



Chapitre de livre

2019

Published version

Public access

This is the published version of the publication, made available in accordance with the publisher's policy.

O Automóvel Touring Club de Angola e o automobilismo ao serviço do império (1961-1974)

Cerdeira De Jesus, Pedro Manuel

How to cite

CERDEIRA DE JESUS, Pedro Manuel. O Automóvel Touring Club de Angola e o automobilismo ao serviço do império (1961-1974). In: A Guerra e as Guerras Coloniais na África Subsaariana. José Luís Lima Garcia, Julião Soares Sousa, Sérgio Neto (Ed.). Coimbra : Imprensa da Universidade de Coimbra, 2019. p. 267–293. (História contemporânea)

This publication URL: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:183830>

© The author(s). This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives (CC BY-NC-ND 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Last deposit update in Archive ouverte UNIGE on 17.03.2025 09:39

**O AUTOMÓVEL TOURING CLUB DE ANGOLA E O AUTOMOBILISMO
AO SERVIÇO DO IMPÉRIO (1961–1974)**

Pedro Cerdeira

0000-0002-8300-9603

Resumo: Este artigo pretende analisar a relação do Automóvel Touring Club de Angola (ATCA) com a guerra colonial iniciada em Angola em 1961 e o seu posicionamento em relação à mesma, questionando as ligações entre turismo, automobilismo e guerra. É nosso intuito aferir como, através das atividades a que se dedica, o ATCA desenvolve um discurso e uma ação em favor da manutenção do império. Pretendemos fazer uma sistematização da forma de concretização desse projecto de invalidação da guerra, através da análise de dois aspetos: por um lado, os tons do discurso e o que é noticiado na sua revista, por outro, as atividades que desenvolve. A revista do ATCA será, assim, a fonte primordial.

Palavras-chave: Automobilismo, Turismo, Angola, Guerra Colonial, Automóvel Touring Club de Angola

Abstract: This article intends to analyse the relation of the Automobile Touring Club of Angola (ATCA) with the colonial

war begun in Angola in 1961 and its position in relation to it, questioning the links between tourism, motorsports and war. It is our intention to verify how, through the activities to which it is dedicated, the ATCA develops a discourse and an action in favour of the maintenance of the empire. We intend to systematize the form of concretization of this project of invalidation of war, by analysing two aspects: on one hand, the tones of the speech and what is reported in its magazine, on the other, the activities it develops. The ATCA magazine will be our primary source.

Keywords: Motorsports, Tourism, Angola, Colonial War, Automobile Touring Club of Angola

Introdução

Este texto pretende analisar o posicionamento do Automóvel Touring Club de Angola (ATCA) relativamente à guerra colonial iniciada em Angola em 1961 e a forma como se relacionou com o conflito, questionando as ligações entre turismo, automobilismo e guerra. É nosso intuito aferir a forma como o ATCA desenvolveu um discurso e uma ação em favor da manutenção do império, através dos conteúdos da sua revista. Esta servir-nos-á como fonte para identificar as atividades que o ATCA leva a cabo, mas também o discurso assumido e a própria forma de divulgar essas atividades.

Depois de uma breve apresentação do clube, tentando identificar a sua inserção na sociedade colonial, passaremos à avaliação do lugar que a guerra assume na revista. Aí, veremos que em 1961 a revista reage com veemência aos acontecimentos que correspondem à eclosão da guerra colonial: o clube revela um alinhamento com o discurso oficial, insistindo nas noções de luso-tropicalismo e de nação pluricontinental e defendendo uma reação militar pronta. Nesse aspeto, o ATCA mostrará um alinhamento com o poder e respetivas reações.

Veremos que outra forma de encarar a realidade colonial é esgrimir o automobilismo como garante da paz e da normalidade. No primeiro caso, ao promover o Rali do Congo em 1964, entre Luanda e Carmona, que consagra a pacificação da região. No segundo, ao organizar o Grande Prémio de Angola, considerado da maior importância para a propaganda do território, e ao divulgar provas automobilísticas e destinos turísticos por todo o território. Há um esforço claro em propagandear uma imagem de tranquilidade e progresso, complementada pela defesa do fomento económico. O turismo e o automobilismo, práticas baseadas no território, são associados a uma poderosa ideia de normalidade para consumo interno e externo. Tentamos, assim, avançar a proposta de que o

automobilismo funciona como um agente de dominação em contexto colonial, como prática que é feita sobre a materialidade da estrada, baseando-nos nas ideias de transferência de tecnologia enquanto forma de dominação de territórios coloniais trabalhadas por Michael Adas e Daniel R. Headrick¹.

Nesse sentido, é intenção deste texto avançar elementos para a história do automobilismo e do turismo ultramarinos. Tentamos também trazer à luz alguns elementos do associativismo colonial e da sua importância num contexto bélico, almejando igualmente aumentar o espectro de discursos e de representações sobre a guerra e dar um lugar à sociedade colonial na sua produção, indo para além das abordagens que contemplam o poder central e os movimentos de libertação como únicos intervenientes no conflito².

O ATCA e a Revista

O Automóvel Touring Club de Angola foi fundado em 1936, tendo como princípio norteador a promoção do automobilismo e do turismo na colónia³. Orgulhando-se de ser um dos mais antigos organismos da província considerados de utilidade pública⁴, o ATCA atuava no sentido de defender os interesses dos automobilistas, tentando

¹ ADAS, Michael – *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca/London: Cornell University Press, 1989 e HEADRICK, Daniel R. – *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*. Oxford: Oxford University Press, 1988.

² Uma preocupação já demonstrada e posta em prática em PIMENTA, Fernando Tavares – *Angola, os Brancos e a Independência*. Porto: Edições Afrontamento, 2008.

³ Os estatutos foram aprovados por portaria de 26 de maio de 1936 (*Boletim Oficial da Colónia de Angola*. II Série, n.º 23. Luanda: Imprensa Nacional, 6 de jun. de 1936, p. 327-330), revistos em 1942 (*Boletim Oficial da Colónia de Angola*. II Série, n.º 40. Luanda: Imprensa Nacional, 7 de out. de 1942, p. 618-621).

⁴ Por portaria de 6 de setembro de 1944 (*Boletim Oficial da Colónia de Angola*. I Série, n.º 35. Luanda: Imprensa Nacional, 6 de set. de 1944, p. 754).

ser um entidade interventiva nas questões ligadas ao seu âmbito de atividade⁵.

