

Carla Marisa Pires Rodrigues

TRIBUTOS PARA UMA
HISTÓRIA DO CAMINHO
DE FERRO DE BENGUELA



CHIADO

EDITORIA

Carla Marisa Pires Rodrigues

**Tributos para uma
História do Caminho
de Ferro de
Benguela/Angola**

Ficha Técnica:

Título: Tributos para uma História do Caminho de Ferro de Benguela/Angola

Autor: Carla Marisa Pires Rodrigues

Editora Digital: "**ÁGUA PRECIOSA**"

Texto: Verdana 14

Capa: Chiado Editora

AGRADECIMENTOS

O meu agradecimento ao Dr. João Loureiro pela disponibilidade e simpatia demonstradas desde o primeiro contacto e pela generosa cedência de postais fotográficos da sua colecção, que muito enriquecem este livro.

Igualmente agradeço à Dra. Ricardina Lopes a pronta e imprescindível colaboração na revisão da primeira versão deste texto.



Índice

AGRADECIMENTOS	4
NOTA INTRODUTÓRIA	9
PARTE I	11
Parte II	27
ANEXOS.....	70
BIOGRAFIA.....	82

Tributos para uma História do Caminho de Ferro de Benguela / Angola

Este é um livro que se desenrola no campo da História e está conduzido por um objetivo pedagógico: contribuir para um melhor conhecimento da origem do Caminho de Ferro de Benguela e para uma melhor compreensão do seu presente.

Este trabalho pretende, também, prestar uam homenagem a todos os que, em condições de extrema adversidade, deram o que de melhor tinham a essa Companhia.

A Angola do futuro terá de ser tudo o que já foi e o que agora é. Será, certamente, desse encontro, entre o longo passado e o presente, só passível de ser conseguido por meio de uma informação plural e do conhecimento integral de todas as realidades aqui vividas, sobretudo, as que maiores marcas deixaram – guerras étnicas e tribais, escravatura, colonização, guerra de libertação, confrontos territoriais e ideológicos – que pode emergir o mecanismo que fortalece a crença e o comportamento colectivo e que molda a identidade nacional.

Nota Introdutória

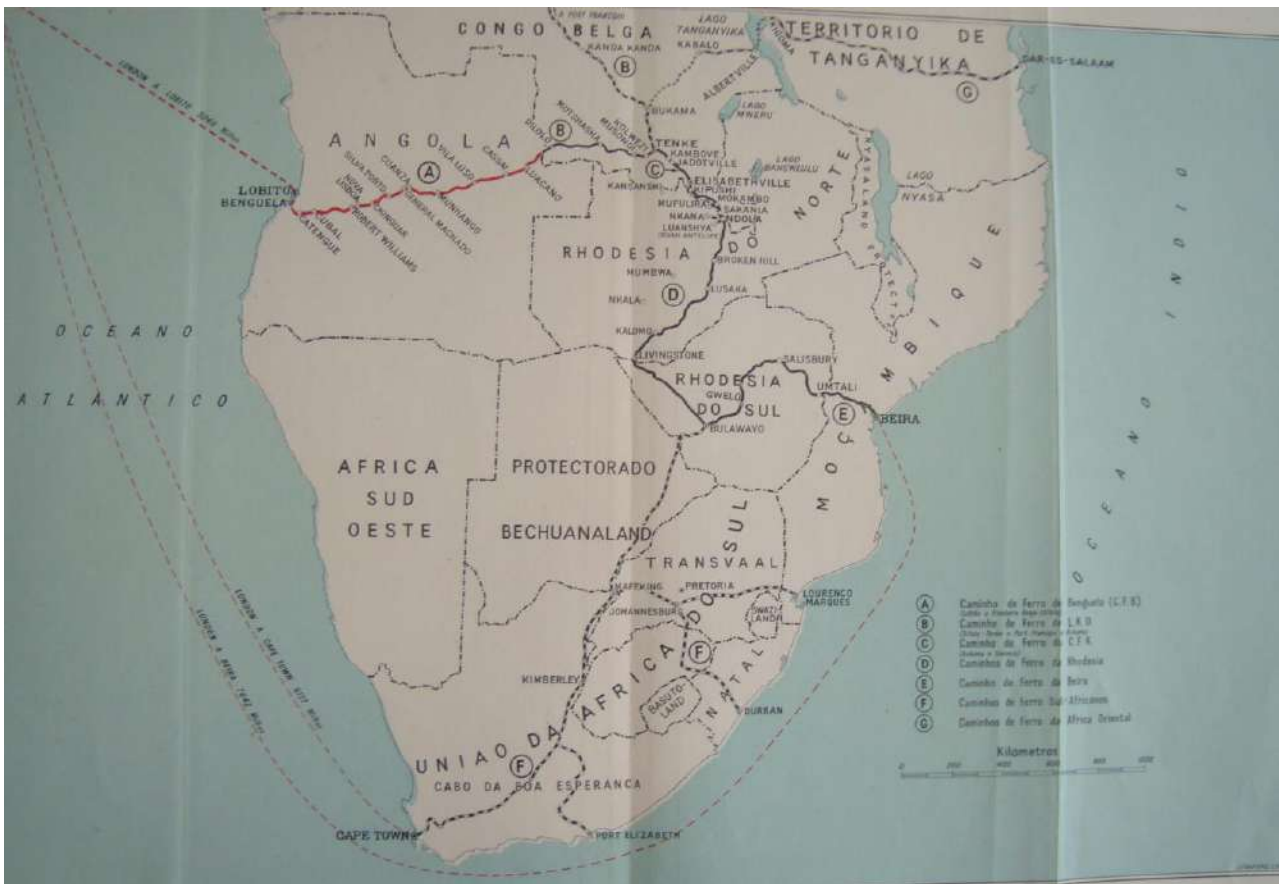
Independentemente do tempo em que se vive e do espaço que se habita, a História foi e continuará a ser conhecimento e identidade. E mesmo em momentos de grande instabilidade e mudanças aceleradas, a História será sempre referência para uns e inspiração para outros. A língua portuguesa, por outro lado, constitui um vínculo histórico para os povos dos países que integram a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa e é um meio privilegiado para difundir valores culturais numa perspectiva aberta e universalista. É, pois, com estas duas perspectivas — histórica e linguística — que nos propomos apresentar *Tributos para uma História do Caminho de Ferro de Benguela* (Angola), um livro de *não ficção*, que pretende contribuir para o conhecimento do *antigamente* e para um melhor entendimento do *agora*.

Na primeira parte, numa perspectiva de contextualização histórica, mencionaremos não só a Política Europeia, na viragem do Século XIX para o Século XX, nomeadamente as rivalidades e interesses dos países mais industrializados e de Portugal, assim como também a importância da Conferência de Berlim na partilha de África.

Na segunda parte, recuperando fontes menos conhecidas, referiremos de modo breve a política portuguesa de desenvolvimento de transportes ferroviários no território de Angola e centrar-nos-emos nos antecedentes políticos inerentes ao acordo para a construção do Caminho de Ferro de Benguela. Passaremos, depois, pelas dificuldades e etapas da sua construção, mencionando, também, o acto da inauguração propriamente dito. Aludiremos, ainda, a alguns aspectos do *modus vivendi* na Companhia, finalizando com a reabilitação daquela linha férrea, de modo que a sua reabertura pudesse ter ocorrido no presente Século.

Sempre que se revelar necessário, este texto será acompanhado por notas de rodapé, de modo a ancorar os factos históricos que irão sendo referenciados no decorrer da narrativa, e por imagens, que podem potenciar uma multiplicação de olhares e de leituras.

MAPA DA ÁFRICA MERIDIONAL E PARTE DA ÁFRICA CENTRAL



PRINTED IN GREAT BRITAIN BY GEORGE PHILIP & SON LIMITED, LONDON¹
George Philip, Cartographer and Map Publisher

Legenda:

- A - Caminho de Ferro de Benguela (C. F. B.) (Lobito a Fronteira Belga - Dilolo)
- B - Caminho de Ferro de L. K. D. (Dilolo - Tenke e Port Fancqui a Bukama)
- C - Caminho de Ferro do C. F. K. (Bukama a Sakania)
- D - Caminhos de Ferro da Rhodesia
- E - Caminho de Ferro da Beira
- F - Caminhos de Ferro Sul-Africanos
- G - Caminhos de Ferro da África Oriental

¹ In. ALMADA, José d' (1951: Apêndice). *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*. Lisboa: Imprensa Barreiro.

Este Mapa tem o título de: "Linha do Lobito a Beira".

PARTE I

A África e a Política Europeia na viragem do Século XIX para o Século XX: rivalidades e interesses

O Continente Africano foi para a Europa, até ao Século XIX, um mero ponto de escala e uma imprescindível fonte de abastecimento de escravos. Ao longo do Século XIX, com o desenvolvimento da revolução industrial, o olhar e o interesse das potências europeias pelos territórios africanos foi aumentando gradualmente, à medida que foi sendo necessário movimentar grande volume de matérias-primas, para acudir às necessidades mundiais.

No último quartel do Século XIX, a Europa Ocidental encontrava-se em pleno desenvolvimento, exercendo uma preponderante influência no mundo: a estreita ligação entre os progressos técnicos e científicos contribuiu para o seu poder; as novas frotas a vapor deram origem à constituição de grandes empresas capitalistas, que dominavam os mares; as indústrias e os bancos controlavam os mercados, fruto do desenvolvimento do capitalismo industrial e financeiro; e os exércitos e exploradores demandavam outros continentes.

A África, em particular a África Central, era então percorrida por exploradores de muitas nacionalidades², como David Livingstone (o escocês que “abriu” as mentes europeias para África), os britânicos Henry Morton Stanley, Sir Richard Francis Burton, Sir Samuel Baker, John Hanning Speke, James Augustus Grant, Verney Cameron e Hugh Clapperton, o italo-francês Pierre Savorgnan de Brazza, o sueco Charles John Andersson, os alemães Heinrich Barth e Gustav Nachtigal, os portugueses Hermenegildo de Brito Capelo, Roberto Ivens e Serpa Pinto, o checo Hemil Holub, o canadiano William Grant Stairs e tantos outros, mas também por investigadores (estudiosos das questões da antropologia política, social e económica), missionários, mineiros e comerciantes, cujas informações iam alimentando e

² DUGARD, Martin (2007). *À Descoberta de África – As viagens épicas de Stanley & Livingstone*. Lisboa: Casa das Letras.

potenciando as ambições políticas das potências europeias em relação ao Continente Africano.

O choque de interesses criado entre os dois maiores gigantes industrializados europeus³ de então — a Grã-Bretanha e a Alemanha — e o existente entre estes últimos e as nações que vinham encetando a via industrializadora, fez aumentar os interesses europeus pelo continente africano, que começou a ser visto como um grande espaço⁴ de esperança e futuro, logo, alvo de cobiça das nações industriais oitocentistas.

A similitude de intentos destas nações europeias, mais ou menos industrializadas⁵, ameaçava, pois, desencadear um conflito armado, pelo que foi necessário encontrar intermediários e estabelecer acordos. É neste contexto que surge a intenção mediadora, protagonizada pelo rei da Bélgica, Leopoldo II⁶, que também acalentava sonhos coloniais. Dessa intenção resultou a Conferência de Bruxelas (1876)⁷. As

³ A Grã-Bretanha, enquanto pioneira da revolução industrial (na segunda metade do Século XVIII), havia liderado o progresso científico e tecnológico, o que veio a ser potenciado, durante a denominada *Era Vitoriana*, que correspondeu ao reinado da Rainha Vitória (1819-1901), e que se constituiu como um período cultural, político-militar e industrial, marcado pela hegemonia do Império Britânico; e a Alemanha que, no último quartel de oitocentos, experimentou uma grande e dinâmica expansão industrial e começou a inclinar-se para os países de além-mar, tendo o objectivo de fundar, também ela, um império colonial.

⁴ O tamanho do Continente Africano fazia e faz ainda hoje afirmar que há muitas Áfricas em África. De facto, as incontáveis realidades geomorfológicas, linguísticas, políticas, sociais e económicas que se vivem na Líbia ou no Sudão do Sul, em Moçambique ou no Senegal, na Nigéria ou na África do Sul sempre foram (e continuam a ser) muito distintas, activando, por conseguinte, os interesses dos europeus.

⁵ No decurso do Século XIX, os países que tiveram o seu arranque industrial mais cedo, além da Grã-Bretanha e da Alemanha, foram a França, a Bélgica e a Suíça, tendo o processo sido mais tardio ou lento nas potências territoriais como a Áustria-Hungria e Rússia e nos países do sul, como a Itália, a Espanha e Portugal. Na América, o arranque industrial dos EUA aconteceu por volta de 1830 e, na Ásia, o impulso industrializador do Japão ocorreu a partir de 1868.

⁶ A Bélgica constituiu-se como uma monarquia constitucional, em 1831, sendo eleito como rei Leopoldo I de Saxe-Coburgo-Gota. O seu filho Leopoldo II (1835 - 1909) sucedeu-lhe em 1865.

⁷ Leopoldo II, em 1876, patrocinou uma conferência geográfica internacional, em Bruxelas. Para o efeito desafiou geógrafos, viajantes, empresários e homens importantes de toda a Europa, para discutir assuntos científicos e filantrópicos, tais como, a construção de mapas e os cuidados médicos em África. Na sequência dessa iniciativa, foi fundada a Associação Internacional para Exploração e Civilização da África Central.

potência aí presentes concordaram com a fundação de uma organização neutra, isto é, sem o domínio da Inglaterra e da Alemanha, destinada a promover a exploração e a “civilização” de zonas da África Central ainda não administradas pelos países europeus. Essa organização — Associação Internacional para a Exploração e Civilização da África Central — teve como patrono o rei da Bélgica. Entre 1878 e 1881, o jornalista e explorador Henry Stanley, já com muitas explorações efectuadas, recebeu uma grande soma paga pelo rei da Bélgica para explorar a África Ocidental ao serviço daquela Associação. Stanley depois de ter percorrido uma grande parte do centro de África e de ter assinalado o território que viria a ser o Congo Belga instalou-se, em 1881, na margem esquerda do rio Zaire, fundando a cidade de Stanleyville (mais tarde chamada de Léopoldville, em homenagem a Leopoldo II e, posteriormente, em 1966, rebatizada com o nome de Kinshasa). Deste modo, contrariando o legado do grande explorador Livingstone, Henry Stanley iria, involuntariamente, ajudar a criar uma das maiores nações escravagistas. Ao mesmo tempo, a França, procurando também dilatar os seus domínios, fundava, sob a orientação do explorador italo-francês Pierre Savorgnan de Brazza, na margem direita do mesmo rio, a povoação de Brazzaville. As duas cidades, de Stanleyville e de Brazzaville, nasceram em locais onde, durante muito tempo, tinha sido exercida a soberania portuguesa.

Estas duas ocupações – a da Bélgica e a da França - fizeram com que a Inglaterra: i) percebesse que havia perdido a "corrida" pela posse da zona da foz do Rio Zaire; ii) mudasse de opinião quanto à questão dos direitos portugueses na região da foz e curso superior do rio Zaire⁸; iii) e passasse a defender que o domínio português assentava em direitos históricos que remontavam ao Século XV⁹.

Em 1885, na Conferência de Berlim, Leopoldo II foi reconhecido pelas potências europeias como soberano de um imenso território de 2,5 milhões de quilómetros quadrados com 30 milhões de pessoas — o Estado Livre do Congo —, o que lhe permitiu explorar a seu bel prazer toda aquela imensa "propriedade pessoal" e lhe garantiu a imortalidade, por motivos menos dignos: foi apelidado de "monarca negreiro", por ter explorado, durante duas décadas, em proveito próprio, a população local (do Congo) e monopolizado as indústrias da borracha e do marfim, segundo testemunhos de missionários e viajantes.

Em 1906, o parlamento de Bruxelas exigiu que o Congo passasse para as mãos do Estado belga, tendo o acordo de liberais e socialistas. Assim, em 1908, aquele território deixou de ser propriedade da Coroa e tornou-se uma colónia da Bélgica — o Congo Belga.

Em 1960, o Congo conquistou a independência, sob a liderança de Patrice Lumumba, e passou a designar-se República do Congo.

⁸ O Rio Zaire, também denominado Rio Congo, é um dos maiores rios do Continente Africano e teve como primeiro nome Rio Poderoso.

⁹ Os Direitos históricos reportavam ao Século XV, porque: Diogo Cão chegou à foz do rio Zaire e aí mandou assentar o primeiro padrão sobre a margem esquerda, no lugar ainda hoje

Posto isto, o Governo inglês mostrou-se disposto a reconhecer os direitos de Portugal. E as autoridades portuguesas, seguras de que não desencadeariam a oposição britânica, mandaram, então, ocupar Cacongo e Massabi (ao norte de Ambriz). Em 1884 (ano da realização da Conferência de Berlim), Portugal e Inglaterra concordaram em assinar o Tratado do Zaire, que reconhecia o direito a Portugal de possuir ambas as margens da foz do rio Zaire e reservava vantagens à Inglaterra, por garantir a liberdade de navegação internacional.

A França e o rei da Bélgica não aceitaram o referido Tratado, pelo facto de o considerarem uma manobra inglesa: uma vez que as recém criadas cidades de Stanleyville e Brazzaville se tinham fixado não na foz, mas um pouco mais a montante de ambas as margens do Rio Zaire, o tratado a ser validado impediria o livre acesso ao mar. Tais disposições levaram o próprio chanceler Bismarck a opor-se àquele acordo e a intervir junto do Governo inglês. A Inglaterra cedeu à pressão alemã e o tratado não chegou a ser ratificado.

Como temos vindo a realçar, as rivalidades políticas e económicas, entre os países europeus, foram originando disputas territoriais. Por esse motivo e com o objectivo de regulamentar a colonização e o comércio europeu em África e, também, discutir o conjunto dos problemas relacionados com uma hipotética futura partilha, reuniu-se, em 15 de Novembro de 1884, em Berlim, uma conferência internacional,¹⁰ que

conhecido por *Ponta do Padrão*. Este navegador, ao serviço do rei de Portugal, D. João II, em 1485, penetrou até ao limite navegável do rio, ou seja, até ao "extremo limite da parte navegável do Baixo Congo". Dessa penetração deixou Diogo Cão memória,

"gravada como foi numa rocha próxima às cataratas de Ielala, a pequena distância da actual cidade de Matadi. Ali, onde, a 170 quilómetros do mar, começa a região das cachoeiras que interrompem a navegação fluvial, deixaram os Portugueses, num dos lanços da ciclópica muralha, sobre a face exterior de três blocos de pedra, nitidamente esculpidos, o escudo das Quinas e, do seu lado direito, reduzido a esquema linear, um singelo cruzeiro", com a seguinte inscrição, em ortografia actual: "Aqui chegaram os navios do esclarecido Rei Dom João o segundo de Portugal" e assinados: «Diogo Cão - Pêro Anes - Pêro da Costa» e na pedra seguinte, "lêem-se os nomes de Álvaro Pires, Pêro Escobar (...)".

in. CORTESÃO, Jaime (1970:752-753). *Os Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.

V. Anexo 1 - Inscrições em Ielala.

¹⁰ A Conferência de Berlim (Novembro de 1884 - Fevereiro 1885) foi organizada por Otto von Bismarck, Chanceler do Rei Guilherme I da Prússia desde 1862, e nela participaram os seguintes países: a Grã-Bretanha, a França, a Espanha, a Itália, Portugal, a Bélgica, a Holanda, a Dinamarca, a Suécia, a Áustria-Hungria, o Império Otomano (com interesses no norte de África) e os Estados Unidos, como potência em ascensão.

agrupava não só os países interessados na questão do Zaire/Congo, tais como a Inglaterra, Portugal, França e Bélgica, "mas todos os [países] que de qualquer modo mantinham relações com África ou com as nações hegemónicas: a Alemanha, Áustria, Dinamarca, Espanha, Itália, Holanda, Suécia, Noruega, Turquia e até os Estados Unidos"¹¹. Por altura dessa Conferência (1884-1885), era do conhecimento comum dos Estados Ocidentais a existência abundante de minérios de cobre, de alta qualidade e de fácil transformação metalúrgica, assim como de minérios de cobalto, zinco, chumbo e outros, na África Austral, precisamente entre os paralelos e meridianos de Greenwich, 12º a 14º Sul e 28º a 30º Este, respectivamente, cuja área rectangular totalizava cerca de 40.000 quilómetros quadrados e que era denominada de "Copperbelt". Esta "cintura de cobre" abrangia grande parte da região do Katanga, que pertencia ao Congo Belga, e o norte da Rodésia do Norte (hoje Zâmbia), que pertencia à Inglaterra, tendo o referido rectângulo sido comumente referenciado e denominado de "escândalo geológico"! Naturalmente, a descoberta da electricidade muito contribuiu para a valorização do cobre, tornando-o um metal minerado estratégico e de absoluta utilidade para a Humanidade. E se outros motivos não houvesse, este teria sido suficiente para explicar o movimento que ficou conhecido pelo termo "Scramble for Africa" (1880-1914).

Na Conferência, em Berlim, foram, pois, discutidos os interesses coloniais na África Central, entre outros, designadamente, as questões geopolíticas da época, isto é, foram identificadas outras vantagens estratégicas para a Europa, tais como a defesa do Egipto, a defesa da Europa, o "fechamento" do Oceano Índico ao comércio, o uso da mesma bitola nas vias férreas, prevendo-se mesmo, então, a hipótese de se poder fazer o transporte ferroviário de matérias-primas, num percurso de 2800 milhas, entre as costas do Atlântico e do Índico (entre a costa ocidental – Lobito - e a costa oriental – Beira), sem mudança de material circulante e, conseqüentemente, criando situações facilitadoras, quer às reparações quer aos abastecimentos.

Apesar de sete décadas antes, o Congresso de Viena (1815) ter consignado a abolição da escravatura, sob proposta da Grã-Bretanha, e ter proclamado a liberdade de navegação nos rios, seis pontos eram, ainda, considerados essenciais, volvidos todos esses anos, e foram objecto de análise na Conferência de Berlim, a saber: 1) a proibição do comércio de escravos; 2) a definição de regras para a navegação nos rios Níger e Congo, também conhecido por Zaire (como já anteriormente se referiu); 3) a liberdade do comércio na bacia do rio Congo/Zaire; 4) a necessária neutralidade dos territórios da bacia do rio Congo/Zaire; 5) a proclamação de regras que condicionariam as novas ocupações territoriais no Continente Africano; 6) a identificação das ocupações já efectivadas, ou seja, a proclamação do princípio da

¹¹ SARAIVA, José Hermano (1985:89-91, Vol.6). *História de Portugal*. Lisboa: Publicações Alfa.

ocupação efectiva de territórios¹², em detrimento dos direitos históricos, como um imperativo claro e operante.

