

O CAMINHO-DE-FERRO DE BENGELA ¹ E O IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL E CULTURAL NA SUA ZONA DE INFLUÊNCIA (1902-1952) *

Emmanuel Esteves **

Uma das características do mundo capitalista do século XIX é a Revolução industrial. A industrialização supôs o transporte de energia, das matérias-primas e dos produtos fabricados. Assim, os investimentos de base do século XIX e o maior estímulo foram a construção e o avanço determinante dos caminhos-de-ferro que absorviam perto de metade de todos os investimentos privados tanto no mundo avançado como nos países atrasados ², o que fez desenvolver, de 1840 a 1920, a rede ferroviária mundial como se vê na tabela que se segue:

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

* Tese de Doutoramento sob a orientação dos Professores Eugénio Francisco dos Santos e Daniel Bessa Fernandes Coelho e apresentada na Faculdade de Letras da Universidade do Porto (20 de Julho 2000) .

** Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto.

² GARRIER, Gilbert, *A Dominação do Capitalismo 1840-1914* in (Pierre Léon, História Económica e Social do Mundo), vol. 4, Tomo I, Lisboa, 1981, p.197;

Evolução da rede mundial de Caminhos-de-ferro
e repartição por áreas geográficas (1840-1920)

Anos	Extensão mundial	Porcentagens por áreas geográficas						
		Mundo	Europa	América do Norte	América Latina	Ásia	África	Australásia
1840	8845	100.0	46.3	51.5	1.8	-	-	-
1860	106311	100.0	46.7	49.5	0.8	1.3	0.4	0.3
1880	357395	100.0	37.9	45.5	3.2	5.0	1.3	2.1
1900	749793	100.0	28.4	45.4	7.4	7.5	2.2	3.2
1920	1086107	100.0	23.7	43.3	9.3	9.2	4.0	3.9

Fonte: Garrier, Gilbert, ob. cit. p. 133.

Verifica-se nesta tabela que a evolução da rede de Caminhos-de-ferro em África é a mais lenta. Apesar dos investimentos ferroviários terem excedido de todos os outros ramos industriais reunidos, entre 1850 e 1900, eram considerados diminutos até 1914. Em 1913, a Grã-Bretanha investiu em África cerca de 460 milhões de libras. Em 1936, o total dos investimentos estrangeiros em África negra era estimado a 1200 milhões de libras³.

O desenvolvimento da construção dos Caminhos-de-ferro, em África em geral, e em Angola em particular, foi condicionado pelas conveniências políticas, estratégicas, económicas e sociais. A procura de saídas para uma indústria em expansão, necessidades de matérias-primas, as perspectivas financeiras e a instauração de um império colonial contribuíram tanto na evolução da rede de caminhos-de-ferro como na expansão colonial e inscreveram-se numa perspectiva proteccionista: o fecho dos mercados nacionais numa Europa coberta de barreiras alfandegárias obrigou a procurar em terras de além-mar novas saídas e levou a constituir em domínio colonial os territórios destinados ao escoamento dos produtos das metrópoles. As exportações para as colónias eram relativamente diminutas, mas os produtos metalúrgicos destinados à construção das vias férreas e os equipamentos portuários foram tomando uma importância crescente no final do século⁴.

³ COQUERY-VIDROVITCH, Cathérine, *De l'impérialisme britannique à l'impérialisme contemporain: l'avatar colonial*, in Margairaz, Michel, *Histoire Économique XVIII e XX e Siècle*, Paris, Larousse, 1992, p.791.

⁴ SERMAN, William e HEFFER, Jean, *O Século XIX 1815 - 1914. Das Revoluções aos imperialismos*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1999, pp. 305-308

A colocação dos capitais a uma taxa lucrativa nas colónias, especialmente na forma de empréstimos concedidos aos soberanos estrangeiros, era um estímulo muito mais forte para a expansão colonial do que a procura de saídas comerciais ou de matérias-primas. Isto não significa que o imperialismo financeiro privilegiasse as colónias: a percentagem de capitais investidos nos impérios coloniais, em relação ao total dos capitais investidos no estrangeiro, em 1914, é inferior a 50 % no caso dos Ingleses e a 10 % no caso dos Franceses e Alemães. Mas os interesses financeiros serviam os desígnios políticos dos governantes, sendo recompensados, tanto no plano colonial como no conjunto das relações internacionais. A recuperação de dívidas de particulares serve de pretexto para conquistar as colónias⁵.

Os caminhos-de-ferro, em África, contribuíram para uma transformação profunda da geografia económica, permitiram desencravar as regiões do interior, assegurar os mercados para os produtos manufacturados das indústrias dos países industrializados. As necessidades em matérias-primas de origem agrícola e mineral justificavam a exportação de material fixo e circulante, ainda explicavam claramente o imperialismo económico, que procurava garantir, pelo melhor preço, um abastecimento regular do seu comércio e da sua indústria. A descoberta de minas de diamantes e de ouro, de cobre, de carvão, etc. na África Central e Austral trouxe grandes mudanças económicas e socioculturais.

De 1848 a 1961, o desenvolvimento da construção de Caminhos-de-ferro, em Angola, evoluiu lentamente. Neste período, diversos projectos tinham sido concebidos entre os quais seis tinham sido concretizados: caminhos-de-ferro de Mbaka (1848-1909), de Malanji, de Bengela (1903-1928), de Moçâmedes (1905-1961), do Amboim (1923-1941) e do Kwiyu totalizando cerca de 2958 Kms ou seja um quilómetro por 412.46 Km². As linhas férreas de Mbaka, Bengela, Amboim e de Kwiyu eram privadas e as de Malanji e Moçâmedes eram do Estado português. As vias férreas de Mbaka, Malanji, Bengela e Moçâmedes eram consideradas como linhas de penetração cuja mais importante é a de Bengela que atravessa Angola de Oeste a Leste ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Índico.

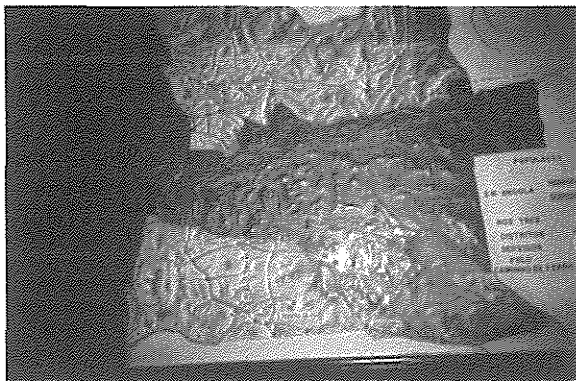
⁵ Ibidem, p. 308.