Parece ter tido sucesso na projeção alcançada: mantinha boas relações com as autoridades (sendo referidos os vários governadores-gerais⁶, secretários provinciais e o governador do distrito de Luanda) e possuía delegações em Moçâmedes, Nova Lisboa, Lobito e, mais tarde, Sá da Bandeira⁷. Ao longo do período aqui tratado, o ATCA tem assento em organismos como o Conselho Superior de Viação, o Conselho Provincial de Turismo, a Junta Autónoma das Estradas, o Conselho de Transportes Terrestres, a Comissão Municipal de Trânsito de Luanda, bem como na Comissão Administrativa do Fundo de Turismo e Publicidade⁸. Para além de estar filiado no Automóvel Clube de Portugal (ACP), representava Angola na Federação Internacional do Automobilismo (FIA) e na Aliança Internacional de Turismo⁹. Entre as atividades que desenvolvia em prol do turismo e do automobilismo, organizava e ajudava na organização de diferentes provas automobilísticas na província, sendo a mais importante de todas o

⁵ Para um apanhado do associativismo automóvel noutras realidades africanas, em particular na África do Sul, ver PIRIE, Gordon – «Automobile organizations driving tourism in pre-independence Africa». *Journal of Tourism History*. Oxford: Routledge/Taylor&Francis Group. ISSN 1755-182X print/ISSN 1755-1838 online. Vol. 5, issue 1, 2013, p. 73-91 (<https://doi.org/10.1080/1755182X.2012.758672>).

⁶ De acordo com os estatutos, presidentes de honra do ATCA (*Boletim Oficial da Colónia de Angola*. II Série, n.º 23. Luanda: Imprensa Nacional, 6 de jun. de 1936, p. 327).

⁷ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 13, p. 25. MATOS, Acácio Pereira de (Org.) – *Itinerários de Angola*, Luanda: Centro de Informação e Turismo de Angola, Fundo de Turismo e Publicidade, 1966, p. 80.

⁸ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 20, p. 48; ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 40, p. 11-13; ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 51, p. 17; MATOS, Acácio Pereira de (Org.) – *Ibidem*.

⁹ *Boletim Oficial da Colónia de Angola*. II Série, n.º 40. Luanda: Imprensa Nacional, 7 de out. de 1942, p. 618. A primeira versão dos estatutos já autorizava a direção a procurar a filiação do clube nesses três organismos. A FIA era então ainda a Associação Internacional dos Automóveis Clubes Reconhecidos (*Boletim Oficial da Colónia de Angola*, II Série, n.º 23. Luanda: Imprensa Nacional, 6 de jun. de 1936, p. 327).

Grande Prémio de Angola, prova internacional da sua iniciativa que acontecia em Luanda desde 1957¹⁰.

Quanto ao número de sócios, apresentava uma tendência crescente: contando com quase 5 000 no início de 1961, estaria perto dos 7 000 em julho de 1964. Um trabalho a fazer seria tentar identificar os sócios e o corpo redatorial da revista e fazer a sua prosopografia de forma a aferir a sua proximidade com o poder político e as elites económicas e uma possível identificação com o discurso. De qualquer modo, parece claro que o ATCA seguiu uma lógica elitista de recrutamento de sócios, ao definir nos seus estatutos que os «profissionais do volante» não podiam ser sócios¹¹, uma lógica já identificada para o ACP por Maria Luísa Sousa¹². Da mesma forma, Nuno Domingos enquadra o automobilismo desportivo como atividade que, em contexto colonial, seria praticada pelas elites¹³.

Quanto à revista (intitulada ATCA – Revista de Automobilismo, Aviação e Turismo), definia-se como meio de, por um lado, contactar os sócios e divulgar a sua atividade, e, por outro, de divulgação do automobilismo e do potencial turístico da província¹⁴. Apesar de ser um dos objetivos mais antigos do ATCA, previsto logo na primeira

¹⁰ O Grande Prémio de Angola era complementado pela Taça Cidade de Luanda, formando a Semana Automobilística de Angola. Em 1960, junta-se-lhes a Taça do Governo do Distrito de Luanda.

¹¹ *Boletim Oficial da Colónia de Angola*, II Série, n.º 23. Luanda: Imprensa Nacional, 6 de jun. de 1936, p. 328.

¹² SOUSA, Maria Luísa – *A mobilidade automóvel em Portugal. 1920–1950*. Lisboa: Chiado Books, 2016, p. 47-48

¹³ DOMINGOS, Nuno – «O desporto e o Império português». In NEVES, José e DOMINGOS, Nuno – *Uma História do Desporto em Portugal*. Vol. II. *Nação, Império e Globalização*. Lisboa: Quidnovi, 2011, p. 51-107.

¹⁴ Como definido em *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 17, p. 2. Ou seja, eram-lhe atribuídas as funções militante e descritiva que Marc Boyer identifica nas revistas associativas de turismo (BOYER, Marc – *Histoire Générale du Tourisme. Du XVII^e au XXI^e siècle*. Paris-Budapeste-Turim: L'Harmattan, 2005, p. 206). O seu potencial como forma de divulgação turística da província parece ser confirmado pela compra que o Centro de Informação e Turismo de Angola (CITA) fez, em 1960, de centenas de exemplares para distribuir por agências de viagens e centros de turismo nacionais e estrangeiros, para além da divulgação que o próprio ATCA fazia

versão dos estatutos, não foi, todavia, um projeto fácil de concretizar. A terceira série correspondia a uma terceira tentativa de uma publicação regular, iniciada em 1959. Estendendo-se até 1974, foi a mais longa das séries, mas sofrendo sempre de alguma irregularidade: se em 1964 e 1965 saiu quase todos os meses, em 1969 e depois entre 1971 e 1973 não saiu qualquer número.

Ao nível dos conteúdos, a revista espelha os interesses e atividades do Clube. Tomemos como exemplo o primeiro número da revista de 1961 (n.º 10), que pode ser considerado como um número típico. Nele encontramos o noticiário desportivo, o calendário desportivo internacional de 1961, artigos sobre faróis, vidros e consumo de gasolina; outros louvando a variedade e a beleza das paisagens angolanas e dissertando sobre os benefícios da estrada e do turismo automobilístico. Será mantendo este tipo de conteúdos, que o ATCA fará entrar a guerra espoletada em 1961 nos seus discursos e iniciativas.

1961 – O ATCA e o discurso político

No dia 15 de março de 1961, estalou a rebelião dirigida pela União dos Povos de Angola contra os colonos portugueses e alguns africanos no Norte de Angola que resultou em milhares de vítimas e iniciou um período de guerrilha na região que se prolongou pelos meses seguintes¹⁵.

