

Esporte, economia e política: o automobilismo em Angola (1957-1975)

*Marcelo Bittencourt**

*Victor Andrade de Melo***

RESUMO

Este estudo tem por objetivo discutir a conformação do automobilismo em Angola, entre os anos de 1957 (quando começou a crescer o número de provas, tendo como marca a organização do I Grande Prêmio de Angola) e 1975 (quando a modalidade se extinguiu), buscando entender a sua articulação com o cenário político, econômico e cultural da colônia. Para alcançar desse intuito, como fontes utilizamos periódicos diversos, em especial o *Boletim Geral do Ultramar*, o *Angola Desportiva* e a *Revista de Automobilismo, Aviação e Turismo* (ATCA). Argumentamos que esta investigação pode nos permitir entabular um debate sobre a província às vésperas da independência. Além disso, espera-se dar mais um passo para compreender as peculiaridades das práticas esportivas e dos entretenimentos em cenários coloniais.

Palavras-chave: História da África; História do Esporte; colonialismo.

ABSTRACT

This study aims to discuss the configuration of auto racing in Angola between 1957 (when the number of races started increasing) and 1975 (when the practice became extinct), seeking to understand its articulation with the political, economic and cultural aspects of the colony. To reach the goal, we have used newspapers and magazines as sources: *Boletim Geral do Ultramar*, *Angola Desportiva* and *Revista de Automobilismo, Aviação e Turismo* (ATCA). We argue that this research can enable us to understand Angola in its the last moments as a colony. In addition, we intend to take another step to understand the peculiarity of sports and amusements in colonial settings.

Keywords: Africa History; Sports History; colonialism.

DOI - <http://dx.doi.org/10.1590/2237-101X0173211>

Artigo recebido em 30 de junho de 2015 e aprovado para publicação em 20 de fevereiro de 2016.

* Universidade Federal Fluminense (UFF), Rio de Janeiro (RJ), Brasil. E-mail: marcelo216@gmail.com
Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e professor na Universidade Federal Fluminense (UFF), Rio de Janeiro (RJ), Brasil. E-mail: marcelo216@gmail.com. Contou com apoio do CNPq para a realização da investigação.

**Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, RJ, Brasil. E-mail: victor.a.melo@uol.com.br
Pós-Doutorado em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e professor na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, RJ, Brasil. E-mail: victor.a.melo@uol.com.br. Contou com apoio do CNPq e da Faperj para a realização da investigação.

Introdução

Desde o século XIX, a população de Luanda conhecia diferentes modalidades esportivas. No decorrer da centúria seguinte, a prática foi se espalhando por Angola, mobilizada como mecanismo de distinção pelos colonos, como estratégia de busca de reconhecimento por parte da elite nativa, bem como forma de resistência, ressignificação e mesmo espaço de conscientização para a luta anticolonial por grupos de contestação. De toda forma, tornou-se uma manifestação importante no cotidiano da colônia, uma diversão por muitos apreciada.¹

Entre as práticas esportivas, já na década de 1920, eram disputadas, na capital, corridas e gincanas automobilísticas. Os aficionados pela modalidade fundaram, em 1936, o Automóvel e Touring Clube de Angola (ATCA), agremiação que, como outras semelhantes espalhadas pelo mundo, se envolveu com temas ligados não só ao esporte, mas também ao turismo e a tudo que cercava os carros (importação, licenciamento, estradas, consertos, manutenção etc.).² Sua sede na Avenida Marginal, às margens da Baía de Luanda, uma das mais bonitas e importantes da província,³ se tornou um ponto de encontro das elites e autoridades coloniais.⁴

Não surpreende tal perfil. Automóveis eram caros, disponíveis para poucos; até mesmo por isso, sempre foram elementos de *status* e distinção. Trata-se de um dos artefatos-chave da modernidade, materialização de certas noções que passaram a ser valorizadas: a mobilidade e a velocidade. Sinal de vitória do homem sobre a natureza, expressão do desenvolvimento científico e do progresso, o automobilismo exponencia ideias como o desafio, a aventura, o espírito empreendedor.⁵

Há uma importante recorrência ao redor do automobilismo: a articulação entre elementos do mundo do trabalho e do não trabalho. O automóvel serve à produção, mas também ao lazer. É protagonista de um importante setor da economia, bem como de um esporte. A

¹ BITTENCOURT, Marcelo. Jogando no campo do inimigo: futebol e luta política em Angola. In: MELO, Victor Andrade de; BITTENCOURT, Marcelo; NASCIMENTO, Augusto (Orgs.). *Mais do que um jogo: o esporte e o continente africano*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010, p. 114-115; MARZANO, Andrea. Práticas esportivas e expansão colonial em Luanda. In: MELO, Victor Andrade de; BITTENCOURT, Marcelo; NASCIMENTO, Augusto (Orgs.). *Mais do que um jogo: o esporte e o continente africano*, op. cit., p. 71-99.

² Essas pretensões foram claramente registradas nos seus estatutos, publicados em 1936.

³ Com a revisão constitucional de 1951, se passou a chamar as colônias portuguesas na África de províncias ultramarinas. Portugal reivindicava uma situação diferenciada dos demais impérios, oficializando a ideia de que não possuía colônias (BITTENCOURT, Marcelo. *“Estamos juntos!” O MPLA e a luta anticolonial (1961-1974)*. Luanda: Kilombelombe, 2008).

⁴ Essa sede pertencera ao Clube Atlântico. Antes, o ATCA alugava algumas salas no Palácio do Comércio. No decorrer de sua trajetória, sempre reivindicou apoio para construir novas instalações, dentro de um complexo no qual haveria também um autódromo.

⁵ Sobre o tema, ver: GARTMAN, Davi. Three ages of the automobile: the cultural logics of the car. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4-5, p. 169-195, 2004; GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

propósito, durante anos, o termo foi usado para definir o hábito de passear fazendo uso de carros, o que ajudou a potencializar outro negócio, o turismo.⁶

Essas dimensões são perceptíveis nas ações do ATCA. Ligado ao Automóvel Club de Portugal e mantendo relações com outros congêneres mundiais, no decorrer do tempo a agremiação angolana foi aperfeiçoando seu funcionamento e se tornando mais reconhecida. O número de associados saltou de 4 mil sócios, em 1959,⁷ para mais de 8 mil sócios, em 1966.⁸ Abriu escritórios nas principais cidades da província. Suas iniciativas e posicionamentos passaram a ser difundidos pela *ATCA — Revista de Automobilismo, Aviação e Turismo*, publicada a partir de 1953.⁹ Esse material nos permite perceber como a entidade esteve envolvida de forma articulada com as questões do entretenimento, da economia e da política.

A partir da década de 1950, as provas automobilísticas promovidas ou chanceladas pelo ATCA se tornaram mais bem estruturadas, não somente em Luanda (onde foram realizados os Grandes Prêmios de Angola, entre 1957 e 1965) como em outras cidades da província.¹⁰ A essa altura, o esporte já estava consolidado no cenário internacional, espreado por muitos países, inclusive Portugal, onde, em diversas localidades, se realizavam movimentadas corridas, contando, inclusive, com a participação de estrangeiros.¹¹ Pilotos portugueses também tomaram parte em competições internacionais. Foi mesmo um dos períodos áureos do automobilismo no país.¹²

Este estudo tem por objetivo discutir a conformação do automobilismo em Angola, especialmente em Luanda, entre os anos de 1957 (quando começou a crescer o número de provas, tendo como marca a organização do I Grande Prêmio de Angola) e 1975 (quando a modalidade se extinguiu), buscando entender a sua articulação com o cenário político, econômico e cultural da província. Para alcance desse intuito, como fontes utilizamos periódicos diversos, em especial o *Boletim Geral do Ultramar*,¹³ o *Angola Desportiva*¹⁴ e a *ATCA* —

⁶ Sobre o tema, ver: SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e início do sensacionalismo. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac e Naify, 2001, p. 115-150; FEATHERSTONE, Mike. Automobilities: an introduction. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4-5, p.1-24, 2004.

⁷ *ATCA*, n. 1, jul. 1959.

⁸ *ATCA*, n. 40, abr./maio 1966.

⁹ A agremiação anteriormente tinha lançado um boletim, editado entre 1939 e 1941. A revista em muitos momentos encontrou dificuldades de manutenção, mas sempre que publicada destacou-se pela beleza das imagens e da editoração, bem como pela qualidade do material utilizado.

¹⁰ Entre as quais Nova Lisboa (atual Huambo), Moçamedes, Novo Redondo (atual Sumbe), Lobito, Sá da Bandeira (atual Lubango), Huila, Benguela.

¹¹ A revista do ATCA constantemente divulgava os resultados das principais provas mundiais.

¹² Para mais informações, ver: RODRIGUES, José. *História do automobilismo português*. Lisboa: Automóvel Club de Portugal, 2004.

¹³ Publicado desde 1925, o intuito do periódico era estabelecer uma relação mais próxima entre a metrópole e as colônias; era um veículo de propaganda do governo português.

¹⁴ Publicado em Luanda, entre os anos de 1930 e 1971, foi o principal periódico esportivo da província e um dos mais importantes do território português. Sempre se portou como porta-voz dos interesses dos esportistas, com um ponto de vista majoritariamente crítico, especialmente nos anos 1950 e 1960.

Revista de Automobilismo, Aviação e Turismo. Além disso, usamos informações disponíveis em sítios de memorialistas (como Motorsport in Angola¹⁵ e Sportscarclassic¹⁶).

