



49

REVISTA
PORTUGUESA
DE
HISTÓRIA

COIMBRA 2018

Portais de globalização: portos e caminhos de ferro no contexto colonial português (c. 1870 – c. 1910)

Portals of globalization: ports and railways in the Portuguese colonial context (c. 1870 – c. 1910)

HUGO SILVEIRA PEREIRA

Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (CIUHCT-UNL)

Institute of Railway Studies (University of York)

hugo.jose.pereira@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-7706-2686>

Texto recebido em / Text submitted on: 23/01/2018

Texto aprovado em / Text approved on: 07/06/2018

Resumo:

A partir de 1870, Portugal transferiu da metrópole para o ultramar um ambicioso programa de obras públicas influenciado pelas promessas saint-simonistas de progresso e criação de civilizações de circulação, com as quais os engenheiros portugueses haviam contactado desde a década de 1820. Até às vésperas da I Guerra Mundial, milhares de quilómetros de linhas foram assentes através daqueles territórios, ligando-os a portos vizinhos. O objetivo dos tecnocratas nacionais passava por fomentar a exploração colonial e aumentar o seu comércio externo, mas ao mesmo tempo, induzir um nacionalismo baseado na tecnologia e cimentar a soberania nacional nos seus domínios ultramarinos, cobichados, na altura, por outras nações

européias mais poderosas. Neste artigo, proponho analisar esta retórica contraditória e estas infraestruturas coloniais como portais de globalização, entendidos como “aqueles lugares que têm sido centros de trocas mundiais ou comunicações globais, têm servido como pontos de entrada para transferências culturais e onde se desenvolveram instituições e práticas para lidar com as ligações globais”. Focar-me-ei em três momentos decisivos deste processo histórico (o processo de tomada de decisão, a construção e a operação) para analisar até que ponto a globalização (do comércio, know-how e ideias) foi fomentada ou restringida.

Palavras-chave:

Portais de globalização; colonialismo; caminhos de ferro; portos.

Abstract:

From the 1870s onwards, Portugal transferred from the mainland to its colonies an ambitious public works programme, influenced by the saint-simonianist promises of progress and creation of civilizations of circulation that Portuguese engineers contacted since the 1820s. Until the eve of World War I, thousands of miles of railway track were laid across these territories, connecting them to neighbouring harbours. The goal sought by the Portuguese technocrats was to develop the colonies output and to increase foreign trade, but at the same time enhance a technologically-based nationalism and ascertain the Portuguese sovereignty in the overseas domains, coveted at the time by other, more powerful, European nations. In this

paper, I propose to analyse this contradictory rhetoric and these colonial infrastructures as portals of globalization, understood as “those places that have been centres of world trade or global communication, have served as entrance points for cultural transfer, and where institutions and practices for dealing with global connectedness have been developed”. I will focus on three decisive moments of this historical process, the decision-making process, the construction and the operation, and analyse to what extent globalization (of trade, know-how, and ideas) was fostered or restrained.

Keywords:

Portals of globalization; colonialism; railways; ports.

1. Introdução

A partir de meados da década de 1870, Portugal transferiu o programa de desenvolvimento material do Fontismo para as suas colónias¹. O intento mantinha como base o ideal de progresso e a criação de civilizações de circulação postulados pelo Saint-Simonismo², a ideologia que os tecnocratas portugueses professavam desde 1820, quando começaram a frequentar escolas de engenharia europeias³. Na especificidade do contexto ultramarino, a aposta nas obras públicas deveria ainda demonstrar a vocação colonial de Portugal e legitimar a sua presença em territórios que eram prova das glórias de outrora (mito da herança sagrada, segundo Alexandre⁴). Antecipava-se também promover a exploração dos recursos do *hinterland* colonial, que se imaginavam copiosos (mito do Eldorado⁵), ou dar saída marítima aos territórios estrangeiros vizinhos⁶. Do fomento da atividade económica colonial esperava-se obter receitas suficientes para cobrir o investimento e criar uma fonte de riqueza que fizesse esquecer a perda do Brasil.

Os melhoramentos prescritos para o ultramar eram variados e serviam funções distintas. Eram necessários edifícios administrativos para as autoridades governativas, o telégrafo para agilizar o despacho de ordens, estradas para fomentar a circulação, canais/regularização dos rios que permitissem aos barcos a vapor penetrar no sertão e hospitais para imunizar os colonos contra as doenças

¹ Bruno José Navarro Marçal, “Um império projectado pelo «silvo da locomotiva». O papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930)”, Lisboa, Universidade NOVA de Lisboa, 2016, diss. doutoramento, p. 11.

² Dick van Laak, “Detours around Africa: The Connection between Developing Colonies and Integrating Europe”, in Alexander Badenoch, Andreas Fickers (eds.), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2010, p. 27; Vleuten, Erik van der, Irena Anastasiadou, Vicent Legendijk e Frank Schipper, “Europe’s System Builders: The Contested Shaping of Transnational Road, Electricity and Rail Networks”, *Contemporary European History*, 16, 3 (2007), p. 322.

³ Marta Coelho de Macedo, “Projectar e construir a Nação. Engenheiros e território em Portugal (1837-1893)”, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2009, diss. doutoramento, p. 5; Ana Cardoso de Matos, “Asserting the Portuguese civil engineering identity: the role played by the École des Ponts et Chaussées”, in Ana Cardoso de Matos, Maria Paula Diogo, Irina Gouzévitch, André Grelon (eds.), *Jogos de Identidade Profissional: os Engenheiros entre a Formação e a Acção*, Lisboa, Colibri, 2009, p. 180-181.

⁴ Valentim Alexandre, Jill Dias, “O Império Africano 1825-1890”, in Joel Serrão, A. H. de Oliveira Marques (eds.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Estampa, 1998, vol. x, p. 39-48.

⁵ *Ibidem*.

⁶ A Rodésia e o Transval, fronteiras a Moçambique, o sul da Índia em torno de Goa e a província chinesa de Guangdong a norte de Macau.

tropicais⁷. Contudo, havia duas infraestruturas em destaque das quais se esperava uma especial ação no projeto colonial: caminhos de ferro em conjunção com portos marítimos. Por estes entrariam os colonos e as mercadorias europeias e sairiam os produtos coloniais; aqueles assegurariam a realização destes dois fluxos até ao sertão.

O primeiro projeto assente neste binómio foi gizado para o enclave de Goa. Em 1881, o governo adjudicou à West of India Portuguese Guaranteed Railway Company a construção e operação de um porto na baía de Mormugão e de um caminho de ferro ligando-o à fronteira com o país do Mahratta Sul, na Índia Britânica, que necessitava de uma saída marítima mais próxima que Bombaim. Em 1888 a ligação foi inaugurada⁸.