O primeiro número da revista saído após os acontecimentos de março, abre com um editorial que condena com veemência os ataques

dela junto de clubes automóveis nacionais e estrangeiros (ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 13, jul.-set. 1961, p. 25).

¹⁵ AFONSO, Aniceto e GOMES, Carlos Matos (Coord.) – *Os Anos da Guerra Colonial. 1961–1975*. Matosinhos: QuidNovi, 2010, p. 63-64; WHEELER, Douglas e PÉLISSIER, René – *História de Angola*. Lisboa: Tinta da China, 2011, p. 261-271.

e faz de Portugal uma vítima de hostilidade internacional generalizada¹⁶. É denunciada a complacência das potências, fala-se da pressão da União Indiana sobre Goa e da posição dos EUA, país governado por uma administração Kennedy então favorável à autodeterminação dos territórios colonizados. Nesse contexto, a revista sublinha a exterioridade dos ataques, que pretendem perturbar a unidade nacional, pelo que exorta à reação em defesa da «integridade da terra portuguesa»¹⁷. Para justificar essa defesa, o editorial invoca a antiguidade e a especificidade da colonização portuguesa, aludindo aos seus princípios cristãos e ao «temperamento igualitário, verdadeiramente democrático e isento de preconceitos de superioridade rácica»¹⁸. A revista reproduz por isso um discurso luso-tropicalista¹⁹ e perfeitamente de acordo com a posição oficial relativamente à indivisibilidade do império, aspetos que se manterão inalteráveis²⁰.

Assim, a revista, órgão de uma associação de colonos, reage de forma assertiva, assumindo desde início uma posição rígida, a que dá continuidade no número seguinte (n.º 12), cuja capa ostenta uma fotografia do ministro do Ultramar Lopes Alves, entretanto enviado pelo governo português a Angola, a assistir da varanda da sede do ATCA ao desfile dos soldados portugueses entretanto também chegados a Luanda no início de maio, como resposta do regime aos acontecimentos de março. O ATCA sente o golpe como o resto da

¹⁶ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 11, fev.-mar. 1961, p. 1 e 4.

¹⁷ Idem – Ibidem, p. 1.

¹⁸ Idem – Ibidem, p. 4.

¹⁹ Recorremos ao trabalho de CASTELO, Cláudia – «O modo português de estar no mundo». *O luso-tropicalismo e a ideologia colonial portuguesa (1933–1961)*. Porto: Edições Afrontamento, 1999, 168 p.

²⁰ Ver LÉONARD, Yves – «O ultramar português». BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti (Dir.) – *História da Expansão Portuguesa*. Vol. V. *Último Império e recentramento (1930–1998)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 31-50.

sociedade branca angolana e colabora com a imagem de força que o governo quer passar.

Para além da divulgação desta reação militar das autoridades – sinal de um país que não abre mão dos seus territórios ultramarinos e que ela apoiara logo no editorial do n.º 11 – a revista dá conta de uma reação igualmente forte e talvez mais significativa: a solidariedade entre portugueses e de alguns estrangeiros para com os portugueses. O editorial desse n.º 12 é elucidativo: reiterando um discurso luso-tropicalista inabalável, enraizado na história (pelo que aponta exemplos de solidariedade entre portugueses de todas as cores no passado), e rejeitando os ataques internacionais (tanto do Movimento dos Não-Alinhados e da União Indiana, como dos EUA), é referida a «solidariedade manifestada em toda a parte onde há portugueses, para com a nossa Província»²¹, solidariedade que fica demonstrada nesse número com a publicação de uma carta de solidariedade da parte do presidente do ACP, Mário de Gusmão Madeira, e do anúncio de que o Automóvel Touring Club de Moçambique (ATCM) iria enviar para Angola o produto de provas de velocidade a realizar em 22 e 23 de julho, esperando com isso «demonstrar a vontade que todos os portugueses de Moçambique nutrem por auxiliar os seus irmãos Ultramarinos»²². Assim, o ATCA não só se coloca ao lado das posições oficiais, como parece querer encontrar para si próprio um papel no momento político vivido: os automobilistas do resto do mundo português associam-se aos automobilistas angolanos e é através do ATCA que o demonstram.

Essa solidariedade e esse estreitamento de laços estarão de novo patentes no número seguinte, no relato das provas de Moçambique cujos fundos revertiam a favor das vítimas de Angola, e onde se

²¹ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 12, abr.-jun. 1961, p. 1.

²² Idem – Ibidem, p. 26.

alude ao caloroso acolhimento dispensado aos pilotos de Angola, «manifestação simbólica do carinho e do interesse de uma das nossas Províncias Ultramarinas por outra que tão duramente sacrificada tem sido»²³.

A revista do ATCA constrói assim para os seus leitores uma imagem de união entre as várias partes que constituem Portugal e os seus habitantes, e em que ela e o seu automobilismo tomam parte – insistindo nos princípios luso tropicalistas, incompreendidos por uma comunidade internacional hostil, como estratégia de legitimação da presença colonial portuguesa. Quando o presidente da República, Américo Tomás, visita Angola, em setembro de 1963, e assiste ao Grande Prémio, é uma fotografia sua durante a visita que ocupa a capa²⁴.

Para além da solidariedade entre portugueses, a revista não deixa de aproveitar um exemplo de solidariedade vindo do estrangeiro, também relacionado com o automobilismo, publicando uma carta enviada ao ATCA por L. Frenay, secretário-tesoureiro do Automóvel Clube de Léopoldville, do antigo Congo Belga²⁵, que, ao mesmo tempo que deplora os acontecimentos de Angola e tem a colonização portuguesa como exemplar, parecendo aceitar o luso-tropicalismo,

²³ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 13, jul.-set. 1961, p. 19. Outro exemplo da solidariedade interprovincial aparecerá na revista já em 1966, desta vez de Angola para com Moçambique, onde a guerra entretanto também começara, quando é noticiada a viagem que dois automobilistas angolanos fazem entre Luanda e Lourenço Marques, sendo incluída uma citação da mensagem que o governador-geral de Angola enviou através deles ao seu congénere moçambicano, como saudação aos «nossos concidadãos que vivem, trabalham e lutam nessa Província Irmã» e «afirmação de que em perfeita unidade comungamos todas as dificuldades e todos os êxitos de Moçambique», devendo a viagem ser o símbolo da «permanente presença espiritual de todos os portugueses em todo o Portugal». Ver ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 13, ago.-set. 1966, p. 5.

