

# O telégrafo, o telefone e os novos meios de transporte como armas de guerra na ocupação portuguesa do Sul de Angola, no início do século XX

Arlindo Manuel Caldeira\*

p. 13-27

Foi tardia e difícil a ocupação portuguesa do Sul de Angola. Em 1885, data do encerramento da conferência de Berlim, a presença de Portugal nessa região resumia-se a alguns núcleos urbanos no litoral, de que o mais antigo e o mais sólido era Moçâmedes, a uma colonização incipiente nas terras altas da Huíla, a meia dúzia de missões católicas dispersas por esse território imenso e a raros postos fortificados, defendidos por guarnições mal supridas e atormentadas pelas febres, onde se acolhiam algumas casas de comércio.

Se esta era a situação desde o planalto central até ao rio Cunene, a presença portuguesa era totalmente desconhecida na margem esquerda deste rio até à mais ou menos indefinida fronteira meridional, a sul da qual os alemães se estavam a instalar. Os povos ambó (ou ovambo), se acaso já tinham ouvido falar português, seria a algum raro missionário<sup>1</sup> ou a algum funante mais aventureiro que por lá tivesse rompido com o seu carro de veniaga. Em toda essa vasta região, o período que vai de 1885 a 1915 foi de conflito armado permanente<sup>2</sup>. Tentaremos sintetizar, na primeira parte deste trabalho, os principais desenvolvimentos dessa “guerra dos 30 anos”. As razões do sucesso da última grande expedição militar portuguesa nessa região e do longo período de paz que se lhe seguiu são as questões que vão orientar a segunda parte.

## 1. Os acontecimentos militares

Em 1885, amotinaram-se os humbes, um subgrupo da etnia nyaneka-nkhumbi que até aí tinha aceitado, sem conflitualidade de maior, a circulação dos europeus e a sua fixação em alguns locais. A rebelião (em que surgem também, como seus aliados, combatentes cuamatos) foi

\* CHAM – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

1 No território cuanhama chegou a ser instalada uma missão católica em 1883 mas, dois anos depois, foi incendiada e os missionários massacrados. No entanto, há que ter presente que, mesmo no caso de missionários católicos, a maioria dos que evangelizaram o Sul de Angola não eram portugueses.

2 Quando não se apresentem outras notas abonatórias, a bibliografia de apoio é a citada em *Sul de Angola*, 2011.

vencida apenas com efectivos “da Província”, apoiados por tropas irregulares africanas e cavaleiros *boers*<sup>3</sup>. Mas, em 1891, os “pacíficos” humbes voltam a rebelar-se e a ser reprimidos. Nessa altura, aproveitando a dinâmica de vitória, o major Lourenço Padrel e as suas tropas, confiados no suposto apoio dos cuanhamas, atravessam pela primeira vez o rio Cunene, utilizando o vau de Pembe, e vão desafiar os cuamatos. Só uma retirada estratégica bem sucedida evitou um desastre militar que esteve iminente. Em 1897, há um terceiro levantamento dos humbes, durante o qual foi trucidado um pelotão da Companhia dos Dragões de Angola. Este incidente militar teve uma projecção inesperada em Portugal pelo facto de um dos mortos, o tenente comandante do pelotão, ser um nobre titular (o conde de Almoester) neto do lendário duque de Saldanha. As autoridades de Lisboa descobriam um problema antes desvalorizado, ou mesmo desconhecido, chamado Sul de Angola. Será, no entanto ainda com recursos locais, e mais uma vez com o apoio de *boers* e de outras tropas irregulares, que uma forte coluna comandada pelo coronel do exército colonial Artur de Paiva (casado com uma filha do “patriarca” da comunidade *boer*) se encarregará, em 1898, da acção de represália e, usando de grande violência, conseguirá submeter os humbes, à excepção do soba do Mulondo. A campanha, porém, durou cerca de sete meses, com abastecimentos deficientes e condições sanitárias deploráveis que custaram a vida a 74 dos 300 brancos que compunham a coluna. As dificuldades sentidas com os humbes e o poder intocado, na margem esquerda do Cunene, de cuamatos e cuanhamas, cada vez melhor armados e municiados pelos alemães da Damaralândia<sup>4</sup> (alemães que também iam ganhando influência no terreno através da instalação de missões protestantes) não eram de molde a sossegar as autoridades coloniais. Foi o que veio dizer a Lisboa, no início de 1904, o capitão João Maria de Aguiar, primeiro governador do distrito da Huíla, circunscrição criada em 1901, com sede no Lubango, por desmembramento do distrito de Moçâmedes.

O governo central mostra começar a perceber a gravidade da situação. E o capitão Aguiar conseguiu regressar a Angola, ainda em 1904, como comandante de um importante contingente militar que tinha como missão principal a “pacificação” dos cuanhamas. Em termos militares não só o objectivo era novo como era a primeira vez que os portugueses, em vez de reprimirem rebeliões, passavam à ofensiva directa no Sul de Angola e que, para isso, utilizavam exclusivamente tropas regulares com uma percentagem significativa de origem europeia (Pélissier, 1997, II, p. 178).

O contingente saído de Lisboa desembarcou em Moçâmedes a 8 de Julho de 1904 e, no dia 14, pôs-se em marcha para o Lubango, onde chegou uma semana depois. A coluna avançou para o sul em 22 de Agosto em direcção ao Humbe, base de concentração das tropas, no limite da área controlada pelos portugueses, onde as primeiras unidades entraram no dia 11 de Setembro. Os efectivos postos em marcha, sob o comando do capitão João Maria de Aguiar, eram apreciáveis. Incluía, no total, 40 oficiais, 467 praças europeus, 613 praças africanos, 920 auxiliares africanos e 11 auxiliares europeus (Almeida, B., 1937, p. 43). O objectivo último, como se disse, era a neutralização da autonomia cuanhama através da conquista da sua “capital”, a *embala*<sup>5</sup> real de Ngiva. Mas foi fixado um objectivo intermédio: a conquista de Maghogha, no Cuamato Pequeno.

3 Os *boers* fugidos do Transval tinham formado, em 1880, uma colónia nas terras altas da Humpata.

4 A palavra aparece muitas vezes na literatura portuguesa como sinónimo de Sudoeste Africano alemão (v.g. Soares, 1934, p. 194). Com rigor, aplicava-se apenas à parte centro-norte desse território.

5 O vocábulo *embala* (também grafado *umbala* ou *ombala*) é usado para designar a residência do soba de uma determinada região mas pode surgir também com o sentido mais geral da povoação em que essa residência se insere.

