regiões coloniais, ou evitando que nos possam censurar por servirmos de embaraço ao desenvolvimento de territórios estrangeiros, vizinhos de colónias nossas, que precisem de ter fácil caminho para o mar através de colónias que a nós pertencem, e isso lhe estejamos dificultando”.

¹⁴⁵⁵ *Ibidem*, XII e XIII Anos: 1931-1932, p. 58; *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 20, Fevereiro de 1927, pp. 259-260; *Portugal Colonial*, nº 1, Março de 1931, pp. 9-11;

¹⁴⁵⁶ João Alexandre Lopes Galvão, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, passim.

mentalidade indígena”. E destacava a sua missão da de outros “agentes de civilização” como os médicos, missionários, autoridades administrativas e mestres de artes e ofícios:

Observarei que o engenheiro – organizador e dirigente do trabalho – impressiona em mais vasta escala e mais profundamente o espírito das populações indígenas do que outros dirigentes, talvez porque a *mentalidade primitiva* pode abranger melhor e sentir mais directamente a utilidade dos *melhoramentos materiais*, de que o engenheiro é, por assim dizer, o criador, ali, à vista das populações que os executam e cujos benefícios usufruem.

Pode o indígena não compreender a catequese do missionário – porque ela se opõe aos conceitos tradicionais que o homem primitivo forma do Mundo transcendente de espíritos. Pode apreciar a acção do médico, mas considera-o apenas como um feiticeiro mais esperto e mais hábil domador dos maus espíritos, do que o feiticeiro da tribo. Pode o administrador civil infundir-lhe respeito ou temor – porque os dois conceitos não se dissociam na mentalidade primitiva, e a acção do administrador tem por símbolo o cipaio. Mas o engenheiro, esse dá trabalho, ensina a tirar proveito dos recursos naturais e, sobretudo, paga o serviço¹⁴⁵⁷.

A reflexão tinha pouco de original uma vez que fora instituída, como vimos, por Joaquim José Machado, como axioma da colonização portuguesa, desde a primeira expedição de obras públicas a Moçambique. Mas Vicente Ferreira usava-a agora como premissa instrumental que lhe permitia atribuir aos engenheiros a incumbência de promoverem a “Geografia Humana da colónia” para benefício de todos os que a habitavam. Socorrendo-se da obra seminal de Friedrich Ratzel, de onde nasceu o conceito de Antropogeografia, e das abordagens posteriores de Jean Brunhes (onde se explorou a noção de Geografia Humana), que enformaram a teoria do “determinismo geográfico”, Vicente Ferreira impunha aos engenheiros coloniais uma “consciência de missão” que os obrigava ao conhecimento aprofundado do “ambiente físico, biológico e humano” em que se moviam, de modo a influírem positivamente nessa realidade pré-estabelecida, pela introdução de “factos de ocupação improdutivo do solo”, elementos disciplinadores e orientadores comumente associados a todas as obras do domínio das técnicas:

O engenheiro terá de *conhecer* os factos geográficos existentes, que resultam da apropriação do ambiente às *necessidades vitais* das populações indígenas, e de *criar* outros que correspondam às *necessidades vitais* dos homens de raça branca, sem que as necessidades dos segundos prejudiquem – antes favoreçam – a satisfação das necessidades dos primeiros.

Com a rede de estradas e os caminhos-de-ferro, multiplicaram-se as povoações - «factos de ocupação improdutivo» – e as culturas, rebanhos e manadas, fábricas, represas, canais de irrigação, isto é factos de «conquista vegetal e animal». E não falo nos portos marítimos, nos faróis, nas redes telegráficas e telefónicas, nas carreiras de aviação, etc.

Em suma, pela acção dos engenheiros – diplomados ou improvisados – a paisagem angolana transforma-se pouco a pouco e, sem perder o seu carácter tropical, começa a parecer *terra de brancos*!

Os engenheiros estão, na verdade, edificando um país novo onde, há poucas décadas, apenas existia a selva ou o sertão. Com os engenheiros coloniais colaboram os agrónomos e os zootécnicos, como é justo reconhecer.

Estas transformações – repito – têm por fim adaptar o ambiente físico-biológico de Angola às *necessidades vitais* da raça branca, a que pertencemos.

¹⁴⁵⁷ Vicente Ferreira, *Estudos Ultramarinos*, Volume III: *Angola e os seus problemas (2ª parte)*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954, pp. 198-200.

Mas, até hoje, as tentativas para fixar esta raça ou – melhor – as raças brancas, em Angola, não tiveram o êxito que todos nós, portugueses, desejávamos, excepto talvez – mas em pequena escala – nos planaltos da Huíla e do Bailundo.

Eu creio poder atribuir estes relativos maus êxitos a termos reaplicado, teimosamente, os meios e processos de colonização étnica que empregámos – e outros povos também – na época chamada de *colonização pré-científica*, quando não havia nem higienistas, nem agrónomos, nem engenheiros coloniais.

Infelizmente ainda hoje aparecem colonialistas que preconizam, para o povoamento de Angola, os processos que empregámos no século XVII, no Brasil¹⁴⁵⁸.

A severidade do diagnóstico afectava, implicitamente, a persistente propaganda à política de melhoramentos materiais nas províncias ultramarinas portuguesas, tantas vezes apresentada, ao longo de várias décadas, como panaceia miraculosa para a sua rápida ocupação e desenvolvimento económico. Alguns dos arautos desta doutrina, como Lisboa de Lima e Lopes Galvão, coloniais ilustres, membros destacados do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses e da Sociedade de Geografia de Lisboa, não deixaram, aliás, de fazer um balanço ambivalente desse esforço colonizador. Por um lado, sublinhavam os avanços registados na vida daqueles territórios, sobretudo a partir do último quartel do século XIX, quando a civilização já dispunha dos conhecimentos e ferramentas científicas e tecnológicas indispensáveis ao desbravamento e domesticação do sertão africano, rapidamente instituído como desígnio de um nova agenda imperialista, saída da reformulação do mapa político europeu, em 1870. Os meios de comunicação, em particular, francamente beneficiados pelos progressos alcançados na indústria do ferro e nas máquinas a vapor, tinham desempenhado um papel central nessa nova estratégia *tecnopolítica*, de cariz vincadamente utilitário (oposto ao modelo de colonização anterior, de feição mais romântica, “inspirada no amor de Deus e na salvação das almas”), que visara refrear as ambições territoriais de outras potências coloniais. Diante dessa ameaça de esbulho, particularmente suscitada pelas conclusões da Conferência de Berlim, entendida, por estes autores, como verdadeiro ponto de viragem do colonialismo europeu, Portugal teria sabido contrariar as dúvidas que esses países levantaram à sua capacidade civilizadora, lançando um significativo programa de melhoramentos que em nada o deprimia, quando confrontado com o que fora empreendido por outras nações¹⁴⁵⁹.

Esta narrativa triunfalista, de evidente motivação propagandística, que se entretinha a reivindicar para Portugal algumas vitórias morais, como a primazia na idealização do emprego de linhas

¹⁴⁵⁸ Idem, *Ibidem*, pp. 181-203.

¹⁴⁵⁹ João Alexandre Lopes Galvão, “Importância dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento económico das Colónias” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 7-8, Julho-Agosto de 1929, pp. 280-282, 298; Idem, “Plano geral da rede de comunicações aceleradas ordinárias e aproveitamento das vias fluviais em Angola” in *Ibidem*, nº 4-6, Abril-Junho de 1926, pp. 69-70; Idem, “Rede ferroviária de Moçambique em relação com as possibilidades da colónia” in *Ibidem*, nº 7-8, Julho-Agosto de 1928, pp. 254-256; Idem, *A ocupação económica das colónias portuguesas*, pp. 11-12; Idem, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, pp. 67-71; Idem, “Evolução dos meios de transporte nos países coloniais” in *Boletim Geral das Colónias*, nº 300, Junho de 1950, pp. 53-59; A. A. Lisboa de Lima, *Política Colonial: as colónias portuguesas e a crise económica e financeira de Angola*, [Lisboa], Sociedade de Geografia de Lisboa, 1925, pp. 9-13.

férreas para penetrar o continente africano, de Angola à contracosta, coexistiu com uma outra avaliação, bem mais aprofundada e crítica, das limitações da acção colonial portuguesa. Nessa abordagem paralela, aqueles autores trataram de sinalizar as entropias dos projectos de fomento, encetados em territórios ultramarinos pouco povoados, sujeitos à inclemência climática dos trópicos e desprovidos das imensas riquezas minerais que tinham precipitado o desenvolvimento económico das colónias vizinhas. Acossado pela urgência de afirmar ali os seus direitos de soberania e vendo-se limitado a uma estratégia de valorização agrícola dos terrenos mais férteis daquelas províncias, dependente da reorientação dos fluxos migratórios da metrópole e do lento processo de civilização dos povos indígenas, o país procurou ver nos meios de comunicação terrestre, principalmente nos caminhos-de-ferro, uma ferramenta eficaz de colonização, que abria os portos marítimos portugueses aos produtos extraídos no *hinterland* do continente africano. As dinâmicas comerciais que dali resultassem, influiriam, depois, decisivamente, na capacidade de atracção de novos colonos, que, por sua vez, dariam origem à futura organização política, económica e social das colónias, subordinada às leis e instituições da metrópole. Rapidamente se percebeu, porém, que a racionalidade deste propósito ficaria comprometida pelo choque de interesses internacionais, onde se jogava o equilíbrio de poderes regional e mundial, e pela incapacidade de o Estado português, com todos os constrangimentos inerentes à sua condição de nação periférica, marcada pela instabilidade política, crise económico-financeira e subalternização diplomática, em cimentar a sua presença em África, por meio de um plano de colonização credível, coerente, de horizontes largos. Com regularidade, em diversos fóruns africanistas, aqueles engenheiros coloniais evidenciaram, com clareza, o carácter errático, inconsequente, da administração colonial portuguesa, lamentando a inexistência de um plano de conjunto, previamente estudado e fixado, onde ficassem estabelecidas as necessárias coordenadas de acção, pairando acima das irritantes questiúnculas político-partidárias¹⁴⁶⁰. Dissertando sobre a natureza do problema colonial português, que entendia não ser mais do que um reflexo da má administração metropolitana, Lisboa de Lima advogava a consensualização de acordos de regime, em vez da muito discutida neutralização política do Ministério das Colónias:

Bastava para isso que a acção colonial do governo da República fosse subordinada a um plano de política colonial fixado pela Nação, plano que fosse considerado intangível nas suas directrizes, enquanto a própria Nação representada pelo Parlamento as não modificasse.

Que a nomeação dos Altos Comissários e dos Governadores não estivesse dependente, oficial ou oficiosamente, da sanção de organismos políticos, e embora sendo feita pelo ministro das colónias para isso escolhendo pessoa da sua confiança, essa escolha só pudesse recair, sem preocupações partidárias, em que para

¹⁴⁶⁰ Idem, *A ocupação económica das colónias portuguesas*, pp. 35-37; A. A. Lisboa de Lima, *Política Colonial: as colónias portuguesas e a crise económica e financeira de Angola*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1925, pp. 23-27.

isso fosse julgado idóneo por um alto corpo consultivo, que se pudesse considerar neutral em política partidária e fosse conhecedor das necessidades coloniais.

Que o provimento dos demais altos cargos nas colónias fosse feito, em regra, pelo pessoal dos quadros coloniais, só se recorrendo a estranhos ao quadro quando os altos interesses do Estado o exigissem, procedendo-se em tal caso, como ficou apontado para a nomeação dos Altos Comissários e Governadores.

Que se mantivesse a autonomia administrativa e financeira das colónias, mas revistas e modificadas certas disposições das respectivas cartas orgânicas, e sujeita tal autonomia a exercer-se em completa obediência ao plano de política colonial adoptado pela Nação.

Que se organizasse a secretaria do ministério das colónias de forma a facilitar ao respectivo ministro uma eficaz fiscalização sobre a vida económica, financeira e política das colónias, habilitando-a a não permitir que elas se desviassem da orientação imposta pelo plano de política colonial que a Nação impusera aos Poderes do Estado, e a que portanto, deviam obediência governantes e governados¹⁴⁶¹.

Se o antigo ministro dos Negócios Estrangeiros, Augusto Soares, chegou a afirmar que a política externa portuguesa se subordinava às oportunidades, o mesmo parecia suceder com a orientação da política colonial, que, nesta época, constituía, indubitavelmente, uma das vertentes mais significativas da diplomacia nacional. Esse sentido de oportunidade, desacompanhado do desejado plano colonial, conduzia, no entanto, a uma acção desconexa que procurava resolver isoladamente as dificuldades, à medida que elas iam surgindo. Fora o sentido de oportunidade, desacompanhado de uma rigorosa avaliação das consequências das decisões políticas, que teriam conduzido à política de concessões de direitos majestáticos, ou da construção e exploração de linhas férreas estratégicas, a companhias estrangeiras que, de forma mais ou menos dissimulada, estavam ao serviço de uma agenda imperialista deliberada e sistemática, promovida indirectamente por outras nações, particularmente empenhadas na desnacionalização das colónias portuguesas. Fora esse mesmo sentido de oportunidade o único critério subjacente à escolha preferencial de caminhos-de-ferro de penetração transnacional, mais orientados para servirem os interesses das colónias vizinhas, do que as verdadeiras necessidades de colonização dos territórios ultramarinos portugueses, gerando verdadeiros cancros da administração colonial, como os caminhos-de-ferro da Suazilândia, Quelimane, ou Moçambique, e a multiplicação desordenada de bitolas¹⁴⁶². Lopes Galvão foi, de resto, um dos que denunciaram, com frequência, essa descoordenação política que era particularmente gritante na gestão ferroviária de Moçambique onde, para seiscentos e cinquenta e seis quilómetros de via-férrea, existiam quatro direcções de

¹⁴⁶¹ A. A. Lisboa de Lima, "O problema colonial" in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 9, Março de 1926, pp. 3-9.

¹⁴⁶² Idem, *Política Colonial: as colónias portuguesas e a crise económica e financeira de Angola*, p. 24; João A. Lopes Galvão, "Administração de caminhos-de-ferro coloniais" in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Janeiro de 1931, pp. 11-14; F. S. Pinto Teixeira, *Caminhos de Ferro e Portos Comerciais*, Porto, Exposição Colonial do Porto, 1934, pp. 7-8. O então director dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique discorria sobre essa construção avulsa de linhas férreas em Moçambique: "As vias-férreas construídas até ao presente não obedeciam a um plano de conjunto, então difícil de prever num país tão novo e tão vasto como é a Colónia de Moçambique (...). Foram construídos na sua maior parte conforme as necessidades e objectivos internacionais e de momento. Embora o governo tivesse ordenado em 1918 o estudo de um plano geral, nada ainda está definitivamente estabelecido, em virtude de serem numerosos os interesses locais e internacionais a considerar. Para este estado de coisas contribuiu até certo ponto o facto de não ter existido até ao presente, na Colónia, uma repartição da administração pública que se ocupasse deste estudo, facto que foi notado pelo governo da Colónia, que criou há três anos a Direcção dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro, para o estudo deste problema".

caminhos-de-ferro, além das exóticas comissões de melhoramentos, que apenas alimentavam a ilusão de autonomia administrativa, em contraste absoluto com a orientação centralizadora que já se adoptara na África do Sul:

Ainda que os caminhos-de-ferro de Moçambique fossem dos de maior tráfego do mundo, seria ridículo dar-lhes um director por cada 164 quilómetros. Mas, não dando a maioria deles receita bruta, nem sequer para pagar as despesas de exploração, então em vez de ridículo seria mais alguma coisa.

Os caminhos-de-ferro em tais condições, longe de serem fontes de riqueza são antes cancros que corroem a economia do país.

Mas, e independentemente das enormes despesas que um tal regime acarreta, há ainda a notar a falta de eficiência do arranjo.

Os caminhos-de-ferro de Moçambique, à excepção dos C.F.L.M., não têm autonomia. Para comprarem um prego necessário à pregação de uma tábua, tem de abrir-se concurso. Calcula-se assim o inferno em que o Director está metido só para satisfazer essa exigência imperiosa dos concursos. Em 1918, precisou um dia a Direcção dos caminhos-de-ferro de Quelimane de comprar uns impressos para o serviço de exploração. Verificado que não havia possibilidade de se obter, localmente, tais impressos, foram pedidos telegraficamente para Lourenço Marques. O valor da encomenda não ia além de 100 escudos. Pois, quando foi para a liquidação da despesa, aliás controlada pela Direcção dos C.F.L.M. que se havia encarregado da compra, a Direcção de Finanças pretendeu obrigar o Director a pagar essa importância, porque não tinha aberto o concurso para o fornecimento.

Ele bem sabia, e reconhecia mesmo, que não havendo em Quelimane tipografias, a abertura do concurso para um fornecimento de 100 escudos era inútil e... ridículo. Mas a lei exigia-o. E não se tendo cumprido a lei, não se podia processar a despesa!

Não é porém este lado pitoresco da Administração, que aliás aparece sempre a dificultá-la; a torná-la mais cara e menos eficiente, que pretendemos focar.

A existência de quatro direcções (que pelo regime actual se multiplicam à medida que novos caminhos-de-ferro se projectam e se constroem, desde que não se liguem directamente aos já existentes), trás consigo a existência de 4 armazéns gerais e de quatro depósitos onde a maioria das existências se repetem.

Os armazéns gerais dos caminhos-de-ferro, sobretudo em África, onde se não encontra, no comércio local, a maioria dos artigos necessários por serem especializaods, precisam estar larga e abundantemente providos.

A existência de 4 direcções independentes com quatro armazéns gerias, obriga pois a ter quatro *stocks* de mercadorias que numa inteligente administração se podiam reduzir praticamente a um só. E se há multiplicação de artigos com empate de capital, que bem se podia evitar, há maior agravamento no seu custo porque, nos concursos, quanto maior é a quantidade a adquirir, mais baixo é o preço de aquisição.

E há mais. Cada direcção compra os artigos que entende, sujeitos a um critério pessoal de qualidade, feitio, características, etc., etc. E o resultado é que, apesar das enormes quantidades existentes nos 4 armazéns, eles não podem muitas vezes, coadjuvar-se, em casos de necessidade.

Mais ainda: cada Administração adquire locomotivas, os seus vagões, as sua carruagens. Daí resulta uma diversidade de tipos de material que só tem inconvenientes¹⁴⁶³.