²⁴ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 20, jan.-fev. 1964.

²⁵ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 14, nov. 1961 – jan. 1962, p. 13. A carta fora enviada em resposta ao envio, por parte do ATCA, de uma brochura intitulada *Luanda 1961*.

lamentava a decadência em que o seu próprio Automóvel Clube entrou. O propósito da publicação desta carta não podia ser mais óbvio: a trágica descolonização do Congo Belga de 1960²⁶ é utilizada pela revista como um lembrete da tranquilidade dos territórios portugueses e do que poderá acontecer caso Portugal se desvie da sua missão. De resto, a comparação com outras realidades africanas é recurso mais ou menos habitual da revista para demonstrar a qualidade da presença portuguesa em Angola, algo que acontecera logo a propósito da cobertura do Grande Prémio de 1960²⁷.

No entanto, ao longo do período em apreço, as reações aos acontecimentos de 1961 acabam por ser bastante localizadas, não indo para além desse mesmo ano. O ATCA, enquanto emanção da sociedade colonial, reagira e acompanhara a resposta do governo central. Entretanto, em outubro desse ano, a reocupação militar do Norte tinha sido alcançada, circunscrevendo a guerrilha a bolsas dispersas, e o governador-geral anunciara a vitória sobre o terrorismo²⁸, pelo que podemos considerar que a revista participa também dessa acalmia.

Aliás, o número que sai depois desses desenvolvimentos, abre com um editorial dedicado ao problema dos acidentes rodoviários em Angola²⁹. Nele, o terrorismo é desvalorizado com uma ironia mordaz: o verdadeiro problema de Angola não era o terrorismo, que não afetaria mais do que 1/10 do território, mas sim os maus condutores que estavam por todo o lado a provocar acidentes e mortes. Ninguém ainda quisera sair de Angola com medo de ser morto por um desses condutores, ao contrário do que acontecera no momento do terrorismo. Ou seja, o pior já tinha passado e o conflito estaria

²⁶ AFONSO, Aniceto e GOMES, Carlos Matos (Coord.) – *Ibidem*, p. 25-26.

²⁷ *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 8, set.-out. 1960, p. 5-7.

²⁸ AFONSO, Aniceto e GOMES, Carlos Matos (Coord.) – *Ibidem*, p. 92.

²⁹ *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 14, nov. 1961 - jan. 1962, p. 1-2.

sob controlo. Confirmando essa ideia, encontraremos, a partir daí, apenas referências muito pontuais e dispersas à guerra³⁰.

Ainda assim, o ATCA irá prestar a sua colaboração no esforço de guerra, não se esquecendo de informar os seus sócios e leitores, colaboração que consiste em doações à Cruz Vermelha Portuguesa, a primeira feita logo em 1961, para as «obras de assistência aos soldados que se encontram em Angola, velando pela Paz e pela integridade da Pátria»³¹. Já em 1970, cede a sua sede para que o Movimento Nacional Feminino, uma organização criada para a guerra que prestava apoio aos soldados, aí organize algumas das suas reuniões de chá canasta³².

As reações de 1961 e estas atividades pontuais podem ser associadas num mesmo espírito em prol do esforço português. No fundo, o que fica aqui patente é o ATCA como parte da sociedade colonial, chocada com os ataques e apoiando a resposta militar portuguesa, seja por via do texto, ou do ato.

O automobilismo e a invalidação da guerra

Todavia, o editorial que ironizava acerca da questão do terrorismo face ao grave problema dos acidentes rodoviários em Angola remete

³⁰ *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 30, dez. 1964, p. 5; *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 31, jan.-fev. 1965, p. 25-26; *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 48, mai.-jul. 1968, p. 23.

³¹ *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 14, nov. 1961-jan. 1962, p. 26. A doação desse ano consiste no produto de uma prova, assim como a de 1963 (*ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 20, jan.-fev. 1964, p. 47). Em 1968, será o produto de um campeonato de canasta (*ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 47, jan.-abr. 1968, p. 8).

³² *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 53, p. 3. Sobre o MNF, ver PIMENTEL, Irene Flunser – «Movimento Nacional Feminino (MNF)». In ROSAS, Fernando e BRITO, José Maria Brandão de (Dir.) – *Dicionário de História do Estado Novo*. Vol. II. Venda Nova: Bertrand, 1996, p. 639.

para uma outra questão: o automobilismo como forma de invalidar a existência de um conflito armado.

Como já foi dito, o ATCA dedicava-se à organização de competições desportivas de automóvel, sendo a maior o Grande Prémio iniciado em 1957 e também elas, como vamos ver, serão vistas como o contributo do clube para a perpetuação da presença portuguesa em Angola e a sua imagem internacional e, conseqüentemente, para negar a existência de guerra.

De todas essas provas, há uma que merece especial atenção ao entrar diretamente na rejeição ativa da guerra: o Grande Rali do Congo de 1964, entre Luanda e Carmona, que teve lugar a 4 e 5 de julho, e fora proposto pelo presidente do ATCA ao governador-geral como «manifestação com a qual o Desporto Automóvel e seus dirigentes pretendem homenagear a heroica cidade, suas gentes, e as Forças Armadas, levando até elas o emocionante desporto»³³.

Carmona fora a capital do distrito do Congo (agora do Uíge, um dos dois que lhe tinham sucedido³⁴), particularmente afetado pelos acontecimentos de 1961 e o ATCA, pretendendo prestar-lhe homenagem, associava-se à ideia da força de Portugal e da manutenção da unidade do império. A adesão de vários apoios e as inscrições vindas de diferentes pontos da província corroboravam a ideia de solidariedade e unidade entre angolanos, que se juntavam para celebrar a «cidade sacrificada e que reencontrou o seu verdadeiro caminho», sendo o ruído dos automóveis em Carmona uma «mensagem de paz e tranquilidade»³⁵. Há uma associação explícita entre automobilismo e colonialismo. Não será descabido tentar aqui uma comparação com

³³ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 22, abr. 1964, p. 2. Forças Armadas que «ali garantem um Portugal eterno». Ver ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 23, mai. 1964, p. 21.

³⁴ O outro sendo o Zaire, com capital em S. Salvador do Congo.