A 20 de Setembro todas as tropas tinham já atravessado o rio Cunene, mais uma vez no vau de Pembe. Fustigadas por fogo inimigo, estacionaram em quadrado. Durante essa noite e todo o dia seguinte suportaram ataques quase contínuos por parte dos cuamatos. O tiroteio, com armas modernas, visava sobretudo cavalos e gado de tração, não só porque eram mais difíceis de proteger como liquidá-los tinha grande importância estratégica, pois podia impedir o avanço das tropas e tornava problemática a retirada. No dia 23, para diminuir a pressão (“dar ar ao quadrado”, na gíria militar) foi feita uma primeira saída ofensiva, com sucesso. No dia seguinte avançou, em novo reconhecimento ofensivo a terras do Cuamato, um destacamento militar sob o comando do capitão Luís Pinto de Almeida.

As coisas não podiam correr pior. Andados pouco quilómetros, a coluna deixou-se cercar numa clareira. Sujeitos a um tiroteio intenso, os militares gastaram quase até ao limite as suas munições antes de tentarem a retirada. Uns optaram por deixar-se morrer até ao último tiro, talvez esperando reforços que não chegaram. Outros ensaiaram a fuga desordenada, expondo-se ao fogo inimigo. Ao todo, do lado português, ficaram no terreno 247 mortos, em que se incluíam o capitão Pinto de Almeida, 15 outros oficiais e 92 praças europeus. Foram ainda contabilizados 50 feridos graves.

O comandante da expedição, reunido o conselho de oficiais, decidiu retirar, nesse mesmo dia, em direcção ao Humbe, atendendo à desmoralização das tropas. Os portugueses tinham sofrido, frente aos cuamatos, uma retumbante derrota militar, provavelmente a mais grave de toda a sua história colonial em África, passada ou futura, descontando Alcácer Quibir. Nos anais militares ficará eufemisticamente registada como o “desastre do vau de Pembe”. Ao legítimo entusiasmo que essa vitória levantou em todo o mundo ovambo, responderam os portugueses com planos de represálias, que demoraram no entanto a concretizar. Em 1906, foi levantado pela primeira vez um forte português na margem esquerda do Cunene (o Forte Roçadas) mas não se avançou com a conquista. Só em 1907 será posta em movimento uma expedição relativamente bem preparada e bastante numerosa: 79 oficiais, 1240 praças europeus, 944 praças africanos e 32 auxiliares *boers* e portugueses a cavalo. Comandada pelo capitão Alves Roçadas, que soube aproveitar a experiência dos erros de 1904, para os evitar, conseguiu, apesar da vigorosa resistência, entrar quer em Maghogha, embala grande do soba Sihetekela, do Cuamato Pequeno, quer em Nalueque, embala do soba Chaúla, do Cuamato Grande, e levantar, em ambas, fortes defensivos, o que significava, a nível prático e simbólico, neutralizar o poder militar dos cuamatos.

Por muita exaltação patriótica que os resultados dessa campanha tenham despertado em Portugal, estava longe de estar assegurado o domínio no Sul de Angola. Continuava intacto o poder dos cuanhamas e ia mesmo em aumento a sua capacidade de fogo, graças à compra de armamento moderno que lhes chegava sobretudo através do Sudoeste Africano alemão. Por outro lado, os próprios alemães não disfarçavam a sua vontade expansionista e, fosse através de missionários, de comerciantes ou de diligências pretensamente científicas, entravam constantemente em territórios que os portugueses reivindicavam como seus<sup>6</sup>. A projectada “grande expedição” ao Sul de Angola foi sendo sucessivamente adiada por Lisboa devido aos elevados custos que implicava, a que se juntou a instabilidade política antes e depois da implantação da República. Finalmente, em 1914, quando já começara na Europa a 1.ª Guerra Mundial, embora Portugal ainda não estivesse envolvido no conflito,

6 As negociações entre Portugal e a Alemanha para a definição das fronteiras entre Angola e o Sudoeste Africano iniciaram-se em 1885. Foram objecto, no ano seguinte, de uma declaração conjunta, mas as linhas de demarcação nunca foram fixadas com exactidão no terreno. Para uma síntese sobre o assunto, ver Amaral, 1982.

considerou-se imprescindível reforçar a fronteira sul de Angola. Alves Roçadas, na altura já tenente-coronel e elevado a herói nacional pela campanha contra os cuamatos, foi nomeado governador do distrito da Huíla e comandante operacional para a região. Saiu de Lisboa em Setembro de 1914, com um contingente de cerca de 1500 homens. As tropas desembarcadas em Moçâmedes seguiram quase de imediato para o Lubango e daí para o Sul, estando, no princípio de Novembro, já a caminho do Humbe. Por essa data, Roçadas foi informado de que os alemães tinham atacado e massacrado a guarnição do posto português de Cuangar como represália de um incidente anterior em que tinham morrido em Naulila alguns súbditos alemães.

Face a esses acontecimentos, Roçadas apressou a marcha para Sul, concentrou a maioria das forças em Naulila e distribuiu outras ao longo do rio Cunene. A coordenação das operações foi muito deficiente e no dia 18 de Dezembro um corpo do exército alemão atacou o forte de Naulila. Depois de um tiroteio de algumas (poucas) horas, Alves Roçadas deu ordem de retirada e deixou o forte na posse do inimigo. Do lado alemão, o número de vítimas foi relativamente pequeno (12 mortos e 30 feridos), mas do lado português o combate custou a vida a três oficiais e a 66 praças (54 europeus), ferimentos em cinco oficiais e 71 praças (61 europeus), e foram feitos prisioneiros três oficiais e 62 praças (Soares, 1934, p. 209).

Mesmo sem quererem exagerar as responsabilidades individuais, a verdade é que o papel de Roçadas antes, durante e após o combate deixou muito a desejar. A defesa foi mal preparada, durante as operações faltou-lhe capacidade de comando e, depois do confronto, dirigiu a retirada mais desorganizada e mais desastrosa de que deve haver memória em África. Não só tudo isso já era muito grave, como ainda ordenou o abandono imediato de todos os postos portugueses das duas margens do rio Cunene, incluindo o Humbe, uma peça estratégica fundamental no domínio português no sul de Angola. O esforço militar de quase três décadas (uma parte desse esforço da iniciativa do próprio Roçadas) ficou completamente desmantelado em pouco mais de 24 horas.

Afinal, o receio de uma ofensiva alemã não se concretizou mas as populações africanas (ovambos e humbes) de toda essa imensa região aberta sublevaram-se, por certo ainda incrédulas com a fragilidade da potência que pretendia colonizá-las. Mais acalmados os ânimos e com as tropas portuguesas concentradas no Lubango e nos Gambos, Alves Roçadas começou a planear uma nova avançada para Sul. Não chegará, porém, a concretizá-la pois o comando operacional foi-lhe retirado e entregue, pela primeira vez, a um oficial general, que acumulava, aliás, as funções de comando com as de governador-geral da colónia. O escolhido era o experiente general António Júlio Pereira de Eça, que embarcou para Angola, no início de Março de 1915, com material de reforço e tropas frescas. A ele coube comandar aquela que era “talvez a mais numerosa das expedições coloniais de todo o mundo”, nas palavras do ministro das Colónias, Norton de Matos, que tinha sido governador de Angola e sabia do que falava<sup>7</sup>.