As novas circunstâncias políticas do país, derivadas da revolução de 28 de Maio de 1926, levavam Lopes Galvão a reclamar reformas urgentes que, respeitando o critério nacionalista em voga, centralizassem a administração ferroviária das colónias, conferindo-lhe unidade de acção e pondo

¹⁴⁶³ João A. Lopes Galvão, "Administração de caminhos-de-ferro coloniais", pp. 12-13. O artigo de Lopes Galvão suscitou uma questão dirimida na gazeta com o engenheiro Mário Ferreira Mendes, que saíra em defesa da organização dos caminhos-de-ferro em Moçambique (*Ibidem*, 16 de Maio de 1931, pp. 196-198; *Ibidem*, 16 de Junho de 1931, pp. 233-236;

termo a um cenário desolador, de total inércia e desmazelo, que paralisava qualquer iniciativa tendente ao estudo e construção de novos caminhos-de-ferro. Não obstante a existência de um corpo de engenharia portuguesa “competentíssimo”, a verdade é que, em Moçambique, por exemplo, a rede ferroviária era ainda insignificante, relativamente à área que abrangia:

Quando há engenheiros para proceder aos estudos, não há verba para lhes pagar, e quando há verba não há engenheiros e quando há verba e engenheiros não há material. E, quando se abrem concurso para a aquisição de material, surgem protestos que levam anos a resolver.

Enfim, os factos falam mais alto que as leis.

Havendo tão grande necessidade de caminhos-de-ferro na Província, não há um palmo deles estudado¹⁴⁶⁴.

Não admira, por isso, que a colonização da África portuguesa, na alvorada da década de trinta, se encontrasse, ainda, num estado tão incipiente e, sobretudo, que a generalidade da população portuguesa, incluindo grande parte da sua elite dirigente, permanecesse alheada da questão colonial, indiferente ao papel crucial que aqueles territórios tinham para o futuro da nacionalidade. De entre as raras excepções a essa inércia colectiva, destacava-se a persistência patriótica da Sociedade de Geografia de Lisboa na empenhada propaganda ao espírito colonial português, ainda que deficientemente auxiliada pelos poderes públicos:

A Sociedade de Geografia de Lisboa, com uma vida económica crivada de dificuldades, vivendo numa época de quase indiferença do grande público pelos altos problemas da Nação, persiste, apesar de tudo, dentro dos limitados recursos de que pode dispor, no patriótico objectivo de manter sem desfalecimento uma activa propaganda colonial.

Algumas das brilhantes conferências que sobre assuntos coloniais têm sido feitas na Sociedade de Geografia de Lisboa; os notáveis congressos coloniais que ela tem promovido e realizado; as *démarches* que, a propósito de várias situações coloniais mais graves, tem feito perante os poderes públicos; os problemas coloniais que tem

¹⁴⁶⁴ Lopes Galvão, “Rede ferroviária de Moçambique em relação com as possibilidades da colónia”, pp. 278-279; Idem, “Importância dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento económico das Colónias”, pp. 299-301. Sobre a necessidade de o esforço a emprender ter de obedecer a um critério nacionalista, recusava perentoriamente a doutrina dos que propunham que a realização dos principais melhoramentos fosse entregue a estrangeiros: “Dir-se-á que julgamos suficiente, como garantia dos nossos direitos, hastear em todo o nosso vasto domínio colonial a gloriosa bandeira das quinas e cobrar os impostos. Mal irá a nossa nacionalidade se essa política, verdadeiramente perigosa, vingar. Os que assim pensam, já esqueceram que só para conseguirmos a garantia da integridade do nosso património Colonial, durante a Grande Guerra, tivemos de lançar para a fogueira milhares de vidas preciosas; tivemos de deixar desorganizar a nossa economia interna e ainda por cima tivemos de ficar responsáveis por 18 milhões de libras que o país não viu e que foram gastas só para proveito dos aliados a quem defendemos com o nosso sangue. Então se para assegurar a integridade territorial dos domínios ultramarinos, integridade que aliás ninguém ao tempo ameaçava achámos por bem jogar a própria existência da nacionalidade, será demais, para os defender das cobiças que hoje irrompem de todos os lados, exigir que a Nação dê o dinheiro ou contraia os empréstimos necessários para o seu progresso material? Será demais exigir que a Metrópole dê 12 milhões de libras, embora os lance em conta corrente a débito das respectivas Colónias para elas pagarem – capital e juros – quando o puderem fazer? Não vêm os que porventura assim pensam que gastando nós esse dinheiro, não só ficamos com o controlo dos caminhos-de-ferro e portos, para os utilizarmos como entendermos, como ainda deles podemos tirar proveito imediato para a obra de ocupação, transformando em bons colonos os braços europeus que nas obras vão trabalhar? Não vêm eles que executando nós os melhoramentos fazemos uma afirmação mais completa dos nossos direitos de soberania? E eu pergunto ainda: se assim não fizermos, como poderemos amanhã defender-nos, numa conferência intercolonial, a que nos chamem, se nos puderem lançar em rosto que os progressos materiais que existam nas nossas Colónias são obra exclusiva da actividade alheia? Bastar-nos-ia, para nos mantermos firmes, alegar que não deixámos nunca de nomear Governadores nem de hastear a bandeira?”. Curiosamente, Lisboa de Lima divergia de Lopes Galvão na avaliação das vantagens da participação portuguesa na Grande Guerra, atendendo à ascensão vertiginosa do poder da África do Sul e à debilidade crónica de Portugal no concerto das nações: “Não é de crer que as nações vencedoras, que se distribuíram o papel de detentoras das colónias ex-alemãs, estejam dispostas a permitir que com estas a Nação vencida satisfaça as suas ambições coloniais; mas compreende-se, que facilmente, vencedores e vencidos se concentrem para que, à custa das colónias portuguesas, a Alemanha satisfaça as suas aspirações”.

agitado, quer por intermédio do seu boletim, quer por meio de publicações especiais, tornam a Sociedade de Geografia de Lisboa credora dos maiores elogios por parte daqueles que compreendem o alto alcance e os patrióticos intuitos daquela Sociedade, que tem sido, afinal, e deverá continuar a ser, o baluarte em que carinhosamente se mantém a nossa *tradição colonial*¹⁴⁶⁵.

Assumiui essa instituição, como vimos, desde a primeira hora, a defesa intransigente de uma política de fomento, consubstanciada, em grande medida, na criação de infraestruturas ferroviárias. Em 1913, depois de estabelecidas as instituições republicanas, tratou de reunir os seus associados no estudo de soluções para a resolução dos problemas coloniais. Nessa ocasião, foi criada uma subcomissão, presidida por Joaquim José Machado, secretariada por Ângelo Sárrea Prado, tendo por relatores Ernesto Navarro, Lisboa de Lima e Hipácio de Brion, encarregada de fornecer elementos sobre vias de comunicação terrestres e fluviais, nomeadamente caminhos-de-ferro e portos marítimos. Ter-se-á tratado da primeira iniciativa institucional destinada à formulação do famigerado plano coordenador de fomento¹⁴⁶⁶. Seguiram-se os contributos individuais de alguns dos mais destacados engenheiros coloniais. Em 1915, Lopes Galvão apresentou, em mapa, um ambicioso plano de rede ferroviária para Angola¹⁴⁶⁷; em 1919, replicou o exercício, agora numa intrincada teia de carris para a província de Moçambique, não cessando, desde então, de suscitar a sua discussão em sucessivos relatórios oficiais, nos mais diversos órgãos de imprensa nacional e em diversas conferências públicas subordinadas às questões coloniais¹⁴⁶⁸. Em 1927, diante do auditório da Sociedade de Geografia, também Lisboa de Lima apresentou o seu plano portuário e ferroviário para Angola e Moçambique, manifestando o desejo de o sujeitar a uma ampla controvérsia¹⁴⁶⁹. Finalmente, em

¹⁴⁶⁵ A. A. Lisboa de Lima, *Política Colonial: as colónias portuguesas e a crise económica e financeira de Angola*, pp. 29-33.

¹⁴⁶⁶ *Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea b) nº2: Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, pp. 1-93.

¹⁴⁶⁷ *Os Caminhos de Ferro de Angola, em 1914. Relatório do Engenheiro Inspector das Obras Públicas, A. Galvão*, [Carta da rede ferroviária da Província de Angola].

¹⁴⁶⁸ Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo do Governo Geral, Século XX, caixas: 10-13; Alexandre Lopes Galvão, *Memória acerca da rede dos Caminhos de Ferro da Província de Moçambique*, pp. 7-41; Idem, *Um plano de viação acelerada na província: Memória*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1925; Idem, “Os caminhos-de-ferro em Angola: Plano geral da rede ferroviária” in *Gazeta das Colónias*, 25 de Outubro de 1925, pp. 15-17; Idem, “Os caminhos-de-ferro mais necessários a Moçambique” in *Ibidem*, 15 de Janeiro de 1925, pp. 13-16; Idem, “Plano geral da rede de comunicações aceleradas ordinárias e aproveitamento das vias fluviais de Angola” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 4-6, Abril-Junho de 1926, pp. 58-78; Idem, *Ibidem*, nº 7-9, Julho-Setembro de 1926, pp. 144-153; Idem, *Ibidem*, nº 1-2, Janeiro-Fevereiro de 1927, pp. 12-44; Idem, *Ibidem*, nº 3-4, Março-Abril de 1927, pp. 75-89; Idem, “Rede ferroviária de Moçambique em relação com as possibilidades da colónia”, pp. 272-284; Idem, “Importância dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento económico das Colónias”, pp. 274-301; Idem, “Os caminhos-de-ferro de Moçambique” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 50, Agosto de 1929, pp. 11-33; Idem, “O apetrechamento económico das nossas colónias (Revista da situação actual)” in *Ibidem*, nº 52, Outubro de 1929, pp. 3-14.

¹⁴⁶⁹ Alfredo Augusto Lisboa de Lima, “Angola e Moçambique e as correntes de tráfego marítimo africano ao sul do Equador” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 5-6, Maio-Junho de 1927, pp. 242-256. Das propostas apresentadas neste plano que Lisboa de Lima definia como meras orientações gerais, houve uma que viria a ser muito criticada por Lopes Galvão. Defendia que a linha de Luanda-Malange deveria perder o estatuto de linha de penetração intercolonial passando a linha de interesse meramente regional, uma vez que, o seu prolongamento até ao Congo belga, entendido como verdadeira placa giratória da África Austral (à semelhança da Suíça na Europa) conflituava com a área de influência do caminho-de-ferro de Benguela e constituía uma redundância no sistema de comunicações ferroviária já criadas. Lopes Galvão pugnava, todavia,

1930, o Conselho Superior de Obras Públicas, onde pontificavam os nomes de Ernesto Navarro, Carlos Roma Machado, José Maria de Vasconcelos e Sá, Francisco Luís Pereira de Sousa, João Alexandre Lopes Galvão, João Baptista de Almeida Arez, António de Paiva Morão, Alfredo Augusto Lisboa de Lima e António Craveiro Lopes, pronunciou-se acerca das obras mais urgentes a realizar em Angola, a partir dos contributos já oferecidos por diversas entidades¹⁴⁷⁰. A diversidade das propostas reunia, na essência, um amplo consenso no seio da comunidade colonialista portuguesa. Em Angola pugnavam, sobretudo, pela construção de um caminho-de-ferro que se desenvolvesse nos distritos do Congo e Zaire, ligando-os ao mar, nomeadamente entre Bembe e Zaire e entre Maiombe e o enclave de Cabinda; e pelo aumento das zonas de influência das linhas de Luanda, Moçâmedes e Amboim. Em Moçambique, visavam a ligação de Lourenço Marques a Gaza e Inhambane; o prolongamento da linha de Quelimane até à região carbonífera de Tete e do caminho-de-ferro de Moçambique até ao lago Chirua; a construção de uma linha entre Porto Amélia e o Lago Niassa e de outras vias de interesse secundário, nomeadamente entre Angoche e Nampula, no Vale do Tembe e no Maputo¹⁴⁷¹.

Apesar da relativa sintonia de ideias orientadoras, grande parte das propostas nunca chegou a sair do papel, gorando-se, assim, em grande medida, o ambicioso projecto de um III Império Português edificado pelo silvo penetrante da locomotiva. No decurso da década de trinta, ainda foram constituídas novas brigadas de obras públicas, enviadas a Angola e Moçambique, com as quais se pretendeu significar, simbolicamente, como vimos, a refundação da tradição colonial portuguesa. Mas desses estudos, frequentemente votados ao esquecimento nas prateleiras do ministério, pouco mais resultou que a construção do caminho-de-ferro de Tete, iniciada em 1938 e concluída em 1949, ligando a região carbonífera do Moatize ao porto da Beira, servido, como vimos, pelo caminho-de-ferro transzambezião, que era detido por capitais estrangeiros¹⁴⁷². Gorava-se, ainda assim, o objectivo acalentado, durante anos, por aqueles engenheiros coloniais que, apostados numa estratégia de nacionalização da província de Moçambique, tinham manifestado preferência pela sua ligação ao porto de Quelimane¹⁴⁷³.

por esse prolongamento da linha de Malange pela região da Lunda, até à fronteira, recusando uma condição tão modesta para um caminho-de-ferro projectado para ser um grande transafricano, ombreando com o do Cabo ao Cairo (A. Galvão, "O caminho-de-ferro de Luanda e Malange (Ambaca) e os caminhos-de-ferro de penetração" in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 27, Setembro de 1927, pp. 3-11; Idem, "Os grandes transafricanos" in *Ibidem*, nº 36, Junho de 1928, pp. 29-34; Idem, "O caminho-de-ferro de Luanda e o seu carácter intercolonial" in *Ibidem*, nº 1, Julho de 1925, pp. 26-50).

¹⁴⁷⁰ Alfredo Augusto Lisboa de Lima, *Fomento de Angola: Parecer sobre as obras mais urgentes a realizar na Colónia*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1930.

¹⁴⁷¹ Lopes Galvão, "Rede ferroviária de Moçambique em relação com as possibilidades da colónia", pp. 272-278;

¹⁴⁷² Alfredo Pereira de Lima, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Volume II, pp. 227-249; *Boletim Geral das Colónias*, nº 290-291, Agosto-Setembro de 1949, pp. 166-167.

¹⁴⁷³ Lopes Galvão, "Rede ferroviária de Moçambique em relação com as possibilidades da colónia", p. 275: Em 1928, numa conferência na Sociedade de Geografia, Alexandre Lopes Galvão afirmava: "Tão grande é a necessidade que temos de nacionalizar a Província e, nomeadamente o Distrito de Tete, que eu reputo *um crime de lesa-Pátria* permitir que os estrangeiros completem a obra de desnacionalização ali iniciada, deixando construir o caminho-de-ferro de Tete, a ligar com

Esse arrefecimento da construção ferroviária nas colónias poderá encontrar justificação na debilidade crónica das finanças nacionais, naturalmente agravada pelos efeitos da *Grande Depressão*, desde 1929, e, mais tarde, com a eclosão da 2ª Guerra Mundial. Todavia, também foi determinado por uma nova tendência nos serviços de transporte, que rompeu com a preponderância das “serpentinhas de ferro” no continente africano. Em 1933, o engenheiro Pinto Teixeira, já no exercício das funções director dos serviços de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, explicava, no relatório anual da administração, os motivos pelos quais o plano ferroviário gizado pelo inspector Lopes Galvão, em 1919, não teve qualquer sequência prática:

O ilustre engenheiro Alexandre Lopes Galvão, quando inspector das Obras Públicas da Colónia, em 1919, e por determinação Ministerial, elaborou um plano de viação acelerada para a Colónia. Foi distribuído esse plano em 1931, já publicado pela Imprensa Nacional em 1925, e assim de chegou a conhecer que sobre ele nunca o Governo da Colónia ou o da Metrópole tomou qualquer decisão. E de facto não houve nenhum inconveniente de maior:

1 – Porque não houve oportunidade de construir novas linhas;

2 – Porque tratando-se de um plano de viação acelerada, a camionagem automóvel veio mudar a face da questão podendo substituir por largo prazo a criação de algumas linhas férreas secundárias, com a mesma utilidade para o público e muito menor empenho de capital, e portanto surgiu a necessidade da sua revisão¹⁴⁷⁴.

A importância crescente da camionagem automóvel, com reflexo imediato na profusa abertura de estradas, muitas vezes por iniciativa de funcionários sem as qualificações técnicas adequadas, foi tema frequentemente tratado nas várias publicações dedicadas à actualidade das colónias portuguesas. Radicava-se esse rápido desenvolvimento nas necessidades especiais geradas pela Grande Guerra, que aceleraram o ritmo das inovações em torno do funcionamento dos motores de combustão interna, nomeadamente pelo aperfeiçoamento da potência e do rendimento dos

o caminho-de-ferro inglês de Niassaland. A construção do caminho-de-ferro de Quelimane a Tete é um problema verdadeiramente nacional. O reconhecimento desta via de comunicação está feito e mostrou que, por território nosso e só nosso, se pode construir a linha, servindo com ela importantes regiões colonizáveis do distrito de Tete e permitindo a exploração mineira do distrito. Já que as minas passaram integralmente para mãos estranhas, que não passe para elas o instrumento de trânsito que tem de as servir”; *Moçambique: Caminho-de-ferro de Tete*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1932, pp. 5-64. Num parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de que foi relator o engenheiro Lisboa de Lima, mencionavam-se as condicionantes que tinham impedido o avanço da linha de Quelimane, projectada para anular o efeito da linha do Chinde: “A fatalidade das coisas, a instabilidade dos Governos, as demoras a que assuntos, às vezes do maior interesse e da maior urgência, estão sujeitos nas estâncias oficiais por que têm de passar, como precisamente tem sucedido com o problema do caminho-de-ferro de Tete, de que este processo se ocupa, não permitiram que do primeiro estudo do caminho-de-ferro de Quelimane resultasse qualquer coisa de prático, interessando à construção daquela linha férrea”. Sucederam-se, depois, os estudos, até que, em 1912, o governo deliberou iniciar a construção da linha. Mas já se tinha perdido a oportunidade: “Fora tardia a resolução de 1912 do Governo Português em pretender ainda servir o Niassaland pelo porto de Quelimane, já depois de estar resolvido que a rede ferroviária do Niassaland se prolongaria de Port Herald até ao Chindio, e sobre o Zambeze se construísse a ponte actualmente em adiantada construção; e, por isso, o caminho-de-ferro de Quelimane, postos de parte os seus primeiros objectivos, transformou-se em caminho-de-ferro de interesse regional”.