Ao entabular um debate sobre os derradeiros anos do colonialismo português, nosso intuito é problematizar o binômio colonizador-colonizado sempre tão presente nas análises do tema.¹⁷ A situação de Angola, notadamente no período em tela, foi bem mais complexa do que o par oposto homogêneo sugere. Pretendemos, assim, tratar de um assunto ainda pouco discutido — a movimentação de brancos no processo de construção de uma autonomia para a província,¹⁸ projeto ao fim derrotado pela forma como se deu a independência.

Por isso, nossa ideia foi investigar um esporte que exigia mais recursos e maior domínio tecnológico, sendo, portanto, mais afeito às elites, ao contrário de modalidades como o futebol, que foi rapidamente apreendido pelos populares, se difundindo por todos estratos sociais. A propósito, com este estudo espera-se também dar mais um passo para compreender as peculiaridades das práticas esportivas e dos entretenimentos em cenários coloniais.

Longe dos conflitos, cheia de conflitos: Angola às vésperas da independência

A partir da década de 1930, observa-se um processo de expansão da economia angolana, de início sustentada na exportação de, entre outros, sisal, algodão, diamante e café, o principal produto da província entre os anos de 1946 e 1972.¹⁹ Esse crescimento atraiu maior número de colonos; estimulou a instalação de redes de comunicação, férreas e rodoviárias; e fortaleceu o mercado interno.

Nos anos 1950, a economia local começou a diversificar-se, inclusive com a implantação de uma maior rede industrial. A guerra anticolonial, iniciada em 1961, por dois rivais movimentos de libertação, MPLA e UPA,²⁰ não interrompeu essa tendência e ainda desencadeou a execução de novos projetos de infraestrutura.²¹

De fato, o processo de industrialização foi estimulado em função dos conflitos (que depois também se desencadearam na Guiné-Bissau e em Moçambique), uma consequência da

¹⁵ <http://motorsportinangola.blogspot.com.br/>.

¹⁶ http://sportscarclassic.com.sapo.pt/HS_Angola.htm.

¹⁷ COOPER, Frederick. Conflito e conexão: repensando a história colonial da África. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 15, n. 27, p. 21-73, 2008.

¹⁸ PIMENTA, Fernando. Ideologia nacional dos brancos angolanos (1900-1975). In: CES. *VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais*. Coimbra: CES, 2004.

¹⁹ VALÉRIO, Nuno; FONTOURA, Maria Paula. A evolução económica de Angola durante o segundo período colonial — uma tentativa de síntese. *Análise Social*, Lisboa, v. XXIX, n. 129, p. 1193-1208, 1994.

²⁰ O MPLA (Movimento Popular de Libertação de Angola) proclamou a independência em 11 de novembro de 1975, ainda hoje se encontrando no poder. A UPA (União das Populações de Angola), em 1962, mudou de nome para FNLA (Frente Nacional de Libertação de Angola). Após um período de maior projeção durante a luta anticolonial, não conseguiu ampliar sua principal base de apoio, restrita à parte norte da província.

²¹ CLARENCE-SMITH, Gervase. *O III Império Português (1825-1975)*. Lisboa: Teorema, 1985.

necessidade de a metrópole ter maior controle sobre o território. Além disso, foi beneficiado com a mudança na política colonial observada no pós-Segunda Grande Guerra, um ajuste feito para responder às pressões internacionais que sobre Portugal pendiam para que encaminhasse a descolonização.

No que tange à diversificação econômica, outro fator importante foi a exploração de petróleo. Desde 1910, havia prospecções no solo angolano. Todavia, somente em 1955 se deu a primeira descoberta viável do ponto de vista comercial, na região do Kwanza, nas redondezas de Luanda. Já em 1956, ocorreu a primeira exportação para a metrópole.²² No final dessa década, foi inaugurada uma refinaria, dando novo dinamismo ao setor, algo que se exponenciou com os achados em Cabinda, que atraíram, em 1966, a na ocasião maior empresa petrolífera do mundo, a Gulf Oil.²³ Em 1972, o produto substituiria o café como principal mercadoria da província.²⁴

O governo português, entretanto, se manteve durante anos dúbio em relação à exploração do petróleo em Angola. De um lado, reconhecia a importância do ponto de vista econômico; de outro, temia que o aumento de autonomia financeira estimulasse o surgimento de teses independentistas. É preciso ter em conta que as restrições impostas pela metrópole a vários setores de negócios muito incomodaram a burguesia colonial, algo que somente se reduziu de forma parcial com algumas mudanças entabuladas em 1971-1972.

Há que, no mínimo, se considerar que o crescimento do fluxo financeiro necessário à implantação e manutenção da indústria petrolífera, bem como do trânsito internacional, típico do ramo, ocasionou interferências no cotidiano de algumas cidades angolanas. De fato, a expansão econômica teve impactos do ponto de vista político e cultural. A partir de meados dos anos 1950, tornou-se mais dinâmica a vida urbana com a estruturação de um mercado de entretenimentos: cafés, bares, restaurantes, festas diversas, clubes esportivos, agremiações dos mais distintos perfis, caçadas, passeios e eventos musicais.²⁵

Com peculiaridades em cada uma das cidades, mesmo sob os olhares atentos do governo metropolitano, vicejou em Angola um clima de maior liberdade comportamental, nas relações entre homens e mulheres, nas formas de se vestir e se portar, mesmo no uso de drogas.²⁶

Vale ressaltar que, ainda que houvesse alternativas para todos os estratos da população e que tenha aumentado o convívio no cotidiano, persistiram e mesmo se fortaleceram restri-

²² GONÇALVES, Jonuel. *A economia ao longo da história de Angola*. Luanda: Mayamba, 2011.

²³ CLARENCE-SMITH, Gervase. *O III Império Português (1825-1975)*, op. cit.

²⁴ VALÉRIO, Nuno; FONTOURA, Maria Paula. A evolução económica de Angola durante o segundo período colonial — uma tentativa de síntese, op. cit. Ver também: TORRES, Adelino. Pacto colonial e industrialização de Angola (anos 60-70). *Análise Social*, Lisboa, v. X, n. 77-78-79, p. 1101-1119, 1983.

²⁵ MOORMAN, Marissa J. *Intonations*. A social history of music and nation in Luanda, Angola, from 1945 to recent Times. Athens: Ohio University Press, 2008.

²⁶ Um panorama desse momento foi traçado em: FONSECA, Ana Sofia. *Angola, terra prometida: a vida que os portugueses deixaram*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009.

ções socioeconômicas, sobretudo as relacionadas com as questões raciais.²⁷ Para a burguesia colonial, formada majoritariamente por brancos, tais diversões eram tanto mecanismos de autoidentificação como formas de marcar publicamente seu protagonismo. Tinham claras conexões com seus interesses econômicos e políticos.²⁸

Fernando Pimenta²⁹ chama a atenção para o papel que desempenharam os brancos nas décadas finais do domínio português. Para o autor, o tipo de colonialismo adotado em Angola gerou condições para a conformação de posturas reivindicatórias, que emergiram dos choques que houve entre a burguesia metropolitana e a burguesia da província — devido a questões ligadas ao grau de autonomia e respeito às peculiaridades da colônia —, bem como entre os brancos e mestiços integrantes da elite local, em função do cruzamento das noções de raça e naturalidade.

Nesse cenário se desenvolveu entre os brancos um processo de identificação com a terra. Segundo Pimenta, tratava-se de uma postura nacionalista com diferentes perfis: um mais conservador, que sugeria o domínio dos brancos e manutenção da posição de subserviência de mestiços e negros; outro mais liberal, que propunha a independência com hegemonia branca, mas com integração de toda a população; um terceiro mais progressista, a defender uma independência ampla e democrática, ultrapassando “claramente as barreiras do nacionalismo econômico, uma vez que o seu protesto político assentava sobre bases fundamentalmente ideológicas”.³⁰

São expressões desse processo movimentos como a Organização Socialista de Angola e a Frente de Unidade Angolana. Essa última, articulando liberais e progressistas, logrou alguma penetração na província. Todavia, por ser perseguida por autoridades governamentais, contestada por grupos de brancos e rejeitada pelos movimentos de independência de maioria negra, acabou por perder espaço para os mais conservadores.³¹

De toda forma, essas iniciativas preocuparam a metrópole, que temia que se caminhasse para um processo de autonomia nos moldes do que ocorrera há mais tempo no Brasil e mais recentemente na Rodésia.³² De fato, na Angola dos anos 1970, se desenhava tal possibilidade

²⁷ BITTENCOURT, Marcelo. Jogando no campo do inimigo: futebol e luta política em Angola, op. cit., p. 114-115.

²⁸ Seguindo Pimenta, consideramos como estratos superiores, em Angola, os membros da burguesia comercial e industrial, bem como altos funcionários da administração colonial. Com esses compartilhavam alguns espaços e prestígio certos profissionais liberais de nível superior: advogados, engenheiros, médicos e professores.

²⁹ PIMENTA, Fernando. Ideologia nacional dos brancos angolanos (1900-1975), op. cit.

³⁰ Ibidem, p. 10.

³¹ DÁSKALOS, Sócrates. *Um testemunho para a história de Angola*. Do Huambo ao Huambo. Lisboa: Vega, 2000.