³⁵ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 23, mai. 1964, p. 21.

o turismo de guerra que Maria Luísa Sousa refere, com o exemplo das «Rutas de Guerra» criadas pela Espanha Nacionalista ainda em 1938 para que os visitantes observassem simultaneamente as belezas naturais e os estragos causados pelos republicanos³⁶, já que a ocasião merece que Cruz Leal, habitual autor dos relatos turísticos da revista³⁷, escrevesse um artigo sobre a tal cidade sacrificada, que entrava assim no elenco dos destinos turísticos de Angola, dando-a a conhecer aos sócios e restantes automobilistas, logo agora que uma nova autoestrada a ligava à capital³⁸. Uma cidade apontada como destino turístico³⁹, para a qual se dirigia uma prova de automobilismo eram aspetos que consagravam a paz da região.

Quanto aos artigos que descrevem o Rali do Congo propriamente dito são unânimes na importância do acontecimento: para um foi «uma merecida e sincera homenagem à ‘cidade-mártir’, para outro iluminou as certezas do amanhã»⁴⁰.

A recordação do que aconteceu é feita para contrastar com a situação pacífica que agora se vive na região, lembrando o sucesso dos portugueses em esmagar uma revolta estranha. Sintomática é a inclusão das palavras do secretário provincial Pinheiro da Silva,

³⁶ Sousa, Maria Luísa – *Ibidem*, p. 70-71.

³⁷ Cruz Leal colaborara também no *Anuário do Turismo do Ultramar* de 1959–1960 com o capítulo sobre turismo angolano. Ver LEAL, Cruz – «Valores turísticos». In ANDRADE, Ferreira de (Dir.) – *Portugal, país de turismo. Anuário do Turismo do Ultramar. 1959–1960*. Lisboa: Neogravura, 1959, p. 109-121.

³⁸ Carmona seria mesmo o «fim lógico» dessa nova artéria. Usando o formato habitual, o artigo começa por descrever o caminho percorrido por estrada até ao destino, aproveitando para, na comparação do antes com o depois, louvar a rápida modernização da cidade por obra do investimento público e da «valentia do colono luso» e evocar 1961 e o heroísmo da cidade. Ver *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 25, jul. 1964, p. 15-18.

³⁹ E o ATCA insistia muito no turismo automobilístico, melhor forma de conhecer Angola. Ver CERDEIRA, Pedro – «Imagens de Angola turística na revista do *Automóvel Touring Club de Angola* (1959–1963)». *A Nova Era dos Descobrimentos*. Lisboa: Escola Naval, 2010, p. 328-338.

⁴⁰ *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 25, jul. 1964, p. 26 e 25.

proferidas a propósito do rali: segundo o membro do governo provincial, a prova «desmentiu de forma categórica a torpe propaganda internacional, que pretende fazer das estradas do Norte de Angola, pistas de terrorismo»⁴¹. Continuando a desconstrução de argumentos contrários ao ultramar português, considera que o movimento de libertação de Angola é «pretense», já que ironicamente pretende libertar os angolanos da paz, da moral e da amizade entre irmãos de cores diferentes, e logo pela via do terrorismo.

Um ano depois, quando habitantes da cidade de Carmona, com o apoio do município, organizarem o Circuito de Carmona, a revista dirá que o Grande Rali do Congo «reacendeu o gosto da cidade pela competição automóvel, demonstrando assim que a sua vida entrara na normalidade da paz Lusíada»⁴².

O automobilismo, enquanto atividade feita por colonos (e de elite), surge assim como um agente de poder, que poderá ser associado ao das estradas como forma de dominação, se enquadradas nas ideias de Adas e Headrick que encaram a transferência de tecnologia como tal. E, de facto, as estradas coloniais são apontadas na sua função de escoamento de produtos, ligação ao *hinterland* e cobertura de territórios em guerra⁴³. A nossa proposta é que o automobilismo atua como contributo para essa dominação, ao ser uma atividade feita sobre a materialidade que é a estrada, uma estrada que, para o caso português, já foi identificada como uma materialidade politizada pelo Estado Novo por Amélia Aguiar Andrade⁴⁴. As utilizações da estrada, enquanto agente de poder, são elas próprias meios de dominação.

⁴¹ Idem – Ibidem, p. 9.

⁴² ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 35, jul. 1965, p. 15.

⁴³ WHEELER, Douglas e PÉLISSIER, René – Ibidem, p. 327-328.

⁴⁴ ANDRADE, Amélia Aguiar – «Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada». In HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de e ROLLO, Maria Fernanda (Coord.) – *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*. Vol. 2. Lisboa: Edições D. Quixote, 2004, p. 408-423.

Se isso ficou claro no caso do Rali do Congo – com o qual o ATCA participa direta e declaradamente na consagração da vitória portuguesa num conflito militar – o restante das suas iniciativas automobilísticas não deixa de funcionar como um esforço continuado em prol de uma Angola portuguesa e sempre resistente ao que lhe fosse contrário, sendo o Grande Prémio de Angola permanentemente brandido como forma de propaganda da realidade angolana. Ou seja, às funções da estrada atrás elencadas, junta-se a de espaço onde é feito um automobilismo de «paz» contra essa guerra.

Em agosto de 1964, ano em que a competição é inscrita nos calendários internacionais da FIA, a revista vinca o Grande Prémio de Angola como tendo o maior interesse turístico e de propaganda e também para a política do governo para África, pois para além da entrada de divisas que representava, permitia aos visitantes observarem a província e «espalhar por todas as pistas do mundo o nome de Angola»⁴⁵. Os pilotos que iam a Angola podiam ver por si mesmos a situação da província, tão injustamente difamada no estrangeiro. As corridas, ao serem «sinónimos de paz, de progresso, de tranquilidade», eram o símbolo da província, pois «no meio da desordem e do caos não seria possível organizar o mais fascinante e caro espetáculo da atualidade»⁴⁶.

Sendo o Grande Prémio uma iniciativa do ATCA, o clube apresenta-se como estando «côncio da alta missão que tem neste capítulo da vida nacional», pelo que não se poupa a esforços nesse sentido, convidando para a edição da prova de 1964 quatro jornalistas estrangeiros (um holandês, um belga, um suíço e um inglês) e um metropolitano⁴⁷, que colaboram no número de novembro de 1964. Como seria de esperar, os testemunhos dos jornalistas estrangeiros publicados na re-

⁴⁵ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 26, ago. 1964, p. 7.

⁴⁶ Idem – Ibidem, p. 1.

⁴⁷ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 26, ago. 1964, p. 7. No total, terão vindo sete jornalistas estrangeiros da especialidade. Ver ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 37, nov.-dez. 1965, p. 9.

vista elogiam a organização das provas, relembram eventos («um *party* verdadeiramente à maneira europeia»⁴⁸, por exemplo) e agradecem ao ATCA e aos portugueses o acolhimento.