Em 1883, o governo contratou outro empreendedor privado, o americano Edward McMurdo, para assentar carris entre Lourenço Marques e a fronteira com o Transval, que carecia de um porto que não estivesse sob controlo britânico. Depois de muitas dificuldades diplomáticas, a linha foi aberta em 1895⁹. O contrato nada previa sobre o ancoradouro local, que, na altura, contava apenas com uma pequena ponte-cais para passageiros. As obras de ampliação espraíram-se ao longo do tempo, só se completando em 1965¹⁰.

Em 1885, o governo virou a sua atenção para Angola e contratou o empresário português, Alexandre Peres, para assentar carris entre Luanda e Ambaca, onde chegaram em 1899. A partir de 1903, o Estado iniciou obras de prolongamento até Malange, sendo a linha inaugurada em 1907¹¹. Tal como aconteceu no trato anterior, nada ficou estipulado sobre o porto de Luanda, que em 1899 apenas dispunha de uma pequena ponte para acostagem de lanchas e outra para o serviço da alfândega. Para apoiar a construção do caminho de

⁷ As ferramentas de império (*tools of empire*) na classificação de Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 1981, p. 14.

⁸ Hugo Silveira Pereira, “Fontismo na Índia Portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão”, *Revista Portuguesa de História*, 46 (2015), p. 249 e 251.

⁹ António José Telo, *Lourenço Marques na Política Externa Portuguesa*, Lisboa, Cosmos, 1991, p. 46-47 e 129-131.

¹⁰ Portugal, Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques*, Lourenço Marques, Empresa Moderna, 1971, p. 6-7.

¹¹ Ângela Guimarães, “Le Chemin de Fer de Luanda a Ambaca”, *African Economic History*, 12 (1983), p. 113; Portugal, Direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda, *Monographia do caminho de ferro de Malange*, Luanda, Imprensa Nacional, 1909.

ferro, erigiram-se alguns cais, no entanto, obras de fundo só seriam realizadas entre 1913 e os anos 1960¹².

O ultimato e a crise financeira da década de 1890 dificultaram a prossecução da política de fomento no ultramar, mas, na sequência do tratado luso-britânico de 1891 e da formação da companhia majestática de Moçambique, foi concedida às firmas Beira Railway e Beira Junction uma nova linha desde a Beira até à Rodésia (atual Zimbábwe), inaugurada em 1898¹³. No porto, obras básicas (cais acostável e farol) estavam prontas em 1915, mas até 1950 a infraestrutura seria ampliada em fases sucessivas¹⁴.

No início do século xx, retomou-se o investimento com três projetos porto-ferroviários: no sul de Angola, em Moçâmedes; novamente em Lourenço Marques; e em Macau. Este nunca se realizou, apesar da assinatura de uma convenção luso-chinesa para o efeito em 1904¹⁵. Em Lourenço Marques, uma linha em direção à Suazilândia deveria criar um corredor de transporte até ao Transval. A construção iniciou-se em 1905, mas, para evitar a fuga de tráfego da rede sul-africana, a Inglaterra recusou continuar a obra no seu território, que assim se quedou a poucos quilómetros da fronteira¹⁶. Em Moçâmedes, o intuito era promover a colonização do planalto da Huíla. A demora da construção adiou este objetivo: a linha, iniciada em 1905, só chegou ao planalto 18 anos depois¹⁷. Quanto ao porto, tinha uma pequena ponte-cais, construída em 1873, tendo de aguardar até 1952 para usufruir de novas obras¹⁸.

Neste artigo, analiso a política porto-ferroviária nacional desde as primeiras missões de obras públicas realizadas no ultramar até ao início da I Guerra Mundial, evento que desorganizou as estruturas de transporte existentes e iniciou um novo paradigma para o setor. Foco a abordagem em três momentos fundamentais: o processo de decisão, a construção e a operação, num contexto

¹² Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro, *Angola. Portos e transportes*, Luanda, Oficinas Gráficas da ABC, 1966, s/p; Jorge Carlos Rodrigues Júlio Mestre, *Os Portos no Desenvolvimento Económico de Angola*, Lisboa, Instituto Português de Apoio ao Desenvolvimento, 1998, p. 99-138.

¹³ Antony Baxter, *The Two Foot Gauge Enigma. Beira Railway, 1890-1900*, Norwich, Plateway, 1998, p. 5 e 17-18.

¹⁴ Ilídio Amaral, “Beira, cidade e porto do Índico”, *Finisterra*, 4, 7 (1969), p. 78; Portugal, Direcção dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes, *Porto e caminhos de ferro da Beira*, Lourenço Marques, Empresa Moderna, 1971, p. 8-14.

¹⁵ Arquivo Histórico-Diplomático, ps. 3, arm. 4, m. 9, fic. 1253/20, cópia anexa à carta de 25.4.1919.

¹⁶ Hugo Silveira Pereira, “Identidade e tecnologia: o caminho-de-ferro da Suazilândia”, *Anais de História de Além-Mar*, 18 (2017), p. 166-179.

¹⁷ Marçal, “Um império...”, cit., p. 392-402.

¹⁸ Castro, *Angola...*, cit., s/p. Mestre, *Os Portos...*, cit., p. 227-253.

em que o mundo caminhava para um processo de globalização, termo que se entende como a extensificação e intensificação das ligações transfronteiriças¹⁹. Aquelas infraestruturas são assim estudadas como portais de globalização.

2. Portais de globalização

Este conceito foi apresentado pela primeira vez à academia por Ekeberg, que, num artigo de 2003, analisou os aeroportos como infraestruturas globalizantes, nas quais os valores sociais e culturais poderiam ser inteiramente redefinidos²⁰. Contudo, coube a Middell e Naumann uma concetualização mais estruturada e seminal do termo, definido então como “those places that have been centres of world trade or global communication, have served as entrance points for cultural transfer, and where institutions and practices for dealing with global connectedness have been developed”²¹. A partir daqui outros investigadores contribuíram de diferentes formas para a definição. Maruschke chama a atenção para a alta densidade de conexões globais como característica destes locais²². Baumann destaca que estes portais criam condições para que processos de globalização surjam e se desenvolvam²³, enquanto Baumert e Herren alertam que estes fluxos podem ser controlados e/ou limitados não só por acordos nacionais (locais ou regionais), mas também por tratos trans/internacionais ligados ou não à existência de uma fronteira política²⁴.

O corolário deste alto nível de globalização é a promoção de encontros transculturais onde as partes se influenciam mutuamente. Nos portais de

¹⁹ Michael Geyer, “Portals of Globalization”, in Winfried Eberhard, Christian Lübke (eds.), *The Plurality of Europe. Identities and Spaces*. Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 2010, p. 516.