Durante as minhas pesquisas bibliográficas sobre as vias de comunicações e meios de transportes de Angola, constatei que o Caminho-de-ferro de Bengela foi sempre apresentado como o principal factor de desenvolvimento do Centro de Angola. Houve quem não hesitasse em apresentar a linha férrea de Bengela como o Canadá-Pacífico da África, pois esta liga o Oceano Atlântico ao Oceano Índico, como o Canadian-Pacific Railway liga o Atlântico ao Pacífico. Compare-se o Caminho-de-ferro de Bengela com Canadian-Pacific Railway porque este não só estabeleceu a ligação dos dois Oceanos mas também desenvolveu o Oeste do Canadá. Pensava-se que o caminho-de-ferro de Bengela teria desempenhado o mesmo papel em África. A partir destas afirmações e constatações, comecei por questionar-me e emitir algumas hipóteses tais como: se a falta de vias de comunicações e de meios de transportes constituíam um obstáculo para o progresso e desenvolvimento das regiões do Centro e Sul de Angola e as mantinham num estado de subdesenvolvimento, será que a introdução do vapor nos transportes teriam modificado a situação estagnaria em que jaziam e teria desencadeado o desenvolvimento endógeno? Nesta linha de pensamento nasceu o tema de Doutoramento: «**O Caminho-de-ferro de Bengela e o Impacto Económico Social e Cultural na sua Zona de Influência (1902-1952)**».

Este tema divide-se em quatro partes: O Espaço e Meio ambiente da Zona de Influência do CFB; do Caminho-de-ferro de Kakonda ao Caminho-de-ferro de Bengela; o Impacto Económico e o Impacto Sociocultural na Zona de Influência do CFB. Para a realização do trabalho, enfrentaram-se enormes dificuldades: as séries de documentos dos Arquivos Históricos, principal fonte do trabalho, são geralmente incompletas; os dados estatísticos são fragmentários e não cobrem todo o período em estudo nem toda a Zona de Influência do CFB. Por outro lado, na abundância de dados para alguns períodos e concelhos opõe-se a escassez de dados para outros períodos e áreas. Esta situação deixa em aberto outras linhas de investigação.

1. O Espaço e Meio Ambiente da Zona de Influência do Caminho-de-ferro de Bengela (CFB)

Mapa 1: Zona de influência do CFB (Escala: 1:4000.000)



Fonte: Reprodução do mapa da Zona de Influência do CFB que se encontra na sede da Caixa de Previdência do Pessoal do CFB em Lisboa (Foto de E. Esteves, 1997)

Após a conclusão dos trabalhos da construção da linha férrea de Bengela, a mesma linha férrea tornou-se a espinha dorsal da rede de comunicação no Centro e Sul de Angola criando uma área de 123750 Km² conhecida por Zona de Influência do CFB onde a administração colonial portuguesa e a Companhia do CFB desencadearam acções políticas, económicas e socioculturais para levantar esta Zona da inércia que jazia.

A Zona de Influência do CFB dividida em três áreas distintas ⁶ - o litoral, as cordilheiras de montanhas e a região planáltica - caracteriza-se pelo conjunto de condições físicas que variam em função da estrutura geológica, do relevo, clima vegetação do solo e da hidrografia. O clima é seco, temperado, suave e constante. Correm nela numerosos cursos de águas formando as bacias hidrográficas de Mbalombo, Katombela, Kuvale etc. Dentro da Zona, limitou-se uma área de colonização ⁷ onde se pensava criar a Nova Lusitânia, o

⁶ NOGUEIRA, Jofre Amaral, *A colonização do Huambo*, Nova Lisboa, 1953, p. 10; SERRÃO, Manuel Francisco da Costa, " *Systema Ferro-viário de penetração em África. Linha do Sul de Angola. Missões de Estudos (1895-1897)*" **Revista de Obras Públicas e Minas**, Tomo XXXI, nº 367-369, Lisboa, Julho /Setembro, 1900, pp. 242 e 243.

⁷ MATTOS, A. Alexandre de e NASCIMENTO, J. Pereira do, *A colonização de Angola*, Lisboa, 1912, p. 64.

celeiro de Portugal e um Novo Brasil⁸. É nessa área que se evidencia o melhor impacto do caminho-de-ferro de Bengela. Os Ovimbundu, Ng'Kangela⁹ (Vangangela), Cokwe, Vambunda e Lovale são os principais grupos etno-linguísticos que se partilham o mesmo espaço.

2. Do Caminho-de-ferro de Kakonda ao Caminho-de-ferro de Bengela (1898-1928)

De 1898 a 1914, a situação era caracterizada pelas profundas crises políticas¹⁰ e económicas tanto na metrópole como em Angola. As fricções políticas entre as potências coloniais eram permanentes. Em 1895, foi apresentado, no Parlamento português, o projecto para a alienação das colónias; o que criou uma expectativa de herança entre Ingleses e Alemães. Estas duas potências arranjaram dinheiro para convencer Portugal a dar-lhes a posição de herdeiros mais favorecidos no testamento colonial. Assim, a Alemanha e a Inglaterra assinaram, em 1898, um acordo secreto com vista a espoliar Portugal das duas colónias de Angola e de Moçambique¹¹. Em Angola, as forças autóctones combatiam contra as forças armadas portuguesas. No plano económico, a borracha, base da economia de Angola, estava ao fim do seu ciclo.

Para proteger Angola, Portugal compreendeu que o meio mais seguro e poderoso era a construção de uma via férrea de penetração. Assim, concebeu o projecto da construção do caminho-de-ferro

⁸ "Caminho-de-ferro do Lobito. Colonização do Planalto de Benguela", **O Benguela**, nº 85, ano 2, Benguela, 27 de Junho 1908, p.1.

⁹ YAMBO, Francisco Xavier, *Dossier Ngangela. Motivo suficiente para um estudo científico da etnonímia angolana*, Luanda, 1997, pp. 7-25. Neste estudo o autor põe uma problemática: Ngangela será um povo? Uma língua? Depois de um estudo aturado, chegou à conclusão que o povo Ng'Kangela ou Ngangela não existe, muito menos língua ngangela, pois Ngangela significa Leste.

¹⁰ RAMOS, José, "A Segunda Fundação (1890-1926)" (Direcção de José Mattos) **História de Portugal**, Lisboa, 6º Vol., 1994, p. 135.

¹¹ ALMADA, José de, *Para a história do caminho-de-ferro de Benguela(1902-1952)*, Lisboa, 1951, p. 20.; PIERRE-ALYPE, "As ambições alemãs e as colónias portuguesas", **Boletim da Agência Geral das Colónias** ano 2, nº 8, Lisboa, Fev. 1926, p. 140. DRECHSLER, Horst, "L'Allemagne et l'Angola du Sud(1898-1903)", **Présence Africaine**, nº 42, Paris, 1962, p. 54 (pp. 54-75); PIERRE-ALYPE, ob. cit. p. 138; BAUMONT, M., *Lessor industriel et impérialisme colonial 1878-1904*, Paris, 1949, p. 277; ALMADA, José, ob. cit. p. 28; Cfr. **Documents diplomatiques français (1871-1914)**, Tome VIII, Paris, 1913, p. 511.

de Olupito a Kakonda com uma extensão de 313 Kms cujo dispêndio seria de 4.000.000 contos de réis. Este projecto não se concretizou: as condições do contrato assinado em 1894 com um grupo de concessionários – Henrique de Lima e Cunha e Braz Faustino da Motta – eram duras: construir simultaneamente o caminho-de-ferro de Kakonda e o ramal de Kakonda à cidade de Moçâmedes e depositar 10 mil contos de réis como garantia; e o próprio Estado português não conseguiu arrecadar os fundos calculados à base de sobretaxa sobre alguns produtos (borracha, álcool, algodão, etc.), pois a crise económica era eminente; e a cobrança de sobretaxa sobre os produtos atrás referidos criou um descontentamento junto dos comerciantes de Lisboa e do Porto.