O Grande Prémio é apresentado como um dos maiores contributos do ATCA para a manutenção do império através das suas atividades. Apontado como o maior cartaz turístico da província devido ao seu potencial de divulgação, são referidos os muitos participantes e jornalistas estrangeiros que visitam a província aquando das provas e que elogiam, para além da organização, o território e o seu povo. O que se pretende mostrar com as provas? Por um lado, que «no Portugal em África, se acompanha em todos os sectores da vida moderna o progredir da humanidade»⁴⁹. Por outro, um «viver centenário onde a cor e o amor se misturam num sentimento único»⁵⁰, «um povo indiferente a conceitos políticos ou raciais, que gentes estranhas pretendem impor ou vislumbrar»⁵¹. Ou seja, desenvolvimento económico e luso-tropicalismo, uma presença portuguesa em África produtiva e feliz. Não é num território assim que há guerra⁵². Da mesma forma, a comparação com o resto de África não é esquecida: afirma-se o prestígio crescente das competições de Angola e África do Sul, ao passo que as provas no Senegal, no Quénia e em Marrocos – por sinal, países já independentes – entraram em decadência⁵³. O Grande Prémio de Angola é, enfim, «uma das demonstrações gritantes da verdade portuguesa»⁵⁴.

⁴⁸ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 29, nov. 1964, p. 35.

⁴⁹ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 37, nov.-dez. 1965, p. 5.

⁵⁰ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 28, out. 1964, p. 1.

⁵¹ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 37, nov.-dez. 1965, p. 5.

⁵² ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 29, nov. 1964, p. 8-9.

⁵³ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 28, out. 1964, p. 1.

⁵⁴ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 37, nov.-dez. 1965, p. 5. Já a propósito da carta de L. Frenay, as «iniciativas e realizações» dos portugueses eram vistas como forma de incutir «no conceito ‘dos outros’ a ideia de firmeza das nossas atitudes e o indefectível ânimo de continuar a nossa actividade apesar das contrariedades». Ver ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 14, nov. 1961-jan. 1962, p. 13.

Quando, em 1966, o Grande Prémio é substituído por uma Taça de Ouro de dimensões mais modestas por razões técnicas e financeiras, a revista não deixa de assinalar o reconhecimento estrangeiro alcançado pelo Grande Prémio, plasmado na indicação, por parte da FIA, de Angola como um dos três polos de atração do automobilismo desportivo em África, a par do Grande Prémio da África do Sul e do Rali Safari da África Oriental.

O automobilismo que invalida a guerra é visto pelo ATCA como um elemento construtor da unidade imperial, sendo as provas automobilísticas vistas também como uma forma de aproximar os portugueses, como já víamos a propósito das demonstrações de solidariedade. Por um lado, no seu todo, sendo a Taça de Luanda (substituta das Taças Cidade de Luanda e Governo do Distrito e aberta a condutores com carta de condução nacional) de 1965 considerada a única prova verdadeiramente nacional, por reunir concorrentes de vários pontos do país pluricontinental⁵⁵.

Por outro lado, no que diz respeito aos laços entre Angola e Moçambique: em 1965, tem lugar a primeira excursão aérea de Luanda a Lourenço Marques, apoiada pelo ATCA e destinada à assistir ao IV Circuito de Lourenço Marques, organizado pelo ATCM. Em 1967, a delegação do ATCM na Beira decide financiar uma equipa do ATCA em representação de Angola para participar no VIII Rali Internacional da Beira. A propósito dos dois momentos, tanto o ATCA, como o ATCM referiram a importância desses momentos no estreitamento do intercâmbio entre duas províncias irmãs⁵⁶.

⁵⁵ A III Taça do Governo do Distrito, de 1963, por contar com a representação dos principais centros automobilísticos da Província e um automobilista da metrópole, fora apresentada como competição com «uma nota de prova interprovincial». Ver *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 20, jan.-fev. 1964, p. 29.

⁵⁶ *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 36, ago.-set. 1965, p. 8; *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 44, mar. 1967, p. 9. A propósito da excursão aérea a Lourenço Marques, a revista incluiu um artigo que descrevia a capital moçambicana, «uma cidade portuguesa» que assim entrava para o elenco de destinos turísticos da revista, recorrendo às referências habituais que

Avançamos ainda a hipótese de que a presença de vários acontecimentos ligados ao automobilismo nas diferentes partes do império poderá ser lida à luz de um projeto de construção da nação pluricontinental, em que os leitores se revêm como cidadãos-automobilistas dessa pátria dispersa pelo mundo. São assim noticiadas provas na metrópole, em Macau e em Moçambique, bem como a presença das duas últimas colónias e de Angola no I Congresso Nacional de Trânsito de 1965⁵⁷. Uma fotografia da Ponte Salazar inaugurada, em 1966, na metrópole, ocupa a capa do número de janeiro de 1967.

Turismo, propaganda e fomento

De facto, o que o Grande Prémio faz é pugnar por uma ideia de normalidade e de progresso, ambas poderosas na invalidação da guerra e dos ataques internacionais à presença portuguesa em África, onde a estrada e o automóvel têm um papel importante. Do ponto de vista do conflito e da sua cobertura, é bastante relevante a forte presença na revista de uma atmosfera de normalidade para consumo interno, que apenas os acontecimentos de março de 1961 tinham vindo beliscar. Logo nessa altura, no número em que a revista reagia contra os ataques, continuavam os artigos que registavam a normalidade e a continuidade da vida angolana. Era noticiado um novo serviço de excursões na baía de Luanda⁵⁸ e a cidade de Moçâ-

colocavam lado a lado a antiga presença dos portugueses e a modernidade que agora imprimem aos territórios. Ver *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 36, ago.-set. 1965, p. 6.

⁵⁷ *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 29, nov. 1964, p. 41; *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 31, jan.-fev. 1965, p. 18; *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 32, mar. 1965, p. 5.

⁵⁸ *ATCA*. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 11, fev.-mar. 1961, p. 3-4.

medes e os seus arredores surgem em dois artigos como destino turístico, retratados com o habitual discurso de êxtase⁵⁹.

Os artigos sobre turismo continuam ao longo de todo o período, fosse apresentando propostas e um pensamento crítico sobre a questão turística (eles próprios indícios dessa continuidade), fosse divulgando destinos turísticos em Angola, que convidavam os leitores a visitarem pontos espalhados por todo o território, de preferência ao volante do seu automóvel. Para além da constatação da normalidade, a revista convida o leitor a verificá-la por si próprio, viajando. Entre os destinos elencados, encontramos Luanda e arredores, Lobito, Sá da Bandeira e arredores, Cabinda, Malange, o Parque Nacional da Quiçama.

