

«AVANTE! A LOCOMOTIVA SIBILA, VAI PARTIR...»¹ SEGUINDO OS CAMINHOS DE FERRO DE BENGUELA NA OBRA DE MANUEL DOS SANTOS LIMA

FERNANDO AFONSO FERREIRA JUNIOR

UNILAB² (Brasil)

Um objeto de pesquisa me tornou-se caro há alguns poucos anos, para ser mais preciso nos últimos cinco anos de funcionamento da Unilab: a integração entre o Brasil e os Estados Africanos que possuem como uma das suas línguas oficiais o português. Especificamente, a tentativa de compreender os diversos processos que se desenvolveram naquilo que existe em comum nesses países do sul: o fato de terem passado por uma colonização específica, a colonização portuguesa, e o longo caminho da descolonização.

Nesse sentido, existem desconfortos nesta fala: primeiro por explicar sobre colonização dentro de uma Instituição localizada na ex-metrópole, tendo como foco um escritor angolano que lutou contra a colonização, sendo este o segundo desconforto. Associado a isso, um autor que não ficou muito satisfeito com o resultado ou, melhor dizendo, tornou-se um crítico do *devir* histórico traçado no processo de descolonização de Angola. Terceiro desconforto, em algum sentido, a obra de ficção aqui virou fonte. Grande risco para qualquer historiador pois as personagens, gigantes ou anões, mendigos ou não, estão salvaguardados na ficção, mas não o estão na história. Triste é o ofício do historiador.

A base de subsistência dessa análise, sua concretude é o próprio Caminho de Ferro que, ao contrário das veredas, não permite espaços para tergiversações. Ele é a expressão do moderno, mesmo quando o moderno não se aplica a determinada realidade.

¹ Trecho extraído do *Número comemorativo do cinquentenário da inauguração do primeiro troço de linha férrea em Angola*, 1938.

² Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira.

Ao ler a trilogia de Manuel dos Santos Lima, nos deparamos com aspectos distintos do sentido da estrada de ferro para a colônia portuguesa e, depois, para a Angola independente. Tratemos pois do primeiro momento: *As sementes da liberdade* apresentam um quadro de internalização da colonização portuguesa para além do litoral. Se olharmos para todas as colônias portuguesas perceberemos que naquilo existe um padrão relativo. A interiorização, quando existe, se estabelece pela presença do Estado, e ou, a partir de dois estímulos: questões de geopolítica ou a mineração. Essa determinante é consequência da forma do comércio e do mercantilismo na gênese da colonização, seja de antigo regime, seja a moderna. O caráter comercial do proto-capitalismo português e o pioneirismo desta colonização e da unificação do Estado Português gerariam o caminho a ser traçado por essa ocupação.

A propósito do acima exposto, basta observar as grandes povoações metropolitanas, basta abrir a janela e ver a cidade do Porto ou aqueles que têm como referência Lisboa ou Aveiro podem possuir a mesma sensação: reprodução e consequência de uma dinâmica que se voltava para o comércio marítimo. Por isso mesmo, a referência constante do autor homenageado nesse colóquio, em seu livro *Os anões e os mendigos*, à República da Nautilândia e os seus domínios coloniais pelo mar. Em resumo, relembro um velho argumento: não existe exploração colonial sem povoamento e o Bié, região berço do nosso autor, passa por esse processo de intensificação da ocupação europeia em função do Caminho de Ferro de Benguela, interiorização por vezes retardatária. O crescimento desse povoamento português leva o Estado a ocupar aquele espaço, com alfândegas, por exemplo, o que permitiu o deslocamento e a manutenção de Ricardo Boaventura de São Tomé para Angola.

A carta enviada ao irmão destaca que antes de se tornar funcionário público, Ricardo havia trabalhado no Caminho de Ferro: «todo esse tempo tenho trabalhado no Caminho de Ferro, desde as cinco da manhã até as cinco da tarde»³. Ao mesmo tempo a colonização e a sua eterna sensação de transição criam «ideias fora do lugar». A frase é de Roberto Schwarz, fazendo com que sejamos eternamente «desterrados em nossa própria terra», como destacaria Sérgio Buarque de Holanda para o Brasil. A perspectiva do modelo de progresso, civilização e desenvolvimento é externa a essas sociedades e na colonização moderna, ao contrário daquela do antigo sistema colonial, pode ser externa à própria metrópole. Explicando melhor, neste caso específico, parte da influência colonizadora vem da metrópole, mas talvez não a sua essência. Apreciamos um bom vinho e nas grandes festas comemos um inviável peixe seco e salgado, comemos hóstias, mas a partir de um determinado momento, adotamos fundamentos que tampouco eram metropolitanos. O grande inimigo se torna a nossa dependência externa, mas não apenas de Portugal.