De modo a ilustrar alguns dos assuntos tratados e regras estipuladas na referida Conferência, seleccionam-se excertos dos Capítulos I e VI, do seu Acto Geral:

Capítulo I – Declaração relativa à liberdade de comércio na bacia do Congo.

Art.º 1.º - O comércio de todas as nações beneficiará de completa liberdade (...).

Art.º 6.º - Todas as Potências que exerçam direitos de soberania ou influência nos ditos territórios comprometem-se a zelar pela conservação das populações indígenas, a melhorar as suas condições morais e materiais de existência e a contribuir para a supressão da escravatura e, sobretudo, do tráfico negreiro. (...)

Capítulo VI – Condições essenciais a preencher para que as novas ocupações no continente africano seja consideradas efectivas.

Art.º 34.º - A Potência que, doravante, tome posse de um território africano fora das suas possessões actuais, ou que o adquira ou estabeleça só um protectorado, fará acompanhar a Acta respectiva de uma notificação dirigida às outras Potências signatárias da presente Acta, a fim de fazer valer eventuais reivindicações.

Art.º 35.º - As Potências signatárias da presente Acta reconhecem a obrigação de assegurar, nos territórios ocupados por eles no continente africano, a existência de uma autoridade suficiente para fazer respeitar os direitos adquiridos e, se for caso disso, a liberdade de comércio e de trânsito nas condições estipuladas.

Extractos do Acto Geral da Conferência de Berlim, 26 de Fevereiro de 1885 (adaptado)

Por força do Art.º 34, era instituída a "doutrina das *esferas de influência*, à qual está ligado o absurdo conceito de *hinterland*. A doutrina foi interpretada da seguinte forma: a posse de uma parte do litoral acarretava a do *hinterland* sem limite territorial"¹³. Deste modo, a partir da assinatura daquele *Acto Geral*, qualquer nação europeia, que quisesse assumir um protectorado em território africano, sabia que este estava sujeito a ratificação, tendo o dever, por isso, de informar os membros signatários do referido *Acto*. Por sua vez, o Art.º 35 assegurava a doutrina de *ocupação efectiva*, estipulando "que o ocupante de qualquer território costeiro devia estar igualmente em condições de provar que exercia «autoridade» suficiente «para fazer respeitar os direitos adquiridos e, conforme o caso, a liberdade de comércio e de trânsito nas condições estabelecidas».¹⁴

¹² As fronteiras dos territórios coloniais africanos encontravam-se mal definidas e não haviam sido ainda reconhecidas pelas potências mundiais.

¹³ In. ALBERT ADU BOAHEN (ed). (2010:34). *História Geral da África VII — África sob dominação colonial, 1880-1935*. Brasília: Unesco.

¹⁴ *Idem*. p. 35.

Depois da realização da Conferência de Berlim, acentuaram-se, ainda com maior acuidade, as ambições políticas da Europa em relação à África, tendo-se alargado o movimento de ocupação de territórios.

Os delegados portugueses ali representados conseguiram ver reconhecidos os direitos às posições no norte de Angola e na região de Cabinda (à data já ocupadas), embora tenha sido também reconhecida a independência do Estado do Congo. Portugal esteve representado por uma delegação de especialistas em assuntos africanos, da qual faziam parte Luciano Cordeiro¹⁵, António de Serpa Pimentel, Carlos Roma do Bocage. Portugal, como já foi mencionado, alimentava interesses comerciais e reivindicava “direitos históricos” sobre grandes extensões territoriais, sobrevalorizando o critério histórico em detrimento do critério da ocupação efectiva e, nesse sentido, apresentou na referida Conferência o seu “famoso” Mapa cor-de-rosa — um projecto de ocupação de território que ligava Angola e Moçambique, numa faixa contínua (faixa essa, pintada a cor-de-rosa sobre o mapa da África Central), projecto elaborado poucos anos antes, em 1881, pela Sociedade de Geografia de Lisboa. A ideia do Mapa cor-de-rosa ressurgiu porque a “questão africana” era tida, no seio dos partidos políticos e da opinião pública portuguesa, como um problema de brio nacional.

Mas ... foi consagrada a regra do Direito Internacional — isto é, o princípio de *uti possidetis jure*¹⁶ — para o litoral africano, afastando definitivamente os “direitos históricos”, defendidos por Portugal.

Para além dos seis pontos atrás expostos, o que constituiu a mais desvantajosa consequência para o continente africano (ainda hoje sentida e com nefastos efeitos) foi a denominada “partilha de África”, isto é, a Conferência de Berlim promoveu a partilha de um continente, com cerca de trinta milhões de quilómetros quadrados, que foi retalhado a “régua e esquadro”, subjugado e efectivamente ocupado pelas nações industrializadas da Europa, não tendo havido qualquer tipo de preocupações, nem atendido a questões históricas, étnicas e/ou familiares dos povos africanos. Foram assinaladas e demarcadas novas fronteiras no mapa de África e os “novos” países, que emergiram, foram divididos, anexados e colonizados pelas potências europeias

¹⁵ Luciano Cordeiro (1844-1900), foi nomeado delegado técnico de Portugal à Conferência Internacional de Berlim, a 30 de Outubro de 1884. Era membro fundador da Sociedade de Geografia de Lisboa e possuía ideias e pensamentos muito claros sobre o direito de Portugal em África.

¹⁶ Significa: o direito de usar ou direito ao uso.

com e sem colónias em África¹⁷, como no caso alemão. O Tratado de Berlim reflectiu bem a hegemonia política de Bismarck, que procurava estabelecer as bases políticas de um amplo movimento de ocupação alemã em África, como veio a ocorrer. Depois da aludida Conferência, o império alemão passou a administrar Tanganica, actual Tanzânia, o Burundi e o Ruanda (tendo todo esse território sido apelidado de África Oriental Alemã), o Togo, os Camarões e o Sudoeste Africano, actual Namíbia. Na verdade, um ano antes da Conferência de Berlim, em 1883, Adolf Luderitz, um comerciante de Bremen, comprou uma parte da região da Namíbia, a alguns sobas, por cem libras esterlinas e cem espingardas e aí içou a bandeira alemã. Embora a região do sudoeste africano se encontrasse então sob influência britânica, os ingleses permitiram aí o estabelecimento dos alemães por enfrentarem, nessa altura, problemas maiores com a França, pela disputa do Egipto. O governo alemão não perdeu tempo e mandou um barco de guerra ancorar perto da costa para proteger a nova possessão alemã, garantindo, assim, a ocupação efectiva e em 1884 (muito a propósito, sem dúvida!) a Alemanha declarou o Sudoeste Africano como um protectorado seu.

Portugal, apesar de não ser uma grande nação industrial, como já atrás foi referido, tinha desde sempre alimentado interesses comerciais, figurando entre os países europeus que mais cedo se interessaram pelas potencialidades económicas da África negra. Durante o Século XV aconteceu a exploração do litoral africano, com o resgate de ouro da Mina e de escravos de Arguim. Com a chegada de Diogo Cão à foz do Rio Zaire em 1482 e a criação da capitania de Paulo Dias de Novaes¹⁸, em 1571, deu-se início a exploração do território de Angola, como fornecedor de escravos, face à necessidade de mão-de-obra no Brasil. Nos séculos seguintes, a prioridade política portuguesa foi o Brasil e o comércio de escravos manteve-se nos trezentos anos seguintes, tendo, no Século XIX, "a mão de obra servil angolana permiti[do] a

¹⁷ O acordo anglo-germânico de 1886 é disso testemunho. Com ele, a Inglaterra passou a controlar uma região da costa leste de África, que é hoje o Quénia, e a Alemanha passou a administrar todo o território conhecido como África Oriental Alemã.

¹⁸ Paulo Dias de Novaes, aquando da visita ao Reino, depois de ter sido libertado pelo Rei Ngola Kiluanji, por volta de 1565, deixou a ideia de que poderia fazer uma colonização agrícola em Angola, em tudo semelhante à do Brasil, isto é, adoptando o sistema de capitanias. Em 1571, o Rei D. Sebastião concedeu a Novaes a Carta de Doação de uma capitania com 35 léguas de costa, a contar da foz do Rio Cuanza para Sul. O capitão Paulo Dias de Novaes podia irradiar para o interior até onde fosse possível, tendo as seguintes obrigações: defender, povoar e cultivar a terra, sem qualquer custo à coroa portuguesa; construir três fortalezas nas terras do domínio real; explorar toda a costa ocidental da África desde o Rio Cuanza até ao Cabo da Boa Esperança.

expansão da economia cafeeira do Rio de Janeiro e de São Paulo"¹⁹. Por essa razão, naqueles séculos, não se implantaram em África núcleos de povoamento, nem ocorreu irradiação para o interior. A excepção ocorreu, no Século XVIII, durante o governo pombalino: o então Governador de Angola, D. Francisco de Sousa Coutinho, assumiu a atitude pioneira de promover um processo de colonização branca, pedindo ao rei D. José I o envio de casais ilhéus ou brasileiros, para o povoamento de algumas áreas do território de Angola.

A grande instabilidade política vivida em Portugal durante toda a primeira metade do Século XIX — as invasões francesas, a fuga do Rei e da família Real para o Brasil e a elevação do Brasil a Reino (1815), a revolução liberal portuguesa (1820), a independência do Brasil (1822), a guerra civil entre absolutistas e liberais, as revoltas populares — alimentou a ideia de criação de um outro Brasil em terras africanas, sobretudo no seio dos setembristas, em cujo programa se podia ler:

“[...] Nas províncias do Ultramar existem ricas minas de ouro, cobre, ferro e pedras preciosas. [...] Em África podemos cultivar tudo quanto se cultiva na América. [...] Para a cultura só se necessita da indústria, o emprego dos seus capitais, novas organizações, e em poucos anos tiraremos grandes resultados”.²⁰

Na verdade, num ponto, miguelistas e liberais estavam de acordo — o de manter, colonizar e defender o que a Portugal pertencia “*de jure*”, no contexto político da Europa da época. Assim, o projecto de organizar um império africano passou a fazer parte da ordem do dia do Estado português.

A ideia da construção de uma linha férrea em Angola surgiu, em 1846 (antes, mesmo, da vaga de construções ocorrida na segunda metade do Século), quando o direito de soberania portuguesa, nos territórios compreendidos entre os paralelos 8º e 5º 12' de latitude Sul, na costa ocidental de África, foi posto em causa pela Grã-Bretanha. Exemplo foi, também, a política colonial de Sá da Bandeira²¹ — o político que conseguiu fazer aprovar a legislação de abolição da escravatura em Portugal — cuja política recolheu o apoio de vultos da cultura, como Almeida Garrett, e, mais tarde, de executivos, como Fontes Pereira de Melo, que, em 1852, restaurou o Conselho

¹⁹ In. J. F. ADE AJAYI (ed). (2010: 363). *História Geral da África VI* — África do Século XIX à década de 1880. Brasília: Unesco.

²⁰ SARAIVA, José Hermano (1978:312). *História Concisa de Portugal*. Lisboa: Publicações Europa-América.

²¹ O visconde Sá da Bandeira e o parlamentar Passos Manuel eram as figuras que sobressaíam no Governo Setembrista (1836), que era considerado mais democrático que o anterior, pelo empenho que punha em valorizar a soberania da Nação. Sá da Bandeira, enquanto chefe do Governo setembrista, decretou a proibição de importação e exportação de escravos das colónias portuguesas ao sul do equador.

Ultramarino, órgão consultivo superior para a administração colonial, e cujo governo, em 1855, mandou instalar tropas nos portos, até aí abandonados, a norte de Luanda, nomeadamente no Ambriz, Molembo e Cabinda, o que gerou o protesto da Inglaterra. Também coube a Fontes Pereira de Melo (1819-1887), um dos principais políticos portugueses da segunda metade do Século XIX, o mérito de implementar e desenvolver as infra-estruturas fundamentais para o progresso económico e a modernização de Portugal (incluindo as colónias), nomeadamente, a nível do desenvolvimento dos meios de comunicação e dos transportes, dos quais se destaca a ferrovia.

A revolução ferroviária beneficiou, assim, da especial atenção dada pelos governos da Regeneração²², tendo o primeiro troço de via férrea, que ligava Lisboa ao Carregado, sido inaugurado pelo rei D. Pedro V, em 28 de Outubro de 1856. No final do século, Portugal continental encontrava-se todo unido pela ferrovia. Durante aquele período, tiveram também início os primeiros trabalhos férreos em África — vias férreas em Moçambique (1885) e em Angola (1886) — beneficiando as duas maiores colónias africanas do sentido dedicado pela Regeneração ao desenvolvimento dos transportes. Considerados os resultados da Conferência de Berlim, designadamente no que respeita ao princípio da ocupação efectiva, aquelas construções férreas contribuíam para a ocupação, exploração e fomento dos territórios africanos²³, "protegendo-os" de ameaças internacionais.

Fruto da tomada de consciência de que o mundo se encontrava em rápida transformação e à semelhança de outras expedições internacionais, já mencionadas neste texto, as viagens de portugueses e a sua penetração para o interior foram sendo cada vez mais frequentes, tendo-se destacado as dirigidas, nomeadamente, por: Correia Monteiro e António Gamito (1831-1832), Rodrigues Graça (1843-1846), Bernardino José Brochado (1847-1850), Silva Porto (1846-1854), Caetano Ferreira (1854), Capelo e Ivens (1877-1880 e 1884-1885), Serpa Pinto (1877-1879 e 1885-1886), Henrique de Carvalho (1884-1885). Algumas destas viagens foram classificadas como expedições de carácter geográfico e científico, preparadas e

²² Período da vida portuguesa que teve início em 1851, cujos governos tiveram como objectivo o estabelecimento da concórdia social e política, assim como a modernização da administração e o desenvolvimento económico.

²³ Na década de 1880, os territórios ocupados, em Angola, eram os seguintes: entre o Cunene e o Cubango (1886), Cabinda (1886), Santo António do Zaire (1887), Bailundo (1888), Ambrizete (1888) e Bié (1890).

in. OLIVEIRA MARQUES, A. H. de (1986:217, vol.III). *História de Portugal*. Lisboa. Palas Editores.

patrocinadas pela Sociedade de Geografia de Lisboa²⁴, como a de Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens. A partir da década de 1880, as "expedições mais importantes atingiram Caconda (1883), o rio Cubango (1888), o Bié (1890), a região do Cunene (1892) e o Humbe (1897), mostrando-se fundamentais para assentar a soberania portuguesa sobre a maior parte do território de Angola".²⁵

A par destas expedições portuguesas, sobretudo as de maior impacto realizadas no último quartel do século XIX, também se efectuaram e, algumas delas, ao mesmo tempo, sucessivas operações de penetração no interior, seguidas de ocupação militar, nomeadamente, a partir de Angola, no sentido Oeste-Este, a coluna de Paiva Couceiro, com ordem para descer pelo vale do Zambeze e, a partir de Moçambique, no sentido Este-Oeste, Serpa Pinto com orientação para subir o mesmo rio, o que conduziria necessariamente à aproximação dos dois grupos de expedicionários. Quando o *Ultimatum* britânico (1890)²⁶ foi emitido, esses dois grupos já se encontravam perto um do outro.

Todos os factos anteriormente expostos atestam bem os interesses económicos coloniais portugueses, pelo que, durante a segunda metade do Século XIX, se assistiu ao empenho dos governos — primeiro, do Rei D. Luís I (1861-1889)²⁷ e, depois, do seu filho, o Rei D. Carlos I — em garantir o êxito do projecto, denominado de "Mapa cor-de-rosa", também conhecido como "Plano da Rosa", tendo, para o efeito, sido encetados intensos contactos diplomáticos. Apesar das múltiplas tentativas — políticas, diplomáticas e expedicionárias — para a viabilização do Mapa cor-de-rosa, esse projecto nunca se veio a materializar, de acordo com a sua matriz original, elaborada pela Sociedade de Geografia de Lisboa.

Na verdade, o governo do Rei D. Carlos I teve que lidar com alguns constrangimentos: por um lado, os ressentimentos e as tensas relações entre Portugal e a Inglaterra, fruto do *Ultimatum* inglês, que impusera a retirada das forças expedicionárias

²⁴ A Sociedade de Geografia de Lisboa foi criada pelo diploma de 3 de Abril de 1876, por iniciativa de intelectuais com interesse nos problemas de África.

²⁵ OLIVEIRA MARQUES, A. H. de (1986:217, vol.III). *História de Portugal*. Lisboa. Palas Editores.

²⁶ Quatro dias depois do *Ultimatum* inglês (11 de Janeiro de 1890) o governo progressista português caiu. O governo regenerador, que se lhe seguiu, chefiado por António de Serpa, tentou por todos os meios reatar as relações diplomáticas com Londres.

²⁷ D. Luís I serviu a marinha enquanto infante e, nessa qualidade, visitou a África portuguesa, tendo dedicado especial atenção a esses territórios.

portuguesas da zona africana em disputa²⁸, sob pena de corte diplomático e ameaça de guerra; por outro lado, a conseqüente cedência por parte do rei D. Carlos (1889–1908, no trono havia dois meses), do Conselho de Estado e do Governo português, por medo de uma crise e de uma guerra, perante as exigências britânicas e, ainda, a mal compreendida atitude daquela cedência, pela imprensa, pela opinião pública, pelos políticos e intelectuais portugueses. A este propósito, refira-se que Guerra Junqueiro, em Fevereiro de 1890 (um mês depois do *Ultimatum*), escrevia com o seu talento poético o Opúsculo *Finis Patriae* — uma Ode à Inglaterra — num conjunto de vinte e uma estrofes, em quintilhas, onde apresentava uma ferocíssima crítica à colonização inglesa. Para a revelar, reproduzem-se as duas primeiras estrofes dessa poesia popular e panfletária:

À INGLATERRA

Ó cínica Inglaterra, ó bêbeda impudente.
Que tens levado, tu, ao negro e à escravidão?
Chitas e hipocrisia, evangelho e aguardente,
Repartindo por todo o Escuro Continente
A mortalha de Cristo em tangas de algodão.

Vendes o amor ao metro e a caridade às jardas,
E trocas o teu deus a borracha e marfim,
Reduzindo-lhe o lenho a coronhas de espingardas,
Convertendo-lhe o corpo em pólvora e bombardas,
Transformando-lhe o sangue em aguarrás e em gim!
(...)²⁹

Também muitos foram os discursos, de políticos, proferidos na Câmara dos Deputados sobre o futuro de Portugal. A título de exemplo, transcreve-se o modo como, Luciano Cordeiro (1844-1900), político, investigador e jurista, desenha o futuro de Portugal, isto é, como coloca e equaciona a questão:

“Que será do nosso domínio africano, da nossa soberania colonial, do nosso comércio de além-mar; que será do nosso nome, das nossas tradições, das nossas esperanças, dos nossos grandes interesses em África, se outro povo, se outros povos, arredando justamente desdenhosos a nossa inércia, enquanto não

²⁸ As pretensões de Portugal, expressas no Mapa cor-de-rosa, isto é, a exploração e a ocupação do território que ligava Angola a Moçambique, contrariavam a intenção inglesa de possuir uma faixa de território que unia o Cairo (Egipto) ao Cabo (África do Sul).

²⁹ MEDINA, João (Dir.de). *História Contemporânea de Portugal* (1990:95-96, Tomo II). Lisboa: Multilar.

arredarem, orgulhosos do nosso direito, lograrem sem nós e contra nós, abrir o enorme e opulento continente que nós, há séculos, descobrimos, conquistámos e evangelizámos em tantas direcções?"³⁰

Esta posição ganhou muitos adeptos e, como consequência da incompreensão colectiva gerada, sucederam-se tumultos e manifestações anti-britânicas, realizaram-se comícios patrióticos e a ideia da substituição do regime, entre os republicanos, foi ganhando cada vez mais força, ao longo das duas décadas seguintes (até à implantação da República, em 1910), sempre com a questão colonial como pano de fundo.

As pretensões africanas de Portugal, já aventadas neste texto, bem visíveis no Mapa cor-de-rosa, chocavam, inequivocamente, com o projecto britânico, promovido por Cecil Rhodes (1853-1902), influente político, colonizador e homem de negócios britânico³¹, e principal defensor da ideia de construção do caminho de ferro que ligaria o Cairo, no Egipto, ao Cabo, na África do Sul ³² — o conhecido “C to C” — com o objectivo de explorar as riquezas africanas, transportando-as em quantidade e com rapidez até ao Mediterrâneo e daí à cidade-centro da economia-mundo — Londres, “a oficina e balcão do mundo”. Para tal, Rhodes contava com a sua companhia majestática³³ — a “British South African Company” —, constituída em 1889, tendo atrás de si a imensa riqueza das minas sul-africanas.

³⁰ CARVALHO, A. Farinha de (1984:23). *Luciano Cordeiro – Questões Coloniais*. Editorial Vega.

³¹ Quando Cecil Rhodes chegou a África havia em todo o Continente apenas 300 milhas de vias-férreas, o equivalente a 482,8 Km, e quando morreu, fruto das suas iniciativas, esse número tinha subido para as 4.000 milhas. Para suportar os gastos com essas vias Rhodes servia-se da sua Chartered Company. Ele foi cofundador da *De Beers*, companhia que chegou a deter 90% de todo o mercado mundial de diamantes (mineração e comércio de diamantes).

³² V. Anexo 2 - Cartoon *O Colosso de Rhodes*, 1892.

Desenho do cartonista e ilustrador Edward Linley Sambourne (1844-1910), publicado no *Punch Magazine*, a 10 de Dezembro de 1892.

³³ As Companhias Majestáticas, também chamadas Companhias de Carta (do inglês Chartered Company) ou Companhias Privilegiadas, eram companhias privadas, que se formaram na Europa aquando das conquistas coloniais. Eram normalmente criadas por um grupo de investidores privados que possuía o monopólio de exploração e colonização dos territórios coloniais, em nome do governo que lhes concedia a “Carta” com privilégios comerciais, sem qualquer encargo para o Estado. Em Angola, por exemplo, foi criada a Companhia de Moçâmedes, à qual foi entregue uma área de 20 366 296 hectares.