²⁰ Bjorn Ekeberg, “Life in Transit – A Global Condition”, *Topia*, 9 (2003), p. 83-96.

²¹ Matthias Middell, Katja Naumann, “Global history and the spatial turn: from the impact of area studies to the study of critical junctures of globalization”, *Journal of Global History*, 5 (2010), p. 162.

²² Megan Maruschke, “Zones of reterritorialization: India’s free trade zones in comparative perspective, 1947 to the 1980s”, *Journal of Global History*, 12 (2017), p. 422.

²³ Claudia Baumann, “Introduction”, in Claudia Baumann (ed.), *Universities as Portals of Globalization. Crossroads of Internationalization and Area Studies*, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 2014, p. 7.

²⁴ Stephanie Christine Baumert, “University Politics Under the Impact of Societal Transformation and Global Processes – South Africa and Stellenbosch University, 1990–2010”, Leipzig, Leipzig University e Stellenbosch University, 2014, diss. doutoramento, p. 4; Madeleine Herren, “European Global Studies: The Historicity of Europe’s Global Entanglements with a Focus on Interdisciplinary Research”, in Madeleine Herren et al. (eds.), *Potentials and Challenges of Global Studies for the 21st Century*, Bern, Universität Basel, 2014, p. 11.

globalização, como focos de interação bidirecional, não se assiste apenas a transações económicas ou comerciais globais, mas também se testemunha a troca de ideologias e um leque variado de construções sociais e culturais que desafiam as próprias filiações e agendas nacionais²⁵.

Neste sentido, portais de globalização englobam não apenas locais físicos, mas também intervenções económicas ou militares e inovações culturais²⁶. Entre os espaços materiais, os portais incluem aeroportos, instituições de ensino²⁷, feiras mundiais²⁸ e comerciais²⁹, estações de quarentena³⁰, livrarias³¹, oficinas³², estaleiros de construção³³, missões religiosas e qualquer outro local onde se manifestem interconexões globais³⁴. Por maioria de razões, portos e caminhos de ferro³⁵ caem também na alçada do termo.

Todas estas realidades podem ser analisadas de diferentes modos: privilegiando uma visão micro, focando apenas um portal; realçando os principais agentes dos portais e o modo como promovem ou limitam o processo de globalização; ou examinando a influência dos portais sobre as fronteiras nacionais e sobre a estabilidade territorial das áreas envolventes, ilustrando assim a luta entre soberania nacional e globalização³⁶.

²⁵ Jairo Baquero, “Entanglements, Nature, and Inequalities in the Darien: Analyzing Interoceanicity in Panama and Colombia”, *Forum for Inter-american Research*, 8, 3 (2015), p. 49; Geert Castryck, “Introduction – From Railway Juncture to Portal of Globalization: Making Globalization Work in African and South Asian Railway Towns”, *Comparativ*, 25 (2015), p. 8; Middell, Naumann, “Global history...”, cit., p. 162-163.

²⁶ Baquero, “Entanglements...”, cit., p. 49.

²⁷ Baumann, “Introduction”, cit., p. 7-16; Baumert, “University Politics...”, cit.; Christopher Green, “Internationalization, Deregulation and the Expansion of Higher Education in Korea: An Historical Overview”, *International Journal of Higher Education*, 4, 3 (2015), s. p..

²⁸ Herren, “European Global Studies...”, cit., p. 6-16.

²⁹ Geyer, “Portals of Globalization”, cit., p. 510.

³⁰ Alison Bashford (ed.), *Quarantine: Local and global histories*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2016, p. 10.

³¹ James M. Brophy, “Bookshops, Forbidden Print and Urban Political Culture in Central Europe, 1800-1850”, *German History*, 35, 3 (2017), p. 403-430.

³² Castryck, “Introduction...”, cit., p. 7.

³³ Baquero, “Entanglements...”, cit., p. 8, 3, 45 e 54.

³⁴ Geert Castryck, “Ex-Centring the Global: Liminality and Interconnectedness in Urban Kigoma”, in Matthias Middell (ed.), *Self-Reflexive Area Studies*, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 2013, p. 62; Geert Castryck, Nadine Sieveking, “Introduction: performing space in Urban Africa”, *Africa: The Journal of the International African Institute*, 84, 1 (2014), p. 1-16.

³⁵ Castryck, “Introduction...”, cit., p. 7-16; Geyer, “Portals of Globalization”, cit., p. 510.

³⁶ Baquero, “Entanglements...”, cit., p. 49; Castryck, “Introduction...”, cit., p. 9, 11 e 15; Geyer, “Portals of Globalization”, cit., p. 509-510; Middell, Naumann, “Global history...”, cit.,

3. A contradição do período em estudo

O século XIX e primeiros anos do século XX assistiram à expansão de redes de transporte terrestre e ao desenvolvimento de instalações portuárias e de transporte marítimo, que fomentaram o tráfego, as migrações e as transferências financeiras, que por esta altura atingiram níveis sem precedentes³⁷.

Simultaneamente, eram manifestações do ideário globalizado de progresso, assente em preceitos científicos e tecnológicos, partilhado pelas nações da Europa desde finais do século XVIII. A Revolução Industrial reforçou a crença na ciência e na tecnologia como forças incontornáveis e mais decisivas que quaisquer outras para a evolução/progresso das sociedades humanas e para a resolução dos seus problemas políticos, sociais e económicos³⁸. Ciência e tecnologia tornaram-se no século XIX a bitola pela qual se mediam os méritos passados e valor presente das diferentes nações³⁹.

Contudo, ao mesmo tempo, assistiu-se à afirmação dos nacionalismos, do Estado-Nação e a prevalência do nacional sobre todas as outras unidades espaciais, como forma mais eficaz de soberania⁴⁰. As dimensões locais, regionais, continentais e internacionais não foram apagadas, mas o seu poder foi substancialmente limitado⁴¹, o que se refletiu, por exemplo, nas dificuldades de negociação de grandes sistemas tecnológicos transnacionais⁴².

p. 162; Vita Unwin, “Facilitating Early Modern Globality: Uncovering the Role and Status of the Remadores on the Gold Coast”, *Global Histories*, 3, 2 (2017), p. 20.

³⁷ Paul Bairoch, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX^e siècle*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1976, p. 33-36; Rondo Cameron, *História Económica do Mundo: de uma forma concisa de há 30 000 anos até ao presente*, Mem Martins, Europa-América, 2000, p. 213, 232-239 e 258-261; Geyer, “Portals of Globalization”, cit., p. 516. Pierre Léon (dir.), “A dominação do capitalismo (1840-1914)”, in Pierre Léon (dir.), *História económica e social do mundo*, Lisboa, Sá da Costa, 1982, vol. 4, p. 155-167.