No entanto, a descoberta das minas do Katanga, em 1901, e o seu escoamento pelo porto de Olupito deram lugar à assinatura do contrato a 28 de Novembro de 1902 entre o governo português e a Tanganyika Concessions Limited para a construção e exploração do Caminho-de-ferro de Bengela por 99 anos sem subvenção do Estado português¹². Para a ligação da linha férrea de Bengela à região mineira do Katanga, entabularam-se (1906 e 1908) negociações de cooperação entre a Companhia do Caminho-de-ferro de Bengela e as Companhias ferroviárias do Congo Belga – Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B.C.K.) e Chemin de fer de Kinshasa-Dilolo-Lubumbashi (K.D.L.)¹³ e por outro lado, entre Portugal e a Bélgica (1927)¹⁴. Os acordos entre as companhias ferroviárias permitiram a ligação do caminho-de-ferro de Bengela à linha férrea de Tenke a Dilolo de forma a torná-lo um transcontinental africano ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Índico. Os acordos de 1908, determinaram também a directriz do traçado definitivo do caminho-de-ferro de Bengela abandonando o primitivo traçado de

¹² MARTELLI, George e HUTCHINSON, Robert, *Robert's people. The life of Sir Robert Williams bart.1860-1938*, London, Chatto & Windus, 1971, p. 141; WAUTERS, A.J., "Le chemin de fer de Benguela au Katanga", *Mouvement Géographique*, 20 ème année, n° 5, Bruxelles, 3 Fev. 1907, col. 49.

¹³ Cf. Convenção do Pool, in Pasta 745, CFB, A.H.U., Angola; A.H.U. - Cx. n° 6, vol. VI / 1908, Proc. 37 /VI A.H.U., Angola, cx. n° 6, vol. VI, Proc. 37 /VI; Cfr. "Caminho-de-ferro de Benguela", *Revista do Ultramar*, n°5-6, Julho/Agosto, 1948, p. 87, col..1.

¹⁴ Cf. PUNA, Mbambi, "A Colaboração Belgo-Portuguesa em Questões Coloniais: A troca dos Territórios Dilolo-Mpozo entre Angola e Congo Belga", *Revista Internacional de Estudos Africanos* n.º 8 e 9, Lisboa, Janeiro-Dezembro, 1988, p. 84 ; Diário de Governo de 5 de março de 1928, I Série, n° 52, p. 419.

Kakonda que previa atingir o Katanga por Kansanshi. O novo traçado obedeceu às conveniências técnicas, económicas e políticas.

A construção do Caminho-de-ferro ofereceu um carácter especial: ser construído por um grupo de capitalistas (Athal Thorne, Cecil Budd e Lord Howard, etc.) que não tinha interesses em Angola. A situação geográfica ofereceu a Angola a oportunidade de ser servida pela linha férrea de Oeste a Leste. Os trabalhos da construção da via férrea foram levados a cabo por duas empresas: Griffiths & Company Construtores (1904-1908) construiu 197 quilómetros e Pauling & Company Limited (1910-1928) construindo 1149 quilómetros. O custo dos trabalhos foi estimado em doze milhões de libras. Financeiros, empresas e Bancos britânicos (Tanganyika Concessions Limited, British Metal Corporation, Griffiths, Pauling, London Joint City, Midland Bank), as receitas de venda do cobre do Katanga e do tráfego local e internacional contribuíram para o financiamento dos trabalhos da construção da via férrea de Bengela. No entanto, ignora-se as vidas humanas que morreram ao longo da linha férrea ou ficaram inválidas.

De 1903 a 1928, os trabalhos da construção levaram 25 anos e a evolução média dos trabalhos foi de 53 Kms por ano. As maiores dificuldades do atraso dos trabalhos eram a natureza do terreno, o clima, o recrutamento de mão-de-obra no Oeste-africano, as obras de arte, a escassez de fundos financeiros, a guerra anglo-bóer (1902), a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e o embargo do governo sul-africano.

A guerra anglo-bóer criou incerteza no meio dos capitalistas; fez paralisar os negócios. Assim, Leylands que se comprometeu financiar os trabalhos com 2.500.000 libras faltou ao compromisso e os trabalhos da construção que iniciaram a 3 de Março de 1903 foram interrompidos em Agosto do mesmo ano (1903) para retomar em Dezembro de 1904. Após a construção de 519 quilómetros de via férrea, isto é de Olupito a Ocingwali, os trabalhos ficaram ainda paralisados de 1915 a 1922 devido à Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Durante este período, os fundos financeiros tornaram-se escassos para compra de material fixo e circulante, o transporte marítimo era também difícil; de 1902 a 1922, o governo da África do Sul e as companhias ferroviárias de África do Sul exerciam um embargo sobre a construção do caminho-de-ferro de Bengela. O governo de África do Sul e as companhias ferroviárias da África meridional tornaram-se os mais implacáveis adversários do Caminho-

-de-ferro de Bengela, pois recebavam a concorrência que a linha férrea de Bengela podia fazer às linhas e portos da África Austral. Ainda o General Smuts tinha a pretensão de anexar a Rodésia do Sul à União Sul-Africana e unificar os caminhos-de-ferro rodesianos com os da África do Sul para monopolizar o tráfego do Katanga.

3. A importância do Caminho-de-ferro de Bengela

Tanto para Portugal como para outras potências coloniais como a Grã-Bretanha, a Bélgica e a Alemanha, o Caminho-de-ferro de Bengela tinha um carácter estratégico, político, económico e social. Portugal, ao assinar o contrato com uma empresa britânica, a Tanganyika Concessions Limited, conseguiu opor os dois países protagonistas e contrariar toda a intenção da Alemanha e Inglaterra sobre o Centro e Sul de Angola. Este contrato foi a melhor resposta portuguesa aos acordos secretos assinados entre Alemanha e a Inglaterra. O Caminho-de-ferro de Bengela sendo uma linha de penetração permitiu a Portugal a ocupação efectiva e a colonização do Centro e Sul de Angola; era fonte de receita, pois a administração colonial beneficiava dez por cento das acções da Companhia CFB e cinco por cento das receitas líquidas da exploração.

Se a linha férrea de Bengela impediu que Angola escorregasse nas esferas de influência da Alemanha e da Inglaterra e permitiu Portugal realizar os projectos coloniais, para Grã-Bretanha, a via férrea de Bengela tinha antes de tudo um carácter militar; era um entroncamento do caminho-de-ferro do Cabo ao Cairo; era a porta traseira para o Sudão e o Egipto e uma rota para Índia no caso de conflito entre Egipto e a Grã-Bretanha. A linha férrea era uma fonte de divisas para a economia britânica; a técnica e todas as infra-estruturas ferroviárias eram da indústria britânica.