Um outro convite à viagem é feito em setembro de 1970, com a publicação de uma lista das festas e romarias que acontecem por todo o território⁶⁰, das quais apenas as de Teixeira de Sousa, no distrito do Moxico, «devido à situação atual têm-se limitado à tradicional festa de 15 de agosto, que está muito longe de atingir o brilhantismo de outrora»⁶¹.

No número de janeiro de 1966, Cruz Leal define a necessidade do conhecimento do território pelos seus habitantes, a par da atração de estrangeiros⁶². Já em 1964, Mário Pirelli, um especialista em caça e colaborador regular da revista, é bastante claro: os visitantes estrangeiros «chegam todos à conclusão, que um país onde se pode efetuar safaris tão excelentes e tranquilos não pode ser, de maneira

⁵⁹ Idem – Ibidem, p. 11-12 e p. 25.

⁶⁰ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 50, set. 1970, p. 28-29.

⁶¹ Idem – Ibidem, p. 29.

⁶² ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 38, jan. 1966, p. 6-9. «Todos nós amamos muito esta nossa terra. Mas a maioria ama-a porque 'é nossa' e porque a sente na alma e no sangue. Muito mais a amaria se a conhecesse tal e qual ela é, exuberante, rica, colorida, progressiva, exótica e até fantástica e sem dúvida, grandiosa». Idem – Ibidem, p. 7.

nenhuma, teatro duma guerra generalizada de subversão»⁶³, numa lógica que já vimos ser utilizada também a propósito do Grande Prémio. Na linha dessa ideia de atração de turistas estrangeiros, a revista publica em 1967 pequenas brochuras com vistas de Luanda a cores, legendadas em português, francês, inglês e alemão.

A título de curiosidade, refira-se que o CITA – um organismo oficial – publicou em 1966 um guia intitulado *Itinerários de Angola*, organizado pelo presidente do ATCA, Acácio Pereira de Matos, consistindo num conjunto de rotas que cobriam todo o território, acompanhado de uma série de informações úteis aos viajantes, como formalidades de safaris ou hotéis⁶⁴. Ou seja, há de facto uma ideia generalizada de normalidade e de abstracção em relação ao conflito, sendo a apropriação do território feita pelo turismo e o automobilismo a derradeira negação, algo que também é visível na ampla cobertura das provas automobilísticas que por toda a Angola se realizam. São noticiadas provas em Nova Lisboa, Cela, Moçâmedes, Lobito, Malange, Sá da Bandeira, Cabinda, Salazar, Carmona, Novo Redondo, Benguela, bem como o rali universitário entre Luanda e Malange e o

⁶³ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 25, jul. 1964, p. 41. O mesmo Pirelli alertaria depois para os inconvenientes que a entrada de clientes de safari em Angola pela recém-independente Zâmbia, «o mais novo Estado africano a entrar seguramente mais tarde ou mais cedo no coro daqueles que tentam desacreditarem-nos perante o Mundo», poderia trazer à propagação da província. Ver ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 27, set. 1964, p. 26-27 e p. 29. A questão é novamente abordada em ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 38, jan. 1966, p. 11 e p. 13.

⁶⁴ O ATCA publicara uma primeira versão do *Itinerários de Angola* em 1960. Os itinerários aí contidos coincidem com a rede de estradas de 1.ª classe (conforme o mapa em GALVÃO, Henrique e SELVAGEM, Carlos – *Império Ultramarino Português. Monografia do Império*. Vol. III. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade, 1951, p. 305), confirmando essa ligação entre turismo e automobilismo. O CITA teria comprado mil exemplares para distribuição no estrangeiro. Ver ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 13, jul.-set. 1961, p. 25. Uma outra publicação do CITA, *Visite Angola, terra de Portugal*, inclui na sua síntese histórica uma alusão a 1961, cuja pronta resposta demonstra a tenacidade dos portugueses e que a província «regressará vitoriosa ao passo glorioso da paz». Ver *Visite Angola, terra de Portugal*. Luanda: CITA/Fundo de Turismo e Publicidade, 1970, 104 p.

Grande Rali de Angola, este último organizado pelo Clube Ferroviário de Luanda⁶⁵.

A ideia de normalidade é bastante difundida, mas a revista não perde de vista a necessidade de fazer acompanhar essa normalidade de uma ativa aposta no fomento. A questão do fomento é algo que vai estar sempre presente na política ultramarina deste período, fortemente impulsionada pela guerra, como forma de invalidar a libertação⁶⁶. Ou seja, também aqui o clube se coloca ao lado da política oficial e a revista vai dando conta do desenvolvimento que se verifica em Angola.

Logo no número que reagira contra os massacres de março de 1961, encontramos um artigo, da pena de Cruz Leal, dedicado à construção da barragem de Cambambe⁶⁷, cuja imagem figura na capa. Esse artigo sintetiza bem o discurso relativamente ao ultramar em tempo de guerra: ao desenvolvimento da economia ultramarina, aliam-se referências à secular presença portuguesa. O artigo contém mesmo uma fotografia de uma antiga fortaleza do tempo dos primeiros portugueses no local e outras da barragem em construção, símbolos de uma mesma luta – a dos portugueses – na defesa da pátria⁶⁸.

Dois números depois, o editorial versa sobre a questão da aposta no turismo em Angola, tema que os acontecimentos de março alegadamente teriam posto de parte. O conflito é mesmo visto como um

⁶⁵ Prova internacional que cobria quase 5 000 quilómetros, foi, segundo um corredor, «o expoente máximo do calendário de ralis angolano». SOUSA, Hélder de – «Ultramar. O lento despertar». In RODRIGUES, José (Dir.) – *História do Automobilismo Português*. Algés: Edições Talento, 2004, p. 170.

⁶⁶ A constatação desse paradoxo entre guerra e crescimento é feita em WHEELER, Douglas e PÉLISSIER, René – *Ibidem*, p. 327-331 e MURTEIRA, Mário – «Formação e colapso de uma economia colonial». In BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti (Dir.) – *História da Expansão Portuguesa*. Vol. V. *Último Império e recentramento (1930–1998)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 124-125.

⁶⁷ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 11, fev.-mar. 1961, p. 15-18.