A tarefa que era cometida ao general não se revelava fácil. Não só teria de se preparar para enfrentar os alemães (embora Portugal não estivesse ainda oficialmente em guerra com a Alemanha, o que só aconteceria em 9 de Março de 1916), como teria de combater populações africanas muito moralizadas e que já tinham mostrado o seu valor militar.

7 Intervenção do ministro das Colónias na Câmara dos Deputados, *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 15, de 14 de Julho de 1915, p. 12.

A primeira tarefa foi-lhe facilitada pelo exército da União Sul-Africana a quem os alemães do Sudoeste Africano se renderam em Julho de 1915<sup>8</sup>. Dessa forma, Pereira de Eça pôde dispor de um conjunto de efectivos militares e de um potencial de fogo nunca reunidos até aí para uma missão de “pacificação”: 11 270 homens (320 oficiais, 6170 praças europeus, 760 praças africanos, 310 auxiliares europeus e 3710 auxiliares africanos) armados com milhares de espingardas e carabinas, 28 metralhadoras e 26 peças de artilharia (Soares, 1934, p. 230). No entanto, o principal mérito do general, e como teremos oportunidade de ver na segunda parte deste trabalho, foi a atenção dada, na fase de preparação da campanha, aos aspectos de logística, essenciais numa operação deste tipo. Além disso, houve um factor imponderável — a seca extrema com a consequente falta de recursos locais (Dias, 1981, pp. 349-378) — que, se não lhe facilitou o avanço no terreno, enfraqueceu, no entanto, de uma forma dramática a capacidade de resistência do adversário.

Em 7 de Julho de 1915, as tropas portuguesas recuparam o Humbe, sem oposição, e estabeleceram aí a base de operações, a partir da qual foram organizadas, no mês seguinte, quatro destacamentos com destinos militares diferentes: Cuanhama (comandado pelo próprio general Pereira de Eça), Cuamato, Naulila e Evale. Os três últimos atingiram os seus objectivos quase sem tiros. No caso do primeiro, porém, os cuanhamas (reforçados, na ocasião, por guerreiros cuamatos, evales, cuambis e humbes) ofereceram uma resistência tenaz. A coluna que o general chefiava, cercada e atacada durante vários dias em Môngua, perdeu a ligação com a retaguarda e começou a ficar sem montadas e sem animais de tracção (alvos principais dos sitiados) e, pior que isso, sem alimentos nem munições, estando em risco de protagonizar, de forma ampliada, o desastre de 1904. Restabelecida a ligação pelo avanço de uma nova coluna militar, trazendo camions de reabastecimento, foi possível alterar a relação de forças, enquanto que o soba Mandume, que dirigia as operações do lado cuanhamas, se punha em fuga.

Dias depois, as tropas portuguesas, já reforçadas, avançaram sobre a *embala* real de N’Giva. Embora a resistência fosse mínima, não se tratou de uma marcha triunfal. A vanguarda da coluna pôde cumprir os seus objectivos, eminentemente simbólicos, mas a grande maioria da formação fragmentou-se ao longo de quilómetros, destroçada pelo cansaço, pelo calor e pela sede. Se os cuanhamas possuíssem ainda alguma capacidade de reacção, o número de baixas e a perda de armamento seriam incalculáveis. Só a intervenção das viaturas motorizadas permitiu a distribuição de água e a recolha dos militares mais extenuados e do equipamento mais valioso.

De qualquer forma, com a tomada da *embala* real de N’Giva, em Setembro de 1915, os portugueses passavam a dominar, pela primeira vez e de forma estável, todo o território ovambo. A partir de então, e por várias décadas, a ocupação portuguesa no Sul de Angola não iria sofrer sobressaltos de maior. O que tinha mudado?

## 2. Velhas necessidades, novas soluções

A propósito dos trinta anos que demorou a ocupação do Sul de Angola, René Pélissier escreveu: “Em nenhuma outra parte da África tropical, nem mesmo no Sudoeste Africano

8 Mesmo antes da rendição dos alemães do Sudoeste Africano, o Ministério das Colónias fazia saber a Pereira de Eça que a questão interna era prioritária pois “o País estava ansioso por ver restabelecido o nosso prestígio perante o gentio” (Eça, 1922, p. 73).

(Namíbia), uma potência colonial teria de empenhar tantos homens durante tanto tempo para vencer tão poucos adversários” (Pélissier, 1997, II, 141-142).

Como não acreditamos que factores psicológicos e de organização colectiva possam explicar, por si sós, essa demora e essas dificuldades do lado português, de que se tratou então? Antes de mais, não devemos subvalorizar a capacidade militar e a resiliência das populações africanas envolvidas. Sobretudo no caso dos povos ovambo, tratava-se de populações predominantemente agro-pastoris mas com uma tradição guerreira consolidada em frequentes conflitos regionais. Além disso, através da acumulação de cabeças de gado, obtidas pela guerra ou por imposições fiscais, as elites tradicionais tinham podido adquirir munições e armamento moderno que, nesse aspecto, colocavam o seu exército quase em pé de igualdade com o da potência ocupante. Os domínios em que, em termos militares, esta última apresentava uma aparente superioridade (o uso da cavalaria e da artilharia) acabavam por revelar-se limitados no terreno. Quanto ao treino militar da marcha e do combate baseado na ordem unida, acrescentava muito pouco, de uma forma geral, neste tipo de guerra. Os invasores possuíam ainda um *handicap* evidente: a falta quase total de notícias sobre a distribuição humana e a própria geografia física de toda a região, e, em particular, sobre o “além-Cunene”, tendo demorado a reunir um volume de informações credíveis capaz de os orientar no planeamento operacional<sup>9</sup>.

Pior que tudo, as condições do teatro de guerra era muito difíceis para as tropas coloniais. De Moçâmedes, porto de desembarque de militares e de equipamento, ao Lubango (o único centro urbano europeizado do interior, escolhido como base principal de retaguarda) mediavam duzentos quilómetros, a maioria deles em terreno desértico e que, na parte final, obrigavam a transpor a barreira da serra da Chela, a escarpa montanhosa que marginava o planalto, com uma altitude média de cerca de 1700 metros.