¹⁴⁷⁴ Administração dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique, *Relatório do Ano Económico de 1930-31*, Lourenço Marques, Tipografia Minerva / Central, 1933, pp. 12-13. Não desejando comentar os méritos daquele plano, Pinto Teixeira considerava que ele tinha suscitado um verdadeiro alvoroço na província: “De facto, o pior inconveniente do conhecimento do plano do Sr. Engenheiro Galvão foi o despertar de apetites sobre as construções de linhas férreas e de portos pois de toda a parte têm chovido sugestões e pedidos. É o porto de Pebane a antepor-se a Quelimane, são ambos a anteporem-se ao da Beira; é o porto de Nacala a antepor-se ao do Lumbo, e o de Moçambique, ligando a ilha ao continente, por uma ponte monstro, a antepor-se a ambos; é o Porto Amélia a querer antepor-se ao de Moçambique para o serviço dos distritos de Cabo Delgado e do Niassa, fora outros de menor importância”.

veículos automóveis, que permitiu a sua produção em série e a generalização do seu emprego¹⁴⁷⁵. Nas províncias ultramarinas as estradas foram inicialmente abertas como via subsidiárias dos caminhos-de-ferro, aproveitando, não raras vezes, as estradas carreiteiras já utilizadas pelos indígenas, também denominadas como “caminhos de pé posto”. Foram poucos os que, nessa época, acreditaram num futuro auspicioso para essa rede de transporte terrestre¹⁴⁷⁶. Em 1926, o mesmo engenheiro Pinto Teixeira demonstrara o seu cepticismo relativamente à possibilidade de a camionagem automóvel poder vir a fazer concorrência ao caminho-de-ferro naquelas latitudes tão distantes da civilização europeia e americana, onde efectivamente se começava a sentir essa competição¹⁴⁷⁷:

De facto, a eficiência do camião-automóvel em relação a outro meio de transporte exige, só por si, boas estradas, bem macadamizadas ou cimentadas, que não existem hoje nas colónias. Além disso a carga, que pode ser transportada por um camião automóvel, é pequena em relação ao peso morto a rebocar, o que conduz a um preço de custo por tonelada-quilómetro muito elevado. As resistências ao rolamento absorvem também uma grande parte da força motriz. Se o tráfego por estrada é muito intenso, esta está sempre avariada, porque as despesas de conservação são de tal modo elevadas, que os recursos das circunscrições administrativas e obras públicas não chegam, ainda mesmo utilizando o trabalho obrigatório gratuito do indígena, em cada ano¹⁴⁷⁸.

A rápida ascensão deste meio de transporte terá ainda beneficiado das deficiências e limitações regularmente apontadas aos caminhos-de-ferro, quando comparadas com o serviço bem mais flexível, e de proximidade, que aquele primeiro conseguia prestar¹⁴⁷⁹. Em 1931, Virgílio Pereira

¹⁴⁷⁵ Lopes Galvão, “A Camioneta e o Caminho-de-ferro: dois amigos desavindos” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1935, pp. 121-122; Idem, “Evolução dos meios de transporte nos países coloniais” in *Boletim Geral das Colónias*, nº 300, Junho de 1950, pp. 59-61;

¹⁴⁷⁶ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Volume II – Ano de 1882, pp. 80-81; *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, Primeiro Ano: 1897-98, pp. 291-292; *Revista Colonial*, 25 de Janeiro de 1913, pp. 20-22; Alfredo Augusto Lisboa de Lima, “Importância que, para o fomento das colónias, podem e devem ter as suas redes de comunicações” in *Anuário da Escola Superior Colonial*, Xº Ano: 1929, Lisboa, Luz Marques, Lda., 1930, pp. 201-221.

¹⁴⁷⁷ Andrade Gomes, “A competência do automobilismo ao caminho-de-ferro” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Janeiro de 1925, pp. 30-31. Neste artigo, o autor identifica o automobilismo como o adversário mais poderoso dos caminhos-de-ferro na Europa, ainda que em Portugal o perigo fosse ainda muito ténue: “O grande camião automóvel que pode carregar quatro, cinco e mais toneladas de mercadorias, e o auto-ônibus que conduz dezenas de passageiros, deve tronar-se um competidor digno de respeito. Sem necessidade de trilho especial, deslizando por qualquer estrada facilmente desde que essa não esteja intransitável, como sucede vulgarmente entre nós, carrega a mercadoria no armazém do expedidor e condu-la directamente até casa do destinatário sem necessidade de outro auxiliar que não seja o *chauffeur*. Os auto-ônibus confortáveis fazendo carreiras entre pontos em que haja granes relações comerciais ou de turismo tirará ao caminho-de-ferro muitos dos viajantes que deste costumam utilizar-se. A viagem pelas estradas ordinária oferecendo melhores elementos de distração, tornando-se mais pitoresca e interessante, com a facilidade de o veículo ser tomado dentro das povoações sem ter de se percorrer alguns quilómetros até à estação, são circunstâncias que muito militam em favor deste meio de transporte. Estamos convencidos de que se até agora, no nosso país, se não tem feito sentir muito no caminho-de-ferro a concorrência do automobilismo, é isso devido à carestia do combustível. Nos países onde essa carestia se não dá como na Suécia, onde abundam os jazigos de petróleo, e na Suíça já hoje a concorrência dos camiões às empresas ferroviárias que se vêem obrigadas a uma grande baixa de tarifas para poderem com eles competir”; J. Fernando de Sousa, “Concorrência ou cooperação? Caminhos-de-ferro e automóveis” in *Ibidem*, 1 de Março de 1929, pp. 67-69; Idem, “A concorrência do automóvel e do caminho-de-ferro” in *Ibidem*, 16 de Setembro de 1929, pp. 299-302.

¹⁴⁷⁸ Francisco Pinto Teixeira, “Sistemas de tracção nas linhas férreas coloniais secundárias de via reduzida” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 17, Novembro de 1926, pp. 4-7.

¹⁴⁷⁹ Lopes Galvão, “Plano geral da rede de comunicações aceleradas ordinárias e aproveitamento das vias fluviais de Angola” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, nº 1-2, Janeiro-Fevereiro de 1927, p. 39; Lopes Galvão, “A Camioneta e o Caminho-de-ferro: dois amigos desavindos”, p. 121-122.

da Costa dava conta dos enormes progressos registados na província de Angola em matéria de construção rodoviária:

Todas estas estradas, devidamente quilometradas, não são simples picadas, mas verdadeiras vias, com a sua faixa de rodagem em camadas de terra batida e cilindrada, sobre caixa própria, com valetas de escoamento, etc. Nalguns pontos a sinalização das estradas é tão perfeita como em Portugal¹⁴⁸⁰.

Lopes Galvão garantia, por essa época, que, apesar da evolução registada na tracção mecânica, ainda era cedo para decretar a morte do caminho-de-ferro e o envio dos carris para a sucata, uma vez que, no caso de uma nova crise mundial, que tornasse impraticável o consumo de gasolina pelos automóveis, poder-se-ia sempre recorrer à viação acelerada, alimentada com combustível nacional¹⁴⁸¹. Mas não tardou a evidenciar-se uma alteração significativa na orientação a adoptar para o estudo e criação de novas acessibilidades, tendentes a evitar juízos precipitados, que rapidamente derivavam na acumulação de gerências deficitárias, sobretudo em caminhos-de-ferro de interesse agrícola, que precisavam de ver as suas directrizes definidas com a mais severa economia:

Hoje, este problema da escolha da melhor directriz, em regiões ainda não estudadas, ou insuficientemente conhecidas, está bastante simplificado com o aparecimento da tracção mecânica.

Em lugar de se fazer um caminho-de-ferro, à ventura, como noutros tempos tantas vezes se fazia, abre-se uma estrada, improvisada mesmo, mas capaz de trânsito de carros ligeiros. Se a região tem realmente possibilidades, estas revelam-se; a importância da região cresce e a estrada aperfeiçoa-se e substitui-se, na devida altura, pelo caminho-de-ferro.

É a política que se está seguindo na África do Sul com excelentes resultados e a que se segue, de resto, por toda a parte.

A estrada permite sondar as possibilidades da região; abre-a ao exame e ao estudo dos técnicos e dos colonos; facilita e torna possível a vida incipiente, exigindo fraca despesa de construção, sempre justificada, mesmo quando as possibilidades são mínimas.

Se a estrada vem a ser abandonada, o prejuízo é pequeno, o que não acontece com o caminho-de-ferro, ou mesmo com uma estrada regular¹⁴⁸².

Diante desta competição pela preponderância nas redes de transporte africanas, o antigo inspector das obras públicas coloniais aprofundaria, alguns anos mais tarde, uma reflexão crítica sobre o tipo de revolução que cada um protagonizara:

¹⁴⁸⁰ Vergílio Pereira da Costa, “As comunicações internas e externas de Angola” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, n° 74-75, Agosto-Setembro de 1931, pp. 90-92.

¹⁴⁸¹ Lopes Galvão, “A Camioneta e o Caminho-de-ferro: dois amigos desavindos”, p. 122.

¹⁴⁸² Idem, “Os Caminhos-de-ferro Coloniais” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Março de 1934, pp. 149-151; Em 1930, um parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, redigido por Lisboa de Lima aconselhava para as zonas de influência das linhas férreas de Malange e Moçâmedes, o melhoramento das estradas subsidiárias e a construção de novas estradas que fossem “transitáveis em qualquer época do ano por automóveis ligeiros e pesados”: E só à proporção que, por meio dessas estradas e transportes por veículos automóveis, organizados por serviços oficiais, se for provocando a utilização das possibilidades nas regiões assim por elas servidas, surgirá a conveniência de numa ou noutra direcção se substituir a estrada pela linha férrea, seja no prolongamento da principal nervura, se esse prolongamento ainda não estiver feito, seja em ramais a construir para um e outro lado dessa nervura”.

A rápida expansão da camionagem deve-se ao facto de proporcionar ao homem rápido meio de comunicação com o seu semelhante, acabando com o isolamento a que as grandes distâncias o condenavam.

O caminho-de-ferro, a mais poderosa alavanca do progresso humano, fizera realmente uma revolução formidável; mas o caminho-de-ferro tem a sujeição aos «rails» que lhe limitam o caminho; tem a sujeição dos declives que o impedem, quantas vezes, de aproximar-se dos centros povoados que se destina a servir; e tem ainda a sujeição do elevado custo do primeiro estabelecimento que, em muitos casos, não permite que vá até onde se tornava necessário que fosse.

Pela rapidez com que vence as grandes distâncias, o caminho-de-ferro prestou à humanidade o inefável serviço de aproximar as nações, acabando com o isolamento que as fronteiras lhes impunham; a camioneta suprimiu as distâncias dentro das nações, dando liberdade de movimentos ao indivíduo.

Um e outro meio de transporte completam-se.

Antes do aparecimento da camioneta, as estações do caminho-de-ferro eram muitas vezes dificilmente acessíveis. Muitas outras ficavam muito distantes das povoações e sempre muito longe uma das outras para não prejudicarem a rapidez da circulação.

O carro automóvel pára onde se quer e desloca-se por onde se quer, mesmo por fora das estradas, guarda-se em qualquer parte como qualquer outro veículo e até com muito mais facilidade do que antigamente se guardavam as equipagens de luxo.

A aquisição de um veículo automóvel está ao alcance de todos, e este constitui propriedade privada, sempre às ordens de quem dele dispõe. Pelo contrário, a construção do caminho-de-ferro requer organizações capitalistas, quando não é o Estado a fazê-lo, e a sua utilização não está às ordens de quem quer: subordina-se a horários que, quantas vezes, impedem o seu uso.

Estes os motivos porque o automóvel teve rápida generalização e fez no mundo actual uma revolução ainda superior àquela que o caminho-de-ferro fizera. Este modificou profundamente a vida dos povos; aquele fez uma revolução radical na vida do cidadão.

Não fora a necessidade de transportar grandes massas a preços inferiores ao custo do transporte e a grandes distâncias, e a era dos caminhos-de-ferro teria os seus dias contados¹⁴⁸³.

A análise do engenheiro Lopes Galvão, feita em 1950, num momento histórico em que, segundo Tony Judt, os carros recuperaram provisoriamente o emblema de novidade, é bem reveladora do período de estagnação da construção ferroviária, verificada a partir de 1930. O advento do Estado Novo, marcado pela promessa de regeneração do império colonial português, alicerçada, em grande medida, numa política de fomento infraestrutural, inspirada no exemplo de Andrade Corvo, limitou-se, no caso dos caminhos-de-ferro, a promover uma nova organização da sua gestão, imprimindo-lhe um cunho centralizador, vincadamente nacionalista, que parecia estar em consonância com os anseios tantas vezes expressos por algumas das principais figuras da engenharia colonial portuguesa. A década de sessenta registaria, de resto, resultados globais de exploração das redes ferroviárias, expressivos e animadores, que foram amplamente aproveitados pela propaganda do regime para alimentar uma narrativa triunfalista sobre a capacidade e legitimidade colonizadora da Nação portuguesa. Os longos anos de guerra civil que se sucederam à independência de Angola e Moçambique foram particularmente dramáticos para a administração daquelas infraestruturas, herdadas da época colonial, e que foram, em muitos casos, parcialmente destruídas. Mais tarde, porém, depois de alcançada a reconciliação nacional

¹⁴⁸³ Idem, “Evolução dos meios de transporte nos países coloniais”, pp. 61-62.

e de consolidadas as novas instituições políticas, verificou-se, em ambos os países, um esforço significativo de reabilitação, modernização e aperfeiçoamento das respectivas redes de caminhos-de-ferro, frequentemente apresentadas como indício da determinação dos poderes públicos em prosseguirem uma estratégia sustentada de desenvolvimento económico e progresso tecnológico.

Conclusão

Julgamos ter demonstrado, no decurso deste trabalho, que a engenharia colonial portuguesa desempenhou um papel relevante na projecção e corporização do III Império. Desde o lançamento das expedições de obras públicas a Angola e Moçambique, assistiu-se a um reforço progressivo da notoriedade destes agentes de modernidade, depositários das competências técnicas necessárias à materialização de uma política de fomento que muitos acreditavam ser capaz de promover eficazmente a ocupação efectiva do território e a sua valorização económica e civilizacional, em resposta à pressão crescente de outras potências europeias, lançadas avidamente no movimento imperialista do *Scramble for Africa*, que se empenhavam em contestar a capacidade colonizadora portuguesa e, por consequência, a legitimidade da sua soberania sobre as províncias ultramarinas.

As várias reformas implementadas na organização interna do ministério, com a tutela do Ultramar, e na própria estrutura administrativa dos diferentes territórios ultramarinos, sinalizando a expansão expressiva dos serviços de obras públicas, documentam plenamente os sucessivos esforços do poder político, tendentes a conduzir a acção política colonial para o campo das realizações materiais, positivas, subordinadas a uma agenda tecnocientífica, que já fazia o seu caminho na metrópole, desde o período da regeneração *fontista*. As vias de comunicação, entendidas como uma das mais fundamentais ferramentas do império, sem as quais teria sido impraticável a colonização sistemática do continente africano, foram particularmente visadas na abundante legislação produzida para aquele espaço. Mais do que testemunho tangível das faculdades colonizadoras do país, esse corpo de leis, frequentemente desconexo e contraditório, revela sobretudo as tendências das novas correntes doutrinárias imperialistas, em voga a partir da segunda metade do século XIX. Por sua inspiração, foram vários os administradores coloniais que, durante estes anos, replicaram a profética sentença de Arthur Girault: “Nunca se repetirá bastante que a questão colonial se tornou uma questão de obras públicas”¹⁴⁸⁴.

Os engenheiros coloniais afirmaram-se, nesse contexto, como mediadores imprescindíveis, que não só revelavam às autoridades metropolitanas, por meio de pormenorizados relatórios de reconhecimento, o remoto, misterioso e impenetrável sertão africano, mas que emprestavam sobretudo autoridade técnica à fundamentação das decisões políticas, tomadas para a apropriação e domesticação desse território, numa lógica que se pretendia desprovida de qualquer influência das dinâmicas político-partidárias. O voluntarismo demonstrado, sobretudo, por jovens

¹⁴⁸⁴ José Botelho de Carvalho Araújo, *Op. Cit.*, p. 267; Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro, *Op. Cit.*, p. 238.

engenheiros, em início de carreira, na aceitação de um desafio profissional pioneiro, que comportava perigos significativos, foi amplamente celebrado e enaltecido pela opinião pública, onde se forjou a identidade de uma classe individualizada de colonialistas, que se destacava, não apenas pela sua competência técnica, mas também pelo desprendimento revelado ao prescindir do conforto da civilização, inerente ao seu estatuto profissional, para abraçar, com bravura, a missão patriótica de cumprir a promessa de um “Portugal maior”. Essa construção identitária abriu caminho à meteórica ascensão destes profissionais, rapidamente introduzidos em espaços privilegiados de sociabilidade, que lhes franquearam o acesso às mais exclusivas sociedades científicas, nacionais e internacionais, e aos mais prestigiados cargos públicos e políticos, beneficiando amplamente das vantagens proporcionadas pela integração em tão densa rede de influências e complicitades.

A implementação de infraestruturas ferroviárias, que desbravassem o acesso ao interior do continente africano, onde se supunha a existência de riquezas sensacionais, era um vector crucial dessa agenda modernizadora, que permitia alimentar a utopia de se poder vir a conceber um novo Brasil, em África, capaz de inverter os sinais de decadência nacional. Ao alimentarem esse “mito do *Eldorado*”, os africanistas portugueses ensaiavam também o conceito de intangibilidade do império, assente no “mito da herança sagrada”, que fazia das colónias portuguesas a trave-mestra da independência da nação, uma vez que a hipótese da sua alienação deixava antever uma existência votada à mais absoluta irrelevância política, no quadro das relações internacionais.

As várias experiências tentadas na construção de caminhos-de-ferro em Angola e Moçambique, deixaram, no entanto, a sensação de um sucesso muito mitigado. Desfeito o sonho irrealista do *mapa cor-de-rosa*, que lhe vedou o acesso à exploração dos minerais preciosos, entretanto descobertos no *hinterland* africano, de onde brotou uma intensa actividade económica, capaz de rentabilizar grandes investimentos na viação acelerada, Portugal viu-se, então, confrontado com uma verdadeira situação de impasse. Enquanto pequeno país da periferia da Europa, não dispunha da mesma capacidade colonizadora verificada nas grandes potências coloniais da época. O Estado, regularmente manietado por graves crises políticas, económicas e financeiras não podia assumir, sozinho, os pesados encargos que esse esforço comportava e, sobretudo, com o carácter de urgência exigido pela comunidade internacional. Por outro lado, a tradicional retracção dos capitais privados nacionais para auxiliarem projectos coloniais, dificilmente podia ser vencida, quando era tão incerta a perspectiva de rentabilidade do seu investimento. Finalmente, a invocação da invulgar fertilidade do solo para grandes explorações agrícolas, necessariamente dependentes de um demorado esforço colonizador, não possuía a mesma capacidade de atracção que tinham as jazidas de minérios ricos, prometendo uma prosperidade certa, ampla e rápida.