O modelo de colonização baseado no exclusivo de comércio vai se ajustando ao longo da história colonial portuguesa àquele da concorrência entre as nações europeias na ocupa-

³ LIMA, 1989: 10.

ção e domínio da África. Interiorizar é também consequência da necessidade imposta pelas outras nações europeias que ampliavam a sua colonização e a ocupação da África Central. Assim, Portugal vai se deparar com a necessidade de ligar as duas principais colônias africanas, uma no Atlântico, outra no Índico, através de caminhos de ferro ou da navegação dos seus rios e lagos.

Organizar imediatamente uma expedição científica para explorar as duas margens do Zaire, reconhecer as terras do Lazembe e as cabeceiras do Zambeze; verificar a fidelidade das revelações de Cameron e a possibilidade de comunicar Angola com Moçambique, segundo o plano de Cameron, aproveitando o Zaire e ligando-o por meio dum pequeno canal com os lagos do interior e os rios Lukuga e Zambeze⁴.

Aqui podemos destacar o velho problema das economias de tardio desenvolvimento do capitalismo. Implantar a modernidade, por exemplo com a melhoria dos transportes em economias que não se desenvolveram sob o viés da produção para o grande comércio. Em contraponto, como gerar esse desenvolvimento, se não existe a infraestrutura para tal? Recaimos sempre na necessidade de investimentos externos, sejam provenientes do Estado, seja através de capitais estrangeiros para a criação desta base necessária à ampliação da produção capitalista.

É verdade que, em África, caminho de ferro não se constrói – ou não se deve construir – só onde há riqueza certa a explorar em transporte; eles devem construir-se em muitas centenas de quilómetros e aguardar, quase sem tráfego, que a terra seja trabalhada e a riqueza apareça para depois lhe dar movimento e vida; temos um exemplo frisante no caminho de ferro de Benguela. Se não existisse este caminho de ferro teríamos esses numerosos núcleos populacionais e conseqüente agricultura, comércio e indústria⁵?

Enfim, o avanço do capitalismo impele a chamada modernização/civilização proporcionando a implantação de um modelo externo que amplia a dependência. Nesse sentido, a Cia. de Ferro de Benguela é ímpar. Começa como um projeto tipicamente português que visava unir as duas possessões ultramarinas, mas termina sendo implantada por capitais ingleses através da Tanganyka Corporation. No projeto preliminar seria a ocupação/interiorização da colonização portuguesa para além do Cubango entre o Bié e o distrito de Moçâmedes que apresentava, segundo Belchior Machado, «um clima parecido com o Sul da Europa e teria as condições ideais para a colonização portuguesa, permitindo o povoamento pela reprodução»⁶.

Longa defesa existiu para que o Caminho de Ferro de Benguela fosse construído pelos próprios portugueses. Tito de Carvalho, em 1898, na *Revista Portuguesa Colonial e Marítima* vai destacar que

⁴ INÁCIO, 1877: 68.

⁵ Raimundo Serrão, Chefe da Exploração do Porto de Lobito e Fiscalização do Caminho de Ferro de Benguela. *Número comemorativo do cinquentenário da inauguração do primeiro troço de linha férrea em Angola*, cit..

⁶ M., 1897-1898: 704.

*o caminho de Ferro de Benguela, cuja construção é o objecto de uma das propostas do Sr. Ministro da Marinha, será uma realidade e pela forma que mais conveniente se afigura, a de ser realizado com elementos nacionais. Manter a Angola o caracter verdadeiramente Português que ela tem podido conservar é um dever de todos nós*⁷.