³² Em 1964, a Rodésia do Norte, assumindo o nome de Zâmbia, proclamou sua independência do Reino Unido. No ano seguinte, o primeiro-ministro da Rodésia do Sul, Ian Smith, fez o mesmo, adotando o nome de República da Rodésia, instituindo, contudo, um regime de orientação racista, somente extinto em 1980, após uma longa guerrilha. O país foi rebatizado como Zimbábue.

por meio da ação dos conservadores brancos, motivados pela “persistência da luta armada, o fortalecimento econômico da burguesia angolana e a erosão progressiva da autoridade do governo de Marcelo Caetano”.³³ A inesperada Revolução dos Cravos, contudo, frustrou essa expectativa e tornou confusa sua participação na construção da independência.

Parece ser interessante melhor entender essa movimentação dos brancos e da burguesia colonial (grupos muito coincidentes)³⁴. Estamos sugerindo que, dadas as características da modalidade, o desenvolvimento do automobilismo pode ser uma interessante chave de discussão.

O automobilismo: economia, política, cultura (1957-1960)

Nos anos 1950, o governo português passou a mais intensamente mobilizar o esporte a fim de construir um sentimento de unidade no império. Isso pode se sentir em excursões de equipes metropolitanas às colônias, na autorização para que times das províncias participassem de competições nacionais e mesmo internacionais (inclusive representando Portugal), nos investimentos em instalações e organização de iniciativas esportivas.³⁵

O desenvolvimento do automobilismo em Angola foi, em boa medida, uma decorrência desse quadro e da estruturação da modalidade no Portugal metropolitano, bem como da expansão da economia da colônia (inclusive da indústria petrolífera) e da nova dinâmica observável nas cidades. Vale registrar que, em outros territórios portugueses, como em Moçambique e Macau, o esporte se desenvolveu aproximadamente no mesmo período.

Nessa década cresceu rapidamente o número de automóveis na província. Enquanto em 1950 havia 10.999 veículos matriculados (carros, caminhões e motos), em 1954 já eram 23.802.³⁶ Em 1972, o montante chegaria a 168.222.³⁷ Oferecendo seus produtos e serviços, concessionárias de marcas mundialmente famosas se instalaram em várias cidades.³⁸

A revista do ATCA preenchia várias de suas páginas com anúncios comerciais dessas concessionárias, como também de empresas de autopeças, grupos hoteleiros, agências de viagem, companhias aéreas, seguradoras, entre outras. Percebe-se a cadeia econômica que se relacionava com o interesse pelo automobilismo. A publicação, a propósito, de forma recorrente publicou matérias sobre o turismo em Angola, o entendendo tanto como um negócio

³³ PIMENTA, Fernando. Ideologia nacional dos brancos angolanos (1900-1975), op. cit., p. 24.

³⁴ Deve-se ter em conta que havia mestiços na burguesia colonial e brancos que não pertenciam à burguesia.

³⁵ MELO, Victor Andrade de; BITTENCOURT, Marcelo. O esporte na política colonial portuguesa: o Boletim Geral do Ultramar. *Tempo*, Niterói, v. 19, n. 34, p. 69-80, jun. 2013.

³⁶ ATCA, n. 5, nov. 1955.

³⁷ REPÚBLICA PORTUGUESA — ESTADO DE ANGOLA. *Informações Estatísticas — 1972*. Luanda: Direção Provincial dos Serviços de Estatística, 1973.

³⁸ A revista do ATCA, tendo em vista esse aumento do número de automóveis, constantemente publicou conselhos técnicos e dicas para sua melhor utilização.

que poderia contribuir com o progresso da colônia quanto como uma forma de aumentar o conhecimento sobre a província.³⁹

O periódico também noticiava as relações do ATCA com seus congêneres da região, entre os quais o Automóvel Clube do Congo Belga e da África do Sul. Tais parceiros e os produtos anunciados não deixam dúvidas sobre o público para o qual a revista era produzida: a elite colonial angolana. Não havia a menor pretensão de falar para o conjunto amplo da população.

Até mesmo por esse perfil, é possível encontrar referências às tensões que havia entre a burguesia colonial e a burguesia europeia. Passariam a ser raros, por um tempo, textos como o editorial do primeiro boletim do ATCA, de 1939, que, alinhado com os interesses metropolitanos, apresentou o clube como “uma patriótica iniciativa a que meteram ombros homens que não se deixam vencer, como se duvidar desse êxito não seja o mesmo do que duvidar das possibilidades, ia até dizer, do futuro desta Colônia onde também é Portugal”.⁴⁰

Num sentido distinto do que esperava a metrópole, os editoriais passaram, nos anos 1950, a exaltar o potencial de Angola, tanto por seu clima e natureza exuberante quanto por sua urbanização, seus hotéis, suas diversões modernas, entre as quais as provas automobilísticas: “À semelhança do que se verifica, periodicamente, nas grandes capitais do mundo, Luanda vai em breve e pela primeira vez, ser palco de uma grande e verdadeira prova automobilística de características e projeção internacional.”⁴¹

Mais do que se afastar simbolicamente de Portugal, passaram a se esboçar comparações, como, por exemplo, na exaltação de uma prova: “é orgulho para o automobilismo angolano a circunstância de se ter inscrito no I Rallye Feminino de Angola maior número de concorrentes que no I Rallye Feminino, realizado em setembro de 1951, na Metrópole”.⁴²

Vale citar que o ATCA muito incentivou a prática do automobilismo feminino, fazendo questão de, nas páginas da revista, ressaltar seus nomes, traçar seu perfil e publicar suas opiniões.⁴³ Chegou a haver, durante alguns números do periódico, a coluna “A mulher ao volante”, escrita por Iolanda Balboa.

³⁹ Vale comentar que o próprio símbolo do ATCA — um escudo com um elefante e uma zebra — reforçava a ideia de expedição e de valorização das coisas da terra. Na revista, aliás, foram publicadas muitas matérias de cariz etnográfico, descrevendo as características de regiões e povos angolanos.

⁴⁰ Boletim do ATCA, ano 1, n. 1, janeiro de 1939, p. 2.

⁴¹ ATCA, n. 8, fev. 1957, p. 2.

⁴² ATCA, n. 4, nov. 1954, p. 5.

⁴³ Entre tantas, para termos uma ideia das mulheres envolvidas com a modalidade, citamos a artista Sonia Maria, a diretora da Escola Infantil Dulce Barroso de Morais e Castro, a aeromoça da DTA Odette de Lemos Pereira, a médica Natércia Guimarães e a assistente social Fausta Helena Rocha Redich.

Os editoriais reproduziam sim parâmetros civilizatórios e lusotropicais, nos moldes propugnados pelo governo metropolitano,⁴⁴ mas raramente mencionaram os termos nação e mesmo Portugal. Por vezes até mesmo operaram essas representações para tecer críticas:

Em Angola não existem, propriamente, classes sociais, no sentido político, sociológico e filosófico. O que existe são níveis socioeconômicos a determinar posições diferentes na sociedade. O homem-da-rua separado pelo dinheiro do homem favorecido pela fortuna. Mas os milionários encontram obstáculos cada vez mais difíceis por parte do Estado que os obriga ao pagamento de elevadas contribuições e ao cumprimento de deveres sociais para com o pessoal.⁴⁵

Nos discursos da revista, o desenvolvimento do automobilismo se articulava com o progresso da colônia. Propugnava-se a ideia de que as corridas de automóveis eram formas adequadas de celebrar as potencialidades angolanas, simultaneamente expressando e impulsionando o desenvolvimento local. É importante notar que não se estava a valorizar o império, mas sim as coisas de Angola, o valor da terra, de seus recursos, de sua gente.

Esse olhar se percebia bem nas matérias sobre os *rallies*, provas que percorriam várias cidades. Destacava-se o fato de ser uma maneira de melhor se conhecer a colônia como um todo.⁴⁶ Os pilotos angolanos eram representados como bandeirantes a serviço do progresso, expressão da força motriz que alimentava as esperanças de um futuro mais alvissareiro.

As vitórias desses pilotos nas corridas disputadas nos vizinhos países/colônias eram celebradas como grande realização. Assim comemorou a *Angola Desportiva* o primeiro lugar de Alvaro Cabral numa prova disputada em Leopoldville, em 1956: “Não há dúvida que estamos na presença de um magnífico triunfo do nosso desporto automóvel, principalmente por se tratar de uma representação além-fronteiras, o que valoriza sempre mais as proezas de quem as obtém.”⁴⁷

O próprio Acácio Pereira de Matos, médico e presidente do ATCA no seu período-auge, costumeiro piloto nas provas, idealizador e organizador das principais competições do automobilismo angolano, era encarado como um fiel representante dos intuítos da modalidade.

⁴⁴ Na década de 1950, o regime salazarista adotou a bandeira lusotropical erguida por Gilberto Freyre, a exaltação da suposta capacidade dos portugueses de se adaptarem aos trópicos e respeitarem a miscigenação. O discurso “científico” do sociólogo brasileiro foi utilizado para defender a excepcionalidade da relação de Portugal com as colônias, justificativa para não entabular o processo de descolonização (CASTELO, Cláudia. “*O modo português de estar no mundo*”: o luso-tropicalismo e a ideologia colonial portuguesa. Porto: Afrontamento, 1999).

⁴⁵ *ATCA*, n. 2, fev. 1954, p. 5.

⁴⁶ O I Rally de Angola foi promovido pelo ATCA em 1957. Atravessou a província, atraindo muitos interessados. Foram 27 participantes de Luanda, Carmona (atual Uíge), Lobito, Nova Lisboa (atual Huambo) e Moçamedes.

⁴⁷ *Angola Desportiva*, 8 set. 1956, p. 3.