Do Lubango a Ngiva, no extremo sul, iam 400 quilómetros, pouco acidentados mas com grandes extensões de terrenos semi-desérticos, quase sem sombras, onde as *chanas*, alagadas na época das chuvas, alternavam com a espinhosa vegetação da savana que, por vezes, só era possível atravessar a golpes de catana. No fim do século XIX, áreas imensas ainda eram apenas cruzadas por caminhos de pé posto e, fora da época das chuvas (de início e duração sempre imprevisíveis), era muito difícil encontrar fontes de água potável. Mesmo as populações locais, que conheciam bem a localização dos mananciais, por vezes tinham de andar dezenas de quilómetros para se abastecerem, uma vez que os poços ou cacimbas em funcionamento se esgotavam com facilidade. Não é difícil imaginar o que podia acontecer quando se tratava de exércitos em deslocação com fortes efectivos, grande número de auxiliares e centenas de cavalos e de outros animais de tracção. E o que se diz da água, deve dizer-se também, salvas as proporções, dos pastos para alimentação dos animais.

Aliás, o clima era, de uma forma geral, pouco favorável para os europeus recém-chegados: trata-se de um clima tropical megatérmico (a temperatura média anual é de cerca de 23 graus centígrados) que, conforme se avança para sul na região estudada, vai ficando mais quente e mais seco, tornando-se mesmo semi-árido. A pluviosidade é não só fraca como muito irregular, podendo suceder-se vários anos de seca a um ano húmido ou mesmo muito húmido. Além disso, registam-se grandes amplitudes térmicas diárias, não sendo raro, depois de um dia de grande calor, terem de suportar-se, à noite, temperaturas extremamente baixas.

<sup>9</sup> Ver, a título de exemplo, Costa, 1906.

Sobretudo depois da derrota do Vau de Pembe e à medida que os contingentes expedicionários aumentavam em efectivos e em poder de fogo, os responsáveis militares tinham percebido que isso era insuficiente para dominar as populações sublevadas se se não conseguissem vencer dois outros inimigos: a distância e o meio natural hostil. A resposta parecia ser a urgente modernização das comunicações (permitindo uma troca rápida de informações, nomeadamente quando se tratava do pedido de reforços) e dos meios de transporte (facilitando a circulação de soldados e de materiais e fazendo com que homens e animais das colunas ou dos postos fixos não ficassem dependentes dos instáveis recursos locais em água e alimentação).

### 2.1. Os meios de transporte

Em Angola, a deslocação de cargas continuava a fazer-se às costas de carregadores ou utilizando carros puxados por animais.

Nas longas distâncias, o meio mais utilizado era o carro *boer*, também chamado *wagon*, um modelo introduzido pelos *boers* que, expulsos do Transvaal, tinham vindo fixar-se no planalto. Capaz de se deslocar em quase todo o tipo de caminhos e em qualquer estação do ano, tratava-se de uma viatura formada por uma sólida caixa de madeira (cerca de 3x1,5 metros), montada sobre grossos barotes assentes em dois fortíssimos eixos onde giravam enormes e pesadas rodas, sendo, em geral, as dianteiras ligeiramente menores. Um bom sistema de travagem, aplicado às rodas, garantia a segurança nas descidas mais íngremes. Quando necessário, estendia-se um tecto de lona sobre arcadas de madeira, de modo a proteger o habitáculo. Desta forma, dizia um militar em 1915, o carro *boer* “serve de casa no estacionamento, de fortaleza nos ataques e de grande depósito nas marchas”<sup>10</sup>.

Este tipo de carro, cuja capacidade de carga podia chegar às duas toneladas e meia<sup>11</sup>, era puxado por uma espana de oito a vinte bois, a que, nas grandes viagens, havia que juntar mais alguns animais de reserva, para substituir os que morriam ou ficavam demasiado fatigados (Medeiros, 1976, pp. 254-257). A dificuldade em sustentar e dar de beber a um tão grande número de animais, em viagens de centenas de quilómetros, era um dos problemas mais graves do carro *boer*. O outro era a sua morosidade, uma vez que se deslocava a uma velocidade única: a do boi a passo.

Como alternativa, usou-se nas campanhas do Sul de Angola outro tipo de carros, o chamado “carro alentejano”, que tinha um só par de rodas e era puxado por uma parilha (no máximo, duas) de cavalos ou de muars. Embora mais veloz, era mais pequeno e mais frágil, transportava um volume menor de carga e os animais que o movimentavam eram ainda de maior exigência do que os bois do carro *boer*.

Em 1914, as forças militares portuguesas continuavam a não dispor de veículos motorizados ao seu serviço. Quando, no Verão desse ano, o tenente-coronel Alves Roçadas foi nomeado governador do distrito da Huíla e comandante operacional de uma grande expedição nessa região, entre o muito material que requisitou, e que incluía até dois aeroplanos<sup>12</sup>, havia

10 AHU, *Direcção Geral das Colónias*, Processo 12.00.00.1006, Cópia do relatório da direcção de Etapas, Chibia, 30 de Janeiro de 1915.

11 O general Pereira de Eça calculava a capacidade de carga de um carro *boer* entre 2250 e 2780 quilogramas (AHU, *Direcção Geral das Colónias*, Processo 12.00.00.1006, Relatório confidencial do General Pereira de Eça para o Ministro das Colónias, 11 de Abril de 1915).

12 Essa requisição nunca foi satisfeita e, durante todo este período, não foram utilizados aviões nas campanhas militares nesta região, ao contrário do que aconteceu, por exemplo, em Moçambique.

apenas cinco camions<sup>13</sup>. Segundo o próprio Roçadas, tinha sido “mais a título de experiência que o fazíamos do que convencidos então do seu resultado prático”, pois, dizia, lembrava-se dos caminhos arenosos e argilosos de Angola (Roçadas, 1919, p. 124)<sup>14</sup>.

A sua opinião só começou a mudar quando, pouco tempo após o desembarque, viajou num automóvel particular, pertencente à Companhia de Moçâmedes, no pequeno trajecto entre o Alto da Quilemba e o Lubango (Roçadas, 1919, p. 127). Mais tarde, já regressado a Lisboa, falará com apreço dos “modernos meios de transporte”, a que chama “o magnífico produto dumha das mais úteis invenções do espírito humano” (Roçadas, 1919, p. 128). Esse entusiasmo encomiástico era, no entanto, uma apreciação *a posteriori*, pois não há notícia da utilização de camions durante as operações que dirigiu.

Quem mais cedo teve consciência da importância dos transportes para a ocupação do Sul de Angola foi o então major Norton de Matos, governador-geral de Angola entre Junho de 1912 a Março de 1915. Após a derrota de Naulila (Dezembro de 1914), face ao recuo da ocupação portuguesa para norte do paralelo 16, a pior situação das duas últimas décadas, o governador considerou que era fundamental apostar quer no caminho de ferro quer nos veículos rodoviários motorizados.