A construção e a maioria das ações da Cia. de Ferro de Benguela, ao contrário da defesa para ser uma empreitada portuguesa, acaba sendo feita com capital e controle dos ingleses, como visto. Essa nova dependência vem agravar ainda mais as relações coloniais. Ainda em *As sementes da liberdade*, um diálogo demonstra inclusive um agravamento das questões raciais em decorrência dessa influência externa dos ingleses: «mas isso aqui não presta; nem deixam os pretos comer no restaurante com os brancos. É por causa dos ingleses. Este caminho de Ferro é deles»⁸.

Não estamos sob nenhuma hipótese relegando o debate racial ou diferenciando/valorizando a existência de uma democracia racial à la Gilberto Freire e tão utilizada por Salazar. Diferenciamos não para criar escalas de relações étnico-raciais, mas para demonstrar o íntimo vínculo entre capital e a cultura subjacente deste capital que o acompanhava nos séculos anteriores ao nosso. Enfim, buscamos apresentar nuances de uma relação externa àquela que normalmente deveria existir entre Colônia e Metrópole, fazendo com que o projeto se voltasse para uma política de povoamento português no Bié em detrimento do desenvolvimento da via para integração da Região mineradora inglesa sob influência da Tanganyka Corporation e das empresas de Rodés.

O projeto original buscava prioritariamente permitir o povoamento de Benguela ao Barotze. Para isso, deveria ser elaborado «um plano de colonização bem definido para que pudesse redefinir o fluxo migratório português para região de clima mais frio e que permitiria segundo os diversos analistas da revista uma adaptação mais fácil que a que continuava a existir no final do século XIX para o Brasil»⁹. Como vimos, esse projeto não se revela totalmente feliz e a reprodução da colonização portuguesa na África não consegue acompanhar a dinâmica americana, talvez exatamente por causa do avançar do capitalismo, do mercado concorrencial em detrimento do exclusivo.

Isso não quer dizer que não existissem elementos da colonização portuguesa na África. Manuel dos Santos Lima os destaca sempre, no seu texto, alguns associados ao caminho de ferro de Benguela e a formação de núcleos populacionais, inclusive embranquiçados, com elementos como a Igreja e a Bodega nas pequenas cidades de sua primeira infância, imaginando que existe algo de memória na narrativa ficcional do autor.

⁷ 20/03/1899: 1193.

⁸ LIMA, 1965: 15.

⁹ *Revista Portuguesa, Colonial e Maritima*, tomo 7 (20/05/1899), p. 1321.

Quando o comboio passou a trazer regularmente brancos que vinham fixar-se na terra, as suas insistentes incursões noturnas determinaram o «clareamento» do bairro pela mestiçagem¹⁰.

A estrada corta de fora a fora o Sul de Angola pelas suas fronteiras orientais, mas sem incorporar toda a população, enfim o papel integrador/colonizador/assimilador que realizavam instituições/culturas como a língua, a igreja e os hábitos. Assim, a estrada não parece tão aglutinadora e vai deixando atônitos e à margem aqueles que julgavam bárbaros, aumentando a diferenciação entre ser Português e ser Angolano. Modelo parecido de desenvolvimento/ocupação/povoamento havia sido utilizado por William Penn na ocupação da costa leste e navegação do Mississípi e dos indígenas da América do Norte. A ideia básica era não incorporar, deixando aqueles povos à margem do processo dito civilizatório até o momento em que aquele elemento fosse útil.

O conceito de civilização aqui incorpora o clássico debate que surge alhures nos trabalhos atuais. Não ampliar esse debate sob qualquer hipótese significa esquecimento e desconhecimento, mas o reconhecimento de que ele foi traçado com imensa competência, evitando aqui repetições. Nos textos da época essa visão de que civilizado era a nossa cultura e primitiva a do outro abunda nas produções portuguesas: «É um grande entrave à civilização da raça negra a acção das colonias europeias sobre o preto. Ela vai para a África com o fito de adquirir fortuna em pouco tempo, à custa do negro, a fim de regressar a metrópole»¹¹. Resumindo o sentido da colonização e o trato novamente implantado na colonização moderna, o do ganho fácil e rápido, sem vínculos de longo prazo com a obra a ser implantada. «[...] que riqueza não poderia produzir tanto terreno abandonado? Pela razão das condições de salubridade, que não são de certo excelentes serão estas regiões pouco aptas para a colonização»¹².