³⁸ Rosalind Williams, “Cultural Origins and Environmental Implications of Large Technological Systems”, *Science in Context*, 6, 2 (1993), p. 382-387.

³⁹ Michael Adas, *Machines as the Measure of Men. Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca, Cornell University Press, 1989, p. 134.

⁴⁰ Baquero, “Entanglements...”, cit., p. 48; Geyer, “Portals of Globalization”, cit., p. 513.

⁴¹ Middell, Naumann, “Global history...”, cit., p. 150.

⁴² Sobre diversos casos internacionais ver: Erik van der Vleuten, Arne Kaisjer, *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850-2000*, Sagamore Beach, Science History Publications, 2006. Para o caso dos caminhos de ferro ibéricos transnacionais, ver Hugo Silveira Pereira, “The technodiplomacy of Iberian transnational railways in the second half of the nineteenth century”, *History and Technology*, 33, 2 (2017), p. 178-186 e “Fronteiras e caminhos-de-ferro: da quimera saint-simoniana ao desencanto tecnodiplomático (c. 1850-c. 1900)”, *Revista de História das Ideias*, 35 (2017), p. 236-245.

Esta contradição encontra-se bem patente no plano de melhoramentos materiais que Portugal delineou para as suas colónias. Por um lado, portos e caminhos de ferro ultramarinos deveriam contribuir para o intento nacionalista de afirmar a presença lusa nos domínios extraeuropeus e afastar a influência estrangeira. Em 1885, a decisão de construir a linha de Ambaca foi espoletada pelas conclusões da conferência de Berlim, desfavoráveis a Portugal⁴³. Mais a sul, já em Novecentos, uma via-férrea no distrito de Moçâmedes “afirmaria de modo bem eloquente e energico, que não poderá a teimosia da Allemanha encontrar pretexto para negar o nosso dominio alli por falta de occupação effectiva”⁴⁴. Já em Lourenço Marques, o controlo estatal do porto e caminhos de ferro (Lourenço Marques e Suazilândia) era encarado como uma forma de reforçar a posição portuguesa local⁴⁵. Na Ásia, Goa e Macau tinham sido ocupadas ou cobiçadas por forças estrangeiras (inglesas, francesas e chinesas)⁴⁶. Uma ferrovia era vista, tanto nos anos 1870 como no início do século xx, como a solução azada para ali cimentar inequivocamente a soberania nacional⁴⁷.

Por outro lado, o investimento em infraestruturas de transporte deveria concorrer para a apropriação económica dos espaços coloniais e promover a sua integração num mercado transoceânico mais vasto (imitando a estratégia ferroviária metropolitana que privilegiava as ligações transfronteiriças⁴⁸). Em 1886, o governador de Angola, Brito Capelo, entendia que “o caminho-de-ferro [de Ambaca] servirá não somente para transportar ao ponto do embarque para a Europa, assim como aos centros comerciais do sertão, os géneros de produção provincial e as mercadorias de consumo”⁴⁹. Ainda em Angola, mas já nos

⁴³ Marçal, “Um império...”, cit., p. 233.

⁴⁴ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), m. 279 1H, ofícios de 2.11.1910 e 12.1.1912. Ver também Hugo Silveira Pereira, “O caminho de ferro de Moçâmedes: entre projeto militar, instrumento tecnodiplomático e ferramenta de apropriação colonial (1881-1914)”, *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 18 (2018), no prelo.

⁴⁵ Marçal, “Um império...”, cit., p. 302-316; Pereira, “Identidade e Tecnologia...”, cit., p. 161.

⁴⁶ João Baptista Amâncio Gracias, *Inglezes em Goa ou ocupação de Goa pelas tropas britânicas*, Bastorá, Tipografia Rangel, 1934, p. 27-28 e 97-106; Ângela Guimarães, “A Conjuntura Política: depois de Hong Kong”, in A. H. de Oliveira Marques, *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, Lisboa, Fundação Oriente, 2000, vol. 3, p. 47 e 70-71.

⁴⁷ Pereira, “Fontismo na Índia Portuguesa...”, cit., p. 242; Portugal, Ministério dos Negócios Estrangeiros, *Documentos apresentados às Côrtes na sessão legislativa de 1903 pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros. Negociações com a China*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1903, p. 7-10.

⁴⁸ Magda Pinheiro, “L’histoire d’un divorce: l’intégration des chemins de fer portugais dans le réseau Ibérique”, in Michèle Merger, Albert Carreras, Andrea Gjuntini, *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?*, Nantes, Ouest Éditions, 1995, p. 335-349.

⁴⁹ Apud Marçal, “Um império...”, cit., p. 236.

inícios do século xx, antecipava-se que o porto do Lobito se tornasse o principal expedidor do cobre das minas do Katanga (no Congo Belga, atual República Democrática do Congo)⁵⁰. O mesmo se esperava dos portos moçambicanos de Lourenço Marques e Beira em relação ao Transval⁵¹ e à Rodésia⁵². Em Goa, o papel de entreposto comercial de porto e ferrovia era óbvio. Dada a reduzida área e posição geográfica da colónia (rodeada pela Índia Britânica), o caminho de ferro deveria “atrahir ao nosso porto os productos, não só dos districtos da Índia ingleza mais proximos, mas de todos os que ella atravessasse até Madrasta, e constituir no nosso territorio um vasto emporio commercial”⁵³. Situação semelhante se verificava em Macau em relação à província chinesa de Guangdong⁵⁴.

Estas contradições no discurso não são exclusivas do caso nacional. Baquero explica que a retórica que procura justificar a construção de “megaprojetos” normalmente inclui elementos entrelaçados de patriotismo, nacionalismo, desenvolvimento, progresso e compromisso global⁵⁵.

4. A construção como portal de globalização

A construção ferroviária é uma atividade extremamente intensiva em capital, que exige a transferência de largas somas de dinheiro. Os recursos internos de Portugal não chegavam para todos os projetos de obras públicas, sendo necessário recorrer ao crédito (especialmente nas praças de Londres e Paris), o que colocou a economia nacional nos circuitos globais da finança.

O primeiro passo nesta senda foi dado em 1854 quando Portugal aderiu ao padrão-ouro, o que aumentou a confiança dos investidores estrangeiros na economia portuguesa e permitiu a angariação do capital necessário ao

⁵⁰ Simon E. Katzenellenbogen, *Railways and the copper mines of Katanga*, Oxford, Clarendon, 1973, p. 37.

⁵¹ Telo, *Lourenço Marques...*, cit., p. 55.