Para Bélgica e Alemanha, o interesse era político-estratégico. Era uma linha de expansão. Se o financiamento belga foi contrariado pelo conflito internacional de 1914-1918, em 1950, a Sociedade General de Belgique tomou a Tanganyika Concessions Limited e a via férrea de Bengela passou para o controlo da Bélgica. Quanto à Alemanha, ela queria financiar os trabalhos da construção para eliminar a influência inglesa e portuguesa, pois pretendia ligar o Caminho-de-ferro a Leste e Oeste de África (Angola, Congo Belga, Tanganyika e Camarões).

4. O Impacto Económico na Zona de Influência CFB

A construção das infra-estruturas ferroviária e rodoviária e a nova orientação política provocaram grandes mudanças em alguns ramos económicos cujos efeitos eram nefastos sobre o meio ambiente e humano.

As mudanças começaram pela integração das populações na economia colonial cujo processo de integração consistia em transformar as populações autóctones em “trabalhadores assalariados” inculcando-lhes o espírito do trabalho com vista a contribuir para o desenvolvimento da economia colonial. Neste processo, decorreram os métodos educativo, repressivo e persuasivo cujos principais vectores da integração eram as missões religiosas, as granjas administrativas, os Serviços Técnicos de Agricultura que deveriam funcionar como escolas para preparar e iniciar as populações locais às técnicas modernas. De todos os vectores educativos atrás referidos, apenas as missões católicas e protestantes tinham atingido lentamente as expectativas. As granjas e os Serviços Técnicos funcionando deficientemente não conseguiram atingir os resultados desejados. A sua acção limitava-se a distribuir sementes seleccionadas, mandar seleccionar as sementes nas campanhas agrícolas e mandar abrir as valas de irrigação.

A administração colonial, a Companhia do CFB, os industriais e os comerciantes tiveram todo o interesse em ver o desenvolvimento agro-pecuário nas áreas onde as condições eram favoráveis. Para o aparelho administrativo português, a agro-pecuária era fonte de matéria-prima para as indústrias dos países desenvolvidos e fonte de financiamento do aparelho do Estado português e aos investimentos de infra-estruturas e ao apoio às empresas. Para a Companhia do CFB, o desenvolvimento da agro-pecuária significava a garantia de abastecimento de milhares de trabalhadores e o aumento do tráfego ferroviário. A Companhia do CFB organizou uma secção agrícola com dois técnicos com vista a incentivar a agricultura no meio dos autóctones e tomar conta dos terrenos no Alto rio Katombela, nas margens dos rios Kuvela e Kwitu¹⁵. Assim, as autoridades administrativas, os funcionários da Companhia do CFB e os comerciantes participavam nas campanhas agrícolas que

¹⁵ GALVÃO, A., *Os caminhos-de-ferro de Angola em 1914...*ob. cit., p. 33; A.H.U., Angola, Cx. 76 - Proc. 37/C - 109, p.4

consistiam em distribuir sementes (de milho, feijão, trigo, etc.) e alfaias agrícolas¹⁶. A Companhia CFB e a Sociedade Agrícola do Kasekele distribuíam gratuitamente as sementes e alfaias agrícolas; mas as autoridades administrativas e os comerciantes cobravam respectivamente 10% e 100% da quantidade recebida. Para atingir as expectativas, as culturas de exportação tornaram-se obrigatórias.

As antigas culturas cerealíferas, leguminosas, oleaginosas tinham sido reanimadas e novas plantas hortícolas e cerealíferas foram também introduzidas e espalhando-se à medida que os colonos se foram fixando no interior por constituírem parte integrante de alimentação dos Europeus (arroz, batata, cebola, cevada, grão-de-bico, ervilha, trigo, etc.). Ainda outros tipos de plantas foram introduzidas e encorajadas por serem culturas ricas: café, sisal, rícino, etc. Algumas culturas (milho, feijão) tiveram o maior incremento; as outras, por razões climatéricas, técnicas e por relutância dos agricultores autóctones, não tiveram o resultado esperado (café, trigo, etc.)

Tentando “revolucionar” a agricultura, introduziram-se novas técnicas: a irrigação, as alfaias agrícolas europeias, o uso de adubos e a selecção de sementes. Algumas dessas técnicas foram adaptadas (irrigação, uso de adubos e selecção de sementes) e outras, talvez por razões culturais ou pecuniárias, foram rejeitadas (uso da charua e outras alfaias agrícolas europeias). Apesar das tentativas de difusão das técnicas modernas, os processos de produção agrícola mantinham-se tradicionais.

Para poder avaliar a importância das culturas, foi tomado como elemento indicador, a superfície ocupada por cada uma das culturas. A proporção das superfícies ocupadas pelas culturas em relação às superfícies cultivadas explica a importância das culturas¹⁷. A tentativa de saber a extensão ocupada por cada cultura foi quase impossível: os serviços de agrimensura funcionavam debilmente; os terrenos dos agricultores autóctones não eram registados. Os dados encontrados indicam apenas a superfície cultivada em cada concelho e não a superfície de cada cultura, excepto nos anos económicos

¹⁶ GALVÃO, A., *Os caminhos-de-ferro de Angola em 1914...* ob. cit. p. 33.

¹⁷ Cfr. Bureau International du Travail, *Les travailleurs des plantations. Leurs conditions d'emploi et leurs niveaux de vie*. Etudes et Documents Nouvelle série, n°69, Genève, 1966, pp. 9 e 10.

de 1934 -1935 e 1935 -1936. Apesar de toda a deficiência que se verifica nos dados estatísticos, não há sombra de dúvida de que as culturas que constituem a base da alimentação das populações são as que ocupam a maior superfície.

As culturas de alimentação de base (milho, feijão, batata doce, etc.) das populações autóctones tiveram mais incremento do que outras culturas consideradas ricas (algodão, gergelim, café, rícino, etc.). Nas condições normais, a produção agrícola tinha tendência a aumentar; mais de 90% da produção provinha dos autóctones com a primazia do milho. Este, além de constituir o alimento de base das populações autóctones, adquiriu uma grande importância na economia da Zona de influência CFB. A económica assenta quase inteiramente na cultura do milho que desempenhava uma função *sui generis* de verdadeira moeda em curso, quer para o comerciante quer para o autóctone. Era o principal produto do comércio interno e externo; constitui a fonte das receitas do tráfego local de mercadorias da linha férrea e fornecia os recursos pecuniários indispensáveis ao pagamento do imposto indígena. A diminuição da produção que se registava era devida às condições climatéricas¹⁸ (seca e seguida de excesso de chuvas, em 1915, 1927-1928, invasão, em 1935, de gafanhotos), preços baixos, recrutamento dos trabalhadores, migrações e relutância dos agricultores autóctones.

Apesar de muitas empresas (Zambesia Exploring Company Limited, Benguela Estates Limited, Sociedade Agrícola da Nganda, Empresa Oásis, Sociedade Agrícola de Angola, Companhia Agrícola-Pecuária, etc.) se terem dedicado à criação de gado bovino, caprino, ovino e suíno, os autóctones possuíam mais gado que os colonos, pois todas as empresas atrás referidas abandonaram esta actividade¹⁹ excepto a Companhia Agrícola-Pecuária de Angola.