Era constantemente elogiado pelas contribuições que deu ao esporte, consideradas como demonstração de seu caráter empreendedor e seu amor por Angola. Exaltava-se sua corriqueira preocupação com o desenvolvimento da província.⁴⁸

Vale citar que Acácio era membro da burguesia colonial, de uma família antiga na província, ligada inclusive a um dos nomes simbólicos da história local e de Portugal, Norton de Matos, governador-geral de Angola e ministro das Colônias, opositor de Salazar, ainda que árduo defensor de um projeto colonial.

Liderado por esse personagem, o ATCA promoveu, em 1957, o I Grande Prêmio de Angola, na cidade de Luanda, num percurso de rua que se tornou conhecido como Circuito da Fortaleza (a reta principal era a célebre Avenida Marginal). Se na ocasião já havia muitas provas sendo disputadas na província, essa seria um ponto de inflexão no automobilismo angolano.

Figura 1. Grande Prêmio de Angola⁴⁹



Nesse circuito seriam promovidas outras provas, entre as quais a Taça Cidade de Luanda, com carros de menor potência, na qual tomavam parte notadamente os locais. Enquanto isso, o Grande Prêmio de Angola pretendia atrair pilotos mais audazes e de outras nacionalidades. Já na primeira edição contou com portugueses da metrópole (José Manuel Simões, Ruy Marinho de Lemos e Joaquim Correia de Oliveira) bem como automobilistas das redondezas (da África do Sul, do Congo, de Moçambique, do Zaire e do Quênia). De Angola, foram sete participantes.

⁴⁸ Ver, por exemplo, as matérias “Dr. Pereira de Matos — Mago do automobilismo em Angola” (*Angola Desportiva*, 15 dez. 1962, p. 4) e “Homens e obras” (*Angola Desportiva*, 10 mar. 1964, p. 6).

⁴⁹ Disponível em: <<http://www.motorsportinangola.blogspot.com.br/2010/01/i-angola-gp-luanda-1957.html>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

O público compareceu em grande número, acompanhando com entusiasmo as arrojadas ultrapassagens e com preocupação os acidentes que ocorreram, entre os quais um de maior gravidade, entre o sul-africano Jennings e o congolês Darville. Na verdade, dos 18 inscritos, dos quais 13 deram a largada, apenas seis concluíram a prova. Esses fatos aumentavam a repercussão das corridas, alimentando o imaginário ao redor dos pilotos.

O II e III Grande Prêmio de Angola, realizados em 1958 e em 1959, não trouxeram grandes novidades no que tange a sua estruturação e ao perfil de participantes. No segundo evento, tomou parte um dos mais famosos pilotos do automobilismo português, Antônio Barros, que correu durante quase três décadas.

Era, de fato, difícil levar carros da Europa para Angola em função de questões operacionais, não só a dificuldade de transporte, como também à falta de mão de obra especializada e de peças disponíveis. De toda forma, os eventos seguiram logrando sucesso, atraindo grande público.

Figura 2. Cartaz do III Grande Prêmio de Angola e da Taça Cidade de Luanda⁵⁰



Maior sucesso ainda teve o IV Grande Prêmio de Angola (1960), até mesmo em função de mudanças no perfil dos pilotos.⁵¹ Com grande alarde, tomaram parte o alemão Wolfgang Seidel e o britânico Graham Whitehead, que já tinham competido em muitas provas

⁵⁰ Disponível em: <<http://oldraces.blogspot.com.br/2014/01/automobilismo-em-angola.html>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

⁵¹ A organização pagava os custos de transporte de alguns carros e pilotos. Dependia, portanto, do tamanho do orçamento para trazer nomes mais conhecidos no cenário mundial do automobilismo.

de Fórmula 1. Também participaram renomados pilotos portugueses, como Jorge Moura Pinheiro e Joaquim Correia de Oliveira. Da província, concorreu Álvaro Lopes, um dos grandes ídolos dos eventos automobilísticos de Angola e Moçambique. Até mesmo do Brasil foi um corredor, Henrique Casini, cuja inscrição foi muito celebrada como um passo para fortalecer as relações esportivas entre o país da América do Sul e a província.⁵²

Essa ênfase no relacionamento com o Brasil, tão presente em outros espaços, deve ser analisada a partir de uma posição ambígua. De um lado, era uma repercussão do viés lusotropicalista operado na política colonial portuguesa.⁵³ De outro, podia tratar-se da busca de referência em um espaço terceiro, algo que foi comum entre os que pensavam uma maior autonomia para Angola.⁵⁴

Essa edição do Grande Prêmio foi amplamente celebrada pela qualidade da organização. A farta descrição disponível nos jornais permite-nos perceber o frenesi que tomava conta da capital por ocasião desses eventos. A cidade mudava de perfil com a instalação da infraestrutura. A população acompanhava com entusiasmo as notícias relativas à vinda dos pilotos, ao embarque dos carros, aos detalhes das provas. Luanda tornava-se uma grande festa, desfrutada por gente de todos os estratos sociais, ainda que protagonizada claramente pelas elites.

O automobilismo, assim, era representado como um espetáculo capaz de atrair um público muito diverso, extrapolando limites sociais e raciais. As autoridades coloniais consideravam tal sucesso como uma demonstração das boas condições de vida da colônia, relacionadas às supostas benesses do regime. Todavia, é evidente que os eventos atraíam os angolanos, incluindo um grande número de negros e mestiços, exatamente por sua excepcionalidade. Longe de estarem demonstrando qualquer atitude de apoio ao projeto colonial português, os populares que espreitavam os carros em disputa apenas aproveitavam aqueles dias de festividade.

Já a imprensa mantinha o tom de ufanismo local. A propósito, em geral os periódicos separavam os pilotos em “portugueses metropolitanos” e “angolanos”, não poucas vezes dando mais atenção às performances dos oriundos da província. Os discursos exaltavam não os méritos do império português, mais sim os da colônia: “É uma organização de Angola e para Angola através da qual se procura colocar a Província ao nível dos mais adiantados territórios africanos e da Europa” (*Angola Desportiva*, 17 set. 1960, p. 4).

Intensificaram-se os elogios à contribuição do automobilismo para o progresso e projeção da província, bem como as sugestões de que as provas organizadas em Angola eram mais frequentes e melhores do que as promovidas pelo Automóvel Clube de Portugal na metrópole.

⁵² Um perfil detalhado dos pilotos foi publicado em *Angola Desportiva*, 3 set. 1960, p. 2.

⁵³ CASTELO, Cláudia. “*O modo português de estar no mundo*”: o luso-tropicalismo e a ideologia colonial portuguesa, op. cit.

⁵⁴ BITTENCOURT, Marcelo. As relações Angola-Brasil: referências e contatos. In: CHAVES, Rita; MACEDO, Tânia; SECCO, Carmen (Orgs.). *Brasil-África: como se o mar fosse mentira*. Maputo: Imprensa Universitária/Universidade Eduardo Mondlane, 2003. p. 79-110.

Esse aumento da rivalidade, dentro dos limites possíveis em uma relação de natureza colonial, se percebia também em outros esportes nos quais equipes de Angola começaram a lograr destaque, como foi o caso do basquetebol. Em outras colônias, como Moçambique, fatos semelhantes ocorreram. No automobilismo, por suas características, isso resvalou costumeiramente na crítica aos limites impostos pela metrópole ao pleno desenvolvimento da pujança econômica da província.

Esse aspecto fica claro nas expectativas de que os pilotos angolanos obtivessem bons resultados. A despeito de haver alguns ídolos locais, seus carros não eram competitivos em disputas internacionais. O ATCA chegou a adquirir alguns veículos mais velozes para permitir que seus representantes tivessem maior chance de lograr bom desempenho. Enfrentavam, contudo, uma série de limitações burocráticas e restrições financeiras, as mesmas que incomodavam as empresas locais.⁵⁵ A propósito, essas, entre as quais as cervejarias Cuca e Nocal, constantemente contribuíam com as iniciativas da agremiação.

No entanto, críticas, tensões e discursos esboçados a partir de pretensões de uma maior autonomia da província sofreriam um forte abalo com o início da guerra anticolonial.

A guerra de libertação e a manutenção do automobilismo (1961-1965)

Em Angola, a luta armada de libertação foi deflagrada com ataques a prisões de Luanda, em 4 de fevereiro de 1961, e ações armadas contra as fazendas de colonos situadas na região norte, desencadeadas em 15 de março. Ainda que ao final desse mesmo ano as forças militares portuguesas já tivessem reocupado a maior parte do território insurreto, a vida na colônia mudou para todos.

No âmbito do esporte, sentiram-se impactos do novo quadro político. Aumentou a vigilância sobre os clubes, identificados como locais em que se organizavam movimentos de contestação, aproveitando-se que a prática era, em linhas gerais, considerada de menor potencial ofensivo pelas estruturas governamentais metropolitanas.⁵⁶

No campo automobilístico, em 1961, não houve o Grande Prêmio. Nos discursos dos dirigentes desapareceram, ou se atenuaram muito, as críticas à metrópole. Um editorial da revista do ATCA explicitou o tom assumido por aqueles que falavam para a elite colonial: “Angola cobriu-se de luto. Todos sentimos na carne e na alma os golpes dos terroristas que, vindo de fora das nossas tranquilas fronteiras e comandados por gente estranha ao nosso viver, perturbaram nosso trabalho e nosso progresso.”⁵⁷ Ressurgiu a ideia de que era necessário

⁵⁵ Ver, por exemplo, a matéria “Os nossos volantes precisam de bons carros”, publicada em *Angola Desportiva*, 4 dez. 1965, p. 8.