A introdução de meios mecanizados de transporte militar tornara-se ainda mais premente pela conjuntura que se vivia em toda a região. Com boa parte das populações do Sul de Angola em rebelião declarada ou latente, não era fácil recrutar carregadores e, entre os que se conseguiam reunir, havia fugas em massa. Por outro lado, uma seca prolongada e a consequente falta de pastos reduzira o número de cabeças de gado, limitando e dificultando a utilização de carros *boers* que, como já ficou dito, exigiam espanas com várias juntas de bois. Finalmente, a tensão provocada pela 1.ª Guerra Mundial e o receio de que os alemães avançassem pela fronteira sul levavam muitos militares a não confiarem totalmente na lealdade dos próprios *boers*.

Nos últimos meses do seu primeiro consulado em Angola<sup>15</sup>, Norton de Matos percebeu a necessidade de uma autêntica revolução nos transportes militares. No relatório final, muito objectivo, que deixou para o seu sucessor, o general Pereira de Eça, procura transmitir-lhe essa mesma linha de acção, que, este, diga-se desde já, aceitará e ampliará. No referido relatório, Norton de Matos afirmava que a questão dos transportes “era um elemento essencial não só do desenvolvimento económico da província mas também de todo e qualquer plano de operações militares a realizar para fazer face à situação especial em que nos encontramos”<sup>16</sup>.

No longo caminho desde Moçâmedes (cidade escolhida como porto de desembarque e de evacuação, em detrimento de Benguela, hipótese ainda considerada) até à linha da frente, as primeiras grandes dificuldades surgiam logo no percurso até ao Lubango, cidade separada do litoral, como se disse, por perto de duas centenas de quilómetros de terreno desértico e pela escarpa quase intransponível da serra da Chela.

13 Noutro ponto do seu relatório, refere apenas três veículos (Roçadas, 1919, 219). Embora a palavra esteja há muito portuguesa (*camião, caminhão, camionete...*) usá-la-emos neste artigo como nos aparece na documentação (singular, *camion*; plural, *camions*).

14 Aliás, essas viaturas demoraram muito a chegar a Moçâmedes e já não participaram, por isso, nas operações que terminaram na derrota de Naulila.

15 Voltará a Angola, como alto comissário, em 1921 e até 1923.

16 “Relatório deixado pelo Governador de Angola senhor Norton de Matos ao seu sucessor General Pereira d’Eça” (Martins, dir., 1934, II, LXXXIX).



As marchas a que as tropas europeias, desembarcadas no porto de Moçâmedes, estavam sujeitas até chegarem à base instalada no Lubango eram desgastantes, e a carga, transportada em carros *boers* até ao início da subida da serra, era depois, na maior parte do percurso, levada às costas de carregadores, que nem sempre era fácil recrutar e que, mesmo mal pagos, constituíam uma despesa considerável, devido aos efectivos exigidos.

A primeira solução tentada foi o caminho de ferro. A construção do chamado caminho de ferro de Moçâmedes tinha sido iniciada em 28 de Setembro de 1905, data em que foram assentes os primeiros carris. Em 1907, o comboio chegou ao quilómetro 73 (Pedra Grande) e, em Fevereiro de 1912, atingiu a Vila Arriaga (Bibala), quilómetro 169, muito no início da encosta da montanha e antes da parte mais complicada do percurso. Norton de Matos empenhou-se no prolongamento da linha até ao planalto, inserindo o investimento em vias férreas nas despesas de soberania e destinando-lhes 400 contos (Dáskalos, 2008, pp. 83-84). O seu plano era levar o comboio ao Lubango e depois, daí, avançar rapidamente para Sul, pois, segundo ele, a partir de então, seria só “assentar rails”<sup>17</sup>.

As obras, que punham problemas técnicos difíceis de resolver, não progrediram no entanto com a rapidez que ele gostaria, a opção de via escolhida (bitola reduzida, 60 cm.) deixava, em geral, muito a desejar e o material circulante nem sempre era o de melhor qualidade pois, muito dele, tinha sido comprado em segunda mão onde quer que estivesse disponível, tendo-se admitido, inclusivamente, trazer algumas das pequenas locomotivas *Decauville* em funcionamento nas roças de São Tomé.

Duas das preocupações do general Pereira de Eça, quando chegou a Angola, foram fazer avançar a via férrea (que, antes do seu regresso a Portugal, não ultrapassaria, no entanto, o quilómetro 184) e a compra de locomotivas mais potentes (tendo apenas conseguido comprar três na África do Sul). Paralelamente, sob a direcção técnica do engenheiro José Augusto Fernandes Torres, apostou-se na abertura acelerada de uma estrada para automóveis entre o fim da linha férrea e a Quilemba, no alto da Chela, estrada que rompia, mediante um traçado imaginativo, a zona mais alcantilada da serra, mas que já só pôde ser aproveitada na saída das tropas, uma vez que só ficou concluída no final das operações (Eça, 1922, pp. 70-71)<sup>18</sup>.

Enquanto essa estrada não esteve operacional, para vencer a subida até ao planalto (um carroiro íngreme de quase seis quilómetros) recorreu-se ao trabalho de uma média diária de 1742 carregadores contratados, transportando cargas até 35 quilos<sup>19</sup>, e de dois carros *boers*, para as cargas com peso superior. No percurso entre a Quilemba e o Lubango usou-se uma média diária de 928 carregadores, quatro camions, quatro ou cinco carros *boers* e alentejanos e alguns camelos<sup>20</sup>. Do Lubango para sul até à Ngiva, uma distância de centenas de quilómetros onde o fundamental era assegurar o abastecimento das tropas em movimento, uma parte do transporte de carga foi ainda feito pelos meios tradicionais: 322 carros *boers* e 81 alentejanos (Martins, dir., 1934, II, XCIV), mas a novidade foi a intervenção, já significativa, dos camions.

17 Carta de Norton de Matos para Alves Roçadas, 29 de Janeiro de 1915 (Roçadas, 1919, 326 ss.).

18 O projecto dessa estrada tinha sido também uma iniciativa de Norton de Matos.

19 Tratava-se de um trabalho violentíssimo, como reconhecem os próprios comandantes militares. O chefe do serviço de transportes propôs que, uma vez regressados às suas terras, quem provasse ter prestado esse serviço fosse dispensado do imposto de cubata no ano de 1915-1916 (“Relatório do serviço de transportes, 31 de Outubro de 1915” (Eça, 1921, 233). Não sabemos se a medida foi alguma vez concretizada.

20 “Relatório do serviço de transportes, 31 de Outubro de 1915” (Eça, 1921, 129). Na tentativa de diversificar os animais de carga nas zonas mais áridas, foram adquiridos camelos nas Canárias e reunidos a outros já existentes em Angola, mas o seu aproveitamento foi mínimo por falta das convenientes cangalhas (armação de madeira ou ferro que se coloca no lombo de animais com recipientes laterais para transporte de cargas).