Ao fim da saga, em *Os anões e os mendigos*, destacamos: «os soldados cobaltenses costumavam chamar-lhes selvagens porque eram na sua maioria camponeses rotos que se extasiavam a olhar para o comboio e erguiam palhotas não longe da via-férrea, para admirarem a grande máquina dos brancos»¹³.

Além de não integrar, a máquina demonstra claramente toda a sangria de mercadorias africanas que escoavam pelos vagões da Companhia, tornando-a dentro de dois anos de funcionamento extremamente lucrativa. Um desses carregamentos de madeiras e de minérios levava uma imensa quantidade de animais nativos que deviam ser comercializados na Europa e causava a resistência dos populares.

Crescia na boca um gosto esquisito de saudade e revolta¹⁴.

¹⁰ LIMA, 1965: 27.

¹¹ *Revista Portuguesa, Colonial e Marítima*, tomo 2 (20/08/1898), p. 704.

¹² *Ibid.*, tomo 5 (21/12/1897), p. 311.

¹³ LIMA, 1984: 18.

¹⁴ LIMA, 1984: 20.

A não tão nova e inexorável fórmula era a do progresso, da civilização e que outra máquina mais impressionante que o trem para simbolizar esse «avanço» da humanidade? «[...] vieram engenheiros e militares para conter as tribos rebeldes ao progresso»¹⁵.

A mina foi explorada durante certo período e, claro, após sua exaustão as empresas deixavam a sempre sensação de vazio, quando parte da população branca que defendia a necessidade de se incorporar ao progresso, parte em outra empreitada.

Por outro lado, a Estrada de Ferro vai vincular toda a região produtora de cobre. A entrevista do General da Cidade do Medo vai ser elucidativa para levantarmos algumas questões, sobre as diferenças do posicionamento do norte e do sul no processo de independência. O vínculo com o Congo de um lado e do outro com a África do Sul e Zâmbia, explica quicá o funcionamento/financiamento da UNITA ou quando da saída de Portugal do controle de Angola, como os principais agentes internacionais ainda continuaram com profundos interesses na ex-colônia portuguesa. Esses são caminhos muito tortuosos que não nos lembram caminhos de ferro, dada a sua amplitude; quem sabe no futuro nos enveredemos por eles.

Voltemos ao nosso general que ainda acreditava na manutenção da colônia de Angola terminando a nossa explanação com esse sentimento típico de colônia: algo inacabado. Acabemos com *As lágrimas e o vento*: «Não, é impossível, sobretudo com a aviação e campos de minas. Contamos igualmente com a colaboração dos catangueses que precisam de nós por causa do Caminho-de-Ferro de Benguela que, como sabe, é por onde eles escoam o seu cobre»¹⁶. O general estava errado: a força do processo de libertação do jugo colonial, ou de qualquer jugo, parece, ao fim destas histórias, ser mais forte que qualquer interesse externo na manutenção dessa lógica. Por outro lado, parece que o Mundo civilizado, «outrora tão inteligente», não parece compreender.

Referências bibliográficas

- INÁCIO, Antonio Maria de Campos (1877) – *As possessões portuguesas – seu passado, seu presente e seu futuro, com um projeto para o engrandecimento da África*. Lisboa: Livraria Editora, Mattos Moreira e Cia.
- LIMA, Manuel dos Santos (1965) – *As sementes da liberdade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- LIMA, Manuel dos Santos (1984) – *Os anões e os mendigos*. Porto: Edições Afrontamento.
- LIMA, Manuel dos Santos (1989) – *As lágrimas e o vento*. 2.ª ed. Porto: Edições Afrontamento.
- M., B. (provavelmente Belchior Machado) (1897-98) – *Caminho de Ferro de Benguela ao Planalto de Caconda*. «Revista Portuguesa Colonial e Marítima». Primeiro Ano. Lisboa: Livraria Ferrin.
- (1938) – *Número comemorativo do cinquentenário da inauguração do primeiro troço de linha férrea em Angola, 31 de outubro de 1888 a 31 de outubro de 1938*. Luanda: Empresa Gráfica de Angola.
- Revista Portuguesa, Colonial e Marítima*. Tomos 2 (20/08/1898), 5 (21/12/1897), 7 (20/05/1899) e 18 (20/03/1899).

¹⁵ LIMA, 1984: 20.

¹⁶ LIMA, 1989: 18