Como se essa via férrea não bastasse para "sangrar" o solo africano, Cecil Rhodes, em 1891³⁴ e 1897, solicitou vários estudos ao engenheiro escocês, Robert Williams (1860-1938), especializado em minas. De entre esses, destaca-se o estudo do território entre os rios Zambeze e Congo, cuja área se estendia da Rodésia do Norte ao Congo Belga. Daí, resultou a descoberta, na Rodésia do Norte e na província do Katanga, dos maiores jazigos de cobre de África, o que veio a intensificar, por conseguinte, o grande interesse britânico — uma outra hipótese foi, então, levantada: a criação de uma via mais curta.

Apesar da descoberta daquele minério e do surgimento desta nova probabilidade, a Inglaterra, ainda assim, perseguindo a ideia de Cecil Rhodes e aproveitando a linha, iniciada em 1892, da Beira à Rodésia do Sul, celebrou com a Bélgica, dois anos depois, a 12 de Maio de 1894, um tratado pelo qual ficava com o direito à passagem entre o Lago Tanganyka e o Lago Alberto³⁵, acesso esse que viabilizaria a via do "C to C". Essa linha veio a atingir, em 1897, Salisbury (actual Harare, no Nordeste do Zimbabwé) e, em 1902, Bulawayo (na região Sudoeste do Zimbabwé).

Em 1897, Rhodes ainda não tinha a certeza sobre a orientação a dar ao caminho de ferro a partir de Bulawayo (talvez porque aquela região não tivesse sido suficientemente reconhecida). Havia então duas orientações possíveis a imprimir àquela via, a partir de Bulawayo: uma, era prosseguir para Norte, na direcção do Congo Belga, transpondo as cataratas de Victoria Falls; e, outra, era inclinar a linha para Nordeste, para o Lago Tanganyka. Apesar das 3700 milhas construídas por sua iniciativa, quando Cecil Rhodes morreu, em 1902, grande parte do seu sonho ainda se encontrava por realizar: o caminho de ferro do Cabo ao Cairo encontrava-se em Bulawayo, a 1365 milhas³⁶, aproximadamente, da Cidade do Cabo e a mais de 1000 milhas de distância do cobre do Katanga. E sem transportes assegurados não poderia haver explorações mineiras!

Desta feita, Robert Williams encontrava-se sózinho a braços com um grande empreendimento que, segundo ele mesmo, ultrapassava em muito as suas capacidades.

³⁴ Nesta data, foi constituída a Zambezia Exploring Co. com o objectivo de financiar as pesquisas mineiras na região do Zambeze.

³⁵ Nome atribuído em honra do príncipe consorte do Reino Unido. O príncipe Albert de Saxe-Coburgo-Gota casou com a Rainha Vitória, em 1840.
in. HERSTLETT, Edward (before 1923:578). *The Map of Africa by Treaty*.

³⁶ 1 Milha equivale a 1,6 Km aproximadamente.

**DIVULGAÇÃO E PROMOÇÃO DA
LINHA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA**


no âmbito das comemorações do 50.º Aniversário da Companhia (1952)³⁷

³⁷ **Tradução** da legenda:

Um inspector dos Caminhos-de-ferro de Benguela verifica um vagão selado no Lobito. A segurança é uma parte essencial do serviço rápido e eficiente dos Caminhos-de-ferro de Benguela que liga o porto da costa ocidental do Lobito à África Central.

V. Anexo 3 — restante tradução.

Focus on the Lobito route . . .



An inspector of the Benguela Railway checks a sealed wagon at Lobito. Security is an essential part of the Benguela Railway's fast and efficient service linking the West coast port of Lobito with Central Africa.

It is a further fact . . .

- That the Benguela Railway Company runs farms and provides social and medical services for the benefit of its 14,000 employees.
- That Lobito is 2,500 miles nearer Europe than South East African ports.
- That the future of the Benguela Railway is linked with the progress of Africa.
- A modern railway in a fast developing continent. Expert service and efficient organisation combine to make Lobito a quick and dependable route to Central Africa.

Ship your goods *Via* LOBITO and the BENGUELA RAILWAY

Fonte: Espólio da Autora

Arménio Pires da Silva, que se vê nesta página, foi funcionário da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela a partir de 1934. Prestou serviço em várias localidades da linha, chefiou as estações principais de Benguela e do Lobito, chefiou a estação do Terminal Mineraleiro/ Triagem (local onde se efectuava o serviço de triagem do minério) e foi inspector.

Parte II

O Caminho de Ferro de Benguela

Uma via com cem anos de história

O Caminho de Ferro de Benguela, tal como outras vias férreas no mundo, surgiu no contexto da revolução dos transportes e mais especificamente na revolução da ferrovia. George Stephenson (1781-1848) foi o engenheiro mecânico inglês que introduziu modificações e concebeu aperfeiçoamentos na locomotiva a vapor (tais como, bielas de união, chaminé, bomba compressora), pondo em funcionamento, em 1825, a sua locomotiva "Active" (mais tarde, renomeada "Locomotion") que puxou o primeiro comboio de passageiros, numa distância de 32 quilómetros, ligando Stockton a Darlington, à velocidade de 14 quilómetros por hora. Cinco anos mais tarde, a célebre locomotiva "Rocket" ou "Foguete" de Stephenson puxava já um comboio com mais de 30 toneladas, à média horária de 22,5 quilómetros, atingindo a velocidade máxima de 40 quilómetros. Em 1830, a inauguração da linha de caminho de ferro Liverpool-Manchester (Inglaterra) representou, pois, um dos acontecimentos fundamentais da história moderna, na medida em que o comboio modificou por completo as condições de vida dos homens, em todo o planeta. Vinte anos depois, em 1850, existiam já cerca de 35 000 quilómetros de vias férreas construídas em todo o Mundo, incluindo a América Latina, a Ásia (Japão, China e Índia³⁸) e a África. E, durante a segunda metade de oitocentos, os comboios deram a volta ao mundo: primeiro na América, com o Transcontinental, conhecido como "Pacific Railroad" (ligando a costa Atlântica à costa do Pacífico, num percurso de 3077 Km³⁹) e, depois, na Rússia, com o Transiberiano, concluído em 1904 (que uniu Moscovo a Vladivostok no Oceano Pacífico, numa extensão de 9288Km⁴⁰).

³⁸ Na Índia inglesa

a "rede contava nada menos que 34 656 milhas (mais de 55 000 Km) em 1914. Foi a primeira da Ásia e, igualmente, a primeira de todo o mundo colonial. A primeira linha foi aberta em 1853 em Bombaim e, nessa mesma data, Lord Dalhousie recomendou um plano de conjunto, cuja realização se empreendeu em 1859. A ideia era reunir as três grandes capitais regionais, Calcutá, Bombaim e Madrastra, que eram igualmente os três grandes portos, assim como realizar a ligação entre o [Golfo de] Bengala e a fronteira do Afeganistão".

In. PIERRE LEÓN (1982:527, Vol. IV, Tomo II). *História Económica e Social do Mundo*. Lisboa: Sá da Costa Editora.

³⁹ *In.* https://en.wikipedia.org/wiki/First_Transcontinental_Railroad

⁴⁰ *In.* <https://es.wikipedia.org/wiki/Transiberiano>

Angola, enquanto colónia portuguesa, viveu também, entre 1886 e as primeiras décadas do Século XX, uma era de realizações ferroviárias que muito contribuíram para a sua expansão e ocupação, fomento e economia.

Na Europa, sobretudo depois da Conferência de Berlim, ia crescendo a ideia de que o futuro em África pertenceria à nação que primeiro construísse linhas férreas de penetração. O caminho-de-ferro apresentava-se, assim, como o meio mais seguro e eficaz para ocupar o interior e para "proteger" o território de ameaças internacionais. Em Portugal, apesar da situação de bancarrota decretada em 1892, o rei D. Carlos I, indo ao encontro daquela ideia, contratou, em 30 de Abril de 1894, com Henrique de Lima e Cunha e Brás Faustino da Mota, a construção de um caminho de ferro que ligaria a baía do Lobito às terras de Caconda, Km 240. Esse contrato não chegou a ser executado, muito embora tenha sido efectuado, em 1895, um reconhecimento de Benguela para o interior, seguindo o caminho das caravanas de escravos, e apesar do governo português ter facultado ao concessionário todos os estudos e planos existentes, referentes ao projecto de construção de uma via férrea até à fronteira. Na verdade, essa documentação de nada serviu e o referido contrato não passou do papel.

Insistindo, o Governo português, em 1899, por lei de 17 de Agosto, autorizou a construção e exploração de um caminho de ferro de via reduzida, que ligasse Benguela à Catumbela. Sublinha-se que estamos a falar, de uma autorização, e não da construção, de uma pequenina via com apenas vinte e dois quilómetros. Para o efeito, foi constituída a Junta Administrativa do Caminho de Ferro de Benguela.

E ... parece-nos residir aqui o problema que leva, por desconhecimento histórico, certos protagonistas chineses e, por repetição, à força de tanto ouvirem e lerem em agência noticiosas, blogs, etc., alguns angolanos a datarem, incorrectamente, o início do Caminho de Ferro de Benguela. Talvez seja aquela a data e aquele o facto, que não chegou a ser concretizado, que confunde quem, na actualidade, pretende falar da origem do Caminho de Ferro de Benguela!

Na verdade, o início da construção daquela extensa via férrea só veio a ocorrer, em condições que trataremos adiante, quatro anos depois...!

Mencionaremos, primeiramente, em traços muito gerais, a importância e características dos principais eixos ferroviários construídos em Angola (não se incluindo a pequena Linha do Cúio, de serviço privado, com 28 Kms). Cabe aqui registar que todos esses eixos se constituíram entre um porto, do litoral, e o respectivo "hinterland"— a que não foi alheio o incremento do povoamento observado⁴¹.

⁴¹ Alguns dados que mostram o incremento do povoamento europeu em Angola:

Seguidamente, de modo mais pormenorizado, analisaremos o Caminho de Ferro de Benguela.

O Caminho de Ferro de Luanda foi uma via estatal, com 424 Km de Linha Geral (até Malanje), 18 Km da Linha do Congo (até ao Cacuaco), 55 Km do Ramal do Dondo, de bitola internacional africana — 1,067 m — e 31 Kms do Ramal do Golungo Alto, de bitola de 0,60 m, perfazendo um total de 528 kms, com uma variação de 8 a 1153 metros de altitude.

Em 1846, surgira pela primeira vez a ideia da construção de uma linha férrea em Angola, como já referimos no capítulo anterior. Depois, em 1860, emergiu um projecto apresentado por três portugueses e um alemão para a construção de uma linha férrea de Luanda até ao Cuanza. Mas somente em 1886, como também já foi exposto anteriormente, o Governador-Geral de Angola, Guilherme Augusto de Brito Capelo, aprovou a Portaria N.º 502, que veio a permitir a construção dessa via, tendo tido lugar, nesse ano, a inauguração dos trabalhos de construção.

Fruto do grande investimento na promoção e desenvolvimento dos transportes, efectuado por Portugal, e da necessidade de uma urgente ocupação efectiva do território — teoria defendida pelas potências europeias em Berlim (1884-1885) —, a 31 de Outubro desse mesmo ano de 1886, o rei D. Luís I (1861-1889) inaugurou, ele mesmo, o primeiro troço de linha férrea em Angola, apelidado de Caminho de Ferro de Ambaca, troço esse que ligava Luanda à povoação da Funda⁴², passando pelas férteis terras adjacentes ao rio Bengo, com uma extensão de 45 Kms e com a bitola de 1 metro, denominada de bitola métrica.

A pedra⁴³ aí colocada dizia:

“No dia 31 de Outubro de 1886 – aniversário natalício de El-Rei o sr. D. Luiz I - sendo governador geral de Angola Guilherme Augusto de Brito Cappello, foi inaugurado este caminho de ferro, que põe em comunicação esta cidade de Luanda com o sertão africano.”⁴⁴

Data	Número de europeus
1900	9 000
1940	44 000
1950	78 826
1960	172 529
1970	400 000

⁴² Segundo a Portaria N.º 443 /1888 do Governo Geral da Província de Angola.

⁴³ Essa pedra esteve abandonada próximo da linha, durante muitos anos, tendo sido recuperada por ocasião das comemorações do 50.º aniversário e colocada na principal parede exterior da estação Central dos Caminhos de Ferro de Luanda.

V. Anexo 4 — Estação do Caminho de Ferro de Luanda, cerca de 1927.

⁴⁴ CASTRO, Eduardo Gomes de Albuquerque e (1972:s/pp). *Angola - Portos e Transportes*. Luanda. Oficinas Gráficas ABC.

Para o evento desta inauguração, o Governador-Geral, conselheiro e capitão de fragata, Guilherme Augusto Brito Capêllo, lançou o seguinte pormenorizado aviso:

1.º — No dia 31 do corrente, por 7 horas da manhã se procederá, na estação principal do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, a inauguração dos primeiros quarenta e cinco quilómetros do caminho de ferro.

2.º — Uma força de caçadores n.º 3 comparecerá no local da inauguração afim-de dar maior solenidade a este acto.

3.º — A inauguração começará pela benção da locomotiva, finda a qual será dada a palavra aos cavalheiros que préviamente se tiverem inscrito, e em seguida se procederá à assinatura da acta.

4.º — Concluída a assinatura, os convidados tomarão lugar nas carruagens que lhes estiverem destinadas, e o comboio seguirá para o apeadeiro da cidade alta."⁴⁵

Onze anos depois, em 1899, foi inaugurado o último troço planeado, que permitiria a ligação de Luanda ao rio Lucala, perfazendo um total de 364 Kms, ainda na bitola de 1 metro. Nesse ano, através deste caminho de ferro, foram transportados 23 896 passageiros e 12 333 toneladas de mercadorias.

As oficinas, que datavam do período da construção do primeiro troço do Caminho de Ferro de Ambaca (1886-1888), serviram, a partir de 1918, o Caminho de Ferro de Luanda. Somente em 1957, teve lugar a inauguração de “Novas Oficinas” deste Caminho de Ferro.

O Caminho de Ferro de Moçâmedes era uma via estatal, com 756 Km de Linha Geral, 17 Km do Ramal de Cassinga-Norte, 96 Km do Ramal de Cassinga-Sul e 38 Km da Chela, perfazendo um total de 907 kms, de bitola de 1,067 m.

Ainda que tenha sido reconhecida a necessidade e a conveniência da sua construção, em 1886, e que tenham sido autorizados e iniciados os estudos preliminares, em 1888, o projecto de ligar Moçâmedes e o seu excelente porto às terras altas da Huíla, não foi aprovado, nessa altura. O governo teve necessidade de tomar então posição directa, autorizando a adjudicação da construção deste caminho de ferro, através de uma *Carta de Lei*, de Setembro de 1890. Também esta decisão não resultou, devido à não existência dos capitais indispensáveis à sua construção, isto é, não foi possível a obtenção de financiamento para a execução da obra férrea. Apesar das vantagens económicas, políticas e estratégico-militares já há muito se encontrarem devidamente identificadas, a constante falta de recursos obistou a que a via não fosse sequer iniciada até 1905!

⁴⁵ *Idem*, s/pp.

O desastre do Cuamato⁴⁶, em 1904, veio a contribuir para uma firme tomada de posição por parte do Governo, que apresentou ao Parlamento uma proposta de lei solicitando autorização para contrair um empréstimo "até 1 500:000\$000 réis". A resolução surgiu assim através da promulgação do Decreto-Lei, de 27 de Maio, de 1905, que autorizava então o gasto até 1500 contos para a construção de um caminho de ferro, com bitola de 0,60 m., desde o porto de "Mossâmedes ao plan'alto da Chella"⁴⁷, verba essa que veio possibilitar o início dos trabalhos a 28 de Setembro de 1905⁴⁸. Em 1912 a linha chegava já ao Km 169, sendo aí fundada a povoação de Vila Arriaga. A Primeira Guerra Mundial obrigou a uma paragem e, em 1923, a linha chegou ao Lubango. Os 248 quilómetros de via que passaram a ligar os dois núcleos populacionais mais importantes do sul de Angola levaram 18 anos a construir — passando pela Pedra Grande, Cuto Km 101, Munhino Km 118, Cacanda Km 158 e Bibala (ex-Vila Arriaga), fazendo-se a subida da Serra pela Humbia, Tolundo, Pambala e Quilemba. Muito mais tarde, em 1961, essa via férrea passou a ligar a cidade do Lubango (ex- Sá da Bandeira) a Serpa Pinto, a capital distrital das denominadas "Terras do Fim do Mundo".

Oportuno e valioso será certamente recuperar o trabalho, publicado em 1957 — que reúne elementos dispersos e, por isso, dificilmente consultáveis —, referente à história do Caminho de Ferro de Moçâmedes, da autoria do Engenheiro Jorge Emílio de Mello Vieira, à data Inspector Superior de Fomento, mas escrito quando ainda era Director daquele Caminho de Ferro. Desse riquíssimo documento para a História, transcrevem-se as seguintes passagens:

⁴⁶ A 25 de Setembro de 1904, no sul de Angola, a 500 quilómetros da costa, Portugal sofreu a maior derrota na África negra: o Governador da Huíla, João Aguiar comandava uma coluna, numa campanha orientada contra a mais numerosa e poderosa tribo do grupo dos Ambós — os Cuanhamas. Quando se encontrava para lá do rio Cunene, no vau do Pembe, os portugueses foram apanhados numa emboscada e derrotados por uma outra tribo do grupo dos Ambós — os Cuamatos!

Um ano depois, a 25 de Setembro de 1905, o Jornal *O Século* noticiava:

"É hoje dia de luto nacional e mui principalmente para as armas portuguesas, por passar o primeiro aniversário do trágico massacre das nossas forças na margem esquerda do Cunene (...). Atacados de surpresa por forças cuamatas muito superiores, não temendo a aventura perigosa que se ia travar, mal imaginando o seu fim tenebroso, oficiais e praças (...) somente se lembraram de que, ali, no interior do sertão, representavam a honra do País (...)".

⁴⁷ *In. Decreto-Lei de 27 de Maio de 1905.* — REI. — Manuel Affonso de Espregueira — Manuel António Moreira Júnior.

⁴⁸ V. Anexo 5 — Caminho de Ferro de Moçâmedes ou Mossamedes — Locomotivas e Estação em campo aberto.

Até 1785 era desconhecido o valor das terras ao sul de Benguela, organizando-se nesse ano duas brigadas, uma por mar e outra por terra, que tinham por objectivo o seu reconhecimento.

Estas duas brigadas foram encontrar-se na baía da Angra do Negro, que baptizaram com o nome de Mossâmedes, homenageando assim o Governador-Geral de Angola, José de Almeida Vasconcelos, barão de Mossâmedes.

Assim nasceu do deserto a cidade que, algumas dezenas de anos mais tarde, seria um dos mais fortes núcleos de população branca e um dos melhores exemplos do valor e qualidades da raça. (...)

Porém, a colonização só se efectivou, de facto, em 1849, com a chegada a 4 de Agosto, a Mossâmedes, dos colonos que, fugindo do Brasil, (...), procuraram neste continente constituir os seus lares (...).

(...)

[Entretanto] Em 1844 resolve o Ministro Pinheiro Chagas estabelecer uma colónia de madeirenses no Lubango, considerado então, como hoje, uma das melhores e mais salubres regiões de Angola.

A 18 de Novembro desse ano, chega a Mossâmedes a primeira colónia constituída por 222 indivíduos dos dois sexos, e em 1885 a segunda colónia com mais 349 emigrantes.

(...) Em 18 de Junho de 1905 é cometida à Direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda, criada por Decreto de 23 de Setembro de 1903, a construção daquele Caminho de Ferro. (...).⁴⁹

A História confirma estes factos demográficos. Efectivamente, em 1849, ocorreu uma tímida ocupação no litoral do Namibe, com a fixação de 25 famílias portuguesas oriundas do Recife (Brasil) — "165 colonos" que foram transportadas pela "barca brasileira «Tentativa Feliz», capitaneada por António Maciel Júnior, (...) acompanhad[a] pelo brigue de guerra português «Douro», que tinha a bordo 12 colonos" — e, durante o ano seguinte, chegou a "segunda colónia pernambucana"⁵⁰, em duas levas, em número de 144 e 107 colonos, respectivamente. Alguns destes colonos "brasileiros", mais tarde, expandiram-se para as regiões de Bibala e Capangombe; por sua vez, o Planalto do Lubango recebera, em 1844, "o primeiro grupo de madeirenses, iniciando-se desta maneira o povoamento ilhéu"⁵¹ — e, em 1885, o segundo grupo, perfazendo um total de cerca de 600 pessoas, provenientes da Ilha da Madeira.

⁴⁹ In. CASTRO, Eduardo Gomes de Albuquerque e (1972:s/pp). *Angola – Portos e Transportes*. Luanda: Oficinas Gráficas ABC.

⁵⁰ In. SILVA, Raúl José Candeias da (1973:20-27). *Subsídios para a História da Colonização do Distrito de Moçâmedes durante o Século XIX*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.

⁵¹ *Idem*, p. 109.

A construção desta via férrea foi rápida, se considerarmos os grandes desníveis (enquanto a Cumieira assenta a 524 metros de altitude, a Humbia localiza-se a 1229 metros) e os limitados meios de trabalho da época. Uma vez concluída a linha, o Caminho de Ferro de Moçâmedes passou a servir o porto Salazar, que foi considerado um dos maiores portos minelareiros do Mundo (com uma capacidade de carga de 4 500 toneladas, por hora), tendo ali sido batido o record mundial de carregamento de minério em um só navio: no dia 11 de Setembro de 1971, à cadência de 50 000 Kgs. por minuto, o navio "NIIZURU", carregou e transportou 158 603 000 Kgs. de minério angolano, rumo ao Japão!

O Caminho de Ferro do Amboim era uma via privada de limitada extensão, de bitola de 0,60 m, com 123 kms (mais precisamente 122,898 Km), que ligava Porto Amboim à Gabela⁵², capital de uma promissora região essencialmente cafeeira. Pelo meio, ficavam as seguintes estações: Km 28, Km 40, Torres, Quirimbo, Boa Viagem, Lacêtes, Gongga, Chindinde e Boa Entrada, esta no Km 114, variando a altitude da via entre os 5 metros em Porto Amboim e os 1054 metros na Gabela. A construção da linha foi feita por troços que foram sendo inaugurados separadamente. A título de exemplo, referimos respectivamente o primeiro troço e o último inaugurados: Porto Amboim — Boa Viagem "Carlaongo", com a extensão de 80 Km, inaugurado em 1925, e o troço da Gabela, estreado em 1941. A construção de algumas destas secções, com especial destaque para o troço dos Lacêtes, foi considerada das mais difíceis de todas as vias férreas de Angola. Esta via permitia o escoamento para o litoral, através do porto de Porto Amboim, de produtos das regiões do Amboim e de Seles, produtoras de algodão, café, óleo de palma, coconote e outras oleaginosas, assim como dos férteis planaltos — verdadeiros celeiros — do Condé, Ebo e Cela, produtores em grande quantidade dos denominados géneros "pobres", a saber: milho, feijão, batata, abacaxi, café, para além da criação de gado e dos seus valiosos derivados.