Um dos grandes defensores dos transportes rodoviários motorizados tinha sido o governador-geral Norton de Matos, que acreditava que eram não só uma solução de futuro como uma arma tática imediata nas operações militares em preparação. Nesse sentido, empenhou-se em mandar abrir estradas capazes de circulação automóvel, aproveitando as carreiras por onde transitavam os carros *boers*<sup>21</sup>, ao mesmo tempo que fazia esforços para que o exército fosse equipado, o mais rapidamente possível, com veículos a motor.

Face ao diminuto parque automóvel existente em Angola e à lentidão com que o Ministério das Colónias respondia às suas requisições, Norton de Matos resolveu negociar directamente com o agente da casa *Fiat* em Lisboa, a quem encomendou, em 1 de Fevereiro de 1915, 40 camions, a serem pagos por Lisboa, que a empresa se comprometia a pôr em Moçâmedes até fins de Março<sup>22</sup>. Esse voluntarismo do governador desencadeou um conflito com o Ministério das Colónias que levou Norton de Matos a pedir a demissão<sup>23</sup>. Enquanto não era despachada a sua substituição, continuou, contudo, a tratar da “organização dos transportes”, pois considerava-a essencial para o sucesso de quaisquer operações militares. Essa convicção seria, aliás, partilhada, como já se disse, pelo seu sucessor no governo de Angola, o general Pereira de Eça, a quem foi atribuído simultaneamente o comando da grande expedição militar ao Sul de Angola após a derrota de Naulila. Conhecedor da correspondência de Norton de Matos com o Ministério, exigiu, quando aceitou o cargo e a missão, que fossem adquiridos 80 camions para os transportes em Angola, pois “tinha informações de que carreiras do Sul de Angola podem em breve ser eficazmente utilizadas” por esse tipo de veículos. O ministro, desta vez, transigiu: 40 camions deviam ser adquiridos mediante o concurso que estava a decorrer, os outros 40 seriam comprados directamente em Itália<sup>24</sup>. Com este fim, uma comissão militar foi enviada a Turim com carácter de urgência, tendo adquirido 40 camions *Fiat 15 Ter* por 15 000 francos cada um<sup>25</sup>.

Mas a chegada a África tardou e, já em Angola, o general teve de insistir na urgente necessidade dos 80 camions. Argumentava com a sua experiência bem sucedida: acabara de percorrer, em auto, a linha Lubango-Chibia-Gambos-Tchiapepe, 400 quilómetros ida e volta, à velocidade média de 30 km/hora. E, telegraficamente, concluía: “Emprego Força Armada dependente principalmente recursos transportes”<sup>26</sup>.

Recebidos em Lisboa em 26 de Abril de 1915, vindos de Itália por via marítima, os 80 camions foram sendo enviados para Angola a um ritmo tão lento que provocou grande nervosismo no destino. Dos oitenta *Fiats* requisitados, 70 só chegaram a Moçâmedes em Junho e ao Lubango na primeira quinzena de Julho, quando a preparação para uma operação ofensiva já estava muito adiantada, não tendo sido pequena aventura fazê-los chegar ao planalto.

21 Esse esforço de reparação dos caminhos existentes e abertura de novas estradas foi continuado pelo general Pereira de Eça. Para o efeito, constituíram-se brigadas de trabalhadores africanos, que não foram, no entanto, fáceis de recrutar devido às condições que se conhecem. Essas brigadas eram formadas por 50 ou 60 negros, ganhando dez centavos diários e alimentação, e por um capataz branco, ganhando diariamente de 80 centavos a um escudo (“Relatório do serviço de engenharia”, Eça, 1921, 131).

22 AHU, Direcção Geral das Colónias, Processo 12.00.00.1009, telegrama do governador-geral de Angola para o Ministro das Colónias, 1 de Fevereiro de 1915.

23 “Em vista resolução Vª Exª tomar relativamente uma requisição eu fiz depois me convencer ser ela absolutamente necessária vejo-me forçado pedir minha demissão”, *Ibid.*, Telegrama de 4 de Fevereiro de 1915.

24 AHU, Direcção Geral das Colónias, Processo 12.00.00.1009/2, Proposta do general Pereira de Eça de 9 de Fevereiro e despacho do Ministro das Colónias, 15 de Fevereiro de 1915.

25 AHU, Direcção Geral das Colónias, Processo 12.00.00.1009/2, Correspondência entre a comissão enviada a Itália e o Ministério das Colónias.

26 *Ibid.*, Telegrama do governador-geral de Angola para o Ministro das Colónias, 24 de Abril de 1915.

E, em seguida, os telegramas enviados para Lisboa davam conta de outras faltas: mecânicos, *chauffeurs*, sobresselentes, câmaras de ar, pneus, gasolina...<sup>27</sup> Nessa fase, a maioria dos motoristas era ainda de civis recrutados à pressa e não só os seus conhecimentos da profissão eram elementares como, sem treino militar, tinham tendência a debandar com facilidade quando debaixo de fogo (*Sul de Angola*, 2001, p. 223).

Em meados de Julho de 1915, tinha Pereira de Eça acabado de receber os últimos camions dos 80 requisitados, ainda pediu para Lisboa o reforço urgente de mais 30 *Fiats*. O Ministério das Colónias respondeu, cerca de um mês depois, que os camions requisitados não poderiam estar na Huíla antes de meados de Novembro, isto é, já totalmente fora do calendário previsto para a campanha militar que, quando a resposta chegou, já estava em curso<sup>28</sup>. Em 16 de Julho de 1915, somados os camions chegados de Portugal nos dois meses imediatamente anteriores a outros já existentes na “Província” (muitos deles comprados, em segunda mão, na cidade do Cabo), o exército dispunha das viaturas constantes do seguinte quadro<sup>29</sup>:

Marca	Ao serviço	Avariadas ou em reparação	Total
<i>Fiat</i>	78	9	87
<i>Albion</i>	1	6	7
<i>Napier</i>	-	6	6
<i>Lacre</i>	-	4	4
<i>Unic</i>	1	2	3
<i>Vill's</i>	1	2	3
<i>Straker</i>	-	3	3
<i>Denis</i>	1	1	2
<i>Kohler</i>	-	2	2
<i>Americano</i>	-	1	1
<i>Dion-Bouton</i>	-	1	1
<i>Halford</i>	-	1	1
Soma	82	38	120

27 AHU, Direcção Geral das Colónias, Processo 12.00.00.1009/3 e 4, Telegramas de 8 e 14 de Junho, 28 de Julho, 2 e 20 de Agosto de 1915; “Relatório do serviço de transportes de 31 de Outubro de 1915 (Eça, 1921, 185). Os 70 camiões *Fiat* que desembarcaram em Moçâmedes em Junho de 1915 não eram acompanhados de quaisquer câmaras de ar ou pneus de reserva, que só chegaram a 23 de Agosto (Soares, 1934, 233).