No ramo industrial, a produção artesanal autóctone cedeu o lugar a pequenas indústrias transformadoras. Até 1952, existiam cerca de 525 indústrias transformadoras. 74% representam indústria moageira, 9% a cerâmica, 4% indústria de descasque e de lactínio e 9% representam as restantes indústrias. A maior parte destas indústrias eram pequenas iniciativas deficientemente instaladas e apetrechadas, sem peso na balança económica da Zona de in-

¹⁸ Cf. Ofício nº 532, Lisboa, 21-7-1916, p. 7, in cx. 263 nº 23, A.H.U., Angola; Companhia CFB, *Elementos para o Relatório anual 1938*, p. 12.

¹⁹ Cf. Companhia CFB, Secção de tráfego e informações *Relatório anual de 1941*, p. 14.

fluência CFB, não passavam de oficinas industriais. As únicas indústrias dignas de menção eram as indústrias açucareiras da Companhia do Açúcar de Angola no Ndombe Grande e a Sociedade Agrícola do Kasekele no Katombela, a indústria piscatória e a Sociedade Fabril de Angola no Silva Porto.

No comércio, os autóctones tinham sido afastados desta actividade, pois era a principal actividade dos colonos. Para disciplinar e fiscalizar o comércio, as casas comerciais tinham sido concentradas nas povoações ferroviárias (Estações e apeadeiros) e administrativas. Até 1952, existiam cerca de 4067 casas comerciais nos seis concelhos (Alto Kwanza, Kahala, Kilengexi, Nganda, Ombalundu e Wambu). 48% das casas comerciais concentravam-se no concelho do Wambu, em seguida, respectivamente vem o concelho da Kahala (21%), Ombalundu (16%), Nganda (12%), Kilengexi (2%) e Alto Kwanza (0.9%). De 1913 a 1952, as exportações eram dominadas pelos produtos agrícolas: milho, feijão, sisal rícino cuja primazia era do milho. As importações eram constituídas pelo carvão, petróleo e seus derivados, cimento, vestuário, automóveis, calçados, bebidas alcoólicas, etc. De 1938 a 1952, a primazia era do carvão e 78% de carvão ficavam no Olupito para as locomotivas do CFB, os navios e a fábrica de cimento do Olupito. Apesar de a Companhia CFB ter introduzido o uso da moeda nas transacções comerciais, a prática de permuta persistira.

No tráfego local dos passageiros, de 1906 a 1952, a primazia era da classe de indígenas e de 1930 a 1952, a média anual por classes era de 8345.46 para a 1ª classe; 131883.1 para 2ª classe; 25144.67 para 3ª classe e 315014.1 para a classe indígena. Recorde-se que, no princípio, as condições de viagem não eram boas. Os negros viajavam em vagões de mercadorias com os pequenos volumes despachados, doentes, mortos e material de construção. Às vezes, eram forçados a viajar até Katenge sobre um vagão cisterna²⁰. No tráfego local de mercadorias, destacavam-se os produtos agrícolas; e de 1905 a 1952 a média anual era de 36634.16 toneladas.

Apesar da linha férrea se ter tornado a espinha dorsal de todo o sistema de transporte, os meios de transporte tradicionais (o transporte a ombro e carro de tracção animal) permaneceram devido à

²⁰ Cf. Ofício nº 85, Benguella, 5 de Março 1908, in ex. 5555-10-13-2: Correspondência, A.H.N.. Distrito de Benguella.

fiscalização de trânsito dos passageiros negros nos comboios, caminhetas e devido à carência dos meios de transporte rodoviários.

Concernente ao tráfego internacional, recorde-se que o Caminho-de-ferro de Bengela foi construído para o escoamento dos produtos mineiros do Katanga. A 10 de Março de 1931, foi realizada a ligação dos carris da via férrea de Bengela com os da via férrea de Tenke a Dilolo ficando assim o caminho-de-ferro de Bengela ligado à rede ferroviária do Congo Belga, e por intermédio desta aos caminhos-de-ferro da Rodésia do Sul (Rhodesian Railway - RR -), ao South African Railway (SAR), aos Caminhos-de-ferro de Lourenço Marques (CFLM), e a todos os ramais de uns e outros. Ficou igualmente estabelecida a ligação contínua por carris, do porto do Olupito com os portos da Beira, Lourenço Marques, Durban, East London, Port Alfred, Port Elizabeth, Mossel Bay, Cape Town, Luderit e Walfish Bay; e por via mista – férrea e fluvial - com os portos de Dar-es-Salam e Matadi ²¹. Assim, de 1931 a 1952, a linha férrea de Bengela competia com duas grandes linhas férreas: Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga e Rhodesian Railway.

No tráfego internacional dos passageiros, os Europeus a destinação ou a proveniência de África Central preferiam embarcar ou desembarcar no porto do Olupito e seguirem pela via férrea até ao Katanga ou Rodésias e vice versa ²². Os Belgas transitavam livremente entre Angola e Congo Belga sem formalidades (sem vistos consulares) ²³ para facilitar o trânsito e para servir os interesses belgas no Katanga ²⁴. Os Europeus viajavam em comboio rápido conhecido por “comboio belga”. Os Belgas eram muito respeitados; o seu comboio não podia estar atrasado. Bastava um minuto de atraso, o chefe da estação era castigado.

De 1938 a 1956, o aumento da produção mineira e agrícola de África Central pesou sobre todos os caminhos-de-ferro. A produção de cobre duplicou no Congo Belga e na Rodésia do Norte. Durante a construção da linha férrea de Bengela, os políticos belgas e

²¹ Cf. COMPANHIA CFB, *Relatório da Exploração* 1931, vol. I, p. 4.

²² LEFEVBRE, Gabriel, *L'Angola son histoire, son économie*, Liège, Georges Thone, Editeur, 1947, p. 185.

²³ Cf. Cópia do texto do parecer nº 131 de 13-12-1932 (Procuradoria da República, Loanda, 13-12-1932), in cx. 491: Correspondência diversa, A.H.N., Distrito de Benguela.

²⁴ MELO, Francisco de Aragão e, *Os portos e caminhos de ferro portugueses em África...*ob. cit. p. 6.

sul-africanos e as empresas ferroviárias da África Central e Austral temiam da sua ligação à rede ferroviária da África Central e Austral. O ministro belga, Renkin, considerava a via férrea de Bengela como uma perigosa concorrente da “Via Nacional” congoleza, pois dada a sua vantagem geográfica, a linha férrea de Bengela beneficiaria do tráfego mineiro do Katanga²⁵. Como atrás foi referido, o General Smuts e as companhias ferroviárias de África Austral receavam também que a linha de Bengela desviasse uma boa parte do tráfego de cobre e carvão do Katanga e Rodésia do Sul, tal situação provocaria efeitos desastrosos sobre o desenvolvimento das Rodésias do Norte e Sul. Por outro lado, muitos viram com bons olhos a construção da linha férrea de Bengela²⁶ mostrando a sua importância e o grande futuro do Olupito como porto marítimo. Com o desenvolvimento da indústria mineira do Katanga, pensava-se que um considerável volume de produtos mineiro seria escoado pelo porto do Olupito.