A baía de águas profundas da cidade de Porto Amboim foi o local ideal para a instalação do porto comercial, servido por uma ponte-cais em ferro. A Companhia dos Caminhos de Ferro do Amboim explorava comercialmente o porto, sendo a ponte considerada uma continuação da linha. O porto de Porto Amboim era escalado por navios portugueses e estrangeiros de longo curso e era considerado um dos principais dos chamados "pequenos portos" de Angola.

⁵² A cidade da Gabela era conhecida por "a rainha do café".

O Caminho de Ferro de Benguela foi uma via privada, com precisamente 1346,80 Km (ou 1348 kms, considerando a via até ao rio - fronteira), de que passaremos a falar daqui para diante.

O Caminho de Ferro de Benguela⁵³ — C. F. B. — foi, pois, a via férrea privada, de bitola de 1,067 m., que ligou o porto do Lobito (no litoral ocidental) à povoação fronteiriça do Luau⁵⁴ (no interior), perfazendo uma extensão total de 1348 km, até ao Dilolo — fronteira com a República Democrática do Congo — considerada a mais curta estrada para a África Central — “the shortest Route to Rhodesia” — como lhe chamavam e propagandeavam os ingleses. Ao chegar à fronteira leste, o C. F. B. ligava-se com a linha da Compagnie des Chemins de Fer Katanga-Dilolo-Léopoldville — o K. D. L.⁵⁵ —, através da qual se inseria na rede ferroviária da África Central e Meridional⁵⁶.

Para se poder avaliar a importância estratégica desta extensa via-férrea, construída na então colónia portuguesa de Angola, recuemos aos idos do Século XX e às duas grandes questões que se colocavam então:

1. Como extrair o cobre da região de Katanga em vantajosa concorrência com outros centros de produção e como trazê-lo para a Europa?

A resposta para este problema dependia, quase exclusivamente, do custo do transporte e não tanto do capital, do combustível e/ou da mão-de-obra indígena, requisitos considerados secundários na época.

⁵³ A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela começou por ser uma sociedade por quotas e, mais tarde, passou a sociedade anónima de responsabilidade limitada. Foi criada em Lisboa, em 1902, onde passou a ter a sua sede, de acordo com o estipulado no contrato de concessão. Os seus Estatutos foram aprovados pelo Decreto de 25 de Maio de 1903 e registados no Tribunal do Comércio de Lisboa a 28 de Maio de 1903.

V. Foto 6 – Primeiros Escritórios e Direcção do C. F. B., no Lobito.

⁵⁴ Anteriormente denominada Vila Teixeira de Sousa.

⁵⁵ A K. D. L. — Compagnie des Chemins de Fer Katanga-Dilolo-Léopoldville — foi criada em 1952, com a fusão da C. F. K. — Companhia de Caminhos de Ferro do Katanga, fundada a 11 de Março de 1902, por Robert Williams —, e da Sociedade de Caminhos de Ferro Léopoldville-Katanga-Dilolo. Em 1960, essa Companhia foi nacionalizada, tornando-se na Companhia de Caminhos de Ferro Kinshasa-Dilolo-Lumumbashi, mantendo as iniciais.

⁵⁶ Na África Central, fruto da ramificação, através de Albertville, e da junção com a C. F. L. — Companhia de Caminhos de Ferro do Congo Superior e dos Grandes Lagos.

Na África Meridional, através do R. R. (Rhodesian Railway), da S. A. R. (South African Railway) e da C. F. L. M. (Caminho de Ferro de Lourenço Marques).

V. Mapa da África Meridional e parte da África Central, na abertura da Parte I, p. 2.

Uma vez chegada a matéria-prima a qualquer um dos portos, por via férrea, ela tinha que ser transportada/ embarcada até aos centros transformadores europeus ou americanos.

Então, vários estudos comparativos se impunham, nomeadamente:

- i. o estudo das distâncias em caminho de ferro, entre os portos africanos e os locais de origem das matérias-primas, somando o conjunto de todos os troços de diferentes companhias;
- ii. o estudo das distâncias entre os portos africanos em observação e Londres;
- iii. o estudo de tarifas das mercadorias por tonelagem, obtida pela soma do frete marítimo com o frete terrestre, em caminho de ferro de mercadorias, quer por toneladas quer por toneladas métrica.

Os estudos comparativos, sobre as distâncias terrestres em ferrovia, entre os portos africanos e os locais de origem das matérias-primas⁵⁷, eram bem conhecidos dos ingleses. Assim,

Portos Africanos e Locais de Origem de Matéria-Prima	Distâncias Terrestres em Ferrovia
Porto da Beira, Moçambique — N'Dola, Zâmbia (via Bulawayo)	1450 milhas ou 2333 Km
Porto de Durban, África do Sul — N'Dola, Zâmbia (via Mafeking)	1942 milhas ou 3125 Km
Porto de Port Elisabeth, África do Sul — N'Dola, Zâmbia (via Mafeking)	1978 milhas ou 3183 Km
Porto do Lobito, Angola — N'Dola, Zâmbia (via Dilolo)	1478 milhas ou 2378 Km

Perante estes dados, e de modo a escoar o cobre para a Europa ou para os Estados Unidos da América, havia, então, três saídas marítimas possíveis, que tinham sido objecto de aturado estudo: via porto da Beira, Moçambique (Índico); via porto de Durban ou porto de Port Elisabeth, África do Sul (Cabo); via porto do Lobito, Angola (Atlântico).

A opção Lobito, quando comparada à das suas duas rivais portuárias, reduzia significativamente a distância em milhas marítimas: a distância entre Londres — Beira

⁵⁷ In. ALMADA, José d' (1951:63). *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*. Lisboa: Imprensa Barreiro.

era de 7642 milhas; a de Londres — Cape Town era de 6127 milhas; a de Londres — Lobito era de 5063 milhas (encurtando em oito dias a via do Cabo, a segunda via mais curta)⁵⁸. O Lobito estava/ está, portanto, 2500 milhas mais próximo da Europa do que os portos do Sudeste Africano.

Embora a distância terrestre entre o porto do Lobito, no litoral ocidental africano, e as minas do Katanga fosse um pouco maior, quando comparada com a distância entre o porto Beira, no litoral oriental africano, e as mesmas minas, excedendo mesmo em 28 milhas (45 Km), como se poder ler no quadro apresentado, quando somadas as distâncias terrestres com as marítimas, a via do Lobito tornava-se muito mais vantajosa, isto é, permitia reduzir o custo do transporte.

Perante todos os dados estudados e os resultados obtidos, o porto da cidade do Lobito apresentava-se, sem qualquer dúvida, como sendo a mais vantajosa “porta de entrada e de saída” da África Central, por ser a via mais directa e mais rápida, permitindo reduzir a distância do transporte para a Europa e para as Américas e, conseqüentemente, a mais económica, porque reduzia o custo do transporte, potenciando grande rentabilidade aos estados coloniais envolvidos.

A resposta para a primeira questão estava encontrada.

2. Como alcançar a cooperação de dois governos estrangeiros para a construção, através dos seus territórios, de um caminho de ferro, como meio de transporte de minério proveniente de um deles?

Esta era uma questão que, primeiramente, tinha de ser objecto de uma negociação diplomática com o governo português e com o Rei Leopoldo II e, depois, obrigava a que o resultado dessa negociação fosse arrolada em tratados ou acordos.

Consideradas as já referidas tensas relações entre Portugal e a Inglaterra, foi escolhido estrategicamente, o engenheiro especializado em minas Robert Williams, e não Cecil Rhodes (que era visto, nos meios políticos, como um instigador do *Ultimatum* britânico), para negociar e acordar com o Reino de Portugal, no caso, com o Rei D. Carlos I, as condições para a construção de uma via férrea e de um porto na colónia portuguesa de Angola, com o objectivo de escoar 40.000 toneladas de minério de cobre por ano do Katanga. Esta era, pois, a saída económica mais viável para os 30.000 quilómetros quadrados de concessão que o Rei Leopoldo II (1835-1909) veio a outorgar aos fundadores da Tanganyka Concessions Ltd., em 1899, companhia que, mais tarde, veio a suportar grande parte das despesas daquela obra férrea. Para a concretização da missão que lhe tinha sido destinada, Robert Williams havia

⁵⁸ V. Mapa de África Meridional e parte da África Central, na abertura da Parte I, p. 2 .

auscultado previamente o representante financeiro do Rei Leopoldo II sobre a viabilidade de um financiamento. A resposta que obteve foi negativa, tendo-lhe sido dito que o Congo acarretava, naquele período, múltiplas responsabilidades financeiras.

Continuando a pugnar pelo objectivo a que se tinha proposto, Williams pediu uma carta de apresentação ao influente Mr. Henry Chaplin⁵⁹, e solicitou, depois, uma entrevista ao Marquês de Soveral, Ministro de Portugal, em Londres, tendo nela tido a oportunidade para expor o assunto perante o mapa de África. Concluiu deste modo:

“Aqui encontrei um dos maiores jazigos de cobre do Mundo. Benguela é o ponto de partida natural para um caminho de ferro destinado a transportar os minérios. Peço me ajude a construir a linha e eu farei da baía do Lobito um porto mais importante que Lourenço Marques”.⁶⁰

O Marquês de Soveral compreendeu, de imediato, a importância do caminho de ferro e o futuro do Lobito, que nesse tempo contava apenas com algumas cubatas⁶¹, percebeu, também, a grande oportunidade que se lhe oferecia de servir Portugal. Solicitou, então, a Robert Williams que fizesse o pedido por escrito.

Transcreve-se o teor dessa carta:

"A S. Ex.^a o Marquês de Soveral G. C. M. G.
12 Gloucester Place
16 de Junho de 1902

"Excelência

"Em harmonia com o seu desejo submeto à consideração de V. Ex.^a o seguinte:

"Era meu empenho obter uma concessão do Governo Português para ter o direito de construir um caminho de ferro que parta de S. Paulo de Luanda ou de Benguela e se dirija à fronteira Oriental de Angola e me sejam concedidos direitos mineiros ao longo da linha. Em poucas palavras desejaria ter uma concessão para construir todos os caminhos de ferro e ter o direito exclusivo dos minérios entre a latitude 8º e 14º Sul da costa até à fronteira Oriental.

"Estimaria que V. Ex.^a me pudesse auxiliar a alcançar este desideratum e estou certo de que se tal concessão me for outorgada em condições satisfatórias para o seu Governo e para mim, o resultado há-de ser mutuamente vantajoso.

⁵⁹ Henry Chaplin (1840-1923), mais tarde 1º Visconde Chaplin, latifundiário, proprietário de cavalos de corrida e membro do Partido Conservador.

⁶⁰ ALMADA, José d' (1951:35). *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*. Lisboa: Imprensa Barreiro.

⁶¹ V. Anexo 7 - Lobito — Vista Geral, em 1907 (cinco anos depois desta carta ter sido escrita). A população do Lobito, entre 1907-1908, rondava o número de 200, dos quais 150 eram ingleses e 500 locais.

"Aproveito o ensejo para agradecer a amável recepção que me dispensou quando o visitei.

(...)

Robert Williams".⁶²

Assim, por Decreto de 28 de Novembro de 1902, o ministro Teixeira de Sousa, então ministro da Marinha e do Ultramar, outorgou em nome do governo português, e com o consentimento do Rei D. Carlos I, com Sir Robert Williams o contrato de concessão da construção e exploração, por 99 anos, de um caminho de ferro que ligaria, primeiro, o Lobito com o planalto de Benguela e, depois, numa outra fase, seguindo, no sentido leste, com a fronteira Luso-Belga (ex-Katanga), contrato esse que foi celebrado pela imprensa como o *Contrato Williams* ou *Concessão Williams*⁶³. O Decreto de concessão tinha o seguinte teor:

" (...)

Art.º I.º - É aprovado o contrato celebrado nesta data entre o Governo, representado pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, e Robert Williams, para a construção e exploração de um caminho de ferro entre a baía do Lobito, no distrito de Benguela, e a fronteira leste da província de Angola, contrato que sera publicado juntamente com o presente decreto.

(...)"

Este contrato foi objecto de protestos e de severas críticas pelo parlamento português, liderado, na altura, por Manuel Afonso de Espregueira, com toda a oposição a acusar o governo de atraiçoar os interesses nacionais, tendo mesmo contribuído para a queda do governo presidido então por Ernesto Hintze Ribeiro. No entanto, na perspectiva deste Governo, aquela tinha sido uma boa decisão: levando em consideração o acordo secreto, de 1898, celebrado entre a Inglaterra e a Alemanha, com vista a espoliar Portugal das suas colónias, a construção de uma via-férrea de penetração era o meio mais seguro para proteger Angola de investidas estrangeiras!

Quando esta concessão foi outorgada faltava quase tudo, isto é, os caminhos de ferro da Rodésia não chegavam ainda ao Congo Belga, o caminho de ferro do Congo não tinha ainda ligação com o território de Angola e o próprio cobre do Katanga não passava de uma provável hipótese.

⁶² ALMADA, José d' (1951:36). *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*. Lisboa: Imprensa Barreiro.

⁶³ Companhia do Caminho de Ferro de Benguela; Portugal. Ministério da Marinha e Ultramar, coautor. *Contrato de Concessão aprovado por Decreto de 28 Novembro de 1902*. Lisboa: Pap. e Tip. Casa Portuguesa.

In. Biblioteca João Paulo II, Universidade Católica Portuguesa. Cota MC-6761.

Mas... a resposta à segunda grande questão havia sido dada, através do referido Contrato de Concessão!

A fundação do Caminho de Ferro de Benguela e a criação do porto do Lobito⁶⁴ ficaram-se, pois, a dever a Robert Williams que conseguiu obter de Portugal a referida concessão para a construção da via-férrea, que ligaria o Lobito a Teixeira de Sousa, na fronteira oriental de Angola com a República do Zaire, ex-Katanga, junto ao paralelo 12° 30' de latitude Norte. Como já foi evidenciado, o pensamento vigente na época era o de que a linha do C. F. B., ao ligar-se com a linha da Companhia K. D. L., passaria a integrar a rede ferroviária da África Central e Meridional, podendo o C. F. B. vir a ocupar, deste modo, uma posição de alto valor económico, social, político e, sobretudo, estratégico-militar.

A posição estratégico-militar, que o Caminho de Ferro de Benguela poderia vir a ocupar, permitia enformar três cenários possíveis:

- i. ser, apenas, uma "porta de entrada" para a África Central;
- ii. ser uma "outra porta", caso viesse a ser necessário, para o Sudão e para o Egipto, na medida em que a via do C. F. B. poderia entroncar na via do Cairo ao Cabo.
- iii. ser, também, uma via para a Índia, para o caso de ocorrer um conflito entre o Egipto e a Grã-Bretanha.

Robert Williams preferia dar enfoque ao primeiro destes cenários, privilegiando os aspectos económico-financeiro e político.

Williams teve sempre presente e anteviu, de forma muito clara, a importância estratégica e o futuro do Caminho de Ferro de Benguela. E, sempre que tinha oportunidade, confirmava-o: por exemplo, na assembleia geral da Tanganyika Concessions, Lda., em 20 de Maio de 1922, após o período de interrupção da construção da via, por motivo do decurso da Primeira Grande Guerra, o sempre perseverante Robert Williams sustentava:

⁶⁴ A 12° 20' 47" de latitude Sul e a 13° 32' 45" de longitude Este, situa-se a baía do porto do Lobito, na Costa Ocidental de África, limitada, no continente, por um farol e, na restinga, pela sua ponta mais afastada. Quando, em 1902, foi assinado o contrato de concessão para a construção do Caminho de Ferro de Benguela o Rei D. Carlos I encontrava-se em Windsor, em visita ao Rei Eduardo VII, e foi de Windsor que telegrafou ao seu Ministro Teixeira de Sousa autorizando-o a assinar o contrato. Nessa época, a baía do Lobito era praticamente desconhecida, pelo que foi necessário o oficial de marinha, Capitão Pinto Basto, prestar informações sobre ela, em Windsor Castle, aos Reis de Portugal e da Grã-Bretanha. Pinto Basto conheci-a porque, em 1892, tinha entrado naquela baía na qualidade de comandante da canhoeira "Limpopo".

“Há um grande futuro no Caminho de Ferro de Benguela. Não só é a chave do desenvolvimento económico da [região] Katanga, mas com o seu esplêndido porto é a entrada para a África Central. Um ramal curto pode ligar a linha férrea com o Zambeze, navegável na extensão de 400 milhas, até 120 milhas ao norte de Livingstone. Esta derivante foi estudada por Mr. Holland e outros e é perfeitamente exequível. Angola é um país muito saudável. Extraem-se dali milhares de diamantes todos os meses ... Angola em superfície é maior que a França e a Alemanha juntas e só aguarda caminhos de ferro para se desenvolver”.⁶⁵

E, nas suas memórias escritas, o tenaz responsável por aquela grande obra assegurava:

“Este caminho de ferro foi o acto mais audacioso da minha vida ao serviço da Companhia Tanganyka e do Congo Belga. Esta concessão de caminho de ferro por 99 anos, garantiu à Tanganyka Concessions Lda. a chave do desenvolvimento económico da Katanga e o futuro caminho de ferro para a África Central e Meridional, com o melhor porto da África com[o] base, e será um dia de azar para o nosso Império se porventura aquela baía cair nas mãos de um inimigo forte no mar, pois o Lobito fica na linha das comunicações do Cabo e da Austrália, assim como da África Central e Meridional, e é capaz de dar ancoradouro a uma grande esquadra naval”.⁶⁶

E o futuro encarregou-se de demonstrar a clarividência revelada por Williams: a conexão entre o Caminho de Ferro de Benguela e o progresso de África. Esta via férrea e a colónia portuguesa de Angola (somente, em 1951, passou a província ultramarina) tiveram, pois, uma importância altamente estratégica. Ao mesmo tempo, o C. F. B. tornou-se uma importante fonte de receita para Portugal, beneficiando a administração colonial de dez por cento das acções da Companhia e cinco por cento das receitas líquidas de exploração.

O modo como foi possível a obtenção de capital e o financiamento para a execução da obra férrea merecem ser referenciados⁶⁷.

O capital inicial de 9 000 000,00 réis, o equivalente a dois milhões de libras esterlinas, esteve comprometido, em virtude dos grupos financeiros, dispostos a efectuar o

⁶⁵ ALMADA, José d' (1951:61). *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*. Lisboa: Imprensa Barreiro.

⁶⁶ *Idem*, pp. 41-42.

⁶⁷ Toda a informação sobre o capital e financiamento da linha do C. F. B., que se segue, é mencionada na seguinte obra político-económica de consulta e divulgação: *in*. CASTRO, Eduardo Gomes de Albuquerque e (1972:s/pp). *ANGOLA Portos e Transportes*. Luanda: Oficinas Gráficas ABC.

financiamento, considerarem extremamente severas as condições da concessão. Devido aos interesses directos na exploração dos minérios do Katanga e das Rodésias, a Tanganyka Concessions, Lda. subscreveu aquele capital, que apenas bastou para o assentamento dos primeiros 206 km de via, tendo-se, em 1903 celebrado o Contrato entre a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e a Tanganyka Concessions, Lda., segundo o qual a última ficou com metade do capital da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e obrigou-se a adquirir a outra parte da Zambézia Exploring Co., contrato este que só se efectivou em 1905, com a entrega de 75.000 acções da Tanganyka Concessions, Lda. Em 1908 foi necessário diligenciar o aumento do capital, tendo a emissão sido tomada, de novo, pela referida empresa e, desta vez, no valor total de 4 500 000,00 réis (cerca de 1 milhão de libras esterlinas). Das duas emissões acima referidas, foram logo entregues ao Estado Português o equivalente a 10% das acções. Este ponto havia sido previsto e, por isso, fazia parte de uma das cláusulas do contrato, aplicável a todas as emissões que a Companhia do C. F. B. viesse a fazer.

Entre os anos de 1910 e 1914 foi accionado um empréstimo de 11 250 000\$00 réis (2 500 000 Libras esterlinas) ao juro de 5% ao ano.

Quando a Primeira Guerra Mundial rebentou a linha encontrava-se no Km 520, perto do Chinguar. As receitas com a exploração do troço já a funcionar eram muito inferiores às despesas e os fundos da Companhia haviam sido gastos.

Em 1924 foi feita uma emissão de obrigações a 5% até ao montante de 6 500 00 Libras esterlinas, o que vinha a agravar ainda mais a amortização dos empréstimos. Em 1926 foi conseguido que os obrigacionistas adiassem por cinco anos a amortização dos encargos assumidos. Finalmente, para conseguir levar a linha do Km 1246 até ao Luau - rio - fronteira no Km 1348, foi contraído um último empréstimo de 1 000 000 Libras esterlinas, e os obrigacionistas suspenderam, mais uma vez, agora até 1936, a amortização dos empréstimos correspondentes às primeiras 2 500 000 Libras, referentes ao período entre 1910 e 1914.

Sublinha-se que o financiamento da linha do C. F. B. foi essencialmente suportado por duas empresas: a Tanganyka Concessions, Ltd. e a Zambezia Exploring Co.

Cabe aqui referir que, durante todo esse processo, o erário público português nada despendeu, tendo, pelo contrário, recebido acções que representavam 10% do capital da empresa⁶⁸. A título de exemplo, na fase que antecedeu a independência de Angola, podia-se ler o seguinte: no ano de 1974, "de percentagens estatutárias e dividendos ao Governo [Português], pagou a Companhia 23.250 contos (...)"⁶⁹.

⁶⁸ V. Anexo 8 - Veja-se, a este propósito, a Caricatura de Robert Williams a "oferecer" o Caminho de Ferro do Lobito a Portugal (leia-se, Caminho de Ferro de Benguela), de Celso Herminio (1871–1904), um dos mais importantes caricaturistas e ilustradores portugueses.

⁶⁹ In. *Boletim do Caminho de Ferro de Benguela* (Agosto de 1974:19). Lobito: Opal.