⁵² *Cópia reservada de documentos officiaes trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Magestade de Janeiro a Dezembro de 1900*, Lisboa, Companhia Nacional Editora, p. 229-234.

⁵³ Portugal, Ministério dos Negócios Estrangeiros, *Negócios Externos. Documentos apresentados ás cortes na sessão legislativa de 1879. Tratado entre Portugal e a Gran-Bretanha para regular as relações entre a Índia Portuguesa e a Índia Ingleza*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, p. 112.

⁵⁴ António Vasconcelos Saldanha (ed.), *Missão na China. Diário do Comissário Régio Joaquim José Machado nas Conferências Luso-Chinesas para a Delimitação de Macau*, Macau, Fundação Macau, 1999, p. 19.

⁵⁵ Baquero, “Entanglements...”, cit., p. 63.

investimento⁵⁶. Na metrópole, o Tesouro recorreu inicialmente ao capital britânico, mas a partir da década de 1860 confiou sobretudo em dinheiro francês⁵⁷.

Nas colónias, tornou-se também incontornável o recurso a capital estrangeiro, sobretudo no período anterior ao ultimato de 1890. As linhas de Mormugão e Ambaca foram construídas maioritariamente com capital inglês (se bem que o seu retorno fosse garantido pelos cofres nacionais), o que motivou sempre um receio de perda de controlo das duas infraestruturas⁵⁸. Em Lourenço Marques, a concessão original foi apoiada por capital norte-americano (do promotor do empreendimento) e inglês, mas a nacionalização da linha em 1889 (que obrigou a uma indemnização a acionistas e obrigacionistas) foi paga com capital francês⁵⁹. Depois do ultimato britânico, notou-se uma tentativa de empregar apenas capital nacional nos empreendimentos ferroviários coloniais. Isto foi conseguido nas linhas de Moçâmedes e Suazilândia, bem como nas obras do porto de Lourenço Marques⁶⁰, mas não nos caminhos de ferro de Benguela e da Beira. O primeiro foi assente com capital da empresa britânica Tanganyka Concessions, uma vez que se tratava de uma empreitada demasiado extensa (media cerca de 1,750 km) para os recursos financeiros de Portugal. A decisão foi recebida com preocupação em Portugal, onde se temia a perda da colónia para os poderosos interesses britânicos por detrás do concessionário, Robert Williams⁶¹. Já a linha da Beira foi concessionada pela Companhia de Moçambique, ela própria dominada pelo capital britânico da British South African Company, que forneceu também o financiamento para a constituição da Beira Railway e da Beira Junction⁶².

Em relação ao material e mão de obra empregues, Portugal recorreu igualmente aos mercados nacionais e estrangeiros. Como referi, desde a década de 1820 que Portugal vinha constituindo uma elite de técnicos especializados na

⁵⁶ Luís Aguiar Santos, “A crise financeira de 1891: uma tentativa de explicação”, *Análise Social*, 36, 158-159 (2001), p. 188-189.

⁵⁷ António Lopes Vieira, “A política de especulação: uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses”, *Análise Social*, 24, 101-102 (1988), p. 723-744.

⁵⁸ Marçal, “Um império...”, cit., p. 245. Pereira, “Fontismo na Índia Portuguesa...”, cit., p. 249.

⁵⁹ Telo, *Lourenço Marques...*, cit., p. 50, 59-62 e 163-166.

⁶⁰ Marçal, “Um império”, cit., p. 317 e 391; Pereira, “Identidade e Tecnologia...”, cit., p. 169-170; Pereira, “O caminho de ferro de Moçâmedes”, cit.

⁶¹ Teresa da Silva Lopes, Vítor Corado Simões, “Foreign investment in Portugal and knowledge spillovers: From the Methuen Treaty to the 21st century”, *Business History*, 60 (2018), DOI: 10.1080/00076791.2017.1386177 (no prelo); Marçal, “Um império”, cit., p. 411-413.

⁶² Baxter, *The Two Foot Gauge Enigma...*, cit., p. 1-5.

construção de obras públicas. A partir da década de 1870, este grupo assumiu um papel mais relevante na manutenção e ampliação de pequenos portos⁶³ e no negócio ferroviário, tanto na liderança de companhias privadas, como na construção e gestão de caminhos de ferro do Estado (Minho, Douro, Sul e Sueste)⁶⁴. Contudo, o seu número não lhes permitia monopolizar o mercado nacional das obras públicas, pelo que os governos continuaram a recorrer a engenheiros estrangeiros (sobretudo francófonos) para importantes obras de hidráulica (portos de Leixões e Lisboa)⁶⁵ e de engenharia ferroviária (linha da Beira Alta)⁶⁶.

O mesmo se viria a passar no ultramar, malgrado a pressão dos engenheiros portugueses para que os caminhos de ferro fossem confiados à perícia nacional. Esta agenda, cuja origem remonta a década de 1860 na metrópole⁶⁷, acentuou-se após o ultimato e o desenrolar de um “desastroso processo das concessões” de linhas coloniais – como classificava o engenheiro Costa Serrão⁶⁸. Contudo, este nacionalismo tecnológico⁶⁹ não teve força suficiente para contrariar o processo de globalização induzido pela construção de obras públicas no ultramar. A engenharia nacional não tinha capacidade para tomar conta de todas as empreitadas, além de que a especificidade do contexto colonial recomendava o emprego de técnicos mais acostumados ao clima e orografia ultramarinos. De qualquer modo, mesmo que a responsabilidade da obra recaísse sobre um engenheiro estrangeiro, havia sempre um engenheiro português a fiscalizar o andamento dos trabalhos. A estes, juntava-se a mão de obra indiferenciada, recrutada, invariavelmente, entre os locais. Os estaleiros de construção transformaram-se assim em palcos de globalização.

⁶³ Ana Filipa da Conceição Prata, “Atlas portuário nacional: contributos metodológicos para a sua elaboração”, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 2012, diss. mestrado, p. 20.

⁶⁴ Macedo, “Projectar e construir a Nação...”, cit., p. 193-230; Matos, “Asserting the Portuguese civil engineering identity...”, cit., p. 198. Hugo Silveira Pereira, “Contributo para a análise da elite tecnocrática portuguesa de Oitocentos: esboço biográfico do engenheiro Manuel Afonso Espregueira (1833-1917)”, *História. Revista da FLUP*, 4, 7, 2 (2017), p. 79-80. Hugo Silveira Pereira, “Rede férrea alentejana revisitada (1845-1889)”, in Petar Petrov, Pedro Quintino de Sousa, Roberto López-Iglésias Samartim e Elias J. Torres Feijó (eds.), *Avanços em Literatura e Cultura Portuguesas Da Idade Média ao século XIX*, Santiago de Compostela, Através, 2011, p. 472-480.