28 AHU, Direcção Geral das Colónias, Processo 12.00.00.1009/3, Telegrama do governador-geral de Angola para o Ministro das Colónias, 13 de Julho de 1915; Processo 12.00.00.1009/4, telegrama do governador-geral de Angola para o Ministro das Colónias, 13 de Julho de 1915.

29 “Relatório do serviço de transportes de 31 de Outubro de 1915” (Eça, 1921, 237).

De todas essas viaturas, segundo os relatórios oficiais, foram os camions *Fiat* os únicos que se revelaram adequados às condições do terreno e às missões que lhes eram cometidas<sup>30</sup>. Os cerca de 80 camions que circularam em permanência, em serviço da frente, no percurso entre o Lubango e Ngiva, tiveram um papel fundamental no sucesso das operações. Usados quase exclusivamente em missões de abastecimento, permitiram, pelas possibilidades de reposição rápida, não apenas aligeirar o armazenamento de víveres e de forragens ao longo de todo o percurso, como acorrer, de forma relativamente pronta, a situações de emergência como as que aconteceram no socorro a Môngua (quase sem géneros e na eminência de ficar sem munições) ou na assistência à coluna que marchou, pela primeira vez, de Môngua para Ngiva. Na fase mais aguda das operações, alguns camions passaram a circular com militares armados e com metralhadoras montadas, o que lhes permitiu romper, mais de uma vez, linhas de atiradores que tentavam evitar a sua progressão (*Sul de Angola*, 2001, p. 222).

## 2.2. O telégrafo e o telefone

As vantagens dos transportes rodoviários resultariam limitadas se não tivessem também sido desenvolvidos meios de comunicação a distância que permitiam contactos em tempo real entre lugares mais ou menos afastados.

Não sabemos quando o telégrafo eléctrico começou a ser utilizado com objectivos militares no Sul de Angola mas, no fim de 1904, já era possível trocar mensagens telegráficas entre o Lubango e o Humbe, estando instalada na Chibia a estação intermédia (*Sul de Angola*, 2001, p. 81).

A consolidação e o alargamento da rede telegráfica existente foram algumas das preocupações do capitão João de Almeida quando, em 1906-1907, participou em operações militares na margem esquerda do rio Cunene e, em 1908-1910, foi governador do distrito da Huíla. Nesta última qualidade, procurou levar o telégrafo ao conjunto do vastíssimo território sob a sua alçada, que, nessa altura, englobava também o Cuando-Cubango.

Segundo ele, recebera, em Janeiro de 1908, uma rede telegráfica em exploração com 478 mil metros, a qual, em Novembro de 1910, já tinha atingido os 1275 quilómetros. O próprio João de Almeida nos explica como o conseguiu. Foram encomendados directamente da Alemanha 400 mil metros de linha completa e 3000 campânulas de cerâmica, a que se juntou outro material vindo de Luanda ou comprado na África do Sul. Para conclusão e reparação das linhas do Mulondo, Evale e Cuamato, quando o material mais adequado começou a escassear, o capitão deu ordens para que fossem utilizados os rolos de arame farpado existentes no Humbe e no Forte Roçadas, depois de rebatidas as farpas, e para que, na falta de campânulas, se recorresse a isoladores feitos de ossos de animais. Como suportes das linhas, foram levantados postes de madeira mas recorria-se preferencialmente a árvores, quando as havia, e até a arbustos de pequeno porte (Almeida, J., 1936, p. 416).

Não admira que as avarias e interrupções fossem frequentes e que as linhas se revelassem pouco operacionais, sobretudo quando passaram a suportar também comunicações telefónicas.

Na campanha de 1914, sob o comando de Alves Roçadas, a rapidez com que houve que desenvolver as operações não permitiu preparar, a tempo, melhorias nesse campo. A derrota de Naulila e a desastrosa retirada posterior podem, aliás, atribuir-se, em parte, à falta de

30 "O único camião que fez bom serviço e em boas condições foi o da marca *Fiat*. A aquisição dos restantes representou uma despesa inútil" ("Relatório da Direcção de Étapes", 29 de Setembro de 1915, Eça, 1921, 183).

um sistema de transmissões eficaz. Talvez por isso, e imediatamente após, Alves Roçadas, insistiu para que fossem modernizados os meios de comunicação, antes de um novo avanço para Sul. Requisitou nomeadamente, em 2 de Janeiro de 1915, três estações fixas de telegrafia sem fios com o alcance de 400 km e duas móveis de campanha com o alcance de 150 quilómetros (Roçadas, 1919, p. 219), pedido que nunca foi satisfeito.

Com o reforço de efectivos e a passagem do comando das operações para o general Pereira de Eça, a questão das comunicações foi mesmo considerada uma das prioridades, tendo o serviço telegráfico nos distritos de Moçâmedes e Huíla ficado exclusivamente subordinado à autoridade militar (Eça, 1922, p. 72). No terreno, a par das forças combatentes, incluíram-se unidades de Engenharia, de que faziam parte “Formações de Telegrafistas de Campanha” (Moreira, 1983, pp. 68-69), que, até ao início da fase mais aguda das operações, tinham já montado cerca de 600 quilómetros de linhas<sup>31</sup>.

Foi em Môngua, onde a situação militar não tinha permitido a instalação de linhas telegráficas e telefónicas, que mais se fez sentir a falta de comunicações com a retaguarda. Os aparelhos de telegrafia (ou telefonia) sem fios que o general Pereira de Eça, como Alves Roçadas, também requisitara sem sucesso<sup>32</sup>, poderiam ter tido, durante as operações militares, o papel fundamental que só vieram a ter na fase posterior da ocupação.

Entretanto, quase imediatamente após a tomada de Ngíva, foram estendidos mais de 200 quilómetros de linhas fixas<sup>33</sup> e, em 1916, a partir de uma central instalada na antiga capital cuanhama, era possível falar para o Humbe e o Lubango, para o Cuamato, o Evalo ou Namacunde e pôr todos os destinos em rede (Flores, 1952, p. 232). Essa rede de transmissões rápidas ligava ao resto do território o que fôra, até aí, o espaço inexpugnado dos ambó.

### 3. Para concluir

Os meios de transmissão electromagnética e os veículos com motor de explosão interna alteraram completamente a relação de forças no Sul de Angola, permitindo aos portugueses ultrapassar dois dos principais obstáculos à sua dominação: a distância e as difíceis condições de progressão no terreno. Claro que houve também condicionantes externas favoráveis, como a saída dos alemães da cena africana, mas o factor decisivo foi, em nosso entender, essa chegada de recursos técnicos até aí quase desconhecidos.

Durante décadas, a escassez de água e a irregularidade das pastagens condicionaram de forma decisiva a operacionalidade de expedições militares com efectivos numerosos num tempo em que o transporte de carga estava totalmente dependente dos animais de tracção. As populações africanas sabiam disso e não só procuravam manter secretos e em segurança os principais reservatórios de água potável como, nas ocasiões em que cercaram grandes contingentes militares portugueses, como no Vau de Pembe ou em Môngua, começavam por visar cavalos e bovinos procurando assim neutralizar a Cavalaria<sup>34</sup> e impedir a progressão das tropas, impossibilitando-lhes o transporte de víveres, de artilharia e de outro equipamento.