Num primeiro momento, os sucessivos governos da metrópole procuraram retirar dividendos da posição geográfica privilegiada das províncias ultramarinas portuguesas, oferecendo os seus portos marítimos para o escoamento daquelas valiosas matérias-primas, para o qual se projectaram várias linhas férreas de penetração transfronteiriça. A manifestação dessa disponibilidade colaboracionista não conseguiu, todavia, conter as ambições expansionistas das outras nações coloniais que preferiram encará-la como uma oportunidade para desenvolverem estratégias concertadas de imperialismo informal, entendido como a antecâmara de uma futura anexação territorial.

Os perigos de desnacionalização, decorrentes das várias e amplas concessões a companhias estrangeiras, nomeadamente para a construção e exploração daqueles caminhos-de-ferro, fez derivar a opinião pública portuguesa para uma reacção nacionalista, que passou a reivindicar a necessidade de o Estado assumir directamente o desígnio da valorização económica do seu património colonial. Para o efeito, contava também com o concurso da viação acelerada, pelo papel instrumental que podia colocar ao serviço da colonização europeia, da segurança do território, da pacificação e civilização dos indígenas e da exploração agrícola dos terrenos mais produtivos. No entanto, os resultados dessa segunda modalidade da política ferroviária nas províncias ultramarinas, afirmada desde os anos finais da Monarquia Constitucional, seriam sistematicamente prejudicados pela falta de orientação estratégica e compromisso político que caracterizou a intervenção dos sucessivos poderes públicos na questão colonial.

O reconhecimento desses constrangimentos não apaga, porém, o papel que a engenharia portuguesa assumiu em todo o processo, fosse enquanto grupo de pressão particularmente comprometido com a agenda colonial, fosse no estrito cumprimento da obrigação profissional de dar concretização prática aos projectos perfilhados. Além de lhe ter sido confiada a responsabilidade pela construção de uma parte significativa daquelas linhas férreas, coube-lhe, sobretudo, a missão de estudo e mapeamento do território, sobre os quais delineou directrizes que determinaram a transformação da paisagem daqueles territórios ultramarinos. As opiniões expressas em inúmeros estudos, relatórios e projectos oficiais, bem como em artigos e conferências, de natureza mais ou menos propagandística, condicionaram, decisivamente a escolha dos principais centros portuários e os traçados ferroviários que dirigiram a apropriação do espaço para o interior das províncias, definindo a sua hierarquização económica; determinaram a formação dos futuros conglomerados populacionais, consumando a ocupação portuguesa, pela instalação sistemática da sua malha administrativa; e alteraram os esquemas tradicionais de mobilidade dos povos indígenas.

Em 1934, o tenente-coronel Alberto Teixeira podia arriscar afirmar que não havia obra de engenharia nas colónias, que não tivesse sido estudada por engenheiros portugueses, ainda que, como vimos, nem todas tivessem sido implementadas por esses profissionais, ou de acordo com as conclusões plasmadas nesses estudos.

Na década de cinquenta do século XX, ao debruçar-se sobre a natureza das concretizações da engenharia colonial, e os tradicionais condicionalismos do trabalho de um engenheiro em África, Rui de Sá Carneiro questionava a utilidade de se transferirem para aquelas regiões tropicais, os conhecimentos e a utensilagem técnica, habitualmente empregues no meio civilizado da Europa Ocidental. Essa apreensão levava-o a secundar a opinião do engenheiro belga Descans, quando este afirmara ter ficado provada a possibilidade de serem empregues naquele continente “os mais complexos processos de construção utilizados na europa”, mas com custos de tal modo inoportáveis, que desaconselhavam a adopção futura de semelhante metodologia de trabalho¹⁴⁸⁵.

A análise histórica à circulação dessas práticas e saberes, empregues pela engenharia colonial portuguesa na prossecução dos serviços de Obras Públicas, em Angola e Moçambique, permitem-nos afirmar que a sua transmissão do centro metropolitano, para a periferia colonial, feita por engenheiros que circulavam e actuavam sobre as duas realidades geográficas, não se operou sem momentos de tensão, resistência e negociação, decorrentes das especificidades físicas locais, tais como o relevo, clima tropical, geologia e geomorfologia, mas também da própria interacção com a realidade social que ali encontraram. A 9 de Junho de 1911, ao pronunciar-se numa sessão ordinária da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, sobre o projecto de organização dos serviços de engenharia civil no ultramar, o engenheiro Lisboa de Lima, garantia que, ao contrário do que podia suceder noutras colónias, em Lourenço Marques, sobretudo pela proximidade do Transvaal, que lhes permitia um contacto privilegiado com as grandes casas de engenharia colonial inglesas, os engenheiros portugueses tinham um vasto campo de aprendizagem, maior até do que aquele que lhes oferecia a própria metrópole, por ali se realizarem obras “que aqui nunca se fizeram”. No entanto, para desenvolverem com sucesso a sua actividade profissional não lhes bastava a competência técnica adquirida na Europa, ou na África do Sul; era

¹⁴⁸⁵ Rui de Sá Carneiro, “O trabalho do engenheiro em África” in *Boletim Geral das Colónias*, nº 310, Abril de 1951, pp. 29-30: “Longe dele, e dada a escassez dos recursos – na verdade sempre pequenos em face das necessidades praticamente ilimitadas dos países pouco desenvolvidos –, a concepção dos projectos e a sua execução está naturalmente condicionada a duas ordens de factores: os que derivam da existência de uma limitada esfera de conhecimentos e os que se prendem à obrigação de usar uma aparelhagem de certo modo rudimentar ou menos própria aos fins em vista.

Há, sem dúvida, muitos casos em que valerá a pena suportar os encargos resultantes do emprego de técnicas e ferramentas aperfeiçoadas. Mas nem sempre. E foi talvez por isso que o engenheiro belga Descans, que dirigiu obras portuárias de vulto no rio Zaire, veio dizer no seu relatório final: «Ficou provado que é possível empregar em África os mais complexos processos de construção utilizados na Europa. Simplesmente a experiência custou muito cara e há portanto vantagem em não a repetir”.

também necessário o “*savoir faire*” para lidar num meio onde reinava a intriga “sobre todas as coisas”, capaz de embarçar a acção do engenheiro mais talentoso, experimentado e consciencioso¹⁴⁸⁶. Vimos, também, como o contacto quotidiano com os povos autóctones influía directamente e indirectamente no desenrolar dos trabalhos que lhes cabia dirigir. Os indígenas não foram apenas obreiros dos caminhos-de-ferro em África, encarregados das mais pesadas tarefas não especializadas dos trabalhos de construção, ou simples contribuintes coagidos, sobre quem recaiu, com frequência, por meio do lançamento e agravamento de impostos, uma parte significativa dos custos financeiros desses empreendimentos. Eles detinham, também, o conhecimento empírico do território sendo, por esse motivo, na ausência de cartas e plantas fidedignas, auxiliares imprescindíveis das missões de reconhecimento e de definição de traçados ferroviários. A sua colaboração, prestada num contexto de subordinação racial, nem sempre foi desinteressada. Pudemos observar casos em que, pela desconfiança que lhe mereciam os colonizadores, pretenderam deliberadamente iludi-los, com informações espúrias, ou enganosas, destinadas a salvaguardar a tranquilidade do seu ambiente social, e a resistir à subjugação que lhes era imposta. Não faltaram, de resto, os que fizeram depender essas informações estratégicas, da obtenção de contrapartidas materiais, mais ou menos significativas. Em 1906, por exemplo, noticiava-se a descoberta de uma passagem pela Chela, no caminho-de-ferro de Moçâmedes, que o morador Eduardo Paiva reclamava ser segredo seu, para poder negociar a sua venda ao governo português¹⁴⁸⁷.

As especificidades do meio natural também condicionaram irremediavelmente o desenvolvimento dos trabalhos ferroviários em África. Carlos Roma Machado deixou-nos registadas algumas das principais alterações que a engenharia colonial introduziu nos processos de construção, nomeadamente na feitura de aterros e pontões em terreno pouco resistente, praticada no caminho-de-ferro da Beira; no assentamento rápido da linha férrea e no recurso a esgotos de aterros em ravinas muito inclinadas, durante a construção da linha de Benguela; na passagem de vias-férreas através de dunas móveis e nas regiões de lamas pretas, experimentada na Damaralândia Alemã¹⁴⁸⁸.

O caso específico da experiência ferroviária portuguesa em África foi abordado por autores como Lopes Galvão, Lisboa de Lima, Pinto Teixeira, Manuel da Costa Dias e Virgílio Pereira da Costa. Em vários artigos de imprensa, reconheceram a precipitação que, por vezes, presidiu à escolha de bitolas, de que resultou um emaranhado de larguras de via, cuja unificação não deixaria de

¹⁴⁸⁶ *Revista de Obras Públicas e Minas*, nº 499-500, Julho e Agosto de 1911, p. 353.

¹⁴⁸⁷ *Portugal em África*, Volume 13: *Ano de 1906*, p. 253.

¹⁴⁸⁸ Carlos Roma Machado de Faria e Maia, “Construções irregulares e características em caminhos-de-ferro africanos” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Dezembro de 1925, pp. 325-328; Idem, *Ibidem*, 16 de Dezembro de 1925, pp. 335-338.

representar uma evitável duplicação de despesa. Teriam sido esses os casos das linhas da Beira, de Moçâmedes, ou de Quelimane, entre outras de menor expressão, como Chai-Chai e Marracuene¹⁴⁸⁹. Segundo Lopes Galvão, o caso da linha de Luanda a Malange era, porém, diferente. Inspirada na bitola decimal das linhas africanas francesas, a adopção da via de um metro de largura ocorreu num momento em que a construção ferroviária em África dava os seus primeiros e “titubeantes passos”, não sendo ainda possível, nessa época, prever a preponderância que a engenharia colonial inglesa viria a assumir no continente, nem se perspectivando, sequer, quaisquer futuras ligações entre as diferentes ferrovias que se iam estabelecendo¹⁴⁹⁰.

A 22 de Junho de 1925, os engenheiros portugueses Francisco dos Santos Pinto Teixeira e Fernando de Sousa tomaram assento no X Congresso Internacional de Caminhos-de-ferro, reunido em Londres, para assinalar o centenário da inauguração da primeira ferrovia do mundo, entre Stockton e Darlington. Da ordem de trabalhos constava uma sessão subordinada ao tema: “Linhas económicas e coloniais. Modo de estabelecimento ou de penetração nos países novos. Modos de tracção”, cujo debate foi atribuído à quinta secção do congresso, onde pontificava Pinto Teixeira na qualidade de vice-presidente. Os contributos da delegação portuguesa, baseados na experiência das suas colónias africanas, terão suscitado um amplo consenso entre os especialistas europeus ali presentes. Pinto Teixeira conseguiu fazer valer a tese de que não fazia qualquer sentido estabelecer uma relação directa entre linhas económicas e linhas coloniais, fixada pelo critério simplista da largura de via:

Na Europa, a via normal, isto é, aquele que não deve ser condenada como linha económica, é a de 1,435m, pouco mais ou menos. Em África, por exemplo, nas colónias de todos os países, principalmente na África do Sul, na Rodésia, Botalândia (a Damaralândia, de antes da guerra), colónias portuguesas de Moçambique e Angola, assim como em algumas colónias francesas, a bitola normal dos caminhos-de-ferro é de 1 metro ou 1,067. Ora tais vias não devem ser consideradas como económicas, mas sim normais, porque as velocidades acima de 40 quilómetros à hora são correntes, o peso do material fixo e circulante, o tráfego e as comodidades oferecidas aos passageiros são frequentemente maiores do que em muitos caminhos-de-ferro da Europa, não condenados como económicos, com a bitola de 1,435m e mesmo de 1,67m, como sucede em várias linhas de França, Espanha e Portugal, para falar apenas daquelas que eu pessoalmente conheço¹⁴⁹¹.

Em alternativa, propunha que se considerassem, na classificação das vias-férreas, os factores da velocidade, do peso dos carris e material circulante, e dos objectivos que cada uma prosseguia.

¹⁴⁸⁹ Costa Dias, “Vias de Comunicação e Portos de Angola”, pp. 196-241; Idem, “Comunicações e portos das colónias portuguesas” in *Anuário da Escola Superior Colonial*, IXº Ano: 1928, Lisboa, Luz Marques, Lda., 1929, pp. 100-107; Vergílio Pereira da Costa, *Op. Cit.*, pp. 75-102; Lopes Galvão, “Rede ferroviária de Moçambique em relação com as possibilidades da colónia”, p. 275; Lisboa de Lima, “O porto comercial da Beira”, pp. 41-42.

¹⁴⁹⁰ Lopes Galvão, “Os caminhos-de-ferro em Angola: Plano geral da rede ferroviária”, p. 17; Idem, “Plano geral da rede de comunicações aceleradas ordinárias e aproveitamento das vias fluviais de Angola”, pp. 35-37; Idem, “O caminho-de-ferro de Luanda e o seu carácter internacional”, in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 1, Julho de 1925, pp. 40-41.

¹⁴⁹¹ Francisco dos Santos Pinto Teixeira, “X Congresso de Caminhos-de-ferro” in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 6, Dezembro de 1925, p. 150.

Se, na Europa, a bitola reduzida de um metro era maioritariamente utilizada nos caminhos-de-ferro de interesse local, destinados a desenvolver pequenos núcleos populacionais, que se pretendiam ligar às grandes redes ferroviárias; nas colónias essa mesma largura de via obedecia a propósitos muito distintos:

Nas colónias, as linhas de 1 metro de bitola e por vezes também as de 60 centímetros procuram objectivos afastados. O seu traçado é o mais curto para o interior. Tendem a criar núcleos de população e de comércio nos lugares mais ricos e mais saudáveis. Procuram abreviar o mais possível a distância do interior à costa, porque nas colónias trata-se sempre do tráfego de exportação. Por tais razões algumas vezes a construção tem de ser ligeira, a balastragem de terra para que se consolide, durante os primeiros anos de exploração. Mais tarde fazem-se rectificações e variantes ao traçado.

Nunca, na Europa, numa linha por mais económica que fosse, se modificou o traçado primitivamente adoptado. Precisamente porque se trata de caminhos-de-ferro nas colónias, onde o objectivo é começar-se o mais cedo possível a transportar para a costa os produtos do interior, é que se traça uma linha tão recta, quanto o terreno o permite, com as condições estipuladas de perfis e de curvas, atravessando muitas vezes terrenos inundados durante a época das chuvas e que interceptam, então, as comunicações. Torna-se necessário, de futuro, mudar o traçado primitivo. Foi o que se fez ultimamente no caminho-de-ferro de Luanda, em Angola, onde se substituíram os primeiros 364 quilómetros de via por três variantes ficando diminuído o traçado total em 85 quilómetros. No caminho-de-ferro de Benguela, também em Angola, pensa-se em substituir-se uma parte do seu traçado, onde trabalha uma cremalheira, por uma variante que reduz o percurso em 65 quilómetros, Cortar-se-á, assim, a estrutura actual do traçado e acabar-se-á com uma prejudicial dificuldade de exploração”¹⁴⁹².

Consequentemente, pretendia ver consignada a teoria de que também nas colónias havia grandes linhas e linhas económicas. As primeiras tenderiam a adoptar a bitola sul-africana de 1,067m; as segundas ficariam confinadas à largura de 0,60m, que se generalizara nas antigas colónias alemãs. Atendendo, porém, à fraca intensidade de tráfego e densidade populacional daqueles territórios ultramarinos, defendia que ali não fossem observadas as medidas de segurança exigidas nas grandes linhas europeias, nomeadamente em matéria de sinalização, passagens de nível e vedações.

Fica, assim, demonstrado que, apesar de circularem pessoalmente entre os espaços da periferia metropolitana (correlativa aos centros europeus) e os espaços “não-científicos” da ultraperiferia colonial, os engenheiros coloniais portugueses perceberam, no decurso das várias missões técnicas realizadas, que os conhecimentos e experiência profissional, adquiridos no contacto com a civilização europeia, teriam de ser moldados às contingências do meio africano, sob pena de perderem a sua eficácia utilitária, ou implicarem encargos financeiros desmesurados. Da interacção dinâmica com essa realidade geográfica, climática e social, redundou, por outro lado, a problematização teórica do processo de apropriação tecnológica, que teve reflexo directo na produção de doutrina destinada ao enriquecimento dos centros de conhecimento europeus, de

¹⁴⁹² Idem, *Ibidem*, n° 7, Janeiro de 1926, pp. 152-153.

onde tradicionalmente irradiavam as orientações gerais para a normalização dos processos de colonização.

Em última análise, podemos, por isso, afirmar, que as directrizes dali emanadas, em vez de revelarem uma estrita dependência hierárquica das periferias, relativamente a um centro transmissor, vêm, ao invés, confirmar o papel activo que periferias e ultraperiferias sempre desempenharam na construção de uma epistemologia do conhecimento tecnológico¹⁴⁹³.

¹⁴⁹³ Kostas Gavroglu et al., *Op. Cit.*, pp. 153-175.