Assim, com o capital inicial subscrito pela Tanganyka Concessions, Lda., a obra teve o seu início a 1 de Março de 1903 — cujo acto solene foi realizado junto à primitiva “ponte D. Carlos” sobre o rio Cavaco, em Benguela⁷⁰. A cerimónia foi presidida pelo então Governador-Geral de Angola, Conselheiro Cabral Moncada, e consumada com o assentamento do primeiro carril em Benguela — conforme o estipulado no referido Contrato de Concessão —, tendo os trabalhos se desenvolvido, posteriormente, e em simultâneo, no sentido Norte (no sentido do Lobito) e Leste (no sentido do interior). A sua conclusão deu-se a 2 de Fevereiro de 1929. Duas foram as empresas construtoras. Coube à empresa Griffiths & Company Construtores a construção dos primeiros 197 quilómetros, entre 1904 e 1908, e à empresa Pauling & Company Limited (uma empresa muito experiente que trabalhara, anteriormente, com Cecil Rhodes) a construção dos restantes 1151 quilómetros, entre 1910⁷¹ e 1929. É no contexto do final dos trabalhos da primeira empresa que Augusto Bastos nos dá o seguinte testemunho:

" (...) o movimento do Lobito era grande, parecendo a nascente povoação com o ruído constante do fervilhar das caldeiras e descargas de vapor das máquinas, o chiar das rodas sobre os rails, o silvar das locomotivas e o martelar das oficinas, uma pequena cidadela de ferro e aço fazendo antever um

⁷⁰ Os primeiros exploradores a desembarcar na baía de Benguela, a 15 de Agosto de 1483, faziam parte da guarnição de Diogo Cão, tendo-lhe dado o nome de Angra de Santa Maria. Em 1617, Manuel Cerveira Pereira, Governador de Angola, entre 1615-1617, fundou a cidade de S. Filipe de Benguela, homenageando, então, a dinastia filipina.

Mombaka, assim era designada a cidade de Benguela pelas populações nativas era símbolo de prosperidade comercial e conhecida como a "meca" de negociantes. No final do Século XIX e princípios do Século XX, o porto comercial de Benguela era considerada o segundo mais importante de Angola, tendo a colonização, a partir de Benguela, rumo ao interior (para sul e, sobretudo, para leste) contribuído para que esta cidade tivesse sido o ponto de chegada e de partida das caravanas de permuta: as caravanas comerciais promoviam a troca de produtos vindos da Europa (por exemplo, tecidos e vinhos) e do litoral (peixe seco e sal) com produtos do planalto (cereais, cera, borracha, marfim, rícino, mandioca, tabaco, gado e sisal). Assim, surgiu a lenda de Benguela Cidade ser a Mãe de outras Cidades e, na verdade, foi à sombra deste mito que alguns colonos se foram dirigindo para Leste e fundaram povoações, vilas e cidades, como Catengue, Ganda, Caimbambo, Cubal, Quinjenje ... Nova Lisboa e, mais para leste, Bela Vista, Chinguar, Silva Porto, Nova Sintra, etc, todas elas intermediárias e centros de produção de géneros do interior, a que a construção do Caminho de Ferro de Benguela não foi alheia, tendo, mesmo, dado um valioso contributo aos respectivos desenvolvimentos. A praça de Benguela trabalhava em grande escala com o sisal das regiões vizinhas do interior, cuja exportação se desenvolveu muito durante a Segunda Guerra Mundial (1945). Com a queda comercial deste produto agrícola começou o "reinado" das pescarias.

⁷¹ A empresa Pauling & Company Limited chegou no natal de 1909 e iniciou os trabalhos a 1 de Janeiro de 1910.

brilhantíssimo futuro à pequena e nova terra de promessa, houve a febre dos pedidos de concessões de terrenos na restinga, em número de dezenas, esperançados todos em novo futuro restaurador. Hoje veio a desilusão com as contínuas intermitências nos trabalhos do caminho de ferro e com a retirada de todo o pessoal da companhia empreiteira".⁷²

Esta monografia foi publicada em 1912, embora Bastos a tenha escrito em 1908, ano em que a empresa Griffiths & Company Construtores terminou os primeiros 197 quilómetros de via.

Para os trabalhos de construção destes primeiros quilómetros, levando a linha até ao Cubal, essa firma teve necessidade de recrutar, entre 1904 e 1907, 3184 trabalhadores em países da África Ocidental, Central e Austral (Libéria, Gana, Serra Leoa e Cabo verde, Congo Belga, África do Sul).

Depois de resolvidos os primeiros problemas de financiamento, duas outras foram as principais causas para o atraso verificado na construção da linha férrea de Benguela – a política internacional, nomeadamente a Primeira Grande Guerra, que obrigou à interrupção dos trabalhos, e os múltiplos obstáculos naturais⁷³ e humanos, tais como, respectivamente, o relevo desfavorável, a hidrografia, o clima, a ausência de transportes, a dificuldade de mão de obra especializada, o vazio das cidades, as doenças tropicais (paludismo, cólera, tifo), entre outros. Assim, a construção do *sistema via*, que englobava a preparação da subestrutura, constituída por plataforma natural, camada de coroamento e sub-balastro e da superestrutura, composta por

⁷² BASTOS, Augusto (1912:84). *Monografia da Catumbela — de 1836 a 1908*.

⁷³ Angola com os seus 1277 Km de comprimento no sentido Norte/Sul e 1236 Km de largura, no sentido Leste/Oeste, possui uma superfície de 1.246.700 Km². Essa área constitui-se como uma plataforma territorial, comportando uma imensa variedade geomorfológica, que vai desde a planície costeira e as respectivas zonas de transição, passando pelas serras e cadeia de montanhas, picos, planaltos até às regiões desérticas e, ainda, as grandes bacias hidrográficas do Zaire (também conhecido como Congo), Kwanza, Cunene, Cubango e Queve, que correm em três direcções, ao qual crescem os respectivos afluentes. A diversidade geomorfológica mencionada permite organizar o território de Angola em quatro zonas distintas: a zona sedimentar, considerada a área costeira, onde se encontram praias e algumas restingas com palmeiras, como a do Lobito (centro) e a da Baía dos Tigres (sul); a zona de transição, com a área de montanhas, sempre paralela ao Atlântico; a zona montanhosa, que começa no município da Humpata, província da Huíla, e segue até Kassongue, província do Kwanza Sul; e a zona Planáltica ou do Velho Planalto Sem Fim (também conhecida de Zona Maciça ou Maciço Antigo), constituída pelos platôs de Malange, de Benguela, do Huambo, do Bié e da Huíla, que se encontram cortados entre si pelas bacias dos grandes rios já citados.

carris, fixações, travessas⁷⁴ — a chamada "grelha de via" e balastro⁷⁵ foi evoluindo com a normalidade possível e, nos casos de maior dificuldade, progredindo gradual e lentamente⁷⁶, sempre dependendo de todos os factores já identificados e, sobretudo, dos metros cúbitos de terra a remover e das pontes a construir. Os primeiros problemas de construção começaram logo no início, quando se identificou que nas primeiras 100 milhas (aproximadamente 160 quilómetros) havia necessidade de construir 38 pontes ferroviárias, uma das quais sobre o rio Catumbela, ao Km 13, junto à vila com o mesmo nome⁷⁷. A "Ponte D. Luís Filipe" foi a primeira «obra de arte» deste Caminho de Ferro, inaugurada pelo Governador-Geral Conselheiro António Ramada Curto, a 21 de Março de 1905⁷⁸. Foi a primeira ponte, de um só tramo, em estrutura metálica, construída em Angola pela firma "Bridge & Roof Coy Ltd", de Glasgow, com um vão de 76,60 metros e um peso de 650 toneladas, que permitia atravessar o rio Catumbela e que serviu o tráfego ferroviário durante cinquenta e cinco anos. Todo o material de construção usado teve que ser descarregado no porto e transportado para os diferentes locais a interencionar (incluindo as já alegadas 650 toneladas de material para construir o viaduto com 76 metros de comprimento). A inexistência de estradas e as dificuldades manifestadas pelos trabalhadores locais, que não podiam com mais de 20 quilos de peso e que, na preparação da subestrutura da via, desaterravam, no máximo, meio metro cúbico por dia), constituíram um sério problema. A totalidade de "obras de arte" a construir era de 170⁷⁹. Várias foram os

⁷⁴ A travessa, ou dormente, é o elemento responsável pelo correcto afastamento entre os carris — a chamada bitola da via —, ou seja, é o elemento que garante a estabilidade da via.

⁷⁵ O balastro é o conjunto de pedras colocadas, para fixação, estabilização e suporte da via. Acentua-se que esta linha era totalmente balastrada com brita.

⁷⁶ CASTRO, Eduardo Gomes de Albuquerque e (1972:S/p). *ANGOLA Portos e Transportes*. Luanda: Oficinas Gráficas.

⁷⁷ A vila da Catumbela nasceu, por Decreto da rainha D. Maria II, em 1836, com objectivos defensivos e comerciais (marfim e borracha).

⁷⁸ Nesta data, a inauguração da ponte sobre o rio Catumbela contou com a presença do Governador-Geral Conselheiro António Ramada Curto e da respectiva comitiva. Foram transportados por um "comboio", composto por duas vagonetas, cobertas com toldo, e rebocadas pela Locomotiva 01, fabricada em Leeds, com o número 847 — a primeira que chegou ao porto do Lobito, em novembro de 1904.

Em 1961, esta locomotiva foi considerada peça de museu e foi exposta, num curto troço de linha, montado num plinto, na Estação principal do Lobito (junto à Direcção-Geral do C. C. F. B.).

V. Anexo 9 — Fases da construção da ponte sobre o Rio Catumbela.

V. Anexo 10 — Comboio com o Governador-Geral

⁷⁹ Merecedoras de destaque são as pontes sobre o rio Lengue, de 7 arcos de betão, sobre o rio Kwanza, com 4 tramos metálicos, de 40 metros cada um e sobre o rio Halo/Cavaco, de 3 tramos metálicos, um fechado e dois abertos, considerada invulgar.

contratempos desde o início da obra até à sua fase final. Uma outra situação considerada de extrema dificuldade, pelos sérios problemas técnicos e humanos levantados, ocorreu na construção do troço de linha Lobito-Cubal, com a extensão de 197 km, de terreno íngreme e sem água, aberto em Maio de 1908. A dificuldade aqui ficou-se a dever às 410 curvas, algumas delas com pequeno raio (apenas 100 metros)⁸⁰, fruto da necessidade de vencer o “degrau” existente entre o litoral e o subplanalto, subindo a linha dos 7 metros, em Benguela, para os 907 metros, no Cubal. Tudo isto acrescido de situações particulares como, por exemplo, no Km 54, o desnível em 2 quilómetros passar da cota 97, na garganta do Lengue, para a cota 236, em S. Pedro. A propósito desta grande dificuldade para a engenharia, que era a travessia da garganta do Lengue, transcreve-se um excerto da *História da Ferrovia*, em inglês, intitulado "Across Africa by Rail — Developing the Mineral Resources of the Congo":

The Lengue Gorge, out of which the line has to climb, was a big problem for the engineers. This section from Benguela over the first of the mountain barriers to Catengue (1,762 ft.), seventy-six miles from Lobito, took some four years to build. Every drop of water had to be brought from the coast by carriers, camels, and ox-wagons. Even at Catengue the water was unreliable, and a good water supply was unobtainable until Caimbambo (101 miles, 2,424 ft.) was reached. At first construction was hampered by lack of labour, but after a time Senegalese from West Africa and Indian coolies from Natal were hired.⁸¹

⁸⁰ Sublinha-se, a título de exemplo, que a linha férrea atravessava 9 vezes o rio Coruteva. Também, o prazo de 10 meses, estipulado no contrato de concessão para chegar a Catengue (a partir de Monte Saôa, no Km 57), obrigava a contornar qualquer obstáculo que surgisse entre o Chivite e Catengue, de modo a conseguir cumprir aquele prazo e a não fazer perigar a anulação do contrato.

⁸¹ *In*. <http://mikes.railhistory.railfan.net/r011.html>

Tradução:

A Garganta do Lengue, a partir do qual a linha tem que subir, foi um grande problema para os engenheiros. Esta secção de Benguela às primeiras barreiras montanhosas de Catengue (1,762 pés) [537 metros], a 76 milhas [122 km] do Lobito, levou cerca de quatro anos a construir. Cada pingo de água teve que ser trazido da costa por carregadores, camelos, e carros de bois [carros "boers", de madeira e ferro, com cerca de 7 metros de comprimento e 2 metros de largura, cobertos, puxados por 10 a 15 parelhas de bois]. Mesmo em Catengue a água não era confiável, e uma boa fonte de água era inatingível até se chegar a Caimbambo (101 milhas, 2,424 pés) [162,5 Km, 738 metros]. No início a construção foi prejudicada pela falta de mão-de-obra, mas após algum tempo Senegaleses da África Ocidental e Indianos pouco qualificados de Natal foram contratados.

Vencer a escarpa, sujeita às duras exigências técnicas, agravadas pela aridez da zona, foi o objectivo dos primeiros anos. Sempre que estes múltiplos obstáculos ocorriam o ritmo de trabalho tornava-se, naturalmente, mais moroso e penoso.

Por outro lado, uma vez concluído este exigente troço, constatou-se que as curvas e os desníveis, acabados de explanar, provocavam muitas dificuldades ao tráfego, havendo mesmo necessidade, mais tarde (já na segunda metade do Século XX), de construir um novo traçado, de que se tratará adiante.

Resolvidos os problemas dos primeiros 197 km, a via prosseguiu. A 7 de Outubro de 1910 foi inaugurado o troço Cubal-Cuma, com 125 quilómetros, e a 31 de Julho de 1911 o troço Cuma-Lépi, de 50 quilómetros, troço de construção muito difícil por se desenvolver em plena montanha (a estação, no Km 365, situava-se na Serra do Lépi, a 1637 metros). Registe-se que os contrafortes da serra do Lépi, desde o Bongo até Robert Williams (Caála), oferecem paisagens de grande beleza. O troço Lépi-Huambo, com a extensão de 58 quilómetros, foi inaugurado a 21 de Setembro de 1912, com a composição que transportou o General Norton de Matos e outras distintas entidades, tendo a linha atingido o Chinguar no Km 520, a 1808 metros acima do nível do mar, a 18 de Outubro de 1913.

A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) levou à interrupção dos trabalhos, como já foi acentuado: todo o pessoal especializado foi retirado e interrompido o fornecimento de material fixo e circulante.

As obras tiveram o seu recomeço somente em 1920. Quatro anos depois, a 31 de Janeiro de 1924, abriu à exploração o troço Chinguar-Bié, com a extensão de 150 quilómetros e a 5 de Setembro de 1925, foi a vez do novo troço até à Camacupa ser estreado. No final desse mesmo mês, os carris chegaram ao Kwanza (Km 722), ficando a faltar 626 quilómetros até à fronteira. Para lá do Kwanza, a paisagem é muito plana (tipo savana) e a linha férrea possuía extensíssimas rectas, tal como a notável recta de 70 quilómetros perto de Vila Luso — actual Luena (Moxico)⁸² —, encontrando-se essa zona delimitada, em certa extensão, com a rica Reserva de Caça da Cameia. É de assinalar, no Km 780, pela sua beleza e altura, as segundas maiores quedas de água de Angola — as Quedas do Cuemba — no rio Luando, que é um afluente da margem direita do maior rio de Angola — o Kwanza. A linha ficou concluída até ao Km 1246 a 27 de novembro de 1927. Depois disso, e apesar das condições do terreno (muito dele alagadiço e com grandes extensões de “chana”⁸³), os trabalhos

⁸² Dez anos após a Conferência de Berlim, a 3 de Março de 1895, partiu de Luanda uma expedição sob o comando do Tenente-Coronel Trigo Teixeira, com o intuito de ocupar os territórios entre o Alto Kwanza e o Zambeze, que passaram a ser designados de Moxico, devido a Mwa Muxiku, soba Cokwe. A região passou à categoria de distrito, a 15 de Setembro de 1917, separando-se, então, do distrito de Benguela.

⁸³ Termo angolano usado para uma vasta planície coberta por capim alto e pequenos arbustos (típica na região do Leste de Angola).

progrediram bem e a linha com 1348 quilómetros de extensão atingiu, finalmente, o rio Luau, a 28 de Agosto de 1928.

Cabe aqui deixar impresso o seguinte registo global relativo ao relevo do terreno e aos inerentes contratemplos, assim como a todas as dificuldades que foram surgindo à medida que esta via ia progredindo no terreno: a partir do Km 70 do litoral a altitude subia para os 500 metros, no Km 200 encontrava-se quase nos 1000 metros e no Km 382 atingia os 1837 metros, depois ... bem, depois, ... mais adiante, era a vez do grande planalto — o Velho Planalto sem Fim — cujo grande obstáculo residia na sua extensão: nada mais, nada menos, do que 18 milhões de hectares! É de notar que cerca de 65% do território angolano se encontra situado entre os 1000 e os 1600 metros acima do nível do mar!

Assim sendo, considerando todas as variantes e todos os desvios, a linha totalizava 1679 Km, subindo 1837 metros, nos primeiros 382 km, e mantendo-se acima dos 1000 metros entre o Km 210 e o Km 1331.

Na totalidade do percurso existiram 67 estações (contando com o Terminal de Mineraleiro — Triagem de Minério—, designado por Lobito-M), 33 apeadeiros e 34 “desvios”, onde as composições podiam cruzar, de modo a obter uma maior fluidez no tráfego.

Para que o leitor possa ter uma visão panorâmica e conhecimento da extensão da via férrea, apresenta-se, de seguida, um quadro com as cinco estações principais a negrito, as restantes sem o negrito e os apeadeiros em letra menor, com a indicação das respectivas quilometragens:

QUADRO DE ESTAÇÕES E APEADEIROS/ Quilometragens⁸⁴

Estações e Apeadeiros	Km	Estações e Apeadeiros	Km
Lobito - Estação Principal	0	Boas Águas	468
Lobito - Compão	2	Vila Nova	477
Lobito - M	3	Bela Vista	499
Catumbela	11	Chinguar	516
Damba Maria	25	Cutato	542
Benguela	33	Sàpinde	561
Chivanda	45	Capeio	578

⁸⁴ CASTRO, Eduardo Gomes de Albuquerque e (1972:s/pp). *ANGOLA Portos e Transportes*. Luanda: Oficinas Gráficas.

São Pedro	51	Vouga	601
Monte Saôa	57	Silva Porto	624
Binga	68	Lumbi	637
Coruteva	81	Chipeta	649
Lucanda	86	Nova Sintra	672
Portela	93	Catório	683
Chivite	101	General Machado	699
Capunda	108	Vinoca	712
Catengue	119	Cuanza	722
Chiloca	124	Cuéli	740
Cavinjai	132	Cuiva	761
Solo	139	Cuemba	781
Sapa	149	Chitende	805
Caimbambo	160	Savinguila	820
Upungo	169	Munhango	842
Guerra Junqueiro	177	Simoje	860
Cavilumba	186	Cangonga	877
Cubal	194	Cavimbe	903
Malale	201	Sachanga	919
Marco Canavezes	210	Cangumbe	939
Chimboa	228	Cachipoque	959
Sambú	236	Saleno	978
Vindongo	244	Chicala	997
Mariano Machado	250	Luena	1015
Lonjava	257	Luso	1032
Alto Catumbela	269	Camitongo	1054
Babaera	276	Luculo	1073
Quinjenje	294	Léua	1094
Tonga	302	Sandando	1115
Cuma	314	Lumeje	1132
Chenga	322	Cassai	1152
Cassoco	331	Chabaia	1174
Longonjo	339	Chifumaje	1195
Bongo	349	Caifuche	1216
Lépi	364	Luacano	1239
Caculo	376	Mutuècai	1259
Vila Verde	382	Cavuca	1270
Robert Williams	394	Mucussueje	1278
Belém do Huambo	407	Cafungo	1301
Nova Lisboa	422	Camuxito	1320
Santa Iria	426	Teixeira de Sousa	1331
		Luau - Estação	1347

Canhama	432	Luau - Rio - fronteira	1348
Santo Amaro	441		
Cambuio	452		

Na construção desta ampla via, houve sempre necessidade de contratar, como reforço da mão-de-obra local, muitos homens de vários países da África Ocidental e Central e indianos (estes últimos, residentes então na região de Natal, na África do Sul).

Se a construção da via férrea era importante, a do porto do Lobito e o seu apetrechamento não o eram menos, na medida em que a manipulação da futura carga no porto (milhares de toneladas de minério) representava um trabalho complexo e carecia de grande saber técnico:

“estudos, guindastes, sondagens, linhas decauville, pontes, condutas de água, abastecimentos, alojamento para europeus, tudo tinha de ser calculado, transportado e posto a funcionar.”⁸⁵

Relembramos alguns dados sobejamente conhecidos relativos ao melhor porto natural de toda a África:

O porto do Lobito encontrava-se (encontra-se) localizado numa segura baía, formada pela restinga e pelo continente, medindo aproximadamente 5,2 Km de comprimento e variando a sua largura entre os 600 metros na entrada/saída (local onde a ponta da restinga se aproxima mais do continente) e os 1400 metros na parte mais larga, com uma área de cerca de 4,5 quilómetros quadrados, registando fundos entre os 10,5 e os 34 metros ⁸⁶. Baía com condições de excepção: sem correntes ou ventos

⁸⁵ ALMADA, José d' (1951:50). *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*. Lisboa: Imprensa Barreiro.

⁸⁶ Ralph Delgado, na sua *História de Angola* (em dois volumes, que contemplam os períodos de 1482, descoberta, a 1836, abolição da escravatura), questiona a razão pela qual Cerveira Pereira teria optado por fundar a cidade de Benguela, em 1613, cuja enseada (de Santo António de Benguela) era muito inferior à enseada do Lobito. E concluiu dizendo que à data a restinga não existia no Lobito. Delgado afirma também que as cartas de marear dos primeiros navegadores não a assinalavam. E que também parecia não existir em 1785, pois Joaquim José da Silva, no seu "Mapa da derrota", não a assinalou.

Pois bem, a teoria de que a restinga do Lobito (originariamente uma ilha), constituída com aluviões dos rios Catumbela, Cavaco e, quem sabe, talvez mesmo, Cuporolo, cujos sedimentos arrastados de forma continuada pela Corrente Fria de Benguela (que corre do Atlântico Sul para Norte), se tenha ligado a Sul ao continente, parece ser verosímil.

