

Colónias, progresso e investimento: os caminhos-de-ferro ultramarinos (1870-1914)

Até aos anos 1870, Portugal dominava pequenas parcelas do litoral das suas colónias africanas e indianas, ficando as medidas preconizadas para o seu aproveitamento no plano do discurso. Investidores nacionais e estrangeiros (ingleses, mas sobretudo franceses) estavam mais interessados na metrópole, embora no ultramar surgissem novos interesses económicos (ouro em Moçambique e diamantes no Transvaal) e a abertura do canal do Suez (1869) colocasse as possessões banhadas pelo Índico mais próximas da Europa. Simultaneamente, iniciava-se o *scramble for Africa* (Pakenham, 1991) e Portugal necessitava demonstrar que tinha capacidade para se manter como nação colonial – necessidade exacerbada com a conferência de Berlim (1884-1885) e o Ultimato (1890). É assim em resposta a este clima de disputa territorial que Portugal, a partir de 1870 (limite inferior deste estudo), procura implementar nas colónias o mesmo modelo de fomento que aplicara no território continental desde 1851 (onde os caminhos-de-ferro tinham lugar de destaque). Até à Primeira Guerra Mundial (acontecimento que fecha a baliza cronológica deste projecto), Portugal construiu no Ultramar centenas de quilómetros de vias-férreas, sendo estas o objecto desta investigação.

Procurarei perceber as expectativas que as autoridades e técnicos portugueses tinham em relação ao investimento ferroviário nas colónias (Angola, Moçambique e Goa) e até que ponto essas expectativas foram concretizadas e modificadas ao longo do tempo. Demandarei definir a estratégia ferroviária encetada: que linhas foram propostas; que se esperava delas; quais foram construídas, em que condições e por quem; em que medida foram importantes para o desenrolar da política interna (como se conjugava o investimento na periferia colonial com a exigência de investimento na periferia continental – Beiras e designadamente Trás-os-Montes); e como eram encaradas enquanto instrumentos de apropriação colonial. A análise será enquadrada no debate sobre a europeização do mundo e o papel das pequenas nações na partilha de África, pelo que terei de comparar a realidade nacional com a realidade das grandes potências coloniais (Constantini, 2006). Assim, procurarei definir a percepção inglesa perante as intenções lusas. Escolheu-se a Grã-Bretanha como termo de comparação pois histórica e diplomaticamente era a potência mais próxima de Portugal; detinha na altura um enorme protagonismo na disputa de África (o seu projecto de ligação-férrea do Cairo ao

Cabo chocava claramente com as intenções portuguesas); metodologicamente as fontes para este estudo são facilmente acessíveis; em termos académicos e de desenvolvimento de carreira, permitirá uma experiência no Institute of Railway Studies da Universidade de York, que actualmente prepara um projecto sobre como o caminho-de-ferro britânico foi adoptado e adaptado em termos físicos e culturais em muitas partes do mundo e como o significado desse caminho-de-ferro foi contestado e refeito tanto por actores britânicos como por actores não-britânicos. Espero que a minha proposta seja enriquecida e enriqueça esta linha de investigação do Institute. Espero também que este projecto permita no futuro analisar outras questões paralelas como os desafios que se lançaram aos engenheiros nacionais, a estratégia económica subjacente ao investimento e a importância do caminho-de-ferro para a afirmação nacional no continente negro.

Em termos metodológicos, olharei para estas questões pelas lentes da história da tecnologia. Usarei a grelha conceptual da análise dos Large Technological Systems (Hughes, 1983 e Vleuten & Kaijser, 2006), entrosando-a com os conceitos fundamentais da actual análise internacional sobre este tópico de technopolitics (Hecht, 2011), portals of globalization (Middell et al., 2010) e go-betweens (Raj, 2007), que realçam o uso da tecnologia como meio de impor o poder político e criar uma dinâmica de influência cultural mútuas (Adas, 1996; Headrick, 1981). Ligados a estes conceitos encontramos as noções de centro(s) e (ultra)periferia(s) (Gavroglu et al., 2008), importantes para o enquadramento de Portugal na geoestratégia africana. Procurarei também aproveitar o conhecimento sobre retórica e representações sociais da tecnologia (presentes em Cannadine, 2001, ou Hall, 2002) e o modelo de análise da relação entre caminho-de-ferro e política interna usada na minha tese de doutoramento.

Quanto às fontes a consultar, dividi-las-ei em três grandes conjuntos: os debates parlamentares serão sempre úteis para verificar as relações entre política e caminhos-de-ferro (Alexandre, 2008; Pereira, 2012), mas também para definir o pensamento económico em torno da questão e também para encontrar alguns detalhes técnicos sobre caminhos-de-ferro. Para este último ponto, porém, as actas da Junta Consultiva e Conselho Superior de Obras Públicas, a Revista de Obras Públicas e Minas ou até mesmo a Gazeta dos Caminhos de Ferro serão mais úteis. Transversais àquelas dimensões históricas deparamo-nos com o Boletim da Sociedade de Geografia ou a revista Portugal em África (entre outras, no caso de haver tempo para as consultar). Também a documentação do Arquivo Histórico Ultramarino (sobretudo relatórios técnicos, memórias descritivas e afins) contribuirá para atingir os objectivos propostos.

Em Inglaterra procurarei informações documentais junto das Universidades de Oxford (Bodleian Libraries, Rhodes House Collections), Manchester (John Rylands Library) e York (Borthwick Institute for Archives); da British Library (India Office Library and Records housed as part of the Asia, Pacific and Africa Collections); e da biblioteca do Institute of Civil Engineering. O catálogo britânico de arquivos (<http://www.nationalarchives.gov.uk>) confirma a existência de documentação interessante para este estudo, sendo possível que outros fundos contenham mais fontes. Não esqueçamos também periódicos ingleses (como *Railway Gazette*, *Railway Times* ou *Railway News*) e coloniais (como *Times of India*). Nos arquivos nacionais de Washington DC, encontramos também documentação sobre o caminho-de-ferro de Lourenço Marques, interessante do ponto de vista da relação do Estado português com os concessionários das vias-férreas. Esta consulta será realizada no âmbito duma colaboração com o Departamento de História do MIT.

Este projecto seguirá as mais recentes tendências de análise que pretendem ir para lá das tradicionais áreas da história económica, política e militar (como é exemplo o projecto Making Europe). Espero que ao trabalhar sobre uma infraestrutura específica, este estudo seja um contributo para a história colonial do ponto de vista da tecnologia e para a reavaliação do papel de Portugal na partilha de África.

Ao longo deste projecto de investigação espero divulgar os resultados encontrados em conferências e revistas científicas *peer-reviewed* nacionais e estrangeiras e, eventualmente, transformar uma ou duas grandes questões em livro.