⁶⁵ Prata, “Atlas Portuário Nacional...”, cit., p. 44 e 53-57.

⁶⁶ Hugo Silveira Pereira, “Caminhos-de-ferro da Beira”, *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 11 (2011), p. 290.

⁶⁷ Macedo, “Projectar e construir a Nação...”, cit., p. 199.

⁶⁸ AHU, m. 492 1F, *Missão de estudos do Caminhos de Ferro ao sul de Angola*, p. 23-24.

⁶⁹ Sobre este conceito, ver Maurice Charland, “Technological Nationalism”, *Canadian Journal of Political and Social Theory*, 10, 1-2 (1986), p. 196-220.

Em Goa, a West of India contratou a firma Hawkshaw, Son & Hayter como engenheiros consultores. Estes entregaram a direção das obras ao engenheiro Ernest Edward Sawyer, que contratou vários britânicos para o coadjuvar. A fiscalização ficou a cargo dos técnicos nacionais, Xavier Cordeiro e Mouzinho de Albuquerque. O material empregue, que entrava em Goa livre de direitos, vinha sobretudo de Inglaterra. Os trabalhadores eram na sua maioria indianos (havendo igualmente alguns afegãos e cingaleses⁷⁰), mas pertencentes a castas diferentes, o que levantou alguns problemas à organização dos trabalhos⁷¹. Esta arena foi assim propícia ao estabelecimento de diversos fluxos globais. Em termos comerciais, havia o material ferroviário importado do Reino Unido. Em termos técnicos, é inegável a transferência de conhecimento da tecnologia empregue na obra: a bitola (distância entre carris) estreita. Xavier Cordeiro era um dos principais teorizadores nacionais da sua aplicação. Na Índia, teve a oportunidade de praticar com homens experientes na matéria. Quando regressou a Portugal, em 1885, trouxe consigo um *know-how* que seria mais tarde aplicado em diversas linhas tanto metropolitanas como coloniais⁷². Mesmo em termos culturais, as trocas ficaram registadas nas canções populares, que descreviam os ingleses, entrados em Goa em gaiolas de ferro (os vagões), como “um ser monstruoso, pagão, de grandes orelhas, de grandes dentes [para] devorar os goeses”. Outras evocavam como as mulheres eram desviadas pelos condutores e engenheiros europeus com dinheiro⁷³. Naturalmente, os europeus construíam também as suas próprias representações sobre os trabalhadores locais, que, a tomar como exemplo a correspondência privativa de um deles, Walter Merivale, eram essencialmente vistos como homens inferiores⁷⁴.

A situação nos estaleiros de construção em África não era muito diferente, embora tenha tido alguns matizes. O material para a construção e operação foi quase todo importado de fabricantes europeus (belgas, ingleses, franceses,

⁷⁰ AHU, m. 2625 1B, relatório de 23.5.1886.

⁷¹ Ian J. Kerr e Hugo Silveira Pereira, “India and Portugal: the Mormugão and Tua railways compared”, in Anne McCants, Eduardo Beira, José Manuel Lopes Cordeiro, Paulo B. Lourenço (eds.), *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences*, Porto, Universidade do Minho, MIT Portugal Program e EDP, 2013, vol. 2, p. 178-180 e 184-185.

⁷² Hugo Silveira Pereira, Bruno J. Navarro, “The implementation and development of narrow gauge railways in Portugal as a case of knowledge transfer (c. 1850-c. 1910)”, *Journal of Transport History*, 39, 2 (2018), no prelo.

⁷³ João Baptista Amâncio Gracias, *Caminho de ferro e porto de Mormugão*, Bastorá, Tipografia Rangel, 1940, p. 269-270.

⁷⁴ Hugo Silveira Pereira, “A correspondência de Walter Merivale e o caminho-de-ferro de Mormugão”, *CEM – Cultura Espaço e Memória*, 8 (2017), p. 235-251.

alemães)⁷⁵. Portugal só começou a produzir material circulante em inícios do século xx⁷⁶ e em relação ao aço e componentes das obras de arte (pontes e viadutos) já era cliente de casas estrangeiras desde o início da aventura ferroviária na metrópole em 1853. Se tomarmos o exemplo da linha de Moçâmedes, 87% dos fornecimentos foram faturados a companhias estrangeiras⁷⁷.

Quanto à mão de obra, os primeiros caminhos de ferro em Angola e Moçambique seguiram o mesmo modelo do de Goa: direção técnica de engenheiros estrangeiros (Davenport em Ambaca; Rumball e Tancred em Lourenço Marques) sob fiscalização de inspetores portugueses. Em Ambaca, Davenport dirigiu uma verdadeira liga das nações de operários especializados ou indiferenciados: além dos trabalhadores nativos, havia portugueses, franceses, belgas, alemães, ingleses, americanos, espanhóis, italianos, um russo e um sueco. Sobre Lourenço Marques, as fontes só revelam a participação de 350 europeus e 3,000 negros⁷⁸.

Como referi, após o ultimato, desenvolveu-se uma tendência nacionalista de preservar a maioria de capital nacional na feitura das linhas. O mesmo aconteceu em relação à nacionalidade dos responsáveis da obra. Contudo, a escolha da equipa técnica acabou por estar dependente de quem pagava o investimento. Assim, se nas linhas da Suazilândia e de Moçâmedes predominava o *know-how* português (Lisboa de Lima na primeira e um conjunto de diferentes técnicos na segunda)⁷⁹, na Beira e em Benguela imperava a *expertise* britânica (Pauling, Griffiths, Fox, Lawley e Metcalfe). Todos contavam com quadros intermédios de diferentes nacionalidades (italianos, gregos, espanhóis) e com trabalhadores nativos (de diversas regiões de África, da Índia e da China). Os operários africanos dominavam claramente a demografia da força de trabalho, sendo forçados a entrar nestes portais de globalização⁸⁰. Para os engenheiros portugueses, não era apenas uma questão de arranjar mão de obra barata; era também uma forma de globalizar a ideia

⁷⁵ Marçal, “Um império...”, cit., p. 419.

⁷⁶ Nelson Oliveira, “Contributos sobre a evolução da tração a vapor 1910-1960”, in Aranha Antunes et al. (eds.), *1910-2010: o Caminho de Ferro em Portugal*, Lisboa, CP e REFER, 2010, p. 62-63.

⁷⁷ Pereira, “O caminho de ferro de Moçâmedes...”, cit..

⁷⁸ Marçal, “Um império”, cit., p. 239 e 292-293.

⁷⁹ Ibidem, p. 392-398; Pereira, “Identidade e Tecnologia...”, cit., p. 171 e “O caminho de ferro de Moçâmedes...”, cit..