Sugere-se a visualização do Anexo 11 — Os sedimentos na Foz do Rio Catumbela e a formação da restinga do Lobito.

impeditivos à navegação, nem quaisquer fenómenos de ondulação, sendo de 2 metros a máxima preamar e de 0,20 a mínima.

O porto começou por ser uma ponte-cais⁸⁷, que permitia uma atracação de três barcos de longo curso em simultâneo e dois de pequeno calado. Para o início da construção da via férrea, em 1903, foram desembarcadas 1200 toneladas de carris, travessas, guindastes, *et caetera*. Por essa altura, as mercadorias transportadas eram essencialmente materiais para a construção da via e para as oficinas de reparação. Em 1905, já o porto registou a entrada de 39 embarcações.

A primeira fase das obras do porto foi terminada em Janeiro de 1928 e o porto, propriamente dito, ficou com uma configuração em “L”⁸⁸, abrigando dois cais acostáveis (designados por cais norte e cais sul), tendo tido, em 1957, um outro prolongamento do cais, passando, então, a ser visto como um dos melhores e mais bem apetrechados portos do Continente Africano, procurado pelas maiores companhias de navegação de todo o mundo, e por embarcações de grande e pequeno calado e de longo ou pequeno curso. Para assim ser considerado, o porto possuía não só infraestruturas de ordem mecânica (locomotivas de manobras, guindastes, empilhadores-elevadores, tractores, etc), mas também áreas cobertas (24.500 metros quadrados) e áreas descobertas (72.000 metros quadrados) para o armazenamento das cargas e ainda instalações específicas, nomeadamente silos para cereais, câmaras frigoríficas e parques para aprovisionar o minério. Apresentava, também, excelentes condições naturais que permitiam a atracação simultânea de sete navios de longo curso, de tipo médio, possuindo para o efeito 1122 metros de cais acostáveis, com fundos de 10,50 metros.

Na concretização e finalização destes dois empreendimentos de vulto, não foram alheios os atributos e as capacidades de Robert Williams: a pertinácia, o entusiasmo, a determinação, assim como a necessária sagacidade na procura de financiamento. Entre os anos de 1881 e 1930, Robert Williams não só encontrou as regiões mineiras do Katanga e de Copperbelt, região muito rica em cobre, como construiu a linha do Lobito à região de Katanga, impulsioneou a ligação da rede da Rodésia com a rede do Congo Belga, financiou a construção de ramais importantes e incentivou a construção de 750 quilómetros de linhas que passaram a ligar as minas de Katanga com as Rodésias (do Sul, Zimbabwe e do Norte, Zâmbia). Para o efeito, foram aplicadas, "nas

⁸⁷ Esta ponte-cais foi usada, durante cerca de trinta anos, na descarga de material necessário à construção da linha férrea, na carga que a linha drenava para o litoral e no abastecimento de embarcações de importantes companhias estrangeiras de navegação.

⁸⁸ De acordo com o estudo e planta elaborados em 1920.

V. Anexo 9 — Lingotes de Cobre no Porto do Lobito.

comunicações ferroviárias da África Central e Ocidental, mais de dez milhões de libras esterlinas⁸⁹, desviadas das economias europeias.

No dia 6 de Junho de 1929, chegaram ao porto do Lobito convidados especiais, nomeadamente Sua Alteza o Príncipe Artur de Connaught do Reino Unido,⁹⁰ tendo recebido honras militares da guarnição de um navio de guerra português, Sir Robert Williams, o ministro das Colónias José Bacelar Bebiano, o recente nomeado Alto-Comissário da Província de Angola Filomeno da Câmara⁹¹, entre outros, para assistirem na fronteira Luso-Belga (hoje Angola-Zaire) à inauguração oficial do Caminho de Ferro de Benguela.

Do Convite Oficial para essa inauguração constavam as marchas detalhadas dos 1.346,80 Km, com horários precisos: a partida às 15:00, no dia 7 (sexta-feira), do Lobito e a chegada ao Luau às 11:00, no dia 10, tendo-se organizado comboios especiais para o efeito.

A viagem inaugural demorou 68 horas, incluindo quatro grandes paragens, as quais somavam um total de 14 horas e 25 minutos, designadamente no Cubal 1:15h, em Nova Lisboa 10:30h, em Cuamba 1:00h e em Vila Luso 1:40h.

Na cerimónia da inauguração oficial do Caminho de Ferro de Benguela, a 10 de Junho de 1929, no actual Luau, estiveram presentes, como já foi referido, Robert Williams, o tenacíssimo responsável por este grande empreendimento, e destacadas figuras da Política, da Finança e da Diplomacia portuguesas e estrangeiras, tendo sido colocada de um lado da via, uma placa em bronze com a seguinte inscrição:

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA
CONCESSÃO A ROBERT WILLIAMS – 28 DE DEZEMBRO
DE 1902
CONSTITUIÇÃO DA COMPANHIA – 26 DE MAIO DE 1903
CONSTRUÇÃO CONCLUÍDA – 28 DE AGOSTO DE 1928
INAUGURAÇÃO SOLENE – 10 DE JUNHO DE 1929

⁸⁹ In. ALMADA, José d' (1951:75). *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*. Lisboa: Imprensa Barreiro.

⁹⁰ Artur, Duque de Connaught e Strathearn (Londres, 1 de Maio de 1850 — Bagshot, 16 de Janeiro de 1942) foi um dos três filhos, do sexo masculino, da rainha Vitória do Reino Unido e de seu marido o príncipe Alberto de Saxe-Coburgo-Gota. Foi Governador-Geral do Canadá em 1911. E também Governador-Geral da África do Sul, entre 1920 e 1923.

⁹¹ Filomeno da Câmara de Melo Cabral foi nomeado em 1929, ano em que recebeu a patente de capitão-de-mar-e-guerra, para o cargo de Alto-Comissário da Província de Angola, cargo que ocupou somente até 1930.

Mas somente a 1 de Julho de 1931, os carris do Chemin de Fer du Bas Congo ou Katanga (B. C. K.) se ligaram aos do C. F. B. sobre a ponte do rio Luau (Dilolo) que, deste modo, se inseria, finalmente, na rede ferroviária internacional africana.

A finalização tardia da obra dos Chemin de Fer do B. C. K. (1931) — dois anos depois da finalização da linha do C. F. B. — foi a razão pela qual o porto do Lobito recebeu, somente em 1931, através da referida linha, o primeiro carregamento de cobre vindo do Katanga, data tantas vezes invocada, sem nunca ser explicada essa *decalage* temporal.

Deste modo, o Caminho de Ferro de Benguela materializou-se como parte integrante de uma rede ferroviária TransAfricana do Século XX. Passou a estar directamente ligado aos eixos ferroviários da República Democrática do Congo e da Zâmbia e, através destes, a Moçambique (Beira), à Tanzânia (Dar-Es-Salam) e à África do Sul. Posto isto, o "C to C português", ou seja, o "Coast to Coast"⁹², hipótese aventada por Portugal na Conferência de Berlim — fazer o transporte ferroviário de matérias-primas, num percurso de 2800 milhas, entre as costas do Atlântico/Lobito e do Índico/Beira —, tornou-se uma realidade em Junho de 1932, com a chegada do primeiro comboio não à cidade da Beira mas a Lourenço Marques, vindo do Lobito. Pode-se, portanto, afirmar que um pedaço do velho sonho colonial português foi concretizado nessa ligação!

Substanciando: ficou estabelecida a ligação, por carris, entre o porto do Lobito e os portos da Beira, Lourenço Marques, Durban, East London, Port Alfred, Port Elizabeth, Mossel Bay, Cape Town, Luderitz e Walvis Bay e, por via mista, ou seja, férrea e fluvial, com os portos de Dar-es-Salam e Matadi. Por essa razão, a linha do C. F. B. foi construída com a bitola "internacional africana", ou seja, com a mesma bitola da linha "C to C" inglês, que era de 1,067 metros, cujo plano de assentamento era de 1430 travessas por quilómetro.

Com as referidas ligações efectuadas, o porto da cidade do Lobito assumiu a importância de Porto principal na Costa Ocidental da África Austral.

À data da inauguração, a Companhia do C. F. B. possuía o seguinte material circulante: 77 locomotivas, 47 carruagens e 573 vagões. E em 1972, a Companhia possuía 113 "Garrat"⁹³, máquinas poderosas que permitiam responder às exigências dos troços difíceis, que implicavam esforços excepcionais.

⁹² O "C to C" português surgiu em oposição ao "C to C" inglês, um eixo Norte-Sul (Cape to Cairo) e ao "D to D" francês, um eixo Oeste-Este (Dakar to Djibuti).

⁹³ V. Anexo 12 — Máquina Garrat.

Quando em 1938 Roberts Williams morreu, o tráfego interno do Caminho de Ferro de Benguela era já de 241.286 toneladas e o tráfego internacional de 28.286 toneladas. Parece-me interessante construir e apresentar, a partir da narrativa de José d'Almada, um pequeno quadro, de alguns dados⁹⁴ relativos ao transporte de passageiros e carga, que nos permitem conhecer a evolução sempre ascendente dos resultados nos primeiros anos, quando apenas existiam alguns troços construídos, e após duas décadas de linha totalmente finalizada:

Anos	Transporte Passageiros	Transporte Carga Geral
1905	759	1.009 toneladas
1907	12.238	3.479 toneladas
1908	25.957	7.151 toneladas 452 cabeças gado
1910	30.681	20.295 toneladas 881 cabeças gado
1950	624.052	295.714 toneladas tráfego interno 105.035 toneladas tráfego internacional 142.652 toneladas minério

Ora, com a passagem dos anos, os números foram sempre aumentando: em 1973, o transporte de passageiros ascendeu a 152.069.858 passageiros/ quilómetro, o transporte de mercadorias atingiu as 2.566.364.000 toneladas/ quilómetro comerciais e as 75.273.000 toneladas/ quilómetro de serviço.

Uma vintena de anos mais tarde, após a conclusão da construção da via férrea, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela ainda desenvolvia trabalhos de ampliação de estações, tal como a de Catengue, Cubal e Silva Porto e de rectificação de traçado, nomeadamente, o aumento do raio das curvas, como no caso do troço entre Marco de Canaveses e Mariano Machado (km 251)⁹⁵ e do Alto do Lépi (km 365). Mais tarde ainda, já no final do terceiro quartel do século XX, foi também construído um outro troço de linha, entre Benguela e o Cubal — um novo traçado, denominado de “Variante do Cubal”⁹⁶ —, em virtude da existência de numerosas curvas de pequeno raio, que provocavam sempre um estrangulamento do tráfego. Esse novo

⁹⁴ In. ALMADA, José d' (1951:68). *Para a História do Caminho de Ferro de Benguela*. Lisboa: Imprensa Barreiro.

⁹⁵ A Vila de Mariano Machado mais tarde passou a denominar-se Ganda.

⁹⁶ V. Anexo 13 - Desenho de um dos Viadutos da Variante do Cubal.

traçado saía da linha inicial, no Km 15, passando sucessivamente pelos rios Cavaco, Caimbambo e Cubal, indo entroncar a linha principal, na estação desta cidade. A variante do Cubal passou a ter 154 Km, menos 43 quilómetros que a via construída em 1908 (que era de 194 Km) e passou a beneficiar de melhorias muito significativas: apenas 130 curvas (contra as 410 anteriores), raios mínimos de 310 metros (em vez de raios de 100 metros, em alguns casos, ou pouco mais) e rampas máximas de 1,25%.

De acordo com o rico texto informativo de Elísio Santos Silva, este novo troço foi iniciado em 1973 e "a primeira circulação de um comboio nesta nova via ocorreu a 20 de Outubro de 1974, utilizando já a tracção Diesel eléctrica, com as locomotivas "General Electric", tipo U20C." Santos Silva mostra conhecer muito bem o assunto "Variante do Cubal", pelo que expomos aqui alguns dos pormenorizados dados e factos por ele considerados:

Para dar uma ideia da grandeza dos trabalhos realizados na construção da Variante, cujo custo total foi de 888.000 contos, refere-se que o volume das terraplenagens foi de cerca de 10 milhões de metros cúbicos, e o do desmonte de rocha de natureza calcária, xistosa-gneissica, e granítica, foi de 3 milhões de metros cúbicos.

Na drenagem da plataforma da via foram utilizados 9.000 metros de tubos de aço galvanizado "ARMCO", com diâmetros entre 1,07 e 4,57 metros.

Para o acesso aos locais de trabalho, durante os 4 anos que duraram os estudos e a construção, foi necessário abrir e conservar cerca de 600 quilómetros de caminhos de serviço. As desmatações atingiram uma área com cerca de 1.500 hectares.

Com a construção desta Variante, a capacidade anual de transporte da linha passou de 3.000.000 para 10.000.000 toneladas, como previsto.

Todos os estudos de traçado, bem como todos os trabalhos de construção da Variante do Cubal, incluindo os de telecomunicações, estiveram a cargo do pessoal da Companhia, com excepção das obras de arte em betão pré-esforçado. (...) ⁹⁷

As locomotivas do C. F. B. consumiam, dependendo do trajecto, os seguintes combustíveis: lenha, carvão, fuel-óleo e gasóleo. Por exemplo: do Lobito a Benguela, as locomotivas consumiam carvão; de Benguela ao Cubal (o troço mais exigente) as locomotivas consumiam fuel; no restante percurso, as locomotivas consumiam lenha,

⁹⁷ SILVA, Elísio Romariz Santos (2008). *Companhia do Caminho de Ferro de Benguela* - Uma história sucinta da sua formação e desenvolvimento. Lisboa.

In: <https://sites.google.com/site/cfbumahistoriasucinta/>

que era o combustível mais barato. Para o efeito, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela gastava cerca de 570.000 toneladas de lenha por ano, possuindo e explorando, ao longo da linha, a maior plantação privada de eucaliptos do mundo. Ainda, segundo Elísio Santos Silva:

As plantações de eucaliptos do CFB distribuíram-se por 20 Perímetros Florestais, localizados ao longo da via-férrea, desde o km 200 até ao km 1.300, sendo subordinadas à conveniência dos abastecimentos de lenha às 102 locomotivas a vapor. Totalizavam cerca de 96 milhões de eucaliptos e ocupavam uma área de 35.000 hectares (1965).⁹⁸

Numa tentativa de diminuir o grande, mas necessário, consumo de madeira, a Companhia do C. F. B., em 1955, possuía já algumas máquinas a "Diesel". E, no início da década de 70, as instalações do Parque de Máquinas do C. F. B. davam abrigo às novas locomotivas diesel-eléctricas.

Para além das locomotivas, das carruagens e dos vagões, a Companhia contava, com transportes aéreos de pequena dimensão (primeiro, monomotores e, depois, bimotores), existindo, ainda, os "zorras", que eram vagões plataformas, destinados ao transporte de outros veículos ferroviários ou equipamentos, e, ainda, dois tipos de veículos automóveis de linha (ATL), fechados, que circulavam sobre os carris, nos dois sentidos: uns tinham capacidade para oito pessoas e outros para quatro, sendo utilizados,

" (...) em deslocações do pessoal superior, sobretudo em viagens de trabalho, de estudo e de inspecção à linha, bem como prestar socorro a doentes e a acidentados.

Os primeiros eram abertos e semelhantes aos automóveis que, então, circulavam nas estradas, e ainda com faróis de petróleo. Em 1916 foram adquiridos novos e mais evoluídos Atl à firma "*The Drewry Car Company Limited*".⁹⁹

Outra das preocupações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, para além da organização modelar, dos frequentes melhoramentos na via férrea, dos trabalhos de ampliação, da manutenção das plantações de árvores, da melhoria dos equipamentos e material circulante, era o bom funcionamento e desempenho das suas Oficinas Centrais, situadas na cidade de Nova Lisboa (actual Huambo), onde as locomotivas eram, periodicamente, totalmente revistas e onde tudo se fazia, desde trabalhos de fundição, serralharia, carpintaria, tornearia, telecomunicações, eléctricos, mecânicos, moldes até trabalhos de oficina de vagões, de automóveis, etc. A energia

⁹⁸ *Idem*.

⁹⁹ *Ibidem*.

que accionava essas oficinas era produzida a cerca de 20 quilómetros de Nova Lisboa, na central hidroeléctrica do Cuando, local onde a Companhia do C. F. B. construiu a primeira barragem de Angola, com 14 metros de altura e um desnível de queda de cerca de 26 metros.

Ainda outro aspecto digno de realce foi a criação de uma política de relativa proximidade com todos os seus funcionários: a Companhia, na pessoa dos seus dirigentes locais, conhecia e cuidava de todos os seus empregados (sabendo exactamente quantos eram e onde se encontravam, quem pertencia ao pessoal superior, subalterno e serventuário e o que lhes ia acontecendo na vida: casamento, nascimento de filhos, férias, distinções, óbitos, etc).

A Companhia do C. F. B. dispôs de um amplo campo de acção social e cultural: amplo, quer pela dispersão dos locais em que essas actividades eram exercidas (nas cidades ao longo de toda a linha) quer pela diversidade das actividades que abrangia, bem representada e ilustrada no conteúdo dos seus *Boletins*.

Estes Boletins eram de edição mensal — "Boletim do C. F. B.", assim denominado — , sendo destinados, sobretudo, ao pessoal e respectivas famílias, tendo como função dar a conhecer a empresa¹⁰⁰ e informar sobre todas as suas práticas, possuindo para tal muitas e diversas secções com temáticas variadas, tais como: alterações de cargos administrativos ou directivos; reuniões de directores gerais; resumos de relatórios de "Actividade da Companhia durante o exercício de/Ano" (com receitas, despesas, resultados, pagamentos e impostos, movimentação de fundos, ou seja, os valores entrados no Fundo Cambial e as transferências solicitadas, passageiros transportados, tráfego de mercadorias, circulação, acidentes de circulação¹⁰¹);

¹⁰⁰ O objectivo da secção "Conheça a sua empresa" foi descrita, pelos responsáveis do *Boletim*, do seguinte modo:

"Artigos desprezenciosos, escritos em linguagem simples versarão em cada número um assunto diferente, de modo a que, no seu conjunto, permitam que qualquer empregado fique a ter uma ideia mais completa da casa onde trabalha e onde passa grande parte da sua vida".

In. Boletim do Caminho de Ferro de Benguela, Ano XIV, n.º 8, pp. 9-10.

¹⁰¹ Transcreve-se um desses texto-resumo por se considerar elucidativo da política de promoção de informação, mesmo quando essa informação possuía uma característica menos boa:

"Durante o ano registaram-se 173 acidentes de circulação sendo 84 por descarrilamento, 19 por choque, 29 por embate, 1 por arrombamento, 27 por atropelamento e 3 por inundação.

O número mais avultado de acidentes resultou de descarrilamentos em agulhas, num total de 47.

panorama do tráfego; acidentes na linha; primeiros socorros; movimento do porto do Lobito; situação dos melhoramentos e obras, quer da via quer do porto; promoção da Escola de Formação de Operários de Nova Lisboa; bolsas de estudo atribuídas aos filhos dos empregados; antologia (com contos, poesias, provérbios, anedotas, palavras cruzadas); jogos florais; empréstimos hipotecários (autorizações, desistências, concessões e liquidações); vida nos clubes da Companhia (os clubes eram locais que potenciavam o convívio e as actividades culturais e desportivas), nomeadamente a realização de bailes, jogos de mesa, ginástica, futebol salão, ténis, natação e outros; e a página do pessoal, com o registo dos nascimentos (dia/mês, nome da criança e filiação), os casamentos¹⁰², o serviço militar, o gozo de licenças graciosas (com a identificação dos agentes e a Direcção a que pertenciam¹⁰³), as reformas e os falecimentos.

O "Boletim do C. F. B." não esquecia também os mais pequenitos, pois incluía uma "Separata", intitulada de *BoleTinzinho*. Dessa "Separata" constava uma história infantil, uma mini história aos quadrinhos, adivinhas, com as respectivas soluções, e exercícios para desenvolver a capacidade de perceber o espaço.

Pela aleatória e variada descrição, podemos nos aperceber do modo como a Companhia providenciava assistência, não descurando nenhum aspecto da vida profissional e pessoal dos seus empregados. A acção social da Companhia era exercida, através de serviços próprios — Serviços Sociais —, junto do pessoal de funções menores e do respectivo agregado familiar, sendo a mulher nativa alvo de especial atenção. Nos núcleos ferroviários mais importantes ao longo da linha férrea, o pessoal dispunha de clubes subvencionados pela Companhia, tendo esta assumido a construção das respectivas sedes. No caso de Silva Porto e Munhango, núcleos de média importância, foram instaladas as chamadas "Casas do Pessoal", que eram

Em plena via registaram-se 8 descarrilamentos: 3 da responsabilidade da via, 3 da responsabilidade do material circulante e 2 por outras causas.

Não há a assinalar actos de sabotagem."

¹⁰² A título de exemplo (e poder-se-iam dar exemplos de qualquer um dos assuntos mencionados!), transcreve-se a informação sobre casamentos (dia, mês, local), constante do Boletim do C. F. B. n.º 8, do Ano XIV:

"CASAMENTOS

MARÇO

23 — Em Nova Lisboa, Isaac Cassengue com Verónica Catumbo.

JUNHO

15 — Em Nova Sintra, Adriano Sutuculuca com Felícia Nambulaide

29 — Em Mucussueje, Gorge Ferramenta com Angelina Sapelo."

¹⁰³ Os agentes podiam pertencer aos seguintes sectores: Direcção-Geral, Direcção do Pessoal, Saúde, Direcção de Exploração, Direcção de Via e Obras, Direcção dos Serviços Administrativos, Direcção do Material, Direcção Comercial, do Serviço de Segurança, do Armazém de Víveres.

colectividades de finalidade idêntica à dos clubes. Lembramos, ainda, a título de exemplo, outras construções: os bairros habitacionais para os funcionários¹⁰⁴, os armazéns de víveres¹⁰⁵, os hospitais¹⁰⁶ e, na cidade do Lobito¹⁰⁷, além dos escritórios da Direcção Geral, os Armazéns Gerais, as sedes dos Serviços de Pessoal, de Contabilidade, de Saúde, do Movimento e das Obras e, ainda, o Hotel Terminus¹⁰⁸, perto da estação terminal¹⁰⁹, no areal da restinga (do lado do mar). O Hotel Terminus, em estilo colonial, sempre foi um hotel de referência, pela elevada qualidade de serviço prestado (que ainda hoje se mantém), e que servia para alojar os passageiros que tinham que aguardar a chegada do barco ou do comboio, consoante se dirigissem para a Europa, ou para o interior de África, respectivamente.