Bibliografia

Arquivos

Arquivo Geral de Angola
Arquivo Histórico da Caixa Geral de Depósitos
Arquivo Histórico da Fundação Mário Soares
Arquivo Histórico de Moçambique
Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações
Arquivo Histórico e Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros
Arquivo Histórico Ultramarino
Arquivo Nacional Torre do Tombo
Arquivo-Biblioteca Norton de Matos

Periódicos

A Capital
A Vanguarda
Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa
Alma Nacional
Anuário Colonial
Anuário da Escola Superior Colonial
Anuário de Angola
Anuário de Lourenço Marques
Anuário de Moçambique
Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa
Boletim Geral das Colónias
Boletim Municipal de Lourenço Marques
Boletim Oficial do Governo da Província de Angola
Boletim Oficial do Governo da Província de Moçambique
Boletim Semestral do Arquivo Histórico de Moçambique
Colecção da Legislação Colonial da República Portuguesa
Colecção de Legislação Novíssima do Ultramar
Colecção Oficial de Legislação Portuguesa.
Diário da Câmara dos Deputados
Diário da Manhã
Diário das Sessões do Senado
Diário de Lisboa
Diário de Notícias
Diário do Congresso
Diário do Governo
Estudos Moçambicanos
Fantoches
Gazeta dos Caminhos de Ferro
Ilustração Portuguesa
Império
Jornal das Colónias
Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos
Lourenço Marques Guardian
Moçambique. Documentário Trimestral
Notícias [Lourenço Marques]
O Ocidente, Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro
O País [Brasil]
O Século
Portugal Colonial
Portugal em África

Resistência
Revista Colonial
Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses
Revista de Engenharia Militar
Revista de Manica e Sofala
Revista de Obras Públicas e Minas
Revista Portuguesa Colonial e Marítima
The Anglo-Portuguese News
Ultramar. Órgão oficial da I Exposição Colonial

Memórias, Relatórios e Opúsculos contemporâneos

- A manual of Portuguese East Africa compiled by the Geographical Section of the Naval Intelligence Division, Naval Staff, Admiralty, London, His Majesty's Stationery Office, 1920.*
- A Questão de Ambaca. O último cartucho*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1913.
- A. A. Lisboa de Lima, *Política Colonial: as colónias portuguesas e a crise económica e financeira de Angola*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1925.
- Administração Civil e financeira das Províncias Ultramarinas. Leis nº 277 e 278, de 15 de Agosto de 1914*, Luanda, Imprensa Nacional, 1914.
- Albuquerque, Mousinho de, *Moçambique: 1896-1898*, [Lisboa], Agência Geral das Colónias, 1934.
- Almeida, João de, *Sul de Angola. Relatório de um governo de distrito (1908-1910)*, Lisboa, Tip. do Anuário Comercial, 1912.
- Andrade, A. Armindo de, *Caminhos de Ferro de Luanda. Relatório da Direcção: Ano de 1910*, Luanda, Imprensa Nacional de Angola, 1912.
- Andrade, A. Freire de, *Relatórios sobre Moçambique*, 5 volumes, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1907-1910.
- Araújo, A. J. de, *Lourenço Marques*, Conferências na Sociedade de Geografia, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891.
- Araújo, António José de, *Colonies Portugaises d'Afrique. Colonization, Émigration, Deportation*, Lisbonne, [s.n.], 1900.
- Araújo, António José de, *Os acontecimentos de Lourenço Marques. A questão do caminho-de-ferro*, Lisboa, Typ. da empresa do Jornal da Noite, 1889.
- Araújo, José Botelho de Carvalho, *Relatório acerca da administração do distrito de Inhambane. Ano de 1917*, Coimbra, 1920.
- As obras públicas e o fomento da Província em 1918. Relatório da Inspeção das Obras Públicas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1920.
- Baptista, J. Renato, *Caminho de Ferro da Beira a Manica. Excursões e estudos efectuados em 1891*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.
- Breve Relatório acerca das Providências tomadas e diplomas promulgados pelo Ministério das Colónias desde 9 de Fevereiro a 2 de Dezembro de 1914*, Lisboa, Tipografia "A Editora Limitada", 1914.
- Brito Camacho, *Moçambique: problemas coloniais*, Lisboa, Guimarães & C^a, [1926].
- Camacho, Manuel de Brito, *Moçambique. Problemas Coloniais*, Guimarães, 1926.

- Caminho de Ferro de Benguela: notas sobre a construção deste Caminho de Ferro e seu grande valor para o desenvolvimento da África do Sul e Central*, [London : Hudson e Kearns, 1929].
- Caminho de Ferro de Gaza: troço Chai-Chai-Manjacaze*, Lourenço Marques: Imp. Nacional, 1911.
- Caminho de Ferro de Luanda*, Luanda, Empresa Gráfica de Angola, 1938.
- Caminho de Ferro de Moçâmedes*, [Luanda, Empresa Gráfica de Angola, 1950.
- Campanha do Sul de Angola em 1915. Relatório do General Pereira de Eça*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1921.
- Cândido, António, *Discursos e Conferências*, Porto, Empresa Litteraria e Typographica, [s.d.].
- Capelo, H. e Ivens, R., *De Angola à Contracosta*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.
- Casimiro, Augusto, *Portugal na Guerra do Mundo*, Vol. I: *Naulila*, Lisboa, Seara Nova, 1922.
- Castro, Armando Augusto Gonçalves de Moraes e, *As colónias portuguesa e alguns dos principais problemas que as interessam*, Porto, Companhia Portuguesa Editora, 1927.
- Castro, Eduardo Gomes de Albuquerque e, *Angola: Portos e transportes*, Luanda, Oficina Gráfica ABC, 1966.
- Castro, Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque, *Relatório apresentado ao Congresso da República na sessão legislativa de 1912-1913*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912.
- Castro, Veloso de, *A Campanha do Cuamato em 1907*, Luanda, Imprensa Nacional, 1908.
- Catálogo da Exposição Histórica da Ocupação*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1937.
- Cayola, Lourenço, *Ciência e Colonização*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1912.
- Charles Metcalfé, "Railway Development of Africa, Present and Future" in *The Geographical Journal*, Vol. 47, nº. 1, January, 1916.
- Colecção dos decretos promulgados no ano de 1914 em virtude da faculdade concedida pelo artigo 87º da Constituição Política da República Portuguesa e pela lei nº 275 de 8 de Agosto de 1914*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1915.
- Colónia de Moçambique: territoire de Manica et Sofala : ports du territoire et moyens de communication : le port de Beira, les routes, les chemins de fer, postes et télégraphes*, Lisboa: Soc. Nac. de Tipografia, 1931.
- Companhia da Zambézia, *Memória: Sua organização, Acção política e esforço colonizador, Situação actual, Conclusões*, Lisboa, Tipografia Paulino Ferreira, 1919.
- Companhia da Zambézia, *Relatório, Contas e Parecer do Conselho Fiscal (...)*, Alenquer, Tipografia e Papelaria H. Campeão & Cª, 1896-1897.
- Companhia da Zambézia, *Relatório, Contas e Parecer do Conselho Fiscal (...)*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1898-1899.
- Companhia de Moçambique, *Território de Manica e Sofala. Monografia*, Porto, Exposição Colonial Portuguesa, 1934.
- Companhia de Moçâmedes, *Rapport du Conseil d'Administration; Rapport di Conseil Fiscal (...)*, Paris, Imprimerie Julien Frazier, 1911-1914.
- Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório dos Serviços de Exploração em 1912*, Lisboa, Tipografia Mendonça, 1913.

- Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Relatório e Contas (...) Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça [Tipografia da Cooperativa Militar, Tipografia de Eduardo Rosa, Tipografia Rosa], 1905-1931.*
- Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, *Uma experiência de colonização em Angola (...)*, [Benguela : CFB, 1937-1938].
- Congresso Colonial Nacional de 6 a 10 de Maio de 1924*, Teses e Actas das Sessões, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1924.
- Congresso Colonial Nacional de 8 a 15 de Maio de 1930*, Actas das Sessões e Teses, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1934.
- Congresso Colonial Nacional inaugurado no dia 2 de Dezembro de 1901*, Actas das Sessões, Lisboa, A Liberal, 1902.
- Constituição Política da República Portuguesa de 21 de Agosto de 1911*, Coimbra, Livraria Editora, F. França Amado, 1911.
- Cópia de documentos oficiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade (...)*, Lisboa, Typ. da Companhia Nacional Editora, [1894-1898].
- Correspondence respecting the action of Portugal in regard to the Delagoa Bay Railway*, London, Harrison and Sons, 1890.
- Corvo, João de Andrade, *Estudos sobre as províncias ultramarinas*, 4 volumes, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1883-1887.
- Costa, Eduardo da, *Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, 4 volumes, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1939.
- Costa, Eduardo da, *Estudo sobre a administração civil das nossas possessões africanas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1903.
- Costa, Henrique César da Silva Barahona e, *O problema das Obras Públicas nas suas relações com o progresso e desenvolvimento dos nossos domínios africanos*, Conferência realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, na noite de 5 de Maio de 1901, Lisboa, Imprensa Nacional, 1902.
- Costa, Mário Augusto, *Como fizeram os Portugueses em Moçambique*, Lisboa, J. Rodrigues, 1928.
- Costa, Mário, *Voluntários de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1928.
- Couceiro, Henrique de Paiva, *Angola. Dois anos de Governo: Junho 1907-Junho 1909. História e Comentários*, Lisboa, Edições Gama, 1958.
- Cunha, António Maria da, *Congresso Provincial da Índia Portuguesa. Subsídios para a sua história*, Nova Goa, Casa Luso-Francesa Editora, 1928.
- Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, *Relatórios*, Lourenço Marques, Tipografia Minerva Central, 1908-1935.
- Distrito da Huila: relatório do Governador César Augusto de Oliveira Moura Braz: ano de 1912*, Coimbra: Imp. da Universidade, 1918.
- Distrito de Inhambane, *Relatório do Governador*, Coimbra, Imprensa Nacional, 1920.
- Distrito de Inhambane, *Relatório do Governador*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1909-1916.
- Distrito de Quelimane, *Relatório do Governador*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1909-1916.

- Distrito de Tete. *Relatório do Governador (1911-1912)*, Lourenço Marques, 1913.
- Documentos apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1890 pelo ministro e secretário de estado dos Negócios Estrangeiros: Questão do caminho de ferro de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890.
- Documentos apresentados às Cortes pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios Estrangeiros: Questão do Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, 6 volumes, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.
- Documentos apresentados às Cortes pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios Estrangeiros na sessão legislativa de 1889. Limites entre o distrito de Lourenço Marques e o território de Mussuete*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889.
- Documentos Officiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Majestade sobre o Caminho de ferro da costa à fronteira inglesa de Outubro de 1899 a Outubro de 1904*, Lisboa, Typ. Adolpho de Mendonça, 1904.
- Documentos relativos à Questão de Ambaca*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912.
- Documentos relativos ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889.
- Durão, Hygino, *Moçambique: relatório sobre o caminho de ferro da Swazilândia*, Lisboa: Inspeção Geral de Fazenda das Colónias, Imp. Nacional, 1911.
- Durão, Hygino, *Moçambique: relatório sobre as obras de Lourenço Marques*, Lisboa, Inspeção Geral de Fazenda das Colónias; Imp. Nacional, 1911.
- Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea D – Política Colonial*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1913.
- Elementos para a resolução dos problemas coloniais de que trata a proposta da Direcção aprovada em sessão de 11 de Dezembro de 1911. Alínea b) nº2: Vias de comunicação terrestres e fluviais, meios de transporte: estudo da rede ferroviária de Angola e Moçambique; gares e portos marítimos, funções dos portos e caminhos-de-ferro, em relação às colónias estrangeiras e limítrofes*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1913.
- Enes, António, *Moçambique: relatório apresentado ao governo*, 3ª edição, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1946.
- Estatísticas e Biografias Parlamentares Portuguesas pelo Barão de S. Clemente*, Terceiro Livro, Porto, Tipografia do Comércio do Porto, 1892.
- Estatutos da Companhia da Zambézia e Decretos da Concessão*, Lisboa, Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1895.
- Explorações Portuguesas em Lourenço Marques e Inhambane. Relatórios da Comissão de Limitação da Fronteira de Lourenço Marques*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894.
- Faro, José de Sousa, *Angola como eu a vi em 1930-1931*, Lisboa, 1932.
- Fernandes, Francisco Xavier Ernesto, *India Portuguesa: estudos económico-sociais: memória do governo do Sr. Conselheiro Joaquim José Machado*, Bastorá, Typ. "Rangel", 1905.
- Ferreira, Duarte, Distrito de Moçambique. Relatório do Governador. 1911-1913, *Lourenço Marques*, 1915.
- Ferreira, Vicente, *A Política Colonial Portuguesa em Angola*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1932.
- Ferreira, Vicente, *Estudos Ultramarinos*, 4 volumes, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954.
- Ferreira, Vicente, *Os engenheiros na colonização branca de Angola*, Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1942.

- Fontoura, Álvaro, *O General Joaquim José Machado. Sua acção no Ultramar*, Separata do Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Outubro a Dezembro de 1953.
- Galvão, A., *O caminho de ferro de Mossâmedes e o seu prolongamento para além de Vila Arriaga: opiniões e críticas*, Luanda: Imprensa Nacional de Angola, 1913.
- Galvão, A., *Os caminhos de ferro de Angola em 1914: relatório do engenheiro inspector das obras publicas*, Luanda: Imp. Nacional, 1915.
- Galvão, Alexandre Lopes, *Memória acerca da rede dos Caminhos de Ferro da Província de Moçambique*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1920.
- Galvão, Henrique, *Huíla: relatório de governo*, V. N. Famalicão: Tip. Minerva, 1929.
- Galvão, João Alexandre Lopes, *A engenharia portuguesa na moderna obra de colonização*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- Galvão, João Alexandre Lopes, *As comunicações de Angola e Moçambique com os países vizinhos. As ligações existentes e as ligações necessárias*. Memória apresentada ao Congresso Colonial do Mundo Português, Lisboa, Bertrand, 1942.
- Galvão, Lopes, *A ocupação económica das colónias portuguesas*, Lisboa, [s.n.], 1938.
- Galvão, Lopes, *As comunicações de Angola e Moçambique com os países vizinhos*, Lisboa, Congresso Colonial do Mundo Português, 1942.
- Gama, Augusto, *Questão de Ambaca. Contestação documentada das acusações feitas à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1913.
- Gonçalves, Caetano, *General Joaquim José Machado. Sua vida e obras nos últimos cinquenta anos da administração colonial portuguesa*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1925.
- Granger, Amável, *Facetas de Angola*, Paris-Lisboa, Livrarias Aillaud e Bertrand, 1926.
- Guimarães, Venâncio, *A Situação de Angola. Para a História do Reinado de Norton. Factos e Depoimentos*, Lisboa, 1923.
- Inspecção das Obras Públicas, *As Obras Públicas e fomento da Provincia em 1918: relatório*, Coimbra: Imp. da Universidade, 1920.
- Inspecção das Obras Públicas, *Os serviços de obras públicas em Angola em 1915. Relatório da Inspecção das Obras Públicas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1917.
- Inspecção de Obras Públicas da Província de Moçambique, *As obras públicas e o fomento da província em 1918: relatório*, Coimbra, Imp. da Universidade, 1920.
- Joaquim José Machado, *Comunicação à Sociedade de Geografia de Lisboa nas sessões de 6, 13 e 22 de Dezembro de 1880*, Lisboa, Casa da Sociedade de Geografia, 1881.
- José de Oliveira Ferreira Dinis, *A Missão Civilizadora do Estado em Angola*, Lisboa, Centro Tipográfico Colonial, 1926.
- Lacerda, F. Gavicho de, *Cartas da Zambézia (assuntos coloniais)*, Lisboa, edição do autor, 1923.
- L'Afrique explorée et civilisée*, Troisième Année: 1881-1882, Genève, J. Sandoz Éditeur, 1881.
- Lavradio, Conde de, *À Memória de Sir Robert Williams*, Lisboa, [s.n.], 1955.

- Leal, Cunha, *Calígula em Angola*, Lisboa, [s.n.], 1924.
- Leitão, Joaquim, *Os Cem Dias Funestos*, Porto, Edição do Autor, 1912.
- Leite, Amadeu de Moraes, *A valorização de Benguela*, Lisboa: Imprensa, Lucas, 1911.
- Leme, Luís da Câmara, *Incompatibilidades políticas sob o aspecto histórico, jurídico, político e moral*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.
- Lemos, Francisco Sande, *Portos e Caminhos de Ferro*, Luanda, Imp. Nacional, 1938.
- Lima, A. A. Lisboa de, *A Verdade sobre o Commissariado Geral na Exposição do Rio de Janeiro*, [s.l., s.n.], 1924.
- Lima, Alfredo Augusto Lisboa de, *Fomento de Angola: parecer sobre as obras mais urgentes a realizar na colónia*, Lisboa : Imp. Nacional, 1930.
- Lima, Alfredo Augusto Lisboa de, *Moçambique: Caminho de Ferro de Tete: colecção de relatórios estudos e documentos coloniais*, Lisboa, Ministério das Colónias, 1932.
- Lima, Alfredo Augusto Lisboa de, *Vias de comunicação terrestre e fluviais na colónia de Moçambique*, Porto, 1934.
- Livro de ouro e catálogo oficial da Secção Portuguesa da Exposição Internacional do Rio de Janeiro*, [s.l.], Comissão Geral do Governo – Agencia Latino Americana, 1922.
- Macedo, José de, *Autonomia de Angola*, 2ª edição, Lisboa, Centro de Socio-Economia. Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.
- Machado, Joaquim José, *Relatório acerca dos trabalhos para a fixação da directriz do caminho-de-ferro projectado entre Lourenço Marques e a fronteira do Transvaal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1884.
- Machado, Joaquim José, *Relatório sobre a administração da Província de Moçambique durante o ano de 1914. Apresentado ao Conselho do Governo em sessão de 2 de Janeiro de 1915*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1915.
- Maia, Carlos Roma Machado de Faria e, *Na fronteira Sul de Angola*, Lisboa [s.n.], 1941.
- Maia, Carlos Roma Machado de Faria e, *Nostalgia Africana*, Lisboa, Oficinas Fernandes, 1936.
- Maia, Carlos Roma Machado Faria e, *Alguns projectos e obras executados na província de Moçambique nos últimos nove anos*, Lisboa, Tipografia do Comércio, 1908.
- Manso, Visconde de Paiva, *Memória sobre Lourenço Marques (Delagoa Bay)*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1870.
- Matos, José Maria Mendes Ribeiro Norton de, *Memórias e Trabalhos da minha Vida*, 4 vols., Lisboa, Editora Marítimo-Colonial, 1944-1945.
- Matos, Norton de, *A Província de Angola*, Porto, Edição de Maranus, 1926.
- Matos, Norton de, *Memórias e trabalhos da minha vida*, 2ª edição, 4 volumes, Lisboa, Editora Marítimo-Colonial Lda., 1944.
- McMurdo, E., Fowler, C. S., *Views of Lourenço Marques (Delagoa Bay) and Transvaal Railway*, [s.l., s.n.], 1887.
- Memória explicativa e descritiva dos actos e da situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1909.