⁸⁰ Baxter, *The Two Foot Gauge Enigma...*, cit., p. 7-11; Emmanuel Esteves, “O caminho-de-ferro de Bengela e o impacto económico, social e cultural na sua zona de influência (1902-1952)”, *Africana Studia*, 3 (2000), p. 56; Marçal, “Um império...”, cit., p. 239 e 416-417.

de progresso e do trabalho junto das comunidades nativas e de introduzir a nova figura do trabalhador assalariado⁸¹.

5. A operação

A operação destas infraestruturas constituiu outra vertente no seu papel como portais de globalização, mas também um exemplo ilustrativo do choque na fronteira política entre o processo de globalização e a construção do Estado-Nação, sobretudo nos casos dos caminhos de ferro em Lourenço Marques e Goa, que efetivamente se dirigiam a limites entre países.

O caso de Mormugão é paradigmático. Assim que o porto e o caminho de ferro foram inaugurados, as companhias ferroviárias indo-britânicas elevaram de tal modo as suas tarifas em direção à fronteira goesa, que se tornava mais barato enviar mercadorias até ao porto de Bombaim, a mais de 1,000 km de distância. A decisão não se devia apenas a fatores nacionalistas: ao assim procederem, aquelas firmas asseguravam que não perdiam receita ao providenciar um percurso mais curto. O porto tornou-se tudo menos um portal de globalização. Pensado para servir como novo nodo marítimo entre a Europa e a Índia, não acolheu nenhum navio transoceânico em diversos anos⁸². A situação alterou-se em 1902 quando a gestão das duas infraestruturas foi arrendada à companhia ferroviária que continuava a linha na Índia Britânica, que passou a ter interesse em não desviar tráfego de Goa⁸³. A partir daquele ano notou-se um aumento do transporte de mercadorias (média de 86,800 t/ano entre 1888 e 1902 para uma média de 259,700 t/ano entre 1902 e 1914)⁸⁴ e do rendimento do porto (médias anuais de 21,5 contos e 60,8 contos para os mesmos períodos)⁸⁵. Ambas as infraestruturas contribuíram para colocar Goa no circuito global de trocas, sobretudo de algodão, comestíveis diversos, material de construção vário, petróleo e óleos, o sal e, a partir de 1905, manganês⁸⁶.

Em Lourenço Marques, a operação transfronteiriça foi ameaçada pela crescente influência britânica sobre o Transval. Temia-se que a gestão

⁸¹ Esteves, “O caminho-de-ferro de Bengela...”, cit., p. 58.

⁸² Kerr, Pereira, “India and Portugal...”, cit., p. 193.

⁸³ Pereira, “Fronteiras e caminhos-de-ferro...”, cit., p. 247-248.

⁸⁴ AHU, liv. 927 1N.

⁸⁵ Idem, m. 2599 1B; m. 2970 1A.

⁸⁶ Idem, m. 741 1I; m. 2533 1B; m. 2599 1B; cx. 2621 1B.

ferroviária da antiga república bóer privilegiasse as ligações aos portos sul-africanos dominados pelas colónias britânicas. Contudo, uma vez que as minas transvalianas estavam dependentes de mão de obra de Moçambique, acordou-se em 1901 manter um fluxo estável de tráfego até Lourenço Marques em troca de um fornecimento regular de trabalhadores⁸⁷. O porto moçambicano entrou num circuito global de comércio, atraindo cerca de metade do trânsito do Transval (que incluía sobretudo ouro, diamantes e minério)⁸⁸. O caminho de ferro, além de favorecer a migração para a antiga república bóer, aumentou o seu tráfego de uma média de 145,000 t/ano entre 1895 e 1901 para uma média de 550,000 t/ano entre 1902 e 1913⁸⁹.

A Beira foi outro cenário em que porto e caminho de ferro agiram como portais de globalização. Em 1892, um ano antes do início da construção da linha, a alfândega local registava um reduzido movimento avaliado em cerca de 200 contos. Com o início da construção, este número subiu para 550 contos. Quando a ferrovia se ligou à que seguia pela Rodésia (1900) o movimento comercial da alfândega da Beira quase triplicou novamente de 3,400 para 9,700 contos. Por fim, em 1914, os registos aduaneiros contabilizavam 133,000 contos⁹⁰. Pouco depois do início da construção, notou-se “um acréscimo acentuado dos pedidos de concessões de terrenos [...] sobretudo ao longo da linha de caminho-de-ferro [sic]”⁹¹. Ainda que em 1915 apenas 3.6% da área total estivesse concessionada, esta evolução contribuiu igualmente para uma internacionalização do território, já que a distribuição das terras se fez mais ou menos equitativamente entre portugueses e estrangeiros, principalmente ingleses⁹².

No caminho de ferro e no porto, a presença britânica era ainda mais visível, uma vez que a língua e as medidas usadas na exploração eram inglesas e em algumas estações, com nomes anglófonos, chegou mesmo a ser hasteada a *Union Jack*⁹³. Em visita ao território em 1896, o oficial português, Aires de Ornelas, considerava “difficil tornar de facto portugueza uma região que hoje apenas o é

⁸⁷ Pereira, “Fronteiras e caminhos-de-ferro...”, cit., p. 247-248.

⁸⁸ Felizardo Bouene, Maciel Santos, “O *modus vivendi* entre Moçambique e o Transval (1901-1909). Um caso de ‘imperialismo ferroviário’”, *Africana Studia*, 9 (2006), p. 260-261.

⁸⁹ AHU, m. 2526 1B; m. 2756 1B.

⁹⁰ Bárbara Pinto Teixeira Direito, “Políticas Coloniais de Terras em Moçambique: o Caso de Manica e Sofála sob a Companhia de Moçambique, 1892-1942”, Lisboa, Universidade de Lisboa, 2013, diss. doutoramento, p. 130 e 195. Pereira, “Fronteiras e caminhos-de-ferro...”, cit., p. 249-250.

⁹¹ Direito, “Políticas Coloniais...”, cit., p. 145.

⁹² Ibidem, p. 145-146.

⁹³ Marçal, “Um império...”, cit., p. 336.

no nome”⁹⁴. Esta alegada desnacionalização (ou “desportugalização”, para usar o termo de Direito⁹⁵) da província foi motivo de séria preocupação em Portugal, o que demonstra uma vez mais o conflito existente entre o nacionalismo tecnológico subjacente à construção do Estado-Nação português e o desejo de fazer da Beira um ponto global de acesso à Rodésia.

Os caminhos de ferro angolanos não se debateram com este problema, uma vez que tinham a particularidade de não cruzarem nenhuma fronteira (exceto o de Benguela que se ligou ao antigo Congo Belga, mas só nos anos 1920). Mas nem por isso os portos e ferrovias de Angola deixaram de servir como portais de globalização, atuando como instrumentos para introduzir os produtos europeus nas colónias e delas retirar diversas matérias-primas para os circuitos internacionais.