Assim, no tráfego internacional das mercadorias, a nossa *demarche* consistiu em comparar o tráfego mineiro da linha férrea de Bengela com as linhas mais importantes que convergem sobre a província do Katanga (BCK e RR). De 1931 a 1952, as médias anuais do tráfego mineiro das linhas férreas de Bengela, do Bas-Congo au Katanga e de Rhodesian Railway via Beira eram respectivamente de 29857.67; 66157.95 e 44809.45 toneladas. Entre as três linhas férreas, a de Bengela vem ocupando o último lugar. A primazia era da “Via Nacional”, em seguida, a linha férrea da Rodésia do Sul via Beira. A linha férrea de Bengela e o porto do Olupito não conseguiram competir com as linhas férreas e portos do Congo Belga e de África Austral. A linha férrea de Bengela não aproveitou a sua vantagem geográfica devido ao regime aduaneiro em vigor em Angola que fixava as taxas alfandegárias a 3 % *ad valorem* para as mercadorias importadas e 1.50 % das mercadorias exportadas; as tarifas eram altas na linha férrea de Bengela; a política da “Via Nacional” no Congo Belga; os acordos assinados entre as companhias ferroviárias da Rodésia e a Union Minière du Haut Katanga. Além dos acordos atrás referidos que favoreciam o escoamento pelo porto da

²⁵ HUYBRECHTS, André, “Les voies d'accès et d'évacuation du Congo”, **Cahiers Economiques et Sociaux**, Março 1969, vol.VII, nº 1, p.11.

²⁶ A. H. U. , Maço 260, Companhia CFB (Acta da sessão de 29 de Abril 1920, p.7) : A.H.U. Cx. 263: Caminho-de-ferro de Benguela. Proc. 37 (1903-1908) (Acta da sessão de 10 de Outubro de 1903).

Beira, a Agence Maritime Internationale (A.M.I.), criada em Fevereiro de 1928, colaborando com a Beira Anglo-Belgian Company e com East African Shipping Agency, procurava sempre aproveitar no porto da Beira o tráfego de cobre do Katanga. Esta situação contribuiu para o não desvio do tráfego mineiro do Katanga e influenciou muito na vida financeira da Companhia CFB que se manteve deficitária até aos anos cinquenta.

5. O Impacto Sociocultural da Zona de Influência do CFB

Para avaliar o impacto sociocultural, foram tomados em conta como elementos de estudo as mudanças administrativas e demográficas, o mercado do trabalho, as políticas sociais e educativas, o movimento migratório e outras consequências políticas e sociais de acção da Companhia do CFB. A integração da Zona de Influência do CFB na economia colonial e os imperativos políticos e sociais trouxeram profundas mudanças socioculturais.

5.1. As Mudanças administrativas e demográficas

A construção das infra-estruturas ferroviárias e rodoviárias acelerou a ocupação efectiva e a reorganização administrativa das regiões do interior. Em 1950, toda a Zona de influência CFB tinha seis distritos, vinte concelhos e oitenta e um postos administrativos. As novas estruturas administrativas implantadas resultaram na destruição das antigas divisões administrativas tradicionais e na incorporação dos chefes tradicionais na administração colonial. A nova organização do espaço e a exploração dos recursos naturais resultaram no aparecimento de novos tipos de povoações tanto para os Europeus como para os nativos: ferroviárias, administrativas, comerciais e sanzalas, aldeias cristãs, reservas e aldeamentos indígenas.

Para alimentar o tráfego ferroviário e para o funcionamento da própria linha férrea, foram criados cerca de 100 estações e apeadeiros. As estações e apeadeiros são antes de tudo lugares de embarque e desembarque dos passageiros e mercadorias. Algumas destas estações evoluíram até se tornarem cidades importantes – Olupito e Nova Lisboa – e outras permaneceram pequenas e não conseguiram desenvolver-se: Kinjenji, Kuvale, Kuma, Vila Nova. O aparecimento de aglomerações ferroviárias era o marco mais pro-

fundo da travessia da via férrea de Bengela. Os carris tinham sido, nas colónias, um activo criador das cidades. Dada a importância de algumas destas estações, algumas viriam a ter a função administrativa, comercial e industrial e atraíram um grande número da população. A cidade do Olupito e a de Nova Lisboa tornaram-se centros dinâmicos de grande importância. São cidades administrativas, industriais e comerciais. Em 1940, as cidades do Olupito e de Nova Lisboa tinham respectivamente 564 e 1282 prédios, e a população do Olupito passou de 13592 em 1940 para 23897 habitantes em 1950. O sítio onde foi construída a cidade de Nova Lisboa passou de um *kilombo* das caravanas ou de *ombila ya ongombe* (cemitério dos bois, por ser o local onde eram abandonados os bois que não podiam continuar a viagem por cansaço ou por doença) para uma cidade com construções públicas, residenciais, escolas, Agência do Banco de Angola. A população passou de 16288 em 1940 para 38587 habitantes em 1950.

Para melhor fiscalizar os nativos, concebeu-se quatro tipos de povoações: bairros indígenas (construídos nas periferias das povoações europeias para os trabalhadores domésticos, de indústria, comércio, etc.); reservas indígenas; aldeias cristãs (consideradas como modelo para atrair os jovens a um novo modo de vida, onde a disciplina era de rigor, as crenças africanas, embriaguez e a vadiagem eram combatidas) e o aldeamento indígena.

Por tradição, a Zona de Influência do CFB era povoada por Negros. Mas, por razões políticas, económicas e sociais, os colonos europeus vieram fixar-se na mesma Zona. O governo português tentou canalizar uma corrente dos imigrantes portugueses com vista a contrariar as supostas pretensões dos trabalhadores ingleses da Companhia do CFB (explorar grandes terrenos) e evitar a desnacionalização da mesma Zona²⁷. Todas as tentativas de colonização do Estado Português, das Associações Israelitas, da Companhia Colonizadora Angolense tinham sido votadas ao fracasso. Graças à Companhia do CFB e à colonização livre, a Zona de Influência do CFB foi povoada por Brancos de diferentes nacionalidades. Assim, apareceram novos padrões demográficos.

²⁷ MATTOS, A. Alexandre e NASCIMENTO, J. Pereira do, *A colonização de Angola*, Lisboa 1912, p. 61; NASCIMENTO, J. Pereira do, *A população indígena do distrito Huambo (Valor dos dados-bases do respectivo Censo em 1950)*, Porto, 1950, pp. 11 e 12; Companhia CFB, *Uma Experiência de Colonização em Angola (Resumo de 5 anos - 1936 - 1940)*, Lisboa, sd. p.4.