⁵⁶ MELO, Victor Andrade de; BITTENCOURT, Marcelo. Sob suspeita: o controle dos clubes esportivos no contexto colonial português. *Tempo*, Niterói, v. 18, n. 33, p. 191-215, 2012.

⁵⁷ *ATCA*, n. 11, fev./mar. 1961, p. 2.

manter a integridade das terras portuguesas, inclusive a partir da recuperação de histórias do processo de expansão colonial. A situação de violência acabou por reduzir o ímpeto de contraponto às injunções do governo português.

O editorial do número de abril e junho de 1961 manteve o tom. Nota-se a exaltação da “pátria portuguesa”, da ideia de que “somos todos portugueses”. Grande destaque foi dado à pronta resposta militar da metrópole, inclusive destacando-se o desfile dos soldados na avenida Marginal, ocasião acompanhada pelo ministro do Ultramar e demais autoridades coloniais da sede do ATCA.⁵⁸

Na edição seguinte, todavia, tanto no editorial quanto nas demais matérias, já não se falou mais da guerra ou das ações portuguesas de combate aos movimentos de libertação. O destaque foi mesmo um velho tema, a necessidade de consolidar o turismo na província. Além disso, se publicou um relato das competições promovidas em Lourenço Marques, atual Maputo,⁵⁹ já que as provas de Angola foram suspensas por um tempo. Aos poucos retornar-se-ia à normalidade, condição sempre enfatizada pela imprensa.

De fato, a guerra de libertação não apareceu mais ostensivamente na propaganda do regime e do governo colonial. O tema ficou entrincheirado nas poucas matérias jornalísticas produzidas nos moldes orientados pela metrópole, sempre com um tom de acusação a uma suposta intervenção comunista entabulada por pequenos grupos de angolanos.⁶⁰ Os conflitos, de toda forma, mesmo distantes, não vão sair totalmente do horizonte.

Percebemos isso, mesmo que de forma não explícita, nos discursos sobre o Grande Prêmio, que voltou a ser promovido em 1962. Mantendo-se a linha anterior de se investir na internacionalização do evento, as corridas foram de novo celebradas como uma estratégia de divulgação de Angola.

Como de costume, se esperava o reconhecimento de que a colônia reunia raros atributos, a junção da exuberância da natureza com uma estrutura moderna, cada vez mais notável em função do desenvolvimento econômico. Luanda era representada como uma cidade cosmopolita, limpa, ordenada, progressista e segura, nova palavra de ordem que explicitava o controle do território.

Entre os que participaram desse V Grande Prêmio, vale citar alguns pilotos. O vencedor foi o italiano naturalizado belga Lucien Bianchi, que lograra bons resultados na Fórmula 1 (chegou a ser pódio em Mônaco, 1968) e em outras provas mundiais. Outros destaques foram o alemão Hans Herrmann e os britânicos Georges Berger e David Piper, todos com larga experiência, inclusive algumas participações na principal categoria da modalidade. O último se tornaria um dos mais costumeiros participantes e vitoriosos das competições angolanas.

⁵⁸ ATCA, n. 12, abr./jun. 1961, p. 2. Nesse edifício se instalou temporariamente a delegação da PIDE (Polícia Internacional e de Defesa do Estado) que fora enviada para Luanda para combater as agitações urbanas a favor da ideia de independência (comunicação pessoal de José Gonçalves, concedida em 17 jun. 2015).

⁵⁹ ATCA, n. 13, jul./set. 1961.

⁶⁰ BITTENCOURT, Marcelo. “*Estamos Juntos!*”: O MPLA e a luta anticolonial (1961-1974), op. cit.

Do Portugal metropolitano, participou pela primeira vez de uma prova na província Mário Araújo (“Nicha”) Cabral, piloto que com o conterrâneo Antônio Peixinho se tornaram, na transição das décadas de 1960 e 1970, importantes nomes da modalidade em Angola, celebridades em um momento em que a prática chegou a rivalizar com o futebol na preferência popular (ainda que com dinâmica distinta, já que no automobilismo, ao contrário do velho esporte bretão, tal participação se restringia à assistência).

No *Boletim Geral do Ultramar*, se celebrou que assistiram ao evento “milhares de pessoas, entre as quais o governador-geral, tenente-coronel Silvino Silvério Marques, que se encontrava acompanhado pelos secretários provinciais e outras altas individualidades civis e militares da província”.⁶¹ Retomava-se o clima de festa, pela imprensa exaltado como expressão de que em Angola se recuperara a normalidade.

Esse V Grande Prêmio recebeu ainda destaque por ter sido introduzido no calendário anual da Federação Internacional de Automobilismo. Na visão do ATCA, esse reconhecimento “permitiu a Angola figurar numa posição cimeira do automobilismo em África, impondo internacionalmente seu bom nome e sua capacidade no mais empolgante desporto-espetáculos dos nossos dias”.⁶²

Os Grandes Prêmios passaram a ser mais incentivados pelas administrações locais, encarados como uma prova de que os “terroristas” estavam controlados. De fato, mesmo com a guerra de libertação em curso, diversas competições esportivas internacionais aconteceram em Angola, adensando a ideia defendida pelo regime português de que os movimentos de contestação não conseguiam angariar grande apoio interno.

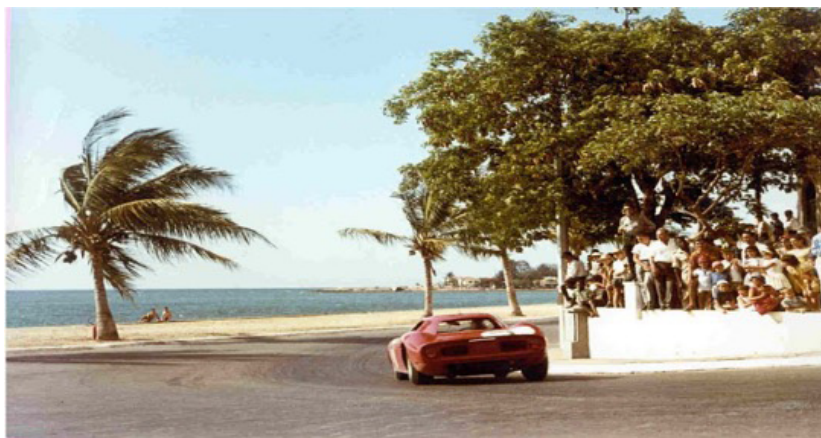
A camuflagem do terreno da propaganda não apagaria, contudo, o crescimento do clima de tensão e dos enfrentamentos entre as forças de segurança e os angolanos residentes nos bairros periféricos e pobres de Luanda. A guerra travada nas fronteiras reverberava nos museus.⁶³ É fundamental retermos essa ideia a fim de que possamos entender a forma como se processou o fenômeno futuro da independência.

Os Grandes Prêmios realizados entre 1963 e 1965 tiveram perfil semelhante. Muitos pilotos estrangeiros, alguns com boa experiência nas principais competições mundiais, retornariam a Luanda. Novos corredores se sentiram atraídos. Os principais automobilistas portugueses passaram a tomar parte. Alguns angolanos eram presença constante. No mês da prova, Luanda respirava mais do que nunca o esporte. No VI Grande Prêmio, até mesmo o presidente Américo Thomaz prestigiou as provas (na ocasião houve também edições da Taça Cidade de Luanda e da Taça Governo Distrito de Luanda).

⁶¹ *Boletim Geral do Ultramar*, n. 449, 1962, p. 250.

⁶² *ATCA*, n. 17, jun. 1963, p. 3.

⁶³ BOSSLET, Juliana Cordeiro de Farias. *A cidade e a guerra*. Relações de poder e subversão em São Paulo de Assunção de Luanda (1961-1975). Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

Figura 3. VII Grande Prêmio de Angola — 1964⁶⁴

A beleza do Circuito da Fortaleza e o clima de festa eram atrativos. As condições de segurança, no tocante à pista, não eram perfeitas, como na época não o eram em geral nas outras provas mundiais. De toda forma, Luanda já tinha melhor infraestrutura para receber as corridas. Além disso, Angola atraía pelo ar de “aventura” e pelo “exotismo”, especialmente das cidades do interior, sempre visitadas pelos pilotos, que chegavam a tomar parte em algumas das competições nelas organizadas.

Grande parte dos pilotos angolanos utilizava recursos próprios para correr. O espírito era: “São amadores que dão ao automobilismo, normalmente, mais do que retiram. Utilizam máquinas próprias e mecânicos privativos, normalmente sem qualquer assistência dos fabricantes das marcas que representam. Estes ascetas do automobilismo desportivo correm por prazer.”⁶⁵ Integravam um setor da elite que tinha condições de fazer tal investimento.

Alguns tinham ascendido financeiramente com os negócios da província, como é o caso de Gil Morgado, a princípio mecânico principal da NSU — Sociedade Comercial Lusolandia, uma importadora de carros, posteriormente proprietário de uma oficina na sede da ATCA. De toda forma, era grande o número de envolvidos.

Apoiavam parcialmente as iniciativas empresas locais ou multinacionais que tinham interesses na economia angolana. A Ford de Angola foi uma das mais constantes patrocinadoras de equipes e provas. A partir de certo momento, se tornou costumeiro o envolvimento da cervejaria Cuca, de firmas do setor petrolífero (como a Petrangol),⁶⁶ e empreendimentos ligados ao café (como o Banco Comercial de Angola). Meios de comunicação também promoveram eventos automobilísticos, como é o caso do Diário de Luanda e o Tempo Desportivo.