Nos períodos 1892-1899, 1904-1910 e 1913, pelo porto de Luanda e linha de Ambaca chegaram ao interior de Angola perto de 60,000 t de material de construção (incluindo material ferroviário) que contribuíram para a modernização material da província. Outros produtos metropolitanos passaram a entrar em maior quantidade no mercado angolano, como o sal (10,600 t), tecidos (9,900 t), bebidas alcoólicas (14,200 t) e comestíveis diversos (18,400 t), imprescindíveis ao processo de colonização. Do *hinterland* seguiam para o litoral diferentes mercadorias coloniais como cereais e legumes (11,000 t), capim (38,000 t), farinhas (9,200 t) e borracha (6,500 t). O destaque vai inteiramente para o café, cuja exportação montou a mais de 52,000 t no mesmo período⁹⁶.

O mesmo se passou na linha e porto de Moçâmedes, que recebiam do exterior material de construção, víveres diversos, bebidas alcoólicas, artigos de habitação e vestuário e expediam desde o sertão algodão, cereais, legumes e couros (dados para 1907-1914)⁹⁷. Em Benguela, posso especular que o binómio caminho de ferro / porto do Lobito fomentou o processo de globalização daquela parte da província, uma vez que entre 1905 (data da abertura da primeira secção) e 1913 circularam pela linha quase 200,000 t de mercadorias, sempre em números crescentes (1,000 t em 1905 e 47,000 t em 1913)⁹⁸. Pela linha vieram também novas técnicas de cultivo, favorecendo, numa primeira fase, o crescimento

⁹⁴ Aires de Ornelas, “O caminho-de-ferro da Beira e a passagem das tropas imperiaes inglezas em Julho de 1896”, *Revista do Exercito e da Armada*, 7 (1896), p. 264.

⁹⁵ Direito, “Políticas Coloniais...”, cit., p. 44.

⁹⁶ AHU, m. 2463 1B; m. 2507 1B; m. 2559 1B; m. 2676 1B; m. 2701 1B; m. 2756 1B.

⁹⁷ Pereira, “O caminho de ferro de Moçâmedes...”, cit..

⁹⁸ AHU, m. 2673 1B; m. 2756 1B.

das produções tradicionais, de novas safras para o consumo do europeu e de culturas consideradas mais ricas (para exportação)⁹⁹.

6. Conclusão

Ao longo do período analisado, tanto portos como caminhos de ferro contribuíram para colocar as colónias portuguesas nos circuitos globais de conhecimento tecnológico, finança e comércio, ainda que à maioria dos ancoradouros ultramarinos desta altura falecessem obras de fundo e equipamentos essenciais. De qualquer modo, ambas as infraestruturas (mas sobretudo a ferrovia) foram o corolário da crença no progresso assente em bases tecnológicas, tão cara aos saint-simonistas de inícios do século XIX que formaram grande parte dos engenheiros portugueses.

A sua construção levou à circulação de conhecimento técnico da Europa para as colónias, entre estas e destas de volta à metrópole. A tecnologia da bitola estreita, usada praticamente em todos os caminhos de ferro coloniais, é disto bom exemplo. Desenvolvida na Europa e adquirida por engenheiros portugueses, foi por estes (em colaboração com técnicos estrangeiros) aplicada no ultramar, tendo esta experiência depois regressado a Portugal para servir de base à construção de novas ferrovias.

Além do conhecimento propriamente dito, circularam também para África centenas de técnicos e operários europeus (muitos à procura de trabalho que não encontravam na Europa). Os trabalhos forçaram igualmente a migração de africanos, deslocalizados das suas regiões de origem para os estaleiros globalizados da construção, e transformados compulsivamente em trabalhadores assalariados.

O investimento motivou ainda a inclusão do mercado financeiro nacional nos fluxos financeiros com origem em Londres e Paris e nos Estados Unidos da América. Fosse pelo capital acionista ou obrigacionista, pelas garantias de rendimento oferecidas pelo governo, pelas indemnizações pagas pelo resgate de linhas (caso de Lourenço Marques) ou até pela construção pelo Estado de novas artérias, os recursos nacionais não eram suficientes e foi necessário recorrer aos mercados extranacionais.

Por fim, assim que as linhas entravam em operação, colocavam também os mercados ultramarinos em contacto próximo com os produtos europeus e facilitavam o acesso dos importadores europeus às matérias-primas (algodão, café, borracha) e produtos primários coloniais (vegetais, cereais, produtos animais).

⁹⁹ Esteves, “O caminho-de-ferro de Bengela...”, cit., p. 59-60.

As autoridades nacionais tentaram controlar este processo de globalização e direcioná-lo para uma agenda de predominância da presença portuguesa no ultramar. Daí as preocupações com a origem do capital e conhecimento técnico subjacente aos investimentos, sobretudo após o ultimato. Contudo, os agentes interessados numa maior abertura das colónias tinham também os seus instrumentos para fazer valer os seus objetivos. Perante a escassez de recursos financeiros de Portugal, esses agentes forneciam o capital necessário e controlavam assim os empreendimentos. No caso da linha da Beira, além do argumento financeiro, recorreu-se ainda ao argumento diplomático para forçar a Portugal um portal construído e financiado por interesses britânicos.

Nas décadas seguintes, portos e caminhos de ferro coloniais aprofundaram o seu papel como portais de globalização, de formas diversas. Os primeiros foram alvo de obras mais amplas e os segundos de modernizações, atualizações e prolongamentos vários. O tráfego ferroviário aumentou, mais lentamente em Moçâmedes, mas muito mais rapidamente em Benguela. O porto do Lobito foi também o que mais cresceu, atingindo um movimento de 3,700,000 t em 1956. O movimento era partilhado entre navios portugueses e estrangeiros (sobretudo belgas), mas entre os destinos de importação e exportação predominavam docas estrangeiras. O mesmo se passou em Luanda, ao passo que em Moçâmedes dominava a navegação e as importações portuguesas¹⁰⁰. Na contracosta, o predomínio estrangeiro depois da II Guerra Mundial era uma realidade: das 7,500,000 t movimentadas na Beira e em Lourenço Marques, só 18% o foram por navios nacionais¹⁰¹.

¹⁰⁰ Castro, *Angola...*, cit., s/p. Mestre, *Os Portos...*, cit., p. 139-140, 211-212 e 291.

¹⁰¹ João Sales Henriques, *Ligação da província de Moçambique com os portos da Europa*, Lisboa, Tipografia da ENP, 1959, p. 5.