A dignificação dos serviços, associado aos benefícios que a Companhia oferecia, concebidos para manter os seus funcionários saudáveis a nível físico, emocional, financeiro e social, acabavam por se constituir em contrapartidas das longas e extremamente exigentes jornadas de trabalho.

Nesta via férrea circulavam vários comboios, com diferentes destinos. Além dos comboios de ligação ao Congo — o chamado comboio "Belga" —, havia um comboio semanal, em cada sentido, entre o Lobito e Nova Lisboa (com partida às 18:00 de quarta-feira e chegada às 9:40 de quinta-feira e regresso às 18:05 de quinta-feira e chegada às 9:05 de sexta-feira), comboios regionais diários entre o Lobito e Benguela (cinco em cada sentido durante a semana e três aos fins de semana e feriados) e entre Nova Lisboa e Robert Williams (neste caso, um em cada sentido), um comboio de mercadorias diário que percorria toda a linha, transportando géneros alimentícios

¹⁰⁴ V. Anexo 14 – Foto do Primeiro Bairro Ferroviário – Lobito. Importa referir que nas décadas de 30/40, as casas dos bairros habitacionais dos funcionários, nas cidades do interior, como por exemplo, Vila Luso, eram de fraca condição.

¹⁰⁵ Os armazéns de víveres existiam nas cidades do Lobito, Cubal, Nova Lisboa, Silva Porto, Munhango e Teixeira de Sousa.

¹⁰⁶ A assistência médico-sanitária era privada e era assegurada por Serviços de Saúde: hospitais no Lobito, Nova Lisboa e Vila Luso, posto médico no Cubal e numerosos postos sanitários e ambulâncias.

V. Anexo 15 – Foto do primeiro Hospital dos C. F. B. - Lobito.

¹⁰⁷ O *Boletim da Agência Geral das Colónias*, de 1925, em dada passagem, anunciava que o “Lobito [era] a mais bela cidade desta costa”. Esse *Boletim* afirmava que na origem do seu franco desenvolvimento, estavam três factores: o grande e excelente porto de mar, numa perfeita e segura baía, em formato de ferradura, isto é, fechada por todos os lados, menos por um; a existência do terminal do C. F. B.; e a existência de um importante centro de vias, que tornavam a cidade uma potencial “bacia económica”.

¹⁰⁸ Hotel de estilo colonial, inaugurado a 28 de Outubro de 1932.

V. Anexo 16 – Foto do Hotel Términus, em 1935 – Lobito.

¹⁰⁹ V. Anexo 17 – Terminal - Estação Ferroviária do Lobito, em 1930.

e tudo o mais de que os empregados pudessem necessitar, carga diversa e passageiros em classe única, conhecido como o "Camacouve" e o comboio que percorria a linha até ao Dilolo — o comboio "Mala" — que era tido e visto pelas populações sertanejas como símbolo de civilização e de progresso. Para além do transporte constante dos mais variados produtos, o comboio permitia a fácil e rápida mobilidade das populações (a baixo custo de deslocação), a circulação do correio¹¹⁰ e da cultura e tinha, ainda, a função primordial de combater o isolamento. Por sua vez, o comboio "pagador", assim chamado por levar os vencimentos a todos os funcionários da Companhia, assim como um vagão com um gabinete médico, posto de enfermagem para tratamentos e farmácia que fornecia os medicamentos necessários, percorria toda a linha uma vez por mês. O dia do "pagador" era dia de festa para os cerca de 14.800 trabalhadores da Companhia que, conjuntamente com as suas famílias, perfaziam cerca de 50.000 pessoas, em finais dos anos 60, do Século XX.

Esta Companhia férrea, que surgiu de uma concessão em moldes altamente vantajosos para o Estado português, organizada e explorada segundo o modelo usado pelos ingleses na Índia e subordinada a parâmetros europeus teve, como se pode deduzir daquilo que aqui foi transmitido, um forte impacto no desenvolvimento interno da colónia portuguesa, nomeadamente na sua zona de influência, onde fez nascer numerosos núcleos populacionais que constituíram o cordão mais denso de fixação de populações de todo o território. Daqui se conseguirá certamente inferir da dimensão da C. C. F. B., da eficiência dos seus múltiplos serviços e da importância económica, social e cultural no desenvolvimento de uma vasta faixa central de Angola.

O prazo de 99 anos previsto no contrato de concessão de exploração do Caminho de Ferro de Benguela – o conhecido *Contrato Williams* - expirou a 28 de Dezembro de 2001.

Como se pode ler no Artigo 1.º desse mesmo contrato de construção e exploração, o Estado

“(…) ficará subrogado em todos os direitos do concessionário e entrará imediatamente na posse do caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edifícios e dependências, de qualquer ordem que sejam”. (...) ¹¹¹

¹¹⁰ O comboio "Mala" começou a ter serviço postal em Janeiro de 1911.

¹¹¹ *In*. Biblioteca João Paulo II, Universidade Católica Portuguesa. Cota MC-6761.

Isto é, chegado aquele momento, o Estado Angolano entrou, por direito, na posse do Caminho de Ferro de Benguela e de todas as infra-estruturas móveis a ele associadas.

Após a Independência de Angola (1975) e a subsequente Guerra Civil, o trânsito no Caminho de Ferro de Benguela tornou-se inseguro e algumas das infra-estruturas foram parcialmente destruídas, ou danificadas por completo, tendo o seu funcionamento sido suspenso. Para as autoridades de Angola, pôr em prática o plano de reconstrução, previsto conjuntamente com as autoridades do Zaire, em 1987, tornou-se uma tarefa impossível, devido ao reacender da guerrilha. Finalmente, com a paz, em 1991, o governo de Angola, com vista a retomar o tráfego ferroviário e a potenciar o porto do Lobito, solicitou um estudo para a sua reconstrução, com a ajuda do Banco Mundial. Em 2001, o Caminho de Ferro de Benguela, à data da cessação da exploração, estava reduzido a 34 quilómetros entre as cidades do Lobito e Benguela e a cerca de 18 quilómetros de linhas de acesso a armazéns e indústrias na chamada cintura do Lobito. Em 2005, os governos de Angola e da Zâmbia encetaram conversações no sentido de retomar o funcionamento das respectivas ferrovias. Em Novembro desse ano de 2005, o director do Caminho de Ferro de Benguela, Daniel Quipache, anunciou o início da obra de reabilitação de toda a linha (do Lobito ao Luau), para Janeiro de 2006, tendo o Estado recorrido a uma linha de crédito da República da China. Essa reabilitação iniciada, não em 2006, mas somente em 2008, fazia parte de um projecto nacional, isto é, inseria-se no Plano Nacional Ferroviário avaliado inicialmente em 200 milhões de dólares, contemplando não só a reparação de locomotivas e pontes, como a substituição de travessas, desminagem e requalificação de estações, cuja conclusão fora pensada e prevista para 2012. No ano do início da obra de reabilitação férrea, em Março de 2008, teve também início a primeira das cinco fases do Plano de Ampliação do Porto do Lobito¹¹², empreitada

¹¹² V. Anexo 18 — Projecto de Modernização e Ampliação do Porto do Lobito (2008). O projecto do Porto do Lobito, integrado no Projeto de Reabilitação Urbana e Ambiental de Lobito e Benguela, foi desenhado com o objetivo de melhorar a estrutura sanitária e ambiental das duas cidades e com a expectativa de que elas voltariam a desempenhar um papel importante no "corredor de exportação" para a África Central. O Projecto do porto do Lobito foi dividido em 5 fases. A sua total intervenção compreende trabalhos de reabilitação do Cais existente, pavimentação e a substituição dos carris; a construção do terminal de Contentores e a extensão do Cais Sul (em mais de 414 metros, com uma profundidade de 14,7 metros), a construção do porto seco (directamente ligado por estrada e via férrea ao porto do Lobito e ao C. F. B.) e a Ponte sobre o Mangal, com dois tabuleiros e quatro faixas de rodagem, 90 metros de comprimento e uma capacidade de 40 toneladas por eixo, de modo a evitar a circulação de veículos pesados pelo centro da cidade do Lobito (inaugurada

adjudicada pelo governo angolano, através do Gabinete de reconstrução Nacional (GRN), a uma outra companhia chinesa — a Companhia China Harbour Engeneering Company (CHEC).

A ajuda financeira — não de 200, mas de cerca de 500 milhões de dólares (a passar!) — para a reconstrução da linha danificada pela guerra, veio pois da China! E esta ajuda favoreceu, certamente, a adjudicação da obra férrea a uma empresa chinesa! Assim como a concessão de outras obras a outras empresas chinesas!

Para além do custo previsto na reabilitação da linha férrea e, de acordo com a Agência *Lusa*¹¹³, de 13 de Fevereiro de 2015, o Estado de Angola foi obrigado a gastar cerca de 4,5 milhões de euros na desminagem da via. Para o efeito estiveram envolvidos, a partir de 2002, durante seis anos, 1300 especialistas de quatro empresas públicas angolanas. Segundo o ministro da Assistência e Reinserção Social, João Baptista Kussumua, referido na mesma fonte, durante o processo “foram retirados do traçado entre o Lobito e o Luau cerca de 12 mil engenhos explosivos não detonados e mais de 11 mil minas antipessoal”, tendo 1,9 milhões de travessas sido levantadas, de forma manual.

A 30 de Agosto de 2009, a Agência *Angola Press* noticiou que fora concluída a remoção total dos engenhos explosivos de toda a linha, num esforço conjunto de várias entidades, nomeadamente as Forças Armadas de Angola, o Instituto Nacional de Desminagem, o Gabinete de Reconstrução Nacional e a Polícia de Guarda Fronteira.

Uma vez concluída essa limpeza, o governo da República Popular de Angola entregou a reabilitação da linha do C. F. B. à China Railway 20 Bureau Group Corporation — CRCC — empresa chinesa¹¹⁴, conceituada e vocacionada para a construção de linhas férreas, auto-estradas e vias metropolitanas. Segundo a China Railway Construction, a reabilitação implicaria a reconstrução de 67 estações e o uso de

em Março de 2010); a construção do Terminal de Minérios; a construção do Terminal de Contentores para minérios, de um cais de acostagem de 1200 metros de comprimento e a construção de um ancoradouro para navios de cruzeiro de luxo e para um Clube de iates. Uma vez concluídas as cinco fases, prevê-se que o porto do Lobito passe a contar com 7,8 quilómetros, onde poderão atracar 20 navios de longo curso em simultâneo e manusear 11 milhões de toneladas de carga geral.

¹¹³ Agência Lusa, de 13 de Fevereiro de 2015.

In. http://24.sapo.pt/noticias/internacional/artigo/angola-gastou-mais-de-4-5-me-para-desminar-o-novo-caminho-de-ferro-de-benguela_18852672.html

¹¹⁴ A China Railway Construction é uma empresa cotada nas bolsas de Xangai e Hong Kong.

padrões chineses, designadamente a construção de uma nova bitola (isto é, a distância entre os carris)¹¹⁵, havendo necessidade de todo o equipamento ser importado da China, com excepção da mão-de-obra. Para a consecução dessa reabilitação foram necessários cerca de 100 mil trabalhadores angolanos. Previa-se que custasse ao Estado Angolano cerca de 200 milhões de dólares. No entanto, o Ministro dos Transportes de Angola, Augusto da Silva Tomás, disse à Agência *Angop* que a reconstrução da linha do Caminho de Ferro de Benguela "custou mais 528 milhões de dólares"¹¹⁶: incluindo "limpeza do percurso com colocação de balastro, chulipas¹¹⁷ e carris, a construção de 107 estações e apeadeiros" (entretanto, como se pode constatar, o seu número aumentou, passando das 67 estações atrás referenciadas para as 107! Num percurso de menos quilómetros, foram construídos mais 7 apeadeiros, num total de 40, em vez dos 33 existentes) e reparação de 35 pontes existentes no percurso (enfim ... um *sistema via* totalmente novo!). Afinal, tudo parece ter disparado: o número de tarefas na subestrutura, o número de execuções na superestrutura, a quantidade de materiais, o número de construções de edifícios, a data de conclusão, o orçamento ...

Perante a referida derrapagem orçamental, colocam-se-nos várias interrogações relativas ao Plano Nacional Ferroviário inicial, mas há uma questão que não conseguimos torneir: não teria sido mais fácil e mais barato manter a bitola existente? Não deveriam manter-se as bitolas ferroviárias iguais para todo o Continente? Que interesse poderá existir no uso da bitola chinesa no Continente Africano? Que interesse pode ter a República de Angola em possuir 1344 Km de uma via fundamental de ligação à rede ferroviária da África Central e Meridional, cuja bitola é a chinesa? Onde fica agora a "bitola internacional africana" — de 1,067 metros? E o que acontecerá quando o comboio chegar ao Luau? É um "déjà vu"!

Inúmeros são os exemplos no mundo de falta de interoperabilidade ferroviária. Quem viaja no Grande Expresso Transiberiano de Moscovo a Pequim sabe que tem de mudar de comboio na estação de Erenhot, em virtude da bitola russa ser mais larga — 1,520 metros — e a bitola chinesa ser a do tamanho padrão — 1,435 metros — o que obriga pessoas, bagagens e mercadorias a serem transferidas para outro comboio.

A Europa, por sua vez, para o bem e para o mal, sofreu do mesmo: por razões defensivas, após as invasões francesas, a Península Ibérica isolou-se adoptando a chamada bitola ibérica de 1,668 metros. No caso da passagem dos Pirinéus, tendo a

¹¹⁵ A bitola chinesa é de 1,435 metros (correspondendo a 4 pés e 8,5 polegadas).

¹¹⁶ Agência *Angop*, citada pelo Jornal *Transportes & Negócios*, de 3 de Dezembro de 2013.

In. <http://www.transportesenegocios.pt/reconstrucao-da-linha-de-benguela-angola-custou-mais-de-528-milhoes-de-dolares/>

¹¹⁷ Travessas: pranchas curtas e grossas onde assentam os carris.

França adoptado a bitola internacional de 1,435, os transbordos de cargas e pessoas, eram também uma necessidade; e, durante a Segunda Guerra Mundial, estas diferenças de bitola salvaguardou algumas regiões do ataque alemão, por via férrea. E, no caso da América do Sul sabemos, por exemplo, que a bitola utilizada nas vias férreas da Argentina e do Uruguai é mais larga do que a usada pelo vizinho Brasil, ocorrendo a mesma situação de ausência de interoperabilidade.

A história poderia servir para que não se cometessem os erros do passado (ainda que noutros tempos e noutros espaços), isto é, deveria servir para prevenir o futuro. Mas não serviu. Acontece que o Sr. Liu Feng, foi apenas o responsável da conceituada e vocacionada empresa chinesa C. R. C., bem cotada nos mercados asiáticos, que tomou em mãos a (re)construção da linha férrea do Caminho de Ferro de Benguela! E de História pouco sabia/sabe! Este responsável chegou mesmo a efectuar afirmações, que circularam em tudo o que era agência noticiosa¹¹⁸, que não correspondem à exacta verdade histórica: afirmou, por exemplo, o Sr. Liu Feng que “a linha começou a ser construída por Portugal em 1899”, o que não é verdade, como se explicou anteriormente — somente em 1902, o Governo Português assinou um contrato de concessão (autorização), com a Companhia britânica Tanganyika Concessions Company Limited, para a construção e exploração do Caminho de Ferro de Benguela — e, também, que a “obra de reconstrução, teve por base a bitola utilizada na China, sendo que a anterior era a portuguesa, que não permitia velocidades superiores a 30 quilómetros por hora”, o que não é exactamente verdade, nem uma coisa nem a outra e tão pouco a lógica causa-efeito entre a dimensão da bitola e a velocidade, que o Sr. Feng parece ter querido abusivamente realçar — a linha não foi construída por Portugal, a bitola não era a portuguesa, a velocidade dependia mais do traçado e da região a atravessar do que da dimensão da bitola e a relação causa-efeito é forçada e pouco séria (parece que é precisamente o contrário: em teoria, uma linha de bitola estreita não permite ao comboio desenvolver grande velocidade, pois a estabilidade é inferior àquela que uma composição pode alcançar em trilhos de bitola larga, embora hoje em dia, se diga que a bitola métrica admite

¹¹⁸ Identificam-se apenas 3 dos Sítios que noticiaram aquelas imprecisas referências: A saber:

— Cauhub French, de 14 de agosto de 2014

In. macaithub.com.mo/pt/2014/08/14/china-railway-construction-completes-rebuilding-of-angolas-benguela-railroad/

— Cargo Edições, de 18 de Agosto de 2014

In. <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&language=ptPT&id=10536&area=Cargo>

— Jornal de Angola

In. http://m.jornaldeangola.sapo.ao/economia/concluidas_obras_do_caminho-de-ferro

praticamente 90% da velocidade da bitola larga). Relembrando: o que realmente aconteceu no *sistema via* a que nos estamos a referir é que, com a reabilitação ocorrida, executada pela empresa chinesa, a bitola passou a ser mais estreita, tendo passado de 1,067 metros para 1,435 metros... logo, as palavras axiomáticas do Sr. Feng albergavam muita inexactidão — e ... outras tantas imprecisões e ambiguidades ... que provocaram em mim a vontade de escrever este texto, que era para ser curto! Mas acabei por me alongar sentindo que tinha o dever pedagógico de o fazer: é que eu acredito convictamente que a História pode contribuir para cimentar a consciência nacional de um Povo. E a história aqui contada é factológica e encontra-se documentada!!

Em geral, é fácil compreendermos como este tipo de mega-empreitadas (tal como, em particular, os projectos das cidades-satélite em Angola!) serviram e servem, sobretudo, os interesses chineses! Há até quem já fale no "novo colonialismo chinês"! É bom de ver que a reconstrução desta linha férrea se transformou numa fonte de divisas para a economia chinesa, tal como outrora foi fonte de divisas para a economia britânica!

Desta maneira, a China fez de Angola o seu segundo maior fornecedor de petróleo, construindo em troca grandes infraestruturas! Este polvo chinês cresce exponencialmente com os investimentos a diversificarem-se: investimentos que vão desde a agropecuária à indústria militar, passando pelo imobiliário, naturalmente! A seguinte amostra prova-o. De acordo com recente informação, a empresa

"China Railway International Group vai fornecer equipamento para as oficinas das empresas de caminho-de-ferro de Luanda (CFL), Benguela (CFB) e Moçâmedes. O contrato para as três empresas públicas vai custar a Angola 46,1 milhões de dólares.

A reabilitação dos 2.612 quilómetros da rede ferroviária angolana, destruída por cerca de 30 anos de guerra civil, custou, entre 2005 e 2015, cerca de 3,5 mil milhões de dólares (euros) e foi assegurada pelas empresas China Railway Construction Corporation, China Railway 20 Bureau Group Corporation e China Hyway".¹¹⁹

Entretanto, outras grandes obras se avizinham, nomeadamente através da empresa privada, criada em Hong Kong, em 2013, a China International Fund Limited (CIF), que integra a Queensway Group, e da empresa Sunshine:

¹¹⁹ *Cargo Edições, Lda*, de 15 de Setembro de 2016.

In. <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&language=ptPT&id=13920&area=Cargo>

"A CIF financia a construção de grandes projetos imobiliários e é o principal impulsionador das obras de reabilitação das infraestruturas. É paga em petróleo e concessões minerais. Será a CIF que irá construir o novo aeroporto internacional de Luanda, avaliado em 3,5 mil milhões de dólares e com conclusão prevista para 2017. (...) Será também uma empresa chinesa, a Sunshine, que irá construir a maior barragem hidroelétrica do país avaliada em mais de quatro mil milhões de dólares."¹²⁰

Pelo que aqui se pode ler, e também em outras tantas notícias e estudos, Angola tornou-se mais um "negócio da China"! Com a forte investida chinesa desde há mais de uma década, quer do Estado como grande financiador quer de grandes empresas privadas, a China tornou-se hoje a principal parceira económica de Angola, tendo ainda muito petróleo e minerais para "sangrar" àquele território ... caso ninguém ponha um travão!

Mas nem só de petróleo, café e diamantes¹²¹ vive uma nação! Mesmo quando esses produtos valem milhões! Uma nova estruturação da economia permitiria diversificar sectores, criando outras oportunidades. Acontece que Angola possui também riquezas sustentáveis, isto é, riquezas infinitas no tempo humano! Estou a pensar, por exemplo, não pretendendo referir o óbvio sector agro-pecuário, cujas produções por hectare são das melhores do mundo, num outro sector cuja riqueza que já foi pilar da economia e que pode voltar a proporcionar milhares de empregos e dar origem a um sem número de actividades — o sector das pescas¹²²!

¹²⁰ CAMPOS, Anabela, VICENTE, Isabel (2016:66). *Negócios da China*. Lisboa: Oficina do Livro.

¹²¹ Em recente comunicado, a empresa Lucapa Diamond Company informou que "as vendas acumuladas de diamantes extraídos na concessão do Lulo, província da Lunda-Norte, ultrapassam 100 milhões de dólares australianos (76 milhões de dólares americanos) (...)."

In. Novo Jornal, de 10 de Março 2017, p. 31.

¹²² Cabe aqui mencionar, a título de exemplo, que as indústrias piscatórias de Moçâmedes tiveram o seu início no Século XIX e atingiram um pico de qualidade e quantidade, durante o consulado de Norton de Matos (de 1921 a 1924). Sabe-se que, a partir de 1925, já se exportavam conservas de atum, sarrajão (espécie de atum Bonito) e filetes de cavala para a Tunísia, África do Sul e sobretudo Itália que, retirando às conservas de atum o rótulo de papel, as vendia como conservas italianas para a região dos Balcãs. A procura aumentou e as fábricas começaram a proliferar em Porto Alexandre, Baía das Pipas, Baía do Saco, Baía dos Tigres e, mais tarde, mais a Norte, Baía Farta e Baía de Porto Amboim. Para além da quantidade e qualidade, a variedade de peixe ia dos já referidos atum e cavala ao cherne, linguado, pargo, corvina, pescada, pungo, carapau e outros de menor interesse industrial, que eram transformados em farinha, servindo para rações de animais e fertilizante de solos.

Assim os governantes o desejem¹²³ ... pois a Corrente Fria de Benguela, responsável pela abundância e variedade de peixe no litoral de Angola, continua a existir!