⁶⁴ Disponível em: <<http://www.motorsportinangola.blogspot.com.br/2009/12/fortaleza-luanda-1964.html>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

⁶⁵ ATCA, n. 17, jun. 1963, p. 19.

⁶⁶ As empresas de petróleo inclusive disputavam para oferecer o combustível a ser utilizado pelos automóveis nos Grandes Prêmios.

Não obstante o clima favorável à expansão do automobilismo, no ano de 1964 voltariam a recrudescer as tensões entre as demandas da elite local e as imposições da metrópole. O Diploma Legislativo nº 3.450 estabeleceu limites para a importação de automóveis para as províncias, em especial de veículos de luxo e de maior cilindrada.⁶⁷ O regime procurava conter os gastos das colônias a fim de evitar a falta de divisas no conjunto da economia portuguesa.⁶⁸ A decisão atingiu em cheio a burguesia colonial que, em função da impossibilidade de remeter dinheiro para fora, optava pela aquisição de bens mais caros.

A resposta dos adeptos do automobilismo viria no número de setembro da revista do ATCA. O editorial, ao criticar os limites impostos, lembrou que o próprio governo local reconheceu o valor dos grandes prêmios para o progresso da colônia: “Havia que comemorar, que estabelecer uma marca que tornasse Angola inconfundível no mundo da velocidade, e por sugestão do mais alto magistrado da Província instituiu-se um troféu. O porte digno e magnífico da Palanca Negra — somente existente em Angola, é o motivo, e o material, ouro.”⁶⁹ Parecia incoerente a metrópole não ter em conta esse cenário, estabelecendo barreiras que, ao fim e ao cabo, limitavam a plena participação de pilotos angolanos nas provas.

O Grande Prêmio de 1964 seria mais um momento de explicitação desses embates. Com o objetivo de aumentar a repercussão internacional do evento, foram convidados quatro jornalistas estrangeiros: R. Jager (Holanda), Claude Sage (Suíça), Gordon Wilkins (Inglaterra) e Augusto Vilela (Portugal metropolitano).

O tom épico dos discursos sobre a consolidação do automobilismo em terras angolanas destacava as dificuldades encontradas para ingressar no espaço dos grandes circuitos mundiais. Lembra-se que a metrópole ainda não lograra sucesso nesse intento, enquanto “Luanda, numa ascensão lenta mas firme, (...), conseguiu, com o esforço magnífico de um grupo de homens e com a generosa colaboração do Governo Geral da Angola, guindar nosso Grande Prêmio a famas internacionais que muito nos honram”.⁷⁰ Nas críticas, promovia-se uma clara distinção: o problema não era a administração provincial,⁷¹ mas sim o governo metropolitano.

Ainda assim, esse mesmo número da revista nos aconselha a manter prudência quanto ao alcance dessas tensões. Em outra matéria, se relacionou a cena automobilística à condenação internacional do colonialismo português, sugerindo que a realização do Grande Prêmio demonstrava que havia paz e progresso na província. Pilotos e público seriam mensageiros da harmonia existente em Angola:

⁶⁷ ATCA, n. 21, mar. 1964, p. 2.

⁶⁸ CLARENCE-SMITH, Gervase. *O III Império Português (1825-1975)*, op. cit.

⁶⁹ ATCA, n. 27, set. 1964, p. 1.

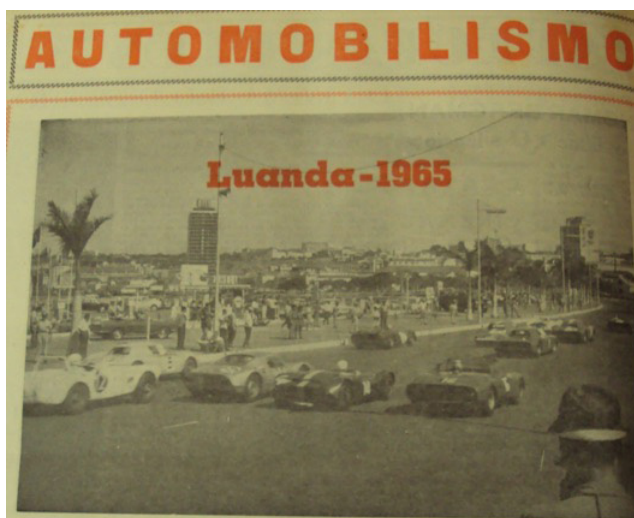
⁷⁰ ATCA, n. 29, nov. 1964, p. 8.

⁷¹ Vale observar que o ATCA em diversas ocasiões recebeu subsídios do governo provincial. Além disso, em maior ou menor grau, os Grandes Prêmios recebiam apoio dos governadores-gerais.

Verão as nossas igrejas cheias de gente branca e preta, comungando nos mesmo ideais de tranquilo labor e apreciarão como é verdadeiramente uma sociedade miscigenada, confundida nos sangues e nos ideais. E irão dizer para as suas terras que aqui é Portugal — com todos os seus defeitos e virtudes, mas um País e um povo complexo, formado por gentes tão diversa — mas com uma só alma.⁷²

Esse tom mais pesadamente colonial e patriótico é perceptível na edição especial da *Revista de Angola* dedicada ao VII Grande Prêmio de Angola (1965). Bilíngue, foi preparada com o objetivo de divulgar a atuação do estado colonial, especialmente os recentes investimentos em infraestrutura, e, sobretudo, o potencial econômico da província. A mensagem central era de que o destino de Angola não podia dissociar-se do futuro de Portugal.⁷³ Parece que se ajustaram os discursos no momento em que também, entre os brancos, ganharam espaço os pontos de vista dos mais conservadores.

Figura 4. Grande Prêmio de Luanda, 1965⁷⁴



Ainda que provas de diferentes formatos se multiplicassem pela colônia, em 1965 se realizou a última edição do Grande Prêmio de Angola. O fim do evento não foi, obviamente, um desejo do ATCA, que, a propósito, continuou a promover corridas. No entanto, a agremiação argumentava que não tinha mais condições de arcar com o “custo das organizações do Grande Prêmio ao nível a que (...) os tem vindo a realizar”.⁷⁵

⁷² ATCA, n. 29, nov. 1964, p. 9.

⁷³ *Revista de Angola*, n. 93, abr. 1965.

⁷⁴ *Angola Desportiva*, 4 dez. 1965, p. 10.

⁷⁵ ATCA, n. 40, abr./maio 1966, p. 11.

Segundo os dirigentes do ATCA, as despesas nunca eram cobertas.⁷⁶ Por isso, decidiu-se que somente se voltaria a promover eventos internacionais quando se construísse um autódromo, “a menos que o Governo da Província assumira o compromisso de cobrir os prejuízos, quando os houver”. Na verdade, essa derradeira prova já foi muito improvisada e organizada de forma apressada. Chegava ao fim uma das mais exaltadas marcas de distinção da burguesia colonial.

A transição e o fim, o autódromo e a independência (1966-1975)

A ideia de se construir um autódromo estava relacionada com a redução dos custos das provas, mas também ao desejo de demonstrar a potencialidade da província, num momento em que, como vimos, a indústria petrolífera caminhava para chegar a seu auge no período colonial. Além disso, se tornaram aparentes, em alguns setores da capital, críticas às corridas em função dos incômodos ocasionados pelo fechamento das ruas. Tais contestações eram rebatidas com o argumento de que o povo adorava os eventos, os acompanhando com fervor.⁷⁷ Os defensores recuperavam a ideia de que se tratava de ocasiões que celebravam a beleza e o progresso da cidade,⁷⁸ devendo se manter para o bem de Angola.⁷⁹

Em função desses fatores, bem como da grande popularidade do automobilismo, em meados dos anos 1960 cresceu a pressão para construção de um local mais adequado para receber as corridas, chegando-se a sugerir que seria instalado no morro da Samba Grande.⁸⁰ Vale ter em conta que nessa década foi criado o Fundo de Expansão Desportiva, com recursos oriundos do Totobola (a maior parte), de um percentual da venda de ingressos e alguma verba do governo provincial.⁸¹

Como não se concretizava a construção, as críticas seguiram constantes. Em 1967, em longa entrevista, o engenheiro angolano de nascença Henrique Bandeira Vieira, atuante no setor de petróleo, piloto e diretor de uma equipe — a Palanca Negra, fez muitas críticas ao ATCA, sugerindo que as soluções para o incremento do automobilismo local seriam não só a criação de um autódromo, como também uma melhor organização do calendário de provas.⁸²

⁷⁶ Os custos eram cobertos com recursos do governo provincial, patrocínio e venda de ingressos e produtos. Na maior parte das edições, o principal investimento veio mesmo de órgãos públicos.

⁷⁷ ATCA, n. 40, abr./maio 1966, p. 11.

⁷⁸ Ver, por exemplo, a matéria “O Grande Prêmio de Angola”, publicada no *Angola Desportiva*, 3 out. 1959, p. 4.

⁷⁹ Ver, por exemplo, a matéria “Está provado: O Grande Prêmio de Angola tem que continuar a disputar-se dentro ou fora da cidade!”, publicada no *Angola Desportiva*, 3 out. 1959, p. 1.

⁸⁰ *Boletim Geral do Ultramar*, n. 482, 1965, p. 255.

⁸¹ *Boletim Geral do Ultramar*, n. 477, 1965, p. 239.

⁸² *Angola Desportiva*, 14 out. 1967, p. 8.