31 “Relatório do serviço de engenharia” (Eça, 1922, 129).

32 Na requisição de pessoal e de material de 19 de Fevereiro de 1915 constavam “cinco secções de telegrafia sem fios com alcance de 350 quilómetros”, pedido que nunca foi satisfeito (“Relatório do serviço de engenharia”, Eça, 1922, 127).

33 “Relatório do serviço de engenharia” (Eça, 1922, 129).

34 Uma das vezes em que o general Pereira de Eça, cercado em Môngua, quis aliviar a pressão exercida pelos sitiados mandando fazer uma carga de cavalaria, já só estavam capazes quatro montadas (Eça, 1922, 95).

No entanto, mais do que alvo do fogo inimigo, grande número de animais imprescindíveis para o avanço das colunas era vitimado pelas doenças, pela sede (a água disponível podia estar a dezenas de quilómetros) e também pela fome, face à dificuldade em transportar e armazenar forragens ao longo de percursos de centenas de quilómetros. E não falamos, claro, das dificuldades em alimentação e água, tantas vezes dramáticas, sentidas pelos soldados. O transporte rodoviário emancipou as deslocações de tropas da contingência das condições naturais e introduziu um factor de dominação completamente novo. Por outro lado, os postos fortificados que tinham sido, durante muito tempo, marcos isolados de soberania, e cuja principal fraqueza era esse isolamento, passavam a ser integradas numa rede muito mais consistente, em que era fácil pedirem e obterem reforços em homens, em víveres ou em material de guerra<sup>35</sup>.

Norton de Matos, enquanto governador de Angola, tinha percebido a importância estratégica do transporte motorizado e foi ele que, no estilo do seu tempo, afirmou: “A abertura de estradas que permitissem viação automóvel era, sem dúvida, um admirável meio de domar a índole guerreira de parte dos nativos de Angola. Passeios amiudados pelo interior da Província de camiões cheios de soldados armados com espingardas de repetição e com algumas metralhadoras seriam bastante para mostrar ao gentio que tudo tinha mudado e que a repressão da menor agressão seria rápida e decisiva” (Matos, 1953, p. 43).

No entanto, Lisboa levou tempo a entender esse valor estratégico. Antes da partida do general Pereira de Eça para Angola, em Março de 1915, a opinião dominante nos ministérios da capital era ainda a de que o uso de camions nas operações militares no Sul de Angola estava condenado a um “completo fracasso” (Eça, 1922, p. 72).

Foi remando contra essa maré de cépticos, que Norton de Matos e Pereira de Eça, para garantirem o abastecimento das tropas em movimento, cujo número chegou a ser superior a dez mil homens, tomaram a iniciativa de mandar abrir ou beneficiar uma rede de carreiras e de estradas que, até Setembro de 1915, já devia ter ultrapassado os 700 quilómetros transitáveis.

No relatório final da campanha, Pereira de Eça gabava-se de que “findas as operações, o trajecto entre Moçâmedes e Ngiva, que anteriormente se fazia em 60 a 80 dias, passou a poder fazer-se, num caso de urgência, em 36 horas” (Eça, 1922, p. 44). E, talvez devesse ter acrescentado o general, era também possível comunicar em tempo real entre as duas povoações, apesar dos 600 quilómetros que, na altura, as separavam.

Independentemente dos meios e dos fins, sem esse encurtar de distâncias, a ocupação portuguesa do Sul de Angola teria sido impossível.

## Referências bibliográficas

Almeida, Bello de (1937), *Meio século de lutas no Ultramar: subsídios para a história das campanhas do exército português de terra e mar no seu Império colonial*, Lisboa: Sociedade de Geografia.

<sup>35</sup> Só não se percebe como é que atravessando as estradas (ou o que se designava como tal), e ainda mais as linhas do telégrafo e do telefone, grandes extensões quase isoladas, não eram mais vezes sabotadas e interrompidas pelas populações locais. Existem, é certo, cortes ocasionais mas são sempre de amplitude limitada: as populações não parecem ver uma ameaça nesses braços com que o colonizador invadia as suas terras. Será que esperavam colher daí algum benefício ou simplesmente receavam o poder que eles representavam e a ameaça de represália que continham?

- Almeida, João (1936), *Sul de Angola: relatório de um governo de distrito, 1908-1910. Esboço fisiográfico da região*, 2.ª ed., Lisboa: Agência Geral das Colónias.
- Amaral, Ilídio do (1982), *Entre o Cunene e o Cubango ou a propósito de uma fronteira africana*, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Costa, Eduardo (1906), *A questão do Cuanhama (Sul de Angola)*, Lisboa: Tip. Universal.
- Dáskalos, Maria Alexandre (2008), *A política de Norton de Matos para Angola*, Coimbra: Minerva.
- Dias, Jill R. (1981), *Famine and Disease in the History of Angola c.1830-1930*, *Journal of African History*, vol. 22, n.º 3, pp. 349-378.
- Eça, Pereira de (1921), *Campanha do Sul de Angola em 1915: relatório*, Lisboa: Imprensa Nacional.
- (1922), *A Campanha do Sul de Angola*, Lisboa: Tipografia Lusitânia.
- Flores, António de Quadros (1952), *Recordações do Sul de Angola, 1914-1929*, Guimarães: Livraria L. Oliveira.
- Martins, Ferreira, dir. (1934), *Portugal na Grande Guerra*, 2 vols., Lisboa: Ática.
- Matos, Norton de (1953), *A Nação Una: organização política e administrativa dos territórios do Ultramar português*, Lisboa: Paulino Ferreira Filhos.
- Medeiros, Carlos Alberto (1976), *A colonização das terras altas da Huíla (Angola): estudo de geografia humana*, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Moreira, Bastos (1983), *Notas sobre as Transmissões Militares em Portugal*, s.l.: s.n.
- Pélissier, René (1997), *História das campanhas de Angola: resistência e revoltas, 1845-1941*, 2.ª ed., Lisboa: Estampa (trad. Manuel Ruas).
- Roçadas, José Augusto Alves (1919), *Relatório sobre as operações no Sul de Angola em 1914*, Lisboa: Imprensa Nacional.
- Soares, A. M. Freitas (1934), *A campanha de Angola in Martins, Ferreira, dir., Portugal na Grande Guerra*, Lisboa: Ática.
- Sul (O) de Angola no início do século XX. Cadernos de Guerra do coronel Alberto Salgado* (2001), Fixação do texto, introdução e notas de Arlindo Manuel Caldeira, Lisboa: CEPCEP.