Apesar das dificuldades de vária ordem, a Experiência de Colonização da Companhia do CFB pode ser considerada como um êxito. A mesma Companhia conseguiu fixar nove famílias de agricultores portugueses que se tornaram proprietários das suas fazendas e que viviam em condições económicas muito favoráveis tendo pago inteiramente as importâncias que lhes foram emprestadas para a sua instalação. Na Xenga, as famílias portuguesas viviam e proliferaram em muito razoáveis condições sanitárias. Os colonos encontraram-se rodeados de condições muito especiais que em circunstâncias normais não podiam encontrar, pois estavam num ambiente artificial ou de estufa. Iniciado como tentativa de fixar colonos, o Grupo Experimental de Colonização acabou como núcleo independente, com a maioria dos seus componentes no regime de propriedade definitiva e em torno da fazenda padrão que lhe servia de apoio livremente, em determinadas circunstâncias, sem qualquer interferência da Companhia do CFB ²⁸.

Após a fixação dos colonos, a população era dividida em dois grupos: a população branca e a de preto. Cada um destes grupos era por sua vez dividido em subgrupos: a população civilizada (branco e mestiços e negros assimilados) e a população indígena ou não civilizada constituída pelos “preto” e mestiços.

Os primeiros recenseamentos populacionais autóctones eram elaborados na base dos relatos dos pombeiros, na contagem das casas ou fogos e no arrolamento para o pagamento do imposto indígena. Essa forma de recensear a população não se aproximava da realidade ²⁹. Além dos critérios adoptados para recensear a população autóctone, existiam outros factores que tornavam os recenseamentos deficientes: a extensão da área de jurisdição de cada concelho; a dificuldade de meio de transporte; as fugas constantes das populações autóctones quando o administrador ou chefe de posto ou seus delegados se aproximavam das aldeias; um absoluto desprezo da parte das autoridades administrativas pelas numerosas instruções e recomendações emanadas da Direcção dos Serviços e Negócios Indígenas e do Governo Geral de Angola ³⁰ e de 1902 a

²⁸ COMPANHIA CFB, *Uma Experiência...* ob. cit. *Resumo 5 anos*, p. 65; **Relatório final**, pp. 223 e 224.

²⁹ DINIZ, José de Oliveira Ferreira. *Negócios Indígenas. Relatório do ano de 1915*, Lisboa, 1918, p. 4.

³⁰ CERQUEIRA, Ivo Benjamim (Direcção dos Serviços e Negócios Indígenas) **Relatório 1931-1932**, pp. 12 e 14.

1930, pouco se conhecia das regiões do Alto Zambeze, Kwandu, Baixo Kuvangu.

De 1902 a 1952, distinguem-se dois períodos de recenseamento: o período pré-estatístico e o período estatístico. Neste período, existem apenas dois recenseamentos de natureza estatística (os de 1940 e 1950); todos os dados de recenseamentos realizados entre 1915 e 1939 e de 1941 a 1949 são considerados como estimativas e são do período pré-estatístico.

No estudo da evolução da população, os dados de 1934 (pré-estatístico) e os de recenseamentos de 1940 e 1950 serviram de base: a primeira estimação da população data de 1934 e os dados de 1940 e 1950 estavam próximos da realidade e cobriam toda a extensão da Zona de Influência do CFB. Em 1934, a população autóctone era estimada em 1.113.714 habitantes. De 1934 a 1940, teria havido um crescimento de 41% da população autóctone. De 1940 a 1950, o crescimento foi apenas de 2.1%. Em 1940, 54% da população autóctone de Angola habitava a Zona de Influência do CFB e em 1950 a percentagem desceu a 35%. No decénio 1940 -1950, alguns concelhos (Bengela, Olupito, Nganda, Alto Zambeze, Dilolo, Baixo Kuvangu e Mbunda) registaram um crescimento populacional devido à taxa de natalidade, ao afluxo de trabalhadores, êxodo rural; no entanto, nos outros concelhos (Kakonda, Kilengexi, Moxiku, Lucazi, Menonge, Kwandu e Alto Kwanza) houve uma diminuição populacional devido ao recrutamento dos trabalhadores, à emigração, às doenças (tripanossomiase, varíola, etc.) e à mortalidade.

A população “civilizada” era estimada, em 1934, de 9048 habitantes. Em 1940, a população passou a 35566 habitantes ou seja um crescimento de 293 %. No decénio 1940-1950, o crescimento foi de 16.7%. Em 1940, 35% da população “civilizada” concentravam-se no distrito do Viye; 33% no Wambu; 27% no de Bengela e 6% no distrito do Moxiku. Mas em 1950, a situação inverteu-se: 37% da população civilizada habitava o concelho do Wambu; 36.8% no concelho de Bengela; 14% no Viye; 6% no Moxiku, etc. Os três factores que contribuíram para o crescimento da população “civilizada” foram a taxa de nascimento, a imigração e a política de assimilação dos negros e mestiços.

5.2. O Mercado do trabalho e as Condições sociais

Um dos méritos das empresas ferroviárias é a criação dos postos de trabalhos. Desde o desembarque do material até à exploração da linha férrea, surge uma variedade de postos de trabalho. Dada a fraca densidade demográfica do litoral e a situação política do interior (as feridas da guerra de 1902 ainda não tinham cicatrizado), para iniciar os trabalhos da construção da via férrea, a firma Griffiths & Company recrutava (1904-1907) os primeiros contingentes de trabalhadores nos países de África Ocidental (Libéria, Gana, Sierra Leoa, Cabo Verde), Central (Congo Belga) e Austral (Natal, na África do Sul). Cerca de 1.184 africanos e 2000 Coolies de Natal levaram os carris até ao Km 198 (Kuvale). Mas a partir de 1910, a Zona de Influência CFB foi convertida em reservatório de mão-de-obra e o autóctone foi transformado em instrumento de riqueza pública, em mísero animal de carga; fornecia a mão-de-obra a todos os distritos de Angola e aos países vizinhos (S.Tomé, Congo Belga, Rodésias do Norte e Sul, Sul-Oeste Africano e África do Sul). Assim, para a sobrevivência do aparelho administrativo colonial, do colono e das empresas, milhares de indivíduos eram recrutados e redistribuídos nos diferentes ramos agrícolas, industriais e comerciais de Angola onde as condições de trabalho eram desumanas e em nada eram diferentes das do período de escravatura. A alimentação, o alojamento e os salários não dignificavam o trabalhador. Os trabalhadores autóctones da Companhia CFB como das outras empresas não tinham assistência social nem reforma. O desemprego, o acidente de trabalho, a doença ou a velhice significavam fome e miséria.

O Acto Colonial definiu, em 1930, o objectivo do ensino da população "indígena": a sua condução de um estado "primitivo" para uma condição "civilizada", para que o "indígena" se tornasse português, trabalhasse e fosse "útil à sociedade". O decreto de 1941 que criou o Estatuto Missionário confiava o ensino "indígena" aos missionários. O ensino entre o autóctone e o europeu era separado. Os Europeus frequentavam as escolas do Estado e privadas cujo programa era idêntico ao da metrópole. Para os autóctones, existiam apenas as escolas das missões religiosas cujo ensino era rudimentar. O princípio de base do ensino era a educação pelo trabalho, a nacionalização e moralização. O ensino profissional, primário e rural era deficiente.