O ano anterior pelo menos trouxera duas boas notícias para os adeptos do automobilismo. Finalmente foi liberada a compra de um pequeno número de veículos de valor mais alto para que os pilotos de Angola pudessem participar com maior desempenho das provas.⁸³ Além disso, foi autorizada parcialmente a publicidade nos carros de corrida.⁸⁴

Em 1968, o ATCA conseguiu articular todas as provas num calendário único, lançando o Campeonato Provincial de Condutores. Em Luanda, a própria agremiação organizava as corridas. Em outras cidades, seguiram sendo promovidas, como sempre o foram, por clubes locais, sempre sob fiscalização e mediante autorização do ATCA (algo que não poucas vezes gerou certa tensão).⁸⁵ Em geral, os organizadores eram sociedades que já tinham longa trajetória, como o Sporting Club do Huambo, criado na década de 1930, muito bem estruturado e presente em vários ramos esportivos e do entretenimento. Chegou a ter uma equipe de pilotos que participava das competições envergando seus símbolos.

Naquela ocasião, já tinham sido criadas agremiações exclusivamente dedicadas à modalidade, como o Taki-Tala de Nova Lisboa (Clube Automóvel de Huambo) e o TukuTuku de Benguela (Clube Angola de Desportos Motorizado), esse último presidido por Emilio Marta, um dos mais dinâmicos automobilistas de Angola, piloto audaz e vitorioso, dono de equipe, empresário de vários negócios, alguns deles ligados ao setor automotivo.

Entre as provas de Luanda, destacam-se a Taça de Ouro de Angola e o Troféu da Palanca Negra, essa última marcada por uma tragédia ocorrida na sua segunda edição, realizada em 1969: um grave acidente, com 13 vítimas fatais, chocou a cidade e acabou por determinar a proibição de corridas de automóveis nas ruas da capital.

Figura 5. Acidente de 1969⁸⁶



⁸³ ATCA, n. 39, fev./mar. 1966.

⁸⁴ ATCA, n. 41, jun./jul. 1966.

⁸⁵ Por determinação do Automóvel Club de Portugal, somente o ATCA podia autorizar a realização de provas automobilísticas em Angola. A entidade, a propósito, tinha certa autonomia na esfera legal da colônia, não se submetendo à fiscalização do Conselho Provincial de Educação Física.

⁸⁶ Disponível em: <<http://motorsportinangola.blogspot.com.br/2010/06/luanda-1969.html>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

Nesse ano de 1969, nas Seis Horas de Nova Lisboa, morreu o piloto Freddy Vaz, enquanto no ano seguinte o mesmo ocorreu com duas crianças em Sá da Bandeira, durante os treinos para as 3 Horas de Huíla. O autódromo se tornava uma necessidade cada vez mais urgente, até mesmo porque a capital ficara sem provas.

No início da década de 1970, por iniciativa da equipe Autodel, que tinha como líderes António Pinto da Fonseca (dono da Socoina, representante da Alfa Romeo),⁸⁷ Rui Gonzaga Martins e o piloto António Peixinho (que a essa altura já se estabelecera em Angola), foi dado um passo mais concreto para a construção de um autódromo na capital, com a contratação do arquiteto brasileiro Ayrton Cornelsen,⁸⁸ que já tinha atuado na instalação do Autódromo de Jacarepaguá, bem como era responsável pelo mesmo em Estoril.

Em 1972, foi inaugurado o Autódromo de Luanda, poucos dias depois do de Benguela (uma iniciativa liderada por Emílio Marta) e meses antes do de Estoril. Localizado a trinta quilômetros da cidade,⁸⁹ a caminho da Barra do Kwanza, possuía uma pista muito bem planejada, que podia acolher diferentes modalidades (como motociclismo e ciclismo) e categorias do automobilismo.

Figura 6. Autódromo de Luanda⁹⁰



⁸⁷ Leonor Figueiredo aponta Antônio Pinto como um dos que desapareceu nos conflitos do pós-independência. (FIGUEIREDO, Leonor. *Ficheiros secretos da descolonização*. Lisboa: Alêtheia Editores, 2009).

⁸⁸ Para mais informações, ver: <<http://www.lolocornelsen.com.br/engenharia%20-%20esportes%20-%20autos.htm>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

⁸⁹ Perceba-se a mudança no que range à possibilidade de participação popular, que se tornava dificultada em função da distância do Autódromo das regiões centrais da cidade.

⁹⁰ Disponível em: <<http://www.lolocornelsen.com.br/engenharia%20-%20esportes%20-%20luanda.htm>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

Tinha-se a perspectiva de que fosse um grande complexo de entretenimento, com hotéis, restaurantes, cinema, instalações esportivas, cassinos, entre outros. O intuito maior anunciado era trazer uma etapa da Fórmula 1 para Angola. Até mesmo Emerson Fittipaldi chegou a visitar e encher de elogios a nova construção, fazendo eco aos aplausos que foram comuns entre especialistas de todo o mundo.

Chegou sim a haver, em Angola, outras importantes provas, até mesmo uma que integrou o calendário da Federação Internacional de Automobilismo de 1973, as 6 horas de Nova Lisboa. Da mesma maneira, entre 1972 e 1974, algumas corridas foram realizadas no Autódromo de Luanda, inclusive contando com pilotos experientes do continente europeu. A foto a seguir, relativa a uma edição das 3 Horas Internacionais de Luanda, permite-nos perceber o grau de organização dessas iniciativas, a intenção de respeitar padrões internacionais da modalidade. No entanto, os projetos mais ambiciosos foram frustrados com a chegada da independência e os conflitos que logo se desencadearam entre os movimentos de libertação.⁹¹

Figura 7. 3 Horas Internacionais de Luanda — 1973⁹²



Para a temporada de 1974, foram programadas muitas provas nacionais e internacionais, eventos que tiveram pouco brilho em função dos conflitos que tomaram conta da província. Ainda assim, com todos os limites e riscos, as corridas foram realizadas.⁹³ A manutenção dos eventos automobilísticos, que seguiram recebendo apoios financeiros de certas empresas, reforça a ideia de que a elite colonial foi pega de surpresa pela sequência de acontecimentos.

⁹¹ Além dos já citados MPLA e FNLA, esteve envolvido com tais conflitos a Unita (União Nacional para a Independência Total de Angola), fundada em 1966.

⁹² Disponível em: <<http://www.motorsportinangola.blogspot.com.br/2012/04/3-horas-internacionais-de-1973.html>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

⁹³ Um bom panorama pode ser visto em: http://sportscarclassic.com.sapo.pt/HS_Angola.htm e <http://sports-carportugal2.com.sapo.pt/Temporada75.htm>. Também nas edições do ano de 1974 da *Revista do ATCA*.

A queda do regime ditatorial português, a forma inquestionável e peremptória com a qual foi erguida a bandeira da independência e os acordos com os movimentos de libertação angolanos foram fechando as possibilidades de afirmação de um espaço de atuação para os segmentos coloniais. De nada adiantariam os argumentos de que não eram todos iguais e de que alguns há tempos sinalizavam com perspectivas autonomistas e mesmo independentistas. O fato de serem brancos se sobrepôs às nuances políticas.

Esse quadro de tensões e surpresas sente-se bem na revista do ATCA, que voltou a circular, curiosamente, em 1974, após uma longa interrupção (o último número fora lançado em setembro de 1970).⁹⁴ O subtítulo do periódico inclusive sofreu alteração, passando a acrescentar os desportos náuticos e o motociclismo como áreas de interesse.⁹⁵ Na verdade, essas modalidades, bem como a aviação, sempre receberam atenção da agremiação, que chegou a organizar competições específicas.⁹⁶ Ao explicitar essas vinculações, dava-se a impressão de que tudo estava bem na colônia.

Nessa edição, destacou-se a criação da Sociedade dos Transportes Coletivos de Luanda (STCL). O texto é de incentivo e reconhecimento dos desafios que seriam enfrentados pela nova empresa privada que passava a cuidar dos antigos “maximbombos da Câmara”, como eram conhecidos os coletivos que transportavam os luandenses.

A conclusão, na sua visão sobre a importância dos transportes públicos na “vida desta cidade menina-mulher, na força de uma vida pujante, de quem sabe o que quer e para onde vai”,⁹⁷ mantém o tom otimista em relação à capital. Não se vislumbrava o horizonte de dúvidas que viria a seguir. Àquele momento, ainda não houvera a Revolução dos Cravos, não se perspectivando mesmo a autonomia provincial.

No último número do periódico já se identificam as mudanças e tensões. A nota de abertura explicita as preocupações com a manutenção da revista, sugerindo que para tal seria necessário que se pudesse “continuar a contar com a indispensável colaboração publicitária, pois, como se sabe, é essa a nossa fonte de receita”.⁹⁸

As dúvidas quanto ao futuro da publicação, todavia, não se reproduziam no que tange à modalidade: “em contraste com a incerteza do futuro que, no aspecto material, está reservado à revista, antevemos, no campo desportivo, um êxito total, pois confiamos em absoluto nos organizadores das provas”. É importante assinalar que a manutenção de competições esportivas serviu de argumento para as autoridades coloniais (e depois para as autoridades militares portuguesas) defenderem que havia uma certa normalidade na vida da colônia.

⁹⁴ Nessa década, depois de tantos anos sob a liderança de Acácio Matos, assumiram a presidência Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro e Vitor Manuel Couto Pires.

⁹⁵ *ATCA*, n. 51, jan./fev. 1974.

⁹⁶ Desde pelo menos 1954, por exemplo, o ATCA promovia provas de motonáutica na Baía de Luanda.

⁹⁷ *ATCA*, n. 51, jan./fev. 1974, p. 24.

⁹⁸ *ATCA*, n. 56, dez. 1974, p. 4.