- Mesquita, Pedro Joaquim Ferreira de, *Caminho de Ferro de Moçâmedes ao Bihé. Compilação de artigos sobre a directriz d'esta linha e resposta a um folheto intitulado "O futuro da Africa Portuguesa"*, Lisboa, Typ Franco-Portuguesa, 1890.
- Ministério das Colónias, *Alguns números acerca do desenvolvimento da colónia de Angola nos últimos anos*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, Tip. do Anuário Comercial, 1936.
- Ministério das Colónias, *Caminho de Ferro de Tete*, Moçambique, Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1932.
- Missão na China. *Diário do Comissário Régio Joaquim José Machado nas conferências Luso-Chinesas para a delimitação de Macau (1909-1910)*, Macau, Fundação Macau / Centro de Estudos das Relações Luso-Chinesas, 1999.
- Moncada, Francisco Cabral de, *Relatório enviado em Maio de 1902 à Secretaria do Ministério da Marinha*, Luanda, Imprensa Nacional, 1902.
- Monografia do Caminho de Ferro de Malange*, Luanda, Imprensa Nacional, 1909.
- Monteiro, Delfim, "Caminho de Ferro de Moçambique e recursos que oferece o norte desta província" in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 33ª Série, 1915.
- Nº 174: *Questão Ambaca. Parecer da comissão encarregada de proceder ao inquérito das últimas negociações, que deram origem à crise ministerial (Sessão de 26 de Janeiro de 1912)*, [Lisboa, s.n., 1912].
- Noronha, Eduardo de, *O Distrito de Lourenço Marques e a África do Sul*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1895.
- O Amboim, Região privilegiada de Angola: Memória elaborada pela Companhia do Amboim*, Lisboa, Tipografia do Anuário Comercial, 1924.
- O Amboim: subsídios para a história do desbravamento e da ocupação, possibilidades agrícolas, comerciais e industriais*, [s.l.], Associação Comercial e Agrícola do Amboim, [s.d.].
- O Caminho de Ferro de Ambaca. Parecer da Comissão Africana sobre a proposta do sócio Conselheiro Pereira Sampaio, Capitão de Mar-e-Guerra e relatório de F. Ferreira do Amaral, Primeiro Tenente de Armada*, Lisboa, Casa da Sociedade de Geografia, 1882.
- O Caminho de Ferro de Ambaca: o seu resgate por esbulho violento*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1918.
- O caminho-de-ferro de Moçâmedes e o seu prolongamento além de Vila Arriaga*, Luanda, Imprensa Nacional de Angola, 1913.
- O Diário de Notícias da sua fundação às suas bodas de diamante. Escorço da sua história e das suas efemérides*, 2º volume, Lisboa, Diário de Notícias, 1939.
- O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*, Lisboa, Companhia Nacional, 1902.
- Omelas, Aires de, *A nossa Administração Colonial: o que é e o que deve ser*, Conferência realizada na Sociedade de Geografia na noite de 30 de Novembro de 1901, [Lisboa], Sociedade de Geografia de Lisboa, 1903.
- Os Caminhos de Ferro de Angola, em 1914. Relatório do Engenheiro Inspector das Obras Públicas, A. Galvão*, Loanda, Imprensa Nacional, 1915.
- Pareceres e Documentos Sobre a Questão de Ambaca*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919.
- Perda de Angola: a concessão Williams*, Lisboa, Tipografia do Diário Ilustrado, 1903.
- Pinto, Henrique Vasques Kopke Correia, *O problema dos transportes e a rede de comunicações em Angola no*

- passado, no presente e no futuro*, Angola: Imp. Nacional, 1947.
- Porto e Caminho de Ferro de Quelimane*, Lourenço Marques, Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, 1964.
- Prado, Ângelo Sárra de Sousa, *Caminho-de-ferro entre Luanda e Ambaca. Primeiros estudos técnicos: Memória Descritiva e Planta Topográfica*, Lisboa, Imprensa Democrática, 1877.
- Projectos de Lei orgânica da Província de Angola e de organização de alguns serviços provinciais submetido à apreciação do Ministro das Colónias pelo Governador Geral José Mendes Ribeiro Norton de Matos*, Luanda, Imprensa Nacional, 1912.
- Província de Moçambique, *Relatórios e Informações: Ano de 1908*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1908-1911.
- Questão de Ambaca. Discurso proferido pelo Sr. Freitas Ribeiro na Câmara dos Deputados na sessão de 14 de Fevereiro de 1914. Conferência realizada no dia 23 de Fevereiro de 1912 no Centro Republicano Democrático pelo Major Norton de Matos*, Lisboa, Tip, La Becarre, 1912.
- Questão entre os governos da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos da América do Norte por uma parte e o governo de Portugal por outra parte submetida a arbitragem do venerando tribunal suíço*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.
- Rates, José Carlos, *Angola, Moçambique e S. Tomé*, Lisboa, 1929.
- Relatório da Missão de Colonização no Planalto de Benguela em 1909*, Luanda: Imp. Nacional, 1910.
- Relatório de uma visita às plantações de África*, Lisboa, [s.n.], 1949.
- Relatório do Governador da Companhia de Moçambique relativo ao ano de 1895*, Lisboa, Tipografia Adolfo de Mendonça, 1902.
- Relatório duma inspecção aos serviços de obras públicas da província de Angola*, Luanda: Imp. Nacional, 1913.
- Relatório e Propostas de Lei referentes às Províncias Ultramarinas e ao distrito autónomo de Timor apresentados na Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa na Sessão Legislativa de 1905, pelo Ministro e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Manuel António Moreira Júnior, 1ª parte: Relatório*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905.
- Relatório sobre a Administração da Companhia de Moçambique em África (...)*, Lisboa Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1895-1901.
- Relatório sobre a administração da Província durante o ano de 1914, apresentado ao Conselho de Governo, em sessão de 2 de Janeiro de 1915*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1915.
- Relatórios das Direcções das Obras Públicas das províncias ultramarinas. Angola: 1877-1880*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.
- Relatórios do Ministro e Secretario d'Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar apresentados á Camara dos senhores deputados na sessão legislativa de 1875*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875.
- Relatórios do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar apresentados às cortes na sessão legislativa de 1870*, Lisboa, Ministério do Ultramar, 1969.
- Rodrigues, Augusto César Sarmiento, *O governador-geral da província de Moçambique e as conferências do Eng.º Machado na Sociedade de Geografia de Lisboa*, Moçambique, Imprensa Nacional, 1881.
- Sentence finale du Tribunal Arbitral du Delagoa en la cause liée entre les gouvernements des États-Unis de l'Amérique du Nord et la Grande-Bretagne parties demanderesses et du Portugal partie défenderesse*

- concernant le chemin de fer de Lourenço Marques du 29 mars 1900*, Berne, Imprimerie Coopérative, 1900.
- Silva, J. Guedes da, *Colonização: fomento e nacionalização de Moçambique*, Lourenço Marques: Tip. Minerva Central, 1928.
- Silva, Pedro Augusto de Sousa e, *Distrito de Tete (Alta Zambézia): características, historia, fomento*, Lisboa: Livr. Portvgalia, 1927.
- Sousa, António Teixeira de, *Responsabilidades históricas (política contemporânea)*, 2 volumes, Coimbra, França & Arménio, 1917.
- Sousa, Marnoco e, *Administração Colonial*, Coimbra, Tipografia França Amado, 1906.
- Sousa, Teixeira de, *Para a História da Revolução*, Vol. I, Porto, Typ. da Emp. Litter. e Typográfica, 1912
- Spínola, Alberto Humberto de Meneses de, *Trabalhos de engenharia na Metrópole e nas colónias*, Lisboa, 1930.
- Stuchy, Joseph E. e Ribeiro, Dúlio, *Caminho de Ferro de Quelimane e o futuro da colónia portuguesa da Zambézia*, Lisboa, Tipografia d'O Diário, 1904.
- Sueur, Gordon le, *Cecil Rhodes. The man and his work*, London, John Murray Albemarle Street, 1913.
- Teixeira, Alberto de Almeida, *Angola Intangível*, Porto, Edições da 1.ª Exposição Colonial Portuguesa, 1934.
- Teixeira, F. S. Pinto, *Caminhos de Ferro e Portos Comerciais*, Porto, Exposição Colonial do Porto, 1934.
- Teixeira, Francisco dos Santos Pinto, *Chemins de fer et ports de commerce, Separata de Moçambique*, Paris, Exposition Coloniale Internationale, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1931.
- Ulrich, Rui Enes, *Política Colonial. Lições feitas ao curso do 4º ano jurídico no ano de 1908-1909*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1909.
- Varian, H. F., "The Geography of the Benguela Railway" in *The Geographical Journal*, Vol. 78, nº 6, Dec., 1931.
- Varian, H. F., *Some African Milestones*, Wheatley-Oxford, Trinity Press, 1953.
- Varinay, P. de Bonnefont de, *La Compagnie de Mozambique, sa concession, son administration ses résultats (1898)*, Lisboa, Rua Nova do Almada, 1899.
- Vasconcelos, Afonso Brandão de, *Caminhos de Ferro de Moçambique*, Porto, Tipografia Invicta, 1948.
- Vieira, Anselmo, *A Crise Nacional*, Lisboa, J. Rodrigues & Cia., 1926.
- Williams, Robert, "The Cape to Cairo Railway" in *Journal of the Royal African Society*, Vol. 20, nº 80, Jul., 1921.
- Woodhead, Cawthra, *Natal a Moçambique*, Porto, Tipografia da Empresa Literária e Tipográfica, 1895.

Bibliografia especializada nas áreas da História da Tecnologia e História Ferroviária

- Adas, Michael (ed), *Technology and European Overseas Enterprise: Diffusion, Adaption and Adoption*, London, Variorum, 1996.
- Adas, Michael, *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca, Cornell University Press, 1989.

- Ahuja, Ravi, *Pathways of Empire: Circulation, 'Public Works' in Social Space in Colonial Orissa (c. 1780-1914)*, Hyderabad, Orient BlackSwan, 2009.
- Allen, Michael; Hecht, Gabrielle, *Technologies of Power*, Cambridge, MIT Press, 2001.
- Andersen, Casper, *British Engineers and Africa, 1875–1914*, New York, Pickering & Chatto, 2011.
- Angola em Movimento. *Vias de Transporte, Comunicação e História*, editado por Beatrix Heintze e Achim von Oppen, Frankfurt am Main, Verlag Otto Lembeck, 2008.
- Arnold, David “Europe, Technology and Colonialism in the 20th century”, in *History and Technology*, Vol. 21, nº 1, 2005, pp. 85-106.
- Bakker, Karel A., Clarke, Nicholas J. & Fisher, Roger C., *Eclectic ZA Wilhelmiens: A shared Dutch built heritage in South Africa*, Pretoria, Visual Books, 2014.
- Barjot, Dominique; Leeuvre, Daniel; Berthonnet, Aurnaud; Coeuré, Sophie, *L'electrification outre-mer de la fin du XIXe siècle aux premières décolonisations*, Paris: Publications de la Société Française d'Histoire d'Outre Mer, 2002.
- Barrow, Ian J., *Making History, Drawing Territory: British Mapping in India, c.1756-1905*, New Delhi: Oxford University Press, 2003.
- Basalla, G., “The spread of Western science. A three-stage model describes the introduction of modern science into any non-European nation” in *Science*, nº 156, 1967, pp. 611–622.
- Bernward Joerges, “Large technical systems: concepts and issues” in *The Development of Large Technical Systems*, editado por Renate Mayntz e Thomas P. Hugues, Boulder, Frankfurt, Campus Verlag, 1988.
- Bijker, Wiebe E. and Law, John (Eds.), *Shaping Technology / Building Society: studies in sociotechnical change*, Cambridge, MIT Press, 2000.
- Bijker, Wiebe E., “Why and How Technology Matters” in *The Oxford Handbook of Contextual Political Analysis*, edited by Robert E. Goodin and Charles Tilly, Oxford, University Press, 2006, pp. 682-702.
- Bijker, Wiebe E.; Hughes, Thomas P.; and Pinch, Trevor (Eds.) *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*, Cambridge, The MIT Press, 1989.
- Blanchard, Pascal; Lemaire, Sandrine (eds.), *Culture Coloniale: La France conquise par son Empire*, Paris, Éditions Autrement, 2003.
- Bolze, Louis W., “The Railway comes to Bulawayo” in *Rhodesiana*, nº 18, July, 1968.
- Bouene, Felizardo e Santos, Maciel, “O Modus Vivendi entre Moçambique e o Transvaal (1901-1909): Um caso de «Imperialismo Ferroviário» in *Africana Studia*, nº 9, 2006, pp. 250-267.
- Business Empires in West-Central Africa*, London, School of Oriental and African Studies, 1982.
- Carneiro, Ana et al., “Portuguese Engineering and the colonial project in the nineteenth-century” in *ICON*, nº 6, 2000, pp. 160-175.
- Carneiro, Ana; Diogo, Maria Paula; Simões, Ana; Troca, Manuel, “Portuguese Engineering and the colonial project in the nineteenth-century” in *ICON*, nº 6, 2000, pp. 160-175.
- Chads, Diana, *Searching for African Prospects. Life as a Mining Engineer in Nigeria and Angola*, London, The Radcliffe Press, 2006.

- Chakrabarty, Dipesh, *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton: Princeton University Press, 2000.
- Chilundo, Arlindo Gonçalves, *Os camponeses e os caminhos-de-ferro e estradas em Nampula (1900-1961)*, [Maputo], Promédia, 2001.
- Conklin, Alice L., *A Mission to Civilize: The Republican Idea of Empire in France and West Africa, 1895-1930*, Stanford: Stanford University Press, 1997.
- Constantini, Dino, *Mission Civilisatrice: le rôle de l'histoire coloniale dans la construction de l'identité politique française*, Paris: Éditions de la Découverte, 2006.
- Davis, Clarence B.; Wilburn, Kenneth E.; Robinson, Ronald E., *Railway Imperialism*, New York Westport, Connecticut London, Greenwood Press, 1991.
- Diogo, Maria Paula and Laak, Dirk van, *Europe Globalizing: Mapping, Exploiting, Exchanging*, [s.l.], Palgrave Macmillan, 2016.
- Diogo, Maria Paula and Matos, Ana Cardoso de, "Being an Engineer in the European Periphery. Three Case Studies of Portuguese Engineering" in *History of Technology*, edited by Ian Inkster, vol. 27, New York, Continuum, 2007.
- Diogo, Maria Paula and Matos, Ana Cardoso de, "Bringing it all back home: Portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)" in *Host – Journal of History of Science and Technology*, Vol.1, Summer 2007.
- Diogo, Maria Paula e Amaral, Isabel (Coord.), *A outra face do Império. Ciência, tecnologia e medicina (sécs. XIX-XX)*, Lisboa, Colibri, 2012.
- Diogo, Maria Paula, "Portuguese Engineering and the African Empire", *SHOT (Society for the History of Technology) Annual Meeting*, Atlanta, Outubro 2003.
- Diogo, Maria Paula, "Domesticating the wilderness: Portuguese engineering and the occupation of Africa" in Ana Cardoso de Matos, Maria Paula Diogo, Irina Gouzevitch, André Grelon (eds.), *Jogos de Identidade: os engenheiros entre a formação e a acção*, Lisboa, Colibri, 2009, pp. 471-482.
- Diogo, Maria Paula, "Domesticating" the Wilderness: Portuguese Engineering and the Occupation of Africa", in Ana Cardoso de Matos, Maria Paula Diogo, Irina Gouzevitch, André Grelon (eds.), *The Quest for a Professional Identity: Engineers between Training and Action*, Lisbon: Colibri, 2009, pp. 471-481.
- Diogo, Maria Paula, "Technology and the Empire: the portuguese project and its interest within the national and the European context", *1st Plenary Conference da Rede de Excelência Tensions of Europe – Technology in the Making of the 20th century Europe* (ESF), Grupo de Trabalho Colonisation, Decolonisation and Development, Budapeste, 2004 (actas suporte informático).
- Diogo, Maria Paula, *A construção de uma identidade profissional: a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937*, Tese de Doutoramento em História e Filosofia das Ciências (especialidade de Epistemologia), Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 1994.
- Diogo, Maria Paula, e Matos, Ana Cardoso de, "Jogos de Identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)". In Heitor, Manuel et al., *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX*, Lisboa, D. Quixote, vol. I, 2004 p. 181-199.
- Diogo, Maria Paula, Entrada "Engineers", in *The Dictionary of Transnational History. From the mid-19th century to the present day*, de Akira Iriye & Pierre-Yves Saunier (eds), Palgrave Macmillan, 2007.
- Diogo, Maria Paula, Matos, Ana Cardoso de, "Learning how to be an engineer – Technical Teaching in Nineteenth Century Portugal" in *ICON*, 6 (2000), 67-75.
- Do Cais Gorjão ao Futuro – 110 Anos do Porto de Maputo*, Maputo, Marimbique, 2013.

- Elson, R.E., *Javanese Peasants and the Colonial Sugar Industry: Impact and Change in a Esat Java Residency, 1830-1940*, Singapore: Oxford University Press, 1984.
- Esteves, Emmanuel, *O caminho-de-ferro de Benguela e o impacto económico, social e cultural na sua zona de influência (1902-1952)*, Tese de Doutoramento em História Contemporânea na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2 volumes, Porto, 1999.
- Etherington, Norman, "Theories of Imperialism in Southern Africa Revisited" in *African Affairs*, Vol. 81, nº. 324 Jul., 1982.
- Europe 1789 to 1914: Encyclopaedia of the Age of Industry and Empire*, [s.l.], Thompson Gale, 2006.
- Fischer-Tiné, Harald and Mann, Michael, *Colonialism as Civilizing Mission: Cultural Ideology in British India*, London, Anthem Press, 2004.
- Fischer-Tiné, Harald, "Global Civil Society and the Forces of Empire: The Salvation Army, British Imperialism and the 'pre-history' of NGOs (ca. 1880-1920)", in Sebastian Conrad e Dominic Sachsenmaier (eds.), *Competing Visions of World Order: Global Moments and Movements, 1880s – 1930s*, New York: Palgrave Macmillan, 2007, pp. 29-67.
- Gavroglu, Costas et al., "Science and Technology in the European Periphery: Some Historiographical Reflections" in *History of Science*, 46 (2), 2008, pp. 153-175.
- Griset, Pascal, *Entreprise, Technologie et Souveraineté: Les Télécommunications Transatlantique de la France (XIXe-XXe Siècles)*. Paris: Éditions Rive Droits, 1996.
- Hart, Jennifer, "Automobility, Technopolitics, and African Histories of Technology-in- Use in Twentieth Century Ghana" in *Technology's Stories: Past and Present*, October 2015.
- Headrick, Daniel R., *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, New York, Oxford University Press, 1988.
- Headrick, Daniel R., *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York, Oxford University Press, 1981.
- Headrick, Daniel R., *The Invisible Weapon. Telecommunications and International Politics, 1851-1945*. New York, Oxford University Press, 1991.
- Hecht, Gabrielle, *Entangled geographies: empire and technologies in the global Cold War*, Massachusetts, MIT Press, 2011.
- Hecht, Gabrielle, *The Radiance of France*, Cambridge, Mass, MIT Press, 1998.
- Helten, J.J. Van, "German Capital: The Netherlands Railway Company and the Political Economy of the Transvaal 1886–1900 in *The Journal of African History*, 19, 1978.
- Herrera, Geoffrey L., *Technology and international transformation: the railroad, the atom bomb, and the politics of technological change*, New York, State University of New York, 2006.
- Hughes, Thomas P., *Human-Built World. How to think about Technology and Culture*, Chicago, The University of Chicago Press, 2005.
- Hughes, Thomas P., *Networks of Power, Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1983.
- Jane Summerton (Ed.), *Changing Large Technical Systems*, Boulder, Westview Press, 1994.
- Jasanoff, Sheila, "Biotechnology and Empire: The Global Power of Seeds and Science" in *Osiris*, Vol. 21, nº 1, 2006, pp. 273-292.