A convergência de diferentes povos, os novos hábitos alimentares e as novas técnicas trouxeram doenças estranhas à Zona de Influência do CFB. As autoridades administrativas, as empresas e as missões religiosas tentavam combater as doenças. A Companhia do CFB, por exemplo, criou o Departamento de Saúde que organizava o sistema de saúde hospitalar e ambulatorio ao longo da via férrea e nas reservas indígenas da Companhias. De 1914 a 1921, existiam apenas dois hospitais: um para os trabalhadores europeus e outro para as mulheres dos trabalhadores europeus tendo respectivamente doze e três camas. Foram montados três centros de saúde ao longo da linha férrea: na Sapa, na Coroteva e no Km 173. Em 1944, foi construído um outro hospital na Vila Luso. Com o aumento de número de trabalhadores, as áreas servidas pela linha férrea foram divididas em três áreas sanitárias: de Olupito a Kuma (com um hospital e doze postos de saúde funcionando com dois médicos privados e 18 enfermeiros negros); de Kuma a Vila General Machado (com um hospital e nove postos de saúde funcionando com um médico e 11 enfermeiros); de Vila General Machado à fronteira (com um hospital na Vila Luso e cinco postos de saúde funcionando com dois médicos e 12 enfermeiros). Os meios humanos e materiais e as infra-estruturas sanitárias sendo escassos, todos os esforços da Companhia eram apenas aleatórios, não trouxeram grandes mudanças na qualidade de saúde dos trabalhadores e seus familiares. Em 1914, no hospital de Olupito, havia 12 camas para 902 trabalhadores ou seja uma cama para 75 pessoas; em 1921, havia 175 doentes para uma cama e em 1950, 141 doentes para uma cama. Os hospitais públicos e das missões religiosas eram também diminutos e deficientes. Dada a deficiência da rede sanitária pública e privada, os trabalhadores e as populações em geral continuavam vivendo pela consagrada mercê de Deus e do *kim-banda*.

5.3. As Migrações

A convivência, a concertação e a cumplicidade entre as autoridades administrativas portuguesas e a Companhia do CFB na integração das populações autóctones na economia colonial tendo criado a instabilidade e a insegurança no seio das mesmas populações autóctones, provocavam as migrações. A ocupação efectiva e a reorganização do espaço, o trabalho forçado, o imposto indígena, o serviço

de carregadores, os abusos e maus tratos, etc. são as principais causas de migrações.

A ocupação efectiva, a reorganização e os limites administrativos tendo cortado as antigas aldeias, sobados, lavras, etc. e tendo desorganizado as divisões administrativas tradicionais, desencadearam movimentos das populações. O recrutamento dos trabalhadores para estradas, serviços agrícolas e industriais, a duração do “contrato”, o serviço de carregadores, a expropriação das terras, o mau trato, o “salário”, a alimentação no local do trabalho eram motivos para o surto de migrações. Os autóctones esmagados sob o peso do imposto directo, da contribuição braçal e da taxa de residência procuravam também eximir-se ao pagamento do imposto indígena. Estes factos provocaram as migrações como emigrações. Mas existiam duas formas de emigração: a emigração forçada e a emigração clandestina. Na emigração forçada, os trabalhadores eram recrutados para trabalhar fora do território de Angola. Em 1929 e 1930, por exemplo, a Companhia CFB recrutara no distrito do Wambu respectivamente 5000 e 6000 trabalhadores. Com intuito de melhorar as condições de vida ou de eximir-se ao regime colonial português, os autóctones emigravam para os países vizinhos. As condições de trabalho no porto do Olupito e na Companhia do CFB e a forma de actuação dos funcionários provocara greves (1920, 1928, 1933, e 1943) e manifestações dos colonos contra o pessoal da Companhia do CFB. Os cabecilhas negros de greves tinham sido desterrados para Baía dos Tigres e para o Porto Alexandre.

De 1902 a 1952, o aparelho administrativo colonial conseguiu fazer da Zona de Influência do CFB um produtor de um rendimento líquido anual para a metrópole exportando produtos de culturas coloniais, transformar o nativo em máquina de produção³¹, fixar colonos, destruir as estruturas socioculturais das populações. Tudo isto criou fricções sociais e colocou os autóctones numa situação de inferioridade desumana e criou entre o colonizador e o colonizado relações antagónicas. Dada a existência de fricções sociais, as autoridades administrativas começaram a recear uma eventual rebelião: a existência no seio dos colonizados da resistência passiva (fuga ao trabalho e o número elevado de remissos ao imposto indígena), a consciência política adquiriu uma força real com o desenvolvimento

³¹ BENDER, Gerald J., *Angola sob o Domínio português. Mito e Realidade*. Tradução de Artur Morão, Lisboa, 1980, p. 203.

de um movimento anticolonialista dos países industrializados da Europa e da América³². Assim, as autoridades administrativas dobravam a vigilância e procuravam bodes expiatórios (sobas, Alemães e Polacos) pensando que os sobas estivessem a preparar uma rebelião e que as missões cristãs e os “estrangeiros” tivessem incitando os autóctones à revolta vendendo armas e pólvora. Para diminuir a população e diluir a influência dos sobas e evitar uma forte mobilização da população capaz de desencadear uma revolta, 250 famílias foram recrutadas nos concelhos do Wambu, Ombalundu e Kahala e fixadas no Porto Alexandre onde existia uma florescente indústria piscatória que necessitava de mão-de-obra.

Conclusão

A tentativa de saber se o Caminho-de-ferro desencadeou o desenvolvimento endógeno leva-nos à seguinte conclusão: se os que consideravam a linha férrea de Bengela como factor de desenvolvimento tivessem tomado como elementos indicadores de desenvolvimento a economia (o aumento da produção agrícola e o meio de transporte), neste caso diremos que era um desenvolvimento incompleto. Não há dúvida de que houve desenvolvimento nos transportes ferroviários e o caminho-de-ferro provocou mudanças em alguns ramos económicos. No entanto, os processos e meios de produção no domínio agro-pecuário permaneceram tradicionais; as indústrias, sem peso na balança económica, eram pequenas iniciativas que redundavam em fracassos; no comércio, a permuta persistira.

Se tomarmos como elementos indicadores de desenvolvimento, a educação e a saúde, podemos confirmar que não houve desenvolvimento endógeno: as instituições montadas (escolas profissionais, primárias e rurais e as granjas administrativas) para iniciar os autóctones às novas técnicas e ao saber eram deficientes. O serviço de Saúde tanto dos trabalhadores como das populações em geral era também deficiente. Depreende-se que não houve desenvolvimento endógeno nenhum. O desenvolvimento tecnológico e o aumento da produção deviam influir sobre a vida económica e sociocultural endógena e assegurar uma melhor qualidade de vida. Dever-se-ia ensinar os autóctones como se desenvolver tornando-os

³² FERREIRA, Eduardo de Sousa, *O fim de uma era...*ob. cit. pp.43 e 45.

actores de sua própria sociedade. O que não aconteceu com as populações autóctones. Encontra-se na Zona de Influência do CFB todos os ingredientes de subdesenvolvimento na população autóctone. A cumplicidade entre o regime colonial e a Companhia do CFB mergulhou os nativos num novo tipo de escravatura. O caminho-de-ferro de Bengela foi mais um instrumento da colonização do que de desenvolvimento endógeno.