Mas..., voltando ao Caminho de Ferro de Benguela: no âmbito da consolidação de políticas governamentais (económicas e financeiras) angolanas para o sector ferroviário, foi criado, pelo Decreto-Lei n.º 97/10, de 9 de Junho, o Conselho de Administração da Empresa do Caminho de Ferro de Benguela – EP.

No ano seguinte, a linha férrea entre o Lobito e o Huambo, uma vez reabilitada, foi inaugurada a 30 Agosto de 2011 e apresentada a previsão de que o comboio apitaria no Bié e na República Democrática do Congo, em 2012.

Em Setembro de 2012 a composição que saiu do Lobito chegou somente à Estação Central do Luena - Moxico (ex-Vila Luso) e não ao Luau. E segundo as notícias emitidas, essa composição (sublinha-se, em 2012), levou "18 horas de viagem, a uma velocidade máxima de 40 Km/ hora, ao longo de 300 quilómetros"¹²⁴. Comentários para quê?

Diz quem sabe e até há quem afirme (e por escrito) que a "viagem de comboio do Lobito ao Moxico leva demasiado tempo devido às locomotivas chinesas". Parece que as locomotivas do Caminho de Ferro de Benguela, adquiridas à China, não se ajustam ao relevo que caracteriza a região ... e que, por essa razão, essas locomotivas passarão a circular somente entre o Lobito e Benguela! E o governo de Angola terá que despender de mais uns quantos milhares de dólares para adquirir outras máquinas ... a verdade é que já tratou de o fazer. A 12 de Janeiro do presente ano (2017), o jornal *Transportes & Negócios* contava que as primeiras quinze unidades "de uma encomenda de cem «locomotivas» de nova geração, as GE-C30-ACi do grupo norte-americano General Electric"¹²⁵ já se encontravam em Angola. E um dia antes, o *Jornal de Angola*, de 11 de Janeiro/2017, por sua vez, mencionava que:

" (...) São no total 100 unidades que Angola solicitou à General Electric para modernizar a frota de locomotivas das três companhias nacionais, detidas pelo

A farinha de peixe chegou a ser um género muito bem cotado no mercado internacional. O artigo mais caro daquela poderosa indústria eram as conservas de ovas de corvina e pungo.

¹²³ Constitui já um bom indício o anúncio da conclusão do porto pesqueiro do Tômbua (na província do Namibe) para meados do ano de 2017.

In. Novo Jornal, de 10 de Março 2017, p. 31.

¹²⁴ *Jornal Transportes & Negócios*, de 20 de Setembro de 2012.

In. <http://www.transportesenegocios.pt/cf-benguela-retoma-servico-comercial-paraomoxico/>

¹²⁵ *Jornal Transportes & Negócios*, de 12 de Janeiro de 2017).

In. <http://www.transportesenegocios.pt/cf-benguela-estreia-as-primeiras-locomotivas-ge/>

estado. (...) o Caminho-de-Ferro de Benguela já promete duplicar o número de viagens semanais, do Lobito ao Luau, passando de duas para quatro, e dobrar o número de passageiros e a quantidade de carga transportados.

(...)

A modernização da frota de locomotivas do país é uma iniciativa presidencial, que, a despeito da crise financeira que o país atravessa, recomendou ao Ministério dos Transportes para persistir no negócio, orçado em centenas de milhares de dólares e suportado por uma linha de crédito do Canadá." ¹²⁶

A aposta foi grande, o investimento será grande como se acabou de ler mas, desta vez, certamente, o êxito corresponderá às expectativas! A General Electric é uma empresa com uma história bem sucedida de vendas para todo o mundo e também para África: Nigéria, Egito, África do Sul. A utilização desta nova geração de locomotivas permitirá transportar a mesma quantidade de frete com menor número de locomotivas e, conseqüentemente, reduzir os custos e reduzir em muitos mil litros o consumo anual de diesel, assim como as emissões anuais de toneladas métricas de CO2 (gases do efeito estufa).

Recuemos a Agosto de 2013, quando o Conselho de Ministros aprovou a nomeação de novos Conselhos de Administração para as empresas públicas, sob tutela do Ministério dos Transportes. Nessa altura, o novo Conselho de Administração da Empresa do Caminho de Ferro de Benguela, E. P. passou a ter a seguinte composição:

Presidente do Conselho de Administração - José Carlos Gomes

Administrador - Paulo Chitata

Administrador - Luís Teixeira

Administrador não Executivo - Carlos dos Santos Braz

Administrador não Executivo - Cristiano de Almeida

Foi com este Conselho de Administração e com o seu Presidente que o último troço em território de Angola — do Luena ao município do Luau — foi inaugurado no final do ano de 2013.

O comboio inaugural apitou, a 12 Fevereiro de 2015, tendo levado 30 horas até ao Luau.¹²⁷

¹²⁶ *Jornal de Angola*, de 11 de Janeiro de 2017.

In. http://jornaldeangola.sapo.ao/reportagem/novas_locomotivas_duplicam_operacoes

¹²⁷ *Cargo Edições*, de 12 de Fevereiro de 2015.

In. <http://cargoedicoes.pt/>

A notícia tem o seguinte título:

"Angola: Caminho-de-ferro de Benguela volta a ligar litoral e interior".

Passados quase cem anos, desde a primeira inauguração, em 1929, e esta última, em 2015, muito dinheiro gasto e muitas vicissitudes, o percurso encurtou um dia de viagem. No Século XX: subtraindo as 14h25 de paragens às 68 horas entre a saída e a chegada, obtinham-se cerca de 54 horas, isto é, 2 dias e 6 horas. No Século XXI: o percurso faz-se em 30 horas, ou seja, 1 dia e 6 horas.

Nessa altura, o jornalista Quintiliano dos Santos, escreveu a seguinte notícia¹²⁸, com o título *Comboio chega ao Luau*:

A ligação do troço ferroviário Luena/Luau, junto à fronteira com a República Democrática do Congo será inaugurada hoje. Trinta e nove anos depois o comboio do caminhos-de-ferro de Benguela (CFB) volta apitar nesta zona olhando para o potencial comercial entre Angola, RDC e Zâmbia.

A inauguração deste troço, segue-se à abertura do Gabinete Técnico do Corredor do Lobito, inaugurado na terça-feira, e que tem por missão apoiar os transportes ferroviários, marítimo, aéreo e terrestre do país.

Na ocasião o ministro dos transportes Augusto Tomás disse que a região de Catanga, na República Democrática do Congo, está a produzir mais de um milhão de toneladas de cobre por ano, que será transportado pelos comboios dos caminhos-de-ferro de Benguela e depois embarcados no porto do Lobito.

«Trata-se, por isso, de uma oportunidade de negócio para Angola», salientou Augusto da Silva Tomás.

Por sua vez, o director-geral do corredor do Lobito considera que estão criadas as condições para potenciar a zona assim como a criação de mais emprego com a possibilidade de negócios que vão surgir.

“Este conjunto de projectos está preconizado na estratégia de desenvolvimento de cadeias de produção com visibilidade e acções que vão facilitar a promoção de muitos investimentos reais e a criação de milhares de postos de trabalho ao longo do Corredor do Lobito”, afirmou Nelson Martins.

O ministro recordou, por outro lado, que Angola disporá até ao final do ano de 17 aeroportos modernos, um dos quais no município do Luau, província do Moxico, no âmbito do programa nacional de construção, recuperação e modernização das estruturas aeroportuárias do país.

E em Fevereiro de 2015, o comboio apitou a anunciar o fim de terra angolana, isto é, a estação 67 do Caminho de Ferro de Benguela, inaugurado em 1929, voltou a ser o

¹²⁸ Para maior facilidade e exactidão, optamos por recuperar a notícia e transcrevê-la na íntegra.

In. Jornal Economia – Negócios em Angola e no Mundo - Novo Jornal n.º 367, de 13 Fevereiro de 2015:11.

ponto terminal de uma via férrea que cruza as províncias de Benguela, Huambo, Bié e Moxico, tendo-se, pois, concretizado aquilo que há muito era considerado uma necessidade maior para a economia angolana¹²⁹.

E mais uma vez, voltou a consumir-se a mítica viagem cantada pelo Duo Ouro Negro¹³⁰, em "Comboio Mala":

Ai u é comboio mala! Caminho de Ferro de Benguela! Pártiiiiiiiiidaaa ... comboio mala vou apanhar, para o Moxico vou viajar ... meus amigos vou visitar ... vamos saudades matar ai, ai, mamã, o revisor já mandou andar ... o meu comboio está a apitar... adeus Lobito vou-te deixar, a Catumbela fica para trás, ai, ai, mamã ... ai u é, olha o Cavaco, olha aí a cidade de Benguela ... olha ali a Caála ... olha ainda o Huambo, capital do planalto, ai u é ... o meu comboio vai apitar, o meu comboio vai acelerar ... ai, ai mamã... ai u é, olha a cidade do Bié ... ai, ai, mamã, Moxico, Moxico, Moxico, Moxico! o meu comboio já vai chegar, Dilolo, Dilolo, Dilolo... Dilolo, Dilolo, Dilolo.....

¹³¹ A autora,

¹²⁹ Possibilitando naquele "corredor" a circulação de pessoas e bens, o desenvolvimento económico das províncias atravessadas pela via, a ligação social e comercial entre os meios urbanos e rurais e o incremento das trocas comerciais entre os países da Comunidade da África Austral.

¹³⁰ O Duo Ouro Negro foi um grupo musical criado em Angola por Raúl Indipwo e Milo MacMahon, em 1956.

V. Anexo 19 — Duo Ouro Negro.

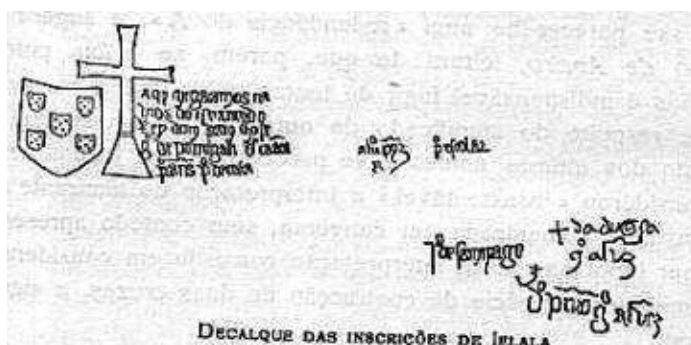
¹³¹ Carla Marisa Rodrigues escreve de acordo com a antiga ortografia.

ANEXOS

Anexo 1. Inscrição nas quedas de Ielala (Rio Zaire), efectuada por Diogo Cão



In. http://decaedela.blogspot.pt/2015_11_01_archive.html



Pode ler-se:

«Aqui chegaram os navios do esclarecido Rei Dom João o Segundo de Portugal. Diogo Cão/ Pêro Anes/ Pedro da Costa» (Inscrição nas quedas de Ielala, Rio Zaire, efectuada em 1482/84, por Diogo Cão na sua 1.^a viagem à costa africana. É o primeiro registo escrito do contacto entre portugueses e congoleses.¹³²

Noutra pedra, outros nomes: Álvaro Pires, Pero Escobar, Antão, João de Santiago, Diogo Álvares (com uma cruz). E ainda noutra: Gonçalo Álvares a seguir a uma cruz.

¹³² In. FERRONHA, António Luís Alves (1998:7). *As Cartas do «Rei» do Congo D. Afonso*. Lisboa: ELO - Publicidade, Artes Gráficas, Lda.

Anexo 2 - Cartoon *O Colosso de Rhodes*, 1892



O britânico Cecil Rhodes com um pé no Cairo (Egipto) e outro no Cabo (África do Sul).
Desenho do cartunista e ilustrador Edward Linley Sambourne (1844-1910).
Cartoon publicado no *Punch Magazine*, a 10 de Dezembro de 1892.

In.

<https://www.google.pt/search?q=cartoon+o+colosso+rhodes+1892&biw=1121&bih=616&tbn=sch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwi14MCmyfzRAhVDDxoKHZhvDMgQsAQIJA>

Anexo 3. Tradução livre da página 17

É também um facto...

- . Que a Companhia de Caminhos-de-ferro de Benguela gere fazendas e providencia serviços sociais e médicos aos seus 14 000 empregados.
- . Que o Lobito está 2,500 milhas mais próximo da Europa do que dos portos do Sudeste Africano.
- . Que o futuro dos Caminhos-de-ferro de Benguela está ligado ao progresso de África.
- . Um caminho-de-ferro moderno num continente em rápido desenvolvimento. Um serviço especializado e uma organização eficiente em conjunto para fazer do Lobito uma passagem rápida e confiável para a África Central.

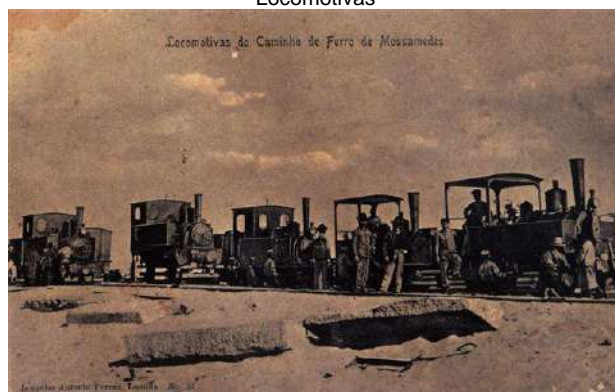
Anexo 4. Estação do Caminho de Ferro de Luanda, cerca 1927



Fonte: Editor Souza Fontes, Luanda.

Anexo 5. Caminho de Ferro de Moçâmedes (Namibe)

Locomotivas



In: <http://fotosnamibe.blogspot.pt/2010/12/foto-da-construcao-do-caminho-de-ferro.html>

Anexo 6. Primeiros Escritórios e Direcção do CFB – Lobito



Editor: João L. Carreira, Benguela, cerca de 1912.

Anexo 7. Vista Geral, Lobito (1907)



Editor: Caminho de Ferro de Benguela.

Anexo 8. Caricatura



Robert Williams a oferecer o “Caminho de Ferro de Lobito” a Portugal
(leia-se, Caminho de Ferro de Benguela)

Caricatura de Celso Herminio (1871–1904), um dos mais importantes caricaturistas e ilustradores portugueses da época.

In. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/95/Contrato_Williams.JPG

Anexo 9. Construção da ponte sobre o Rio Catumbela

Anexo 10. Comboio de inauguração da ponte sobre o Rio Catumbela

Anexo 11. Os sedimentos na Foz do Rio Catumbela e a formação da restinga do Lobito



In: http://luizchinguar.blogspot.pt/2015_09_01_archive.html



In: <http://afmata-tropicalia.blogspot.pt/2010/02/1-expedicao-de-diogo-cao-verdade-dos.html>

Devido aos ventos e à Corrente fria de Benguela, que corre de Sul para Norte, as areias, bem visíveis na mancha existente na desembocadura do Rio Catumbela, terão sido arrastadas (para Norte) dando origem e mantendo a restinga do Lobito.

Pensa-se que, em 1617, quando Manuel Cerveira Pereira recebeu ordens para fundar uma cidade a sul de Luanda e escolheu a baía de Benguela, a restinga do Lobito ainda não comunicava a Sul com o continente, sendo apenas uma ilha. Progressivamente, enquanto acidente geológico, transformou-se em restinga, crescendo de forma constante em direcção a Norte (cerca de 15 a 20 metros por ano), tendo sido necessário colocar esporões de pedra ao longo da sua extensão, no terceiro quartel do Século XX, de modo a impedir o fechamento da baía. Este é um assunto em aberto e continua a ser motivo de preocupação.

Anexo 12. Lingotes



Lingotes de cobre a aguardar embarque no Porto do Lobito, por volta de 1960.

in: CASTRO, Eduardo Gomes de Albuquerque e (1972:s/p). *ANGOLA Portos e Transportes*. Luanda: Oficinas Gráficas.

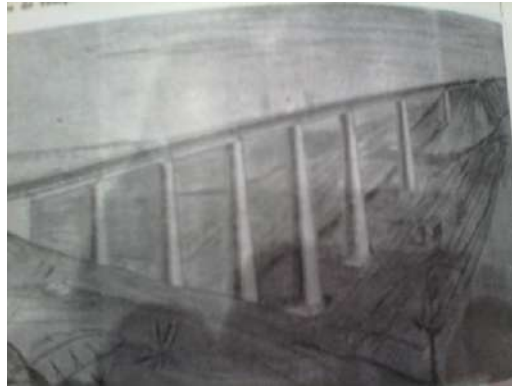
Anexo 13. A potente Máquina Garrat



Máquina vista de lado

http://www.fotolog.com/locomotora_1567/80361779/

Anexo 14. Desenho do Viaduto - Variante do Cubal



Desenho do viaduto da Damba Combongue, na Variante do Cubal, com 210 metros de comprimento.

in: CASTRO, Eduardo Gomes de Albuquerque e (1972:s/p). *ANGOLA Portos e Transportes*. Luanda: Oficinas Gráficas.

Anexo 15. Bairros Ferroviários (de operários e de empregados) - Lobito



Editor: Caminho de Ferro de Benguela

Anexo 16. Primeiro Hospital dos CFB - Lobito



Editor: Caminho de Ferro de Benguela

Anexo 17. Hotel Terminus - Lobito



1935

Editor: Caminho de Ferro de Benguela

Anexo 18. Estação Ferroviária do Lobito — Km 0, em 1930



Editor: Caminhos de Ferro de Benguela

Anexo 19. Projecto de Modernização e Ampliação do Porto do Lobito (2008)



In: https://www.google.pt/search?q=caminho+de+ferro+benguela&biw=1121&bih=616&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj0sSey_zRAhVIXRoKHewNCssQ_AUIBigB#imgrc=H3F3n2R9vgyznM:

Anexo 20. Duo Ouro Negro



In: <http://www.angolabelazebelo.com/duo-ouro-negro-raul-indipwo-e-milo-macmahon/>

Anexo 9. Bairros Ferroviários (de operários e de empregados) - Lobito



Editor: Caminho de Ferro de Benguela

Anexo 10. Primeiro Hospital dos CFB - Lobito



Editor: Caminho de Ferro de Benguela

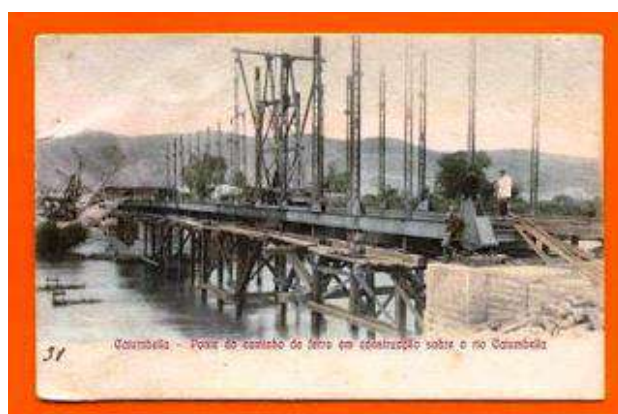
Anexo 11. Fotos do Hotel Terminus - Lobito



1935

Editor: Caminho de Ferro de Benguela

**Anexo 15 — A ponte ferroviária sobre o Rio Catumbela, inaugurada em 1905:
fases da sua construção**





Fontes: diversas

Do lado esquerdo, a ponte inaugurada em 1905, que passou a ser utilizada para veículos e peões.

Do lado direito, a nova ponte ferroviária inaugurada em Março de 1960.



CARLA MARISA PIRES RODRIGUES

nasceu na cidade de Benguela, Angola, em 1955.

É licenciada em História, pela Universidade de Lisboa, e mestre em Ciências da Educação, na especialidade de História da Educação, pela mesma Universidade, com uma dissertação acerca das representações de um grupo de professores-autores sobre educação, escola, profissão, sala de aula e vida privada, numa perspectiva Histórica e Comparada (primeira metade do Século XX/ Portugal - Brasil).

Iniciou a carreira profissional como docente de História em 1977 e jubilou-se em 2013.

Ao longo da carreira, assumiu em escolas públicas diversos cargos e funções, coordenou e dinamizou programas e projectos, nos domínios da Interculturalidade, Igualdade de Género e Avaliação da Instituição Escolar. Tem livros e artigos publicados nas áreas da História da Educação, Didáctica da História e Autoavaliação da Escola.

TRIBUTOS PARA UMA HISTÓRIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

CARLA MARISA PIRES RODRIGUES

EDITORA DIGITAL
"ÁGUA PRECIOSA"

Telefone: 923 407 949

Mukereng Cardoso



Todos os direitos desta obra reservados a
Carla Marisa Pires Rodrigues

Este E-book está protegido por
Leis de direitos autorais na "**CPLP**" "**SADC**" e
"**PALOP**"

=====

"SADC" COMUNIDADE DOS PAÍSES DA ÁFRICA AUSTRAL

– "**PAÍSES**" **AFRICANOS DE LÍNGUA OFICIAL PORTUGUESA**
Você pode copiar, distribuir, exibir, desde que
Seja dado crédito aos autores originais –

Não é permitido modificar esta obra.
Não pode fazer uso comercial desta obra.
Não pode criar obras derivadas.

A responsabilidade
Pelos textos, músicas e imagens
É exclusivamente do Autor.

Com o capital inicial de 9 000 000,00 de réis, o equivalente a dois milhões de libras esterlinas, subscrito pela Tanganyka Concessions, Lda., a construção do Caminho de Ferro de Benguela teve início a 1 de Março de 1903, com um acto solene, realizado junto à primitiva «ponte D. Carlos» sobre o rio Cavaco, e o assentamento do primeiro carril na cidade de Benguela. Posteriormente, os trabalhos desenvolveram-se, em simultâneo, no sentido Norte (Lobito) e no sentido Leste (interior). Ao longo de 26 anos, a construção do *sistema via* foi progredindo gradual e lentamente, através das províncias de Benguela, Huambo, Bié e Moxico. A sua inauguração ocorreu a 10 de Junho de 1929.

Todavia, do outro lado da fronteira, somente dois anos depois, os carris do Chemin de Fer du Bas Congo ou Katanga se ligaram aos do Caminho de Ferro de Benguela, sobre a ponte internacional do rio Luau, razão pela qual o porto do Lobito, apenas em 1931, recebeu o primeiro carregamento de cobre vindo do Katanga.

Para trás tinham ficado consideráveis problemas de financiamento, múltiplos obstáculos naturais e humanos (tais como, relevo, hidrografia, clima, transportes, materiais, falta de mão de obra especializada, doenças tropicais) e as adversidades da situação política internacional — nomeadamente a Primeira Grande Guerra, que obrigou à interrupção dos trabalhos.



CHIADO
E D I T O R A