- Jong, R.C. De, Waal, G.M. Van der & Heydenrych, D.H., *NZASM 100: 1887-1899, the buildings, steam engines and structures of the Netherlands South African Railway Company*. Pretoria, C. Van Rensburg Publications, 1988.
- Katzenellenbogen, Simon E., "Zambia and Rhodesia: Prisoners of the Past: A Note on the History of Railway Politics in Central Africa" in *African Affairs*, Vol. 73, n° 290, Jan., 1974.
- Katzenellenbogen, Simon E., *Railways and the copper mines of Katanga*, Oxford, Clarendon Press, 1973.
- Katzenellenbogen, Simon E., *South Africa and Southern Mozambique: Labour, Railways and Trade in the Making of a Relationship*, Manchester, Manchester University Press, 1982.
- Kerr, Ian J., "Representation and Representations of the Railways of Colonial and Post-Colonial South Asia" in *Modern Asian Studies*, n° 37(2), 2003, pp. 287-326.
- Kerr, Ian J., *Building the Railways of the Raj, 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1995.
- Kerr, Ian, *Engines of change: the railroads that made India*, Westport, CT: Praeger Publishers, 2007.
- Laak, Dirk, *Imperiale Infrastruktur: Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880-1960*, Paderborn, Ferdinand Schöningh Verlag, 2004.
- Latour, Bruno, *Aramis, or the love of technology*, Harvard, University Press, 1996.
- Latour, Bruno, *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford, Oxford University Press, 2005.
- Latour, Bruno, *Science in action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*, Cambridge, Harvard University Press, 1987.
- Lima, Alfredo Pereira de, *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, 3 volumes, Lourenço Marques, Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971.
- Lima, Alfredo Pereira de, *Para a História das Comunicações em Lourenço Marques*, Lourenço Marques [s.n.], 1974.
- Lobato, Alexandre, *Economia, Engenharia e História em Moçambique*, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1967.
- Lopes, Júlio Mendes, *Caminho de Ferro do Amboim: Breve Ensaio Histórico*, Luanda, EAL – Edições de Angola, Lda., 2002.
- Lunn, Jon, "The Political Economy of Primary Railway Construction in the Rhodesias, 1890-1911" in *The Journal of African History*, Vol. 33, n° 2, 1992.
- Macedo, Marta, *Projectar e Construir a Nação. Engenheiros, ciência e território no século XIX*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2012.
- MacLeod, Roy M.; Kumar, Deepak (eds.), *Technology and the Raj. Western Technology and Technical Transfers to India, 1700-1947*, New Delhi, Sage, 1995.
- Marsden, Ben, *Engineering Empires: a cultural history of technology in nineteenth-century Britain*, New York, Palgrave Macmillan, 2005.
- Matos, Ana Cardoso de, Diogo, Maria Paula, "A afirmação da engenharia em Portugal ao longo do século XIX" in José Maria Brandão de Brito et al., *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Lisboa, D. Quixote, 2002, pp. 25-30.
- Matos, Ana Cardoso de; Diogo, Maria Paula, From the École de Ponts et Chaussées to Portuguese railways: the transfer of technological knowledge and practices in the second half of the 19th century in *Railway*

- modernization: an historical perspective (19th and 20th centuries)*. Actas da II Conferência da Associação Internacional para a História dos Caminhos de Ferro, coord. por Magda Pinheiro Lisboa, CEHCP, 2009, p. 77-90.
- Matos, Ana Cardoso de; Diogo, Maria Paula, Gouzevitch, Irina; Grelon; André (eds.), *Jogos de Identidade: os engenheiros entre a formação e a acção (Les enjeux identitaires des ingénieurs: entre la formation et l'action)*, Lisboa, Colibri, 2009.
- McCants, Anne; Beira, Eduardo; Cordeiro, José M. Lopes; e Lourenço, Paulo (Eds.), *Railroads in Historical Context*, edited by, 3 volumes, Vila Nova de Gaia, MIT Portugal - INOVATEC, 2011-2013.
- Middell, Matthias; Espagne, Michel; Geyer, Michael, *European History in an Interconnected World: An Introduction to Transnational History*, London: Palgrave Macmillan, 2010.
- Mrazek, Rudolf, *Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony*, Princeton, Princeton University Press, 2002.
- Nye, David E., *American Technological Sublime*, Cambridge, Mass./London, The MIT Press, 1994.
- Passoth, Jan-H; Peuker, Birgit and Schillmeier, Michael, *Agency without Actors? New Approaches to Collective Action*, London, Routledge, 2011.
- Peluso, Nancy, *Rich Forests, Poor People: Resource Control and Resistance in Java*, Berkeley: University of California Press, 1992.
- Pereira, Hugo José Silveira da Silva, *A Política Ferroviária Nacional (1845-1899)*. Dissertação de Doutoramento em História na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2012.
- Pereira, Hugo Silveira, "Fontismo na Índia portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão" in *Revista Portuguesa de História*, nº 46, 2015, 237-262.
- Pinheiro, Magda, "A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)" in *Análise Social*, Vol. XXIV (101-102), 1988.
- Pinheiro, Magda, *Chemins de fer, structure financière de l'État et dépendance extérieure au Portugal: 1850-1890*, Paris, Université de Paris, 1986.
- Pinto, Henrique Vasques Kopke Correia, *O problema dos transportes e a rede de comunicações em Angola no passado, no presente e no futuro*, Angola: Imp. Nacional, 1947.
- Prinslow, Karl Edward, *Transportations as an element of foreign policy in Southern Africa or the ties that bind*, Thesis for the degree of Master of Arts in National Security Affairs from de Naval Postgraduate School, Monterey – California, June 1985.
- Radulet, Carmen M., "O general Joaquim José Machado e a política africana" in *A África e a Instalação do Sistema Colonial (c. 1885-c. 1930)*. III Reunião Internacional de História de África, dirigida por Maria Emília Madeira Santos, Lisboa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 2000.
- Relvas, Emílio César Garção de Miranda, *O problema dos transportes em Angola*, Dissertação a apresentar na cadeira de "Economia Ultramarina" para o exame de estado do 2º ano do curso de Altos Estudos Ultramarinos, [Lisboa, ISCSPU], 1958.
- Ribeiro, Carlos, *Apointamentos para a História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique*, Lourenço Marques, [s.n.], 1965.
- Rodrigues, Maria de Lurdes, *Os engenheiros em Portugal*, Oeiras, Celta, 1999.
- Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey: The Industrialization and Perception of Time and Space*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1986.

- Science and Empire: Knowledge and Networks of Science across the British Empire, 1800–1970*, edited by Brett M. Bennett and Joseph M. Hodge, Basingstoke, Hampshire; New York, Palgrave Macmillan, 2011.
- Silva, Ana Paula e Diogo, Maria Paula, “Host and Hostage: Portugal, Britain and the Atlantic Networks”, in Erik van der Vleuten, Arne Kaijser (eds.), *Networking Europe. Infrastructures and the shaping of Europe*, Canton, MA, Science History Publications, 2006, pp. 51-69.
- Silva, Ana Paula, “Power (dis)illusions – electricity networks in Portuguese African colonies”, in the proceedings of *Reusing the Industrial Past – ICOHTEC & TICCIH Conference*, 10-15 August 2010 Tampere, Finland.
- Silva, Ana Paula, “Shaping 20th Century Portuguese Empire – the Telegraph and the Radio”, *ICON - Journal of the International Committee for the History of Technology*, vol. 7 (2001), 106-122.
- Silva, Ana Paula, “Shaping the 29th Century Portuguese Empire: the Telegraph and the Radio”, *ICON. Journal of the International Committee for the History of Technology*, 2001, vol. 7, 106-122.
- Silva, Ana Paula, *A introdução das telecomunicações eléctricas em Portugal: 1855-1939*, Tese de Doutoramento em História e Filosofia das Ciências (especialidade de Epistemologia), Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2007.
- Silva, Elísio Romariz Santos, *Companhia do Caminho de Ferro de Benguela: Uma história sucinta da sua formação e desenvolvimento*, Lisboa, 2008.
- Sousa, M. Luísa, *A mobilidade automóvel em Portugal, 1920-1950*, Lisboa, Chiado Editora, 2016.
- Teixeira, Maria Luisa Norton Pinto, *The railways of Mozambique: a regional or colonial project? 1895-1950*, Master of Arts, Concordia University, 1991.
- Telling Lives in Science: Essays on Scientific Biography*, dir. by Michael Shortland and Richard Yeo, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.
- The Global Politics of Science and Technology*, edited by Maximilian Mayer, Mariana Carpes and Ruth Knoblich, Berlin, Springer, 2014.
- The history and poetics of scientific biography, Science, Technology and Culture, 1700-1945*, edited by Thomas Söderqvist, Aldershot, Ashgate, 2007.
- Vail, Leroy and White, Landeg, *Capitalism and Colonialism in Mozambique: A Study of Quelimane District*, London, Heinemann, 1980.
- Vail, Leroy, “The Making of an Imperial Slum: Nyasaland and Its Railways, 1895-1935” in *The Journal of African History*, Vol. 16, Nº 1, 1975.
- Val, Leroy, “the Making of na Imperial Slum: Nyassaland and it’s Railways, 1895-1935” in *Journal of African History*, nº 16, 1975.
- Verbeek, Peter-Paul, “Tecnopólis: a vida pública dos artefactos tecnológicos” in *Análise Social*, vol. XLI, 2006, pp. 1105-1125.
- Veríssimo, José Manuel da Silva, *A Sociedade de Geografia e as expedições africanas de Portugal a Sul do Equador entre 1875 e 1926*, Dissertação de Mestrado em História e Filosofia da Ciência, pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 1999.
- Vieira, António Lopes, *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890. A comparative study in speculation, corruption and inefficiency*. Leicester, Leicester University, 1983.
- Vleuten, Eric; Kaijser, Arne (eds.), *Networking Europe: Transnational Infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, Sagamore Beach: Science History Publications/USA, 2006.

Vleuten, Erik van der, “Large Technical Systems” in *Blackwell Companion to the Philosophy of Technology*, Malden, MA: Wiley-Blackwell, 2009.

Vleuten, Erik van der, “Understanding Network Societies: Two decades of large technical systems studies”, in *Networking Europe. Transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, editado por Van der Vleuten and Kaijser, Sagamore Beach, MA: Science History Publications/USA, 2006.

Wilburn, Kenneth, “Rails crossed: Imperialists, republicans and Edward McMurdo 1883-1889” in *South African Journal of Economic History*, Volume 11, Issue 2, 1996.

Obras de carácter generalista e outros estudos históricos

A Primeira República e as Colónias Portuguesas, coordenado por José Miguel Sardica, Lisboa, EPAL-CEPCEP, 2010.

Actas do Seminário «Moçambique: Navegações, Comércio e Técnicas», Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, [Lisboa], 1998.

Alegria, Maria Fernanda, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1990.

Alexandre, Valentim (Org.), *O Império Africano. Séculos XIX e XX*, coordenado por Valentim Alexandre, Lisboa, Colibri, 2000.

Alexandre, Valentim, “Ideologia, Economia e Política: a questão colonial na implantação do Estado Novo” in *Análise Social*, vol. XXVIII, 1993.

Alexandre, Valentim, *A Questão Colonial no Parlamento*, Lisboa, Assembleia da República, Dom Quixote, 2008.

Alexandre, Valentim, *Origens do Colonialismo Português Moderno*, Lisboa, Sá da Costa, 1979.

Alexandre, Valentim, *Os Sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Porto, Afrontamento, 1993.

Alexandre, Valentim, *Velho Brasil, Novas Áfricas. Portugal e o Império (1808-1975)*, Porto, Afrontamento, 2000.

Almada, José de, *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*, [Lisboa, Imprensa Barreiro], 1951.

Almeida, Pedro Tavares de e Sousa, Paulo Silveira e, “Ruling the Empire: the Portuguese Colonial Office” in *Revista de História das Ideias*, Vol. 27, 2006, pp. 137-170.

Ana Isabel Madeira, *Ler, escrever e orar: uma análise histórica e comparada dos discursos sobre a educação, o ensino e a escola em Moçambique*, Doutoramento em Ciências da Educação, [Lisboa], Universidade de Lisboa, 2007.

Anhaeusser, Carl R., “The history of mining in the Barberton Greenstone Belt, South Africa, with an emphasis on Gold (1868-2012)”. Paper from the proceedings of the *International Mining History Congress*, April 2012.

Axelson, Eric, *Portugal and the scramble for Africa: 1875-1891*, Johannesburg, Witwatersrand University Press, 1967.

Azevedo, José Manuel de, *A colonização da Sudoeste Africano: Do deserto do Namibe ao planalto da Huíla, 1849-1900*, Tese de Doutoramento, Salamanca, Facultad de Geografía e Historia da Universidad de Salamanca, 2014.

- Basílio, Francisco Xavier, *Antecedentes históricos da Reforma Administrativa da Província de Moçambique*, Dissertação apresentada no acto de licenciatura do Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, Lisboa, 1965.
- Beasley, Edward, *Empire as the Triumph of Theory: Imperialism, information, and the Colonial Society of 1868*, Oxon, Routledge, 2005.
- Bender, Gerald, *Angola sob o domínio português – mito e realidade*, Lisboa, Sá da Costa, 1980.
- Bethencourt, Francisco e Chaudhuri, Kirti, *História da Expansão Portuguesa*, Volume IV: *Do Brasil para África (1808-1930)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998.
- Bettencourt, Marcelo, *Dos Jornais às Armas. Trajectórias da Contestação Angolana*, Lisboa, Veja, 1999.
- Birmingham, David, “The Coffee Barons of Cazengo” in *The Journal of African History*, Vol. 19, nº 4, 1978.
- Botelho, José Justino Teixeira, *História Militar e Política dos Portugueses em Moçambique de 1833 aos nossos dias*, Lisboa, Centro Tip. Colonial, 1936.
- Caetano, Marcelo, *Portugal e a internacionalização dos problemas africanos*, [Lisboa], Edições Ática, 1971.
- Capela, José, *Donas, senhores e escravos*, Porto, Afrontamento, 1996.
- Capela, José, *Escravos e escravatura em Moçambique: problemas identitários*, Porto, Centro de Estudos Africanos, 2000.
- Capela, José, *Moçambique pela sua História*, Porto, Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2010.
- Capela, José, *O escravismo colonial em Moçambique*, Lisboa, Afrontamento, 1993.
- Capela, José, *O Movimento operário em Lourenço Marques. 1898-1927*, [Porto], Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2009.
- Carreira, António, *Angola: Da Escravatura ao Trabalho Livre*, Lisboa, Arcádia, 1977.
- Carreira, António, *Notas sobre o tráfico português de escravos*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1987.
- Carvalho, Sebastião José de, “Estudo histórico do problema da colonização em Angola e Moçambique principalmente no período contemporâneo” in *Congresso do Mundo Português*, Lisboa, 1940.
- Castelo, Cláudia, *Passagens para África: O Povoamento de Angola e Moçambique com Naturais da Metrópole (1920-1974)*, Porto, Afrontamento, 2007.
- Castro, Armando de, *A Economia Portuguesa no Século XX. 1900-1925*, Lisboa, Edições 70, 1973.
- Catroga, Fernando, *Republicanismo em Portugal. Da formação ao 5 de Outubro de 1910*, 2ª edição, Lisboa, Editorial Notícias, 2000.
- Clarence-Smith, Gervase, *O III Império Português (1825-1975)*, Lisboa, Teorema, 1990.
- Clarence-Smith, Gervase, *Slaves, Peasants, and Capitalists in Southern Angola, 1840-1926*. Cambridge, Cambridge University Press, 1979.
- Costa, Fernando, *Portugal e a Guerra Anglo-Bóer. Política externa e opinião pública (1899-1902)*, Lisboa, Edições Cosmos, 1998.
- Costa, João Paulo Oliveira e, Rodrigues, José Damião e Oliveira, Pedro Aires (Coord.), *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2014.

- Domingos, Nuno e Peralta, Elsa (Eds.), *Cidade e império: dinâmicas coloniais e reconfigurações pós-coloniais*, Lisboa, Edições 70, 2013.
- Covane, Luis António, *As relações económicas entre Moçambique e a África do Sul 1850-1964. Acordos e regulamentos principais*, Maputo, Arquivo Histórico de Moçambique, 1989.
- Dáskalos, Maria Alexandre, *A política de Norton de Matos para Angola. 1912-1915*, Coimbra, Edições Minerva, 2008.
- Dias, Jill R., “Famine and Disease in the History of Angola c. 1830-1930” in *The Journal of African History*, Vol. 22, nº 3, 1981.
- Dias, Jill, “História da Colonização – África (séc. XVII-XX)” in *Ler História*, nº 21, 1991.
- Dicionário Biográfico Parlamentar. 1935-1974*, dirigido por Manuel Braga da Cruz e António Costa Pinto, 5 volumes, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais – Assembleia da República, 2005.
- Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, dirigido por Maria Filomena Mónica, 3 volumes, Lisboa, Assembleia da República – Imprensa de Ciências Sociais, 2004-2006.
- Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, coordenado por Maria Fernanda Rollo, Lisboa, Assembleia da República, 2014.
- Direito, Bárbara, *Políticas coloniais de terras em Moçambique: o caso de Manica e Sofala sob a companhia de Moçambique, 1892-1942*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2013.
- Duffy, James, *A question of slavery*, Oxford, The Clarendon Press, 1967.
- Duffy, James, *Portugal in Africa*, Harmondsworth, Penguin Books, 1962.
- Duffy, James, *Portuguese Africa*, Cambridge, Harvard University, 1959.
- Faria, Alice Caldeira Cabral Santiago, *L'Architecture Coloniale Portugaise à Goa, Le Departement des Travaux Publics, 1840-1926*, Paris, Université Paris 1, 2010.
- Farinha, Luís, *Cunha Leal. Deputado e Ministro da República. Um notável rebelde*, Lisboa, Texto Editores – Assembleia da República, 2009.
- Ferguson, Niall, *The House of Rothschild*, London, Penguin Books, 2000.
- Fernandes, Marisa, “Geopolítica da Alemanha na Primeira Guerra Mundial: O Caso do Sudeste Africano” in *Portugal e as campanhas de África: da imposição de soberania à Grande Guerra*, coordenado por Carlos Filipe Afonso e Vítor Lourenço Borges, Lisboa, Instituto de Estudos Superiores Militares, 2015.
- Fernandes, Paulo Jorge, “A súbita vocação “africanista” de um ex-ministro: A viagem de Mariano de Carvalho a Moçambique em 1890” in *Africana Studia*, nº 17, 2011.
- Ferreira, O.J.O, “Generaal Joaquim Jose Machado, die man na wie Machadodorp vernoem is” in *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*, Vol. 18, nº 3, 1988.
- Ferreirinha, Mónica, *Breve História do BNU*, [Lisboa], Caixa Geral de Depósitos – Gabinete do Património Histórico, 2009.
- Fonseca, Madalena Pires da, “Os corredores de desenvolvimento em Moçambique” in *Africana Studia: Revista internacional de Estudos Africanos*, nº 6, 2003, pp. 201-230.