Mais sintomático é o texto “A nossa capa”. A foto é de barcos velejando bucolicamente em frente à fortaleza de Luanda. Elogiam-se as “magníficas condições naturais” da terra, mas reclama-se da falta de “infraestruturas condignas”. Assim sendo, os editores diziam-se “esperançados, do futuro desta Angola maravilhosa e do muito que alguns homens de boa vontade querem fazer por ela”.⁹⁹

O fim do texto, no entanto, explicita os impasses e incertezas do momento: “Pena é, que filhos da mesma terra, irmãos do mesmo sangue, patriotas, tão patriotas como os melhores, se batam entre si, numa desunião que só vai retardar o processo evolutivo desta parcela que tanto amam.” Para concluir, explicitando-se a condição dos leitores e associados do ATCA, se afirma:

O nosso desejo, como angolanos que somos, é ver Angola progredir em paz, em amor, em riqueza. É continuar a olhar as praias da orla costeira, cheias de gente, confiando noutra gente. É sentir que os barcos que sulcam os nossos mares, sejam parcelas de um descanso bem merecido, de semanas de trabalho útil para este país africano do Atlântico... E que as palmeiras, batam palmas, com as suas palmas, como dizia Tomaz Vieira da Cruz.¹⁰⁰

O poeta citado nasceu no Portugal metropolitano, em 1900, mas viveu em Angola a maior parte da sua vida. Tomaz Vieira da Cruz ilustrava indiscutivelmente o caso de um português que se “angolanizou”. Sua referência metaforizava o desejo de muitos daqueles colonos que gostariam de ter voz no processo de independência.

Reflexos do momento são sentidos de forma múltipla na temporada de 1974. Na primeira prova, realizada em Luanda, houve uma novidade, um sinal dos novos tempos: um piloto negro sagrou-se vencedor, Jaime do Carmo Guinapo.¹⁰¹ No decorrer desse ano, as novas referências criavam por vezes contrastes. Ao lado de cartazes de patrocinadores “capitalistas”, como a Ford, a publicidade dos movimentos de descolonização que estavam em conflito, inclusive do à época socialista MPLA.

Em 1975, o quadro do automobilismo angolano ficou ainda mais confuso com o fenômeno dos “retornados”, aqueles que optaram por deixar Angola em direção a Portugal ou outros países.¹⁰² No meio do tumulto que marcou o transporte com urgência de todos que tentavam sair da ainda província em meio aos conflitos, alguns carros que participaram das provas até chegaram a ser levados para a metrópole, mas a maioria foi mesmo abandonada ou apreendida.

⁹⁹ ATCA, n. 56, dez. 1974, p. 4.

¹⁰⁰ ATCA, n. 56, dez. 1974, p. 4.

¹⁰¹ ATCA, n. 53, mai./jun./jul. 1974.

¹⁰² BARRETO, Isabel de Souza Lima Junqueira. *Migrantes da descolonização: Portugueses e Luso-angolanos no Brasil (1974-1977)*. Tese (Doutorado) — Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

Às vésperas da independência, foram ainda realizadas três provas: o tradicional circuito de Moçamedes (que ocorria por ocasião das Festas do Mar), uma competição em Malange e outra em Luanda, a chamada Corrida da Solidariedade. No quadro de caos que se instalou, esse último evento foi feito com qualquer carro disponível, sendo o resultado financeiro revertido para o Comissariado de Retornados. Um inusitado fim para um esporte que sempre buscou primar pelo glamour, mas, indiscutivelmente, um desfecho que bem exemplifica o processo de independência.

O automobilismo acabou por dramatizar o fim do mundo de sonhos dos brancos, assim como fora peça de destaque na celebração do auge de suas expectativas.

Considerações finais

Articulado com as mudanças observáveis no âmbito da economia, cultura e política, no quadro conjuntural de uma província que integrava um império que entrava em crise, o automobilismo melhor se estruturou em Angola, entusiasmando um público ávido por novidades.

Que interesses, para além da diversão, cercavam a realização das provas automobilísticas? Motivações coloniais, incentivadas pelo governo metropolitano? Impulsos de organização da elite branca angolana? Celebravam uma ideia de império unido e integrado? Ou algum mecanismo de autorreconhecimento interno para lidar com as pressões da metrópole e celebrar um certo encanto pela terra? Será que nada disso havia ao redor dos eventos de automóveis, sendo mesmo somente passatempos para ricos, mais uma das atividades que compunham uma intensa vida festiva?

Os indícios coletados nos fazem crer que, mesmo existindo outros interesses e apreensões por parte de grupos sociais distintos, sejam as autoridades governamentais sejam os populares, o automobilismo foi fundamentalmente uma expressão da estruturação de uma elite branca que, a despeito de não ser menos racista e não necessariamente estar preocupada em integrar negros e mestiços, desenvolvera um discurso de proximidade à terra. Estando envolvida com a expansão econômica da província, reivindicava maior respeito às peculiaridades locais, em maior ou menor grau perspectivando uma autonomia provincial que, no final das contas, foi derrotada no processo de independência.

Referências bibliográficas

- BARRETO, Isabel de Souza Lima Junqueira. *Migrantes da descolonização: Portugueses e Luso-angolanos no Brasil (1974-1977)*. Tese (Doutorado) — Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.
- BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kurti (Orgs.). *História da expansão portuguesa: volume V — Último império e recentramento (1930-1998)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1999.
- BITTENCOURT, Marcelo. As relações Angola-Brasil: referências e contatos. In: CHAVES, Rita; MACEDO, Tânia; SECCO, Carmen (Orgs.). *Brasil-África: como se o mar fosse mentira*. Maputo: Imprensa Universitária/Universidade Eduardo Mondlane, 2003, p. 79-110.
- _____. *“Estamos juntos!” O MPLA e a luta anticolonial (1961-1974)*. Luanda: Kilombelombe, 2008.
- _____. Jogando no campo do inimigo: futebol e luta política em Angola. In: MELO, Victor Andrade de; BITTENCOURT, Marcelo; NASCIMENTO, Augusto (Orgs.). *Mais do que um jogo: o esporte e o continente africano*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010. p. 114-115.
- BOSSLET, Juliana Cordeiro de Farias. *A cidade e a guerra*. Relações de poder e subversão em São Paulo de Assunção de Luanda (1961-1975). Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.
- CASTELO, Cláudia. *“O modo português de estar no mundo”*: o luso-tropicalismo e a ideologia colonial portuguesa. Porto: Afrontamento, 1999.
- CLARENCE-SMITH, Gervase. *O III Império Português (1825-1975)*. Lisboa: Teorema, 1985.
- COOPER, Frederick. Conflito e conexão: repensando a história colonial da África. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 15, n. 27, p. 21-73, 2008.
- DÁSKALOS, Sócrates. *Um testemunho para a história de Angola*. Do Huambo ao Huambo. Lisboa: Vega, 2000.
- FEATHERSTONE, Mike. Automobilities: an introduction. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4-5, p.1-24, 2004.
- FIGUEIREDO, Leonor. *Ficheiros secretos da descolonização*. Lisboa: Alêtheia Editores, 2009.
- FONSECA, Ana Sofia. *Angola, terra prometida: a vida que os portugueses deixaram*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009.
- GARTMAN, Davi. Three ages of the automobile: the cultural logics of the car. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4-5, p. 169-195, 2004.
- GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

- GONÇALVES, Jonuel. *A economia ao longo da história de Angola*. Luanda: Mayamba, 2011.
- MARZANO, Andrea. Práticas esportivas e expansão colonial em Luanda. In: MELO, Victor Andrade de; BITTENCOURT, Marcelo; NASCIMENTO, Augusto (Orgs.). *Mais do que um jogo: o esporte e o continente africano*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010. p. 71-99.
- MELO, Victor Andrade de; BITTENCOURT, Marcelo. Sob suspeita: o controle dos clubes esportivos no contexto colonial português. *Tempo*, Niterói, v. 18, n. 33, p. 191-215, 2012.
- MELO, Victor Andrade de; BITTENCOURT, Marcelo. O esporte na política colonial portuguesa: o Boletim Geral do Ultramar. *Tempo*, Niterói, v. 19, n. 34, p. 69-80, jun. 2013.
- MOORMAN, M. *Intonations. A social history of music and nation in Luanda, Angola, from 1945 to recent times*. Athens: Ohio University Press, 2008.
- PIMENTA, Fernando. Ideologia nacional dos brancos angolanos (1900-1975). In: CES. *VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais*. Coimbra: CES, 2004.
- PIMENTA, Fernando. *Portugal e o século XX: Estado-Império e descolonização (1890-1975)*. Lisboa: Edições Afrontamento, 2010.
- REPÚBLICA PORTUGUESA — ESTADO DE ANGOLA. *Informações Estatísticas 1972*. Luanda: Direção Provincial dos Serviços de Estatística, 1973
- RODRIGUES, José. *História do automobilismo português*. Lisboa: Automóvel Club de Portugal, 2004.
- SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e início do sensacionalismo. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa (Orgs.). *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo: Cosac e Naify, 2001, p. 115-150.
- TORRES, Adelino. Pacto colonial e industrialização de Angola (anos 60-70). *Análise Social*, Lisboa, v. X, n. 77-78-79, p. 1101-1119, 1983.
- VALÉRIO, Nuno; FONTOURA, Maria Paula. A evolução económica de Angola durante o segundo período colonial — uma tentativa de síntese. *Análise Social*, Lisboa, v. XXIX, n. 129, p. 1193-1208, 1994.