- Fraga, Luís Alves de, “A Guerra de África em 1895 — Uma Leitura Estratégica” in *XVIII Colóquio de História Militar. Política Diplomática, Militar e Social do Reinado de D. Carlos no Centenário da sua Morte*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2008.
- Galvão, Inês Neto, *Sisal em carne viva: Poder, ciência e o problema do trabalho numa economia de plantação (Moçambique, c. 1930-1960)*, Dissertação de Mestrado em Antropologia Social e Cultural, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2013.
- Gann, L. H. & Duignan, Peter, *The Rulers of British Africa. 1870-1914*, California, Stanford University Press, 1978.
- Gann, L. H. and Duignan, Peter, *Colonialism in Africa: 1870-1960*, Volume Four: *The Economics of Colonialism*, Cambridge, Cambridge University Press, 1975.
- Garcia, José Luís Lima, *Ideologia e Propaganda Colonial no Estado Novo: da Agência Geral das Colónias à Agência Geral do Ultramar: 1920-1974*, Tese de doutoramento em História, especialidade História Contemporânea, Coimbra, Faculdade de Letras, 2011.
- Gaspar, José Maria, “A Colonização Branca em Angola e Moçambique” in *Colóquios de Política Ultramarina Internacionalmente Relevante*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1958.
- Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira. 40 Volumes*, Lisboa: Editorial Enciclopédia, [1935-1960].
- Guevara, Gisela, *As Relações entre Portugal e a Alemanha em torno de África. Finais do Século XIX e Inícios do Século XX*, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2006.
- Guimarães, Ângela, *Uma corrente do colonialismo português. A Sociedade de Geografia de Lisboa*, Porto, Livros Horizonte, 1984.
- Hammond, R. J., *Portugal and Africa: 1815-1910 – a study in uneconomic imperialism*, Stanford, Stanford University Press, 1966.
- Hammond, Richard J., “Economic Imperialism: Sidelights on a Stereotype” in *The Journal of Economic History*, Vol. 21, Nº 4, December, 1961.
- Hance, William A. and Dongen, Irene S. Van, “Beira, Mozambique Gateway to Central Africa” in *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 47, nº 4, Dec., 1957.
- Helmut Stoecker (Ed.), *German Imperialism in Africa*, London, C. Hurst & Company, 1986.
- Hespanha, António Manuel (Org.). *Nova História Militar de Portugal. 2 Volumes*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003.
- Hinsley, Francis Harry, *British Foreign Policy Under Sir Edward Grey*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977.
- História Económica de Portugal, 1700-2000*, organizada por Pedro Laíns e Álvaro Ferreira da Silva, 3 volumes, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2012.
- Hobsbawm, E. J., *A Era do Capital*, Lisboa, Editorial Presença, 1988
- Hobsbawm, E. J., *A Era do Império: 1875-1914*, Lisboa, Editorial Presença, 1987.
- Isaacman, Allen e Isaacman, Barbara, *Mozambique. From Colonialism to Revolution, 1900-1982*, Hampshire, Gower, 1983.
- Jerónimo, Miguel Bandeira, *A Diplomacia do Império. Política e Religião na Partilha de África (1820-1890)*, Lisboa, Edições 70, 2012.

- Jerónimo, Miguel Bandeira, *Livros brancos, corpos e almas negras: a "missão civilizadora" do colonialismo português*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2010.
- Jerónimo, Miguel Bandeira, *O Império Colonial em Questão*, Edições 70, 2012.
- Jorge Luis P. Fernandes, *República [Popular] de Moçambique. As Alterações Toponímicas e os Carimbos do Correio*, Vila Nova de Famalicão, Edições Húmus, 2006.
- Keppel-Jones, Arthur, *Rhodes and Rhodesia: The White Conquest of Zimbabwe, 1884-1902*, Toronto: McGill-Queen's University Press, 1984.
- Kerby, Edward M., *Financing the Foe: A case study on the financing of an independent railway to the Zuid-Afrikaansche Republiek between 1882 and 1902*, [London, s.n.], 2012.
- Kiewiet, Cornelius Willem De, *The Imperial Factor in South Africa: a Study in Politics and Economics*, Cambridge, University Press, 1937.
- Kuitenbrouwer, Vincent, *War of Words: Dutch Pro-Boer Propaganda and the South African War (1899-1902)*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2012.
- Lains, Pedro e Costa, Fernando, "Portugal e a Guerra Anglo-Bóer" in *Ler História*, nº 42, Lisboa, ISCTE, 2002.
- Leal, Ernesto Castro, *Nação e Nacionalismos. A Cruzada Nacional D. Nuno Álvares Pereira e as origens do Estado Novo*, Lisboa, Edições Cosmos, 1999.
- Leal, Ernesto Castro, *Partidos e Programas. O campo partidário republicano português (1910-1926)*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2008.
- Lima, Alfredo Pereira de, *Casas que fizeram Lourenço Marques*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1868.
- Lima, Alfredo Pereira de, *Edifícios Históricos de Lourenço Marques*, Lourenço Marques, Livraria. Académica, 1966.
- Livro de Ouro do Mundo Português. Moçambique*, Lourenço Marques, [s.n.], 1970.
- Lobato, Alexandre, *História da Fundação de Lourenço Marques*, Lisboa, Revista Lusitânia, 1948.
- Lobo, Sandra Maria Calvino Ataíde, *O desassossego goês. Cultura e política em Goa do liberalismo ao Acto Colonial*, Tese de Doutoramento em História e Teoria das Ideias, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 2013.
- Magee, Gary B. and Thompson, Andrew S., *Empire and Globalisation. Networks of People, Goods and Capital in the British World, c. 1850-1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.
- Marques, A. H. de Oliveira; Guinote, Paulo; Mesquita, Pedro Teixeira; Dias, João José Alves, *Parlamentares e Ministros da 1ª República (1910-1926)*, Lisboa, Assembleia da República, Porto, Afrontamento, 2000.
- Marques, Daniel Brito Candeias Gamito, *O Ensino e a Investigação em Zoologia e em Botânica na Escola Politécnica de Lisboa (1837-1911)*, Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia, Monte da Caparica, FCT/UNL, 2015.
- Marques, José Pedro, *Os Sons do Silêncio. O Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999.
- Marques, Paulo Lowndes, *O Marquês de Soveral - Seu Tempo e Seu Modo*, Alfragide, Texto Editores, 2009.
- Marroni, Luísa, "«Portugal não é um país pequeno». A lição de colonialismo na Exposição Colonial do Porto de 1934" in *História. Revista da FLUP*. Porto, IV Série, vol. 3 – 2013.

- Martinez, Esmeralda Simões, *O trabalho forçado na legislação colonial portuguesa. O caso de Moçambique. (1899-1926)*, Dissertação de Mestrado em História de África, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2008.
- Martins, Francisco da Rocha, *História das Colónias Portuguesas*, Lisboa, Imprensa Nacional de Publicidade, 1933.
- Mascarenhas, Renato Francisco Antunes, *Norton de Matos: Alto-Comissário e Governador Geral de Angola*, Dissertação de Licenciatura apresentada ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, à cadeira de História da Colonização Moderna, Lisboa, [s.n.], 1970.
- Matos, Patrícia Carla Valente Ferraz de, *Mendes Correia e a Escola de Antropologia do Porto: Contribuição para o estudo das relações entre antropologia, nacionalismo e colonialismo (de finais do século XIX aos finais da década de 50 do século XX)*, Doutoramento em Ciências Sociais Especialidade: Antropologia Social e Cultural, Instituto de Ciências Sociais, 2012.
- Medeiros, Carlos Alberto, *A Colonização das Terras Altas da Huíla (Angola): Estudo de Geografia Humana*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1976.
- Meneses, Filipe Ribeiro de Oliveira, Pedro Aires (Coord.), *A Primeira República Portuguesa: Diplomacia, Guerra e Império*, Lisboa, Tinta da China, 2011.
- Miranda, Jorge, *As Constituições Portuguesas de 1822 ao Texto Actual da Constituição*, 3ª edição, Lisboa, Petrony, 1992.
- Momentos de Inovação em Engenharia em Portugal no Século XX*, coord. Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito, Maria Fernanda Rollo, Lisboa, Dom Quixote, 2004.
- Montez, Caetano, *Mousinho. Governador de Lourenço Marques. 25 de Setembro de 1890 – 4 de Janeiro de 1892*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional de Moçambique, 1956.
- Mota, Francisco Teixeira da, *Alves Reis: uma história portuguesa*, Lisboa, Oficina do Livro, 2007.
- Navarro, Bruno J., “História de uma Guerra esquecida: A Tropa d'África, de Carlos Selvagem” in *Letras Com Vida - Literatura, Cultura e Arte*, número comemorativo do centenário da Grande Guerra, Lisboa, Gradiva [no prelo].
- Navarro, Bruno J., *Governo de Pimenta de Castro. Um General no labirinto político da I República*, Lisboa, Assembleia da República, 2011.
- Navarro, Bruno, “Revisitar a política externa da I República para além das evidências fossilizadas” in *Relações Internacionais*, 34, 2012, pp. 123-128.
- Neto, Sérgio Gonçalo Duarte, *Do Minho ao Mandovi. Um estudo sobre o pensamento colonial de Norton de Matos*, Dissertação apresentada no Programa de Doutoramento de Altos Estudos Contemporâneos, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2013.
- Newitt, Malyn, *História de Moçambique*, Mem-Martins, Europa-América, 1997.
- Newitt, Malyn, *Portugal in Africa: the last hundred years*, London, C. Hurst, 1981.
- Newitt, Malyn, *Portugal in European and world history*, London, Reaktion Books Ltd., 2009.
- Norton, José, *Norton de Matos. Biografia. Fronteiras do Tempo*, Lisboa, Bertrand, 2002.
- Nowell, Charles, *The Rose-colored map: Portugal attempt to build an African empire from the Atlantic to the Indian Ocean*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Lisboa, 1982.

- Nunes, João Paulo Avelãs, *O estado novo e o volfrâmio (1933-1947): actividade mineira, "grande depressão" e segunda guerra mundial*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2010.
- O Palácio dos Condes de Óbidos. Sede da Cruz Vermelha Portuguesa*, Lisboa, Inter Arma Caritas – CVP, 1983.
- Oliveira, I. B. Mota, *Adolpho Ferreira de Loureiro – 1836-1911. Nota biográfica*, Lisboa, Delegação Portuguesa da AIPCN, 2003.
- Olson, James S. and Shadle, Robert, *Historical Dictionary of the British Empire*, Westport, Greenwood Press, 1996.
- Os Generais do Exército Português*, coordenado por Alberto Ribeiro Soares, 4 volumes, Lisboa, Biblioteca do Exército, 2003-2005.
- Pakenham, Thomas, *The Scramble for Africa: White Man's Conquest of the Dark Continent From 1876 to 1912*, New York, Avon Books, 1992.
- Palmer, Robin H. and Parsons, Neil, *The Roots of Rural Poverty in Central and Southern Africa*, Berkeley, University of California Press, 1977.
- Pélissier, René, *História das campanhas de Angola: resistência e revoltas (1845-1941)*, Lisboa, Editorial Estampa, 1986.
- Pélissier, René, *História de Moçambique: formação e oposição*, Lisboa, Estampa, 1994.
- Pélissier, René, *História de Moçambique: formação e oposição: 1854-1918*, Lisboa, 2 volumes, Editorial Estampa, 1994.
- Porter, Andrew, *O Imperialismo Europeu*, Lisboa, Edições 70, 2011.
- Portugal e a Grande Guerra: 1914-1918*, dirigido por Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes, Lisboa, QuidNovi, 2013.
- Portugal e o fim do colonialismo: dimensões internacionais*, organização de Miguel Bandeira Jerónimo e António Costa Pinto, Lisboa, Edições 70, 2014.
- Portugal. Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico*, 7 volumes, 1904-1915.
- Proença, Maria Cândida, *A Questão Colonial no Parlamento (1910-1926)*, Lisboa, Assembleia da República – D. Quixote, 2008.
- Quintas, Maria da Conceição, *Porto de Setúbal. Um actor de desenvolvimento*, Setúbal, APSS, 2003.
- Rego, A. da Silva, *O Ultramar Português no século XIX (1834-1910)*, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1969.
- Ribeiro, Carlos, *Freire de Andrade*, [Lisboa], Agência Geral das Colónias, 1944.
- Rocha, Ilídio, *A imprensa de Moçambique: história e catálogo*, Lisboa, Livros do Brasil, 2000.
- Rodrigues, Maria de Lurdes, *Os engenheiros em Portugal*, Oeiras, Celta Editora, 1999.
- Roque, Ana Cristina, "Cartografar fronteiras nos finais do século XIX: questões em torno da demarcação e delimitação da fronteira entre Moçambique e o Transvaal" in *IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011.
- Roque, Ana Cristina, "O sul de Moçambique na viragem do século XIX: Território, exploração científica e desenvolvimento" in *Africana Studia*, nº 17, 2011.

- Santos, Maria Emília Madeira (Ed.), *A África e a instalação do sistema colonial (c. 1885 - c. 1930): III Reunião Internacional de História de África, Actas*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 2000.
- Santos, Maria Emília Madeira (Ed.), *I Reunião Internacional de História de África: relação Europa-Africa no 3º quartel do séc. XIX, Actas*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1989.
- Santos, Maria Emília Madeira, “A Europa e a África na segunda metade do século XIX: o problema das expedições e da ocupação na África Central” in *Portugal no Mundo*, dirigido por Luis de Albuquerque Lisboa, Alfa, 1989.
- Santos, Maria Emília Madeira, *Das travessias científicas à exploração regional em África: uma opção da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Separata do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1991.
- Santos, Maria Emília Madeira, *Nos caminhos de África: serventia e posse: Angola – século XIX*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998.
- Santos, Victor Marques dos, *A Questão Africana e as Relações Luso-Britânicas. 1884-1914*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2007.
- Serrão, Joel e Marques, A. H. de Oliveira (Dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, Volume X: 1825-1890, Lisboa, Editorial Estampa, 1998; Volume XI: 1890-1930, Lisboa, Editorial Estampa, 2001.
- Serrão, Joel, *Dicionário de História de Portugal*, 9 volumes, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971.
- Sideri, Sandro, *Comércio e Poder: colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*, Lisboa, Edições Cosmos, 1977.
- Silva, Armando B. Malheiro da, “General Norton de Matos (1867-1955). Aspectos maiores de um perfil histórico-biográfico – o militar, o colonialista e o democrata” in *Africana Studia*, 6, 2003, pp. 173-200.
- Sousa, Marcelo Rebelo de, *Os partidos políticos no Direito Constitucional português*, Braga, Livraria Cruz, 1983.
- Spence, C. F., *The Portuguese Colony of Mocambique: An Economic Survey*, Cape Town, A. A. Balkema, 1951.
- Statham, Reginald, *Paul Kruger and his Times*, London, T. Fisher Unwin, 1898.
- Subtil, Fernando dos Santos Cordeiro, *A Alemanha perante o Ultramar Português (1898-1914)*, Dissertação de Licenciatura apresentada ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, à cadeira de História da Colonização Moderna, Lisboa, [s.n.], 1966.
- Teixeira, Nuno Severiano e Pinto, António Costa (Coord.), *A Primeira República Portuguesa entre o Liberalismo e o Autoritarismo*, Lisboa, Edições Colibri, 2000.
- Telo, António José, *Economia e império no Portugal contemporâneo*, Lisboa, Cosmos, 1994.
- Telo, António José, *Lourenço Marques na Política Externa Portuguesa: 1875-1900*, Lisboa, Edições Cosmos, 1991.
- Telo, António José, *Primeira República*, 2 volumes, Queluz de Baixo, Editorial Presença, 2010.
- The Cambridge History of the British Empire*, edited by Eric Anderson Walker, Cambridge, University Press, 1963.
- The International Impact of the Boer War*, edited by Keith M. Wilson, London, Acumen, 2001.
- The Oxford History of the British Empire*, Vol. III: *The Nineteenth Century*, edited by Andrew Porter, Oxford, University Press, 1999.

- Torres, Adelino, *O Império Português. Entre o Real e o Imaginário*, Lisboa, Escher, 1991.
- Tschapek, Rolf Peter, *Bausteine eines zukünftigen deutschen Mittelfrika: Deutscher Imperialismus und die portugiesischen Kolonien*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2000.
- Vail, Leroy, "Mozambique's Chartered Companies: The Rule of the Feeble" in *The Journal of African History*, Vol. 17, nº 3, 1976.
- Verburgh, C., "The Competition of South African Harbours and Lourenço Marques for the Oceanborne Imports of the Transvaal "Competitive Area" in *South African Journal of Economics*, 25, 1957.
- Warhurst, Philip R., *Anglo-Portuguese Relations in South-Central Africa. 1890-1900*, London, Longmans, 1962.
- Wheeler, Douglas L. e Pélissier, René, *Angola*, London, Pall Mall Press, 1972.
- White, Landeg, *Bridging the Zambesi: A Colonial Folly*, Basingstoke, Macmillan Press, 1993.