⁶⁸ Também aqui não deixa de ser feita a apologia da estrada que «agora construída de novo é ampla e lisa». Ver *Idem* – *Ibidem*, p. 15.

pretexto para o investimento: «talvez não seja mau que, neste momento de patriotismo se procure, em velocidade, ganhar o que temos perdido». O discurso em prol de realizações e iniciativas é constante e os ataques a Portugal só devem é aumentar o empenho no desenvolvimento como prova da boa ação civilizadora dos portugueses. Assim, nos vários artigos que a revista dedica aos destinos turísticos são constantes as alusões, tanto à história da presença portuguesa nos locais, como ao desenvolvimento que atravessam.

O próprio ATCA se vê a si próprio como um agente de desenvolvimento. Por ocasião da inauguração da estação de serviço do ATCA, em 1 de março de 1962, o presidente, Pereira de Matos, dirá que:

Na hora que passa, em que os abutres internacionais se preparam, para nos espoliarem do que só a nós pertence, o A.T.C.A. está a dar um exemplo firme, da nossa indomável vontade de não alienarmos o património nacional, de que Angola é uma parcela indivisível⁶⁹.

O contributo do ATCA em prol da manutenção do império é feito a vários níveis. Nessa mesma inauguração, o melhoramento introduzido merece do governador do distrito considerações que negam a existência de conflitos raciais, religiosos ou sociais e reitera a «firme determinação de todos nós portugueses de aqui nos mantermos a todo o transe», combatendo «essa alcateia feroz de comunistas e seus apaniguados»⁷⁰.

A revista vai noticiando outros melhoramentos, mesmo quando são levados a cabo por outros, desde que relacionados com as suas atividades. Por exemplo, dá conta da instalação de um serviço de

⁶⁹ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 15, fev.-abr. 1962.

⁷⁰ Idem – Ibidem, p. 13.

aluguer de automóveis na estação de serviço do ATCA⁷¹ e noticia a apresentação da maquete de um novo hotel para Luanda⁷².

Em 1968, dedica um longo artigo à inauguração da fábrica de pneus da Mabor Angolana – acontecimento apontado como decisivo no desenvolvimento dos meios de transporte e na industrialização do território⁷³ – largamente ocupado pelos discursos inaugurais de Miguel Quina, vice-presidente do conselho de administração da empresa, e de Rui Patrício, o subsecretário de Estado do Fomento Ultramarino. O primeiro refere que a constituição da Mabor Angolana, a 15 de junho de 1961, teve lugar quando «Angola já estava a ser magoada na sua carne e perturbada no sossego da sua vida normal», algo que não fez os autores da iniciativa hesitar. Partindo de uma visão do empresário enquanto dono de empresa e mandatário do interesse geral, houve nos autores do projeto um «novo estímulo, quando o terrorismo lançou ingloriamente o seu repto»⁷⁴. O discurso do subsecretário de Estado vai também no sentido da unidade e da continuidade portuguesa como demonstração do seu valor. Mais eloquente acerca do significado da fábrica de pneus é o anúncio da mesma no mesmo número da revista, que afirma que «os pneus acompanham e apoiam o desenvolvimento do território, nas rodas laboriosas dos transportes automóveis, que são o palpitar incessante de uma economia em expansão. Continuando a unir os mais distantes pontos da Província os nossos pneus servem o anseio de progresso

⁷¹ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 19, ago. 1963, p. 19.

⁷² ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 33, abr. 1965, p. 35.

⁷³ A Mabor fora um dos patrocinadores da publicação dos *Itinerários de Angola* de 1960. Sobre a Mabor Angolana, ver MARCELINO, José (Coord.) – *Mabor: 50 anos de sucesso*. Algés: Arte Mágica, 2005, p. 96.

⁷⁴ ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola. N.º 48, mai.-jul. 1968, p. 29.

de toda a população»⁷⁵. O fomento é um antídoto contra a guerra, um serviço prestado ao império e à civilização e o automobilismo um seu poderoso agente. De novo a ideia do automobilismo como agente de dominação.

Conclusão

A ideia sempre presente da normalidade associa-se a aposta no fomento e uma estratégia de propaganda, numa combinação de elementos que tentam negar a guerra e tudo o que vá contra os princípios do colonialismo português. Ou seja, o discurso e as realizações são combinados e utilizados como forma de invalidar os ataques internacionais e a ação dos movimentos de libertação e o ATCA (uma associação da sociedade branca, alinhada com o poder) não deixa de difundir essa lógica na sua revista, criando uma imagem de tranquilidade e progresso, em que o automóvel é parte importante. Isso ficou bastante claro a propósito do Rali do Congo de 1964, em que o automóvel consagrara a pacificação de uma região de conflito, conflito esse que merece reações assertivas enquanto se trata de um ataque inicial, mas que é depois desvalorizado, também com comparações com o automobilismo. De resto, toda a atividade do ATCA vai no sentido de invalidar essa guerra: fazendo propaganda de uma Angola tranquila e luso-tropical através da divulgação de provas e do apelo à viagem. O automobilismo é uma atividade politizada, agente de um império, e serve a manutenção desse império e até a construção de uma identidade nacional pluricontinental.

⁷⁵ Idem – Ibidem, p. 3.

Fontes

- ATCA. III Série. Luanda: Automóvel Touring Club de Angola (1960–1970).
- Boletim Oficial da Colónia de Angola*, II Série, n.º 23. Luanda: Imprensa Nacional (1936-1944).
- Itinerários de Angola*. Luanda: Edição do Automóvel Touring Club de Angola-Luanda, 1960, 22 p.
- MATOS, Acácio Pereira de (Org.) – *Itinerários de Angola*, Luanda: Centro de Informação e Turismo de Angola, Fundo de Turismo e Publicidade, 1966, 112 p.

Referências bibliográficas

- ADAS, Michael – *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca/London: Cornell University Press, 1989, 448 p. ISBN-13 978-0801497605.
- AFONSO, Aniceto e GOMES, Carlos Matos (Coord.) – *Os Anos da Guerra Colonial. 1961–1975*. Matosinhos: QuidNovi, 2010, 832 p. ISBN 9789896282134.
- ANDRADE, Amélia Aguiar – «Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada». In HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de e ROLLO, Maria Fernanda (Coord.) – *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*. Vol. 2. Lisboa: Edições D. Quixote, 2004, p. 408-423. ISBN 9789722027922.
- BOYER, Marc – *Histoire Générale du Tourisme. Du XVI^e au XXI^e siècle*. Paris-Budapest-Turim: L'Harmattan, 2005, 334 p. ISBN-13 978-2747584326.
- CASTELO, Cláudia – «O modo português de estar no mundo». *O luso-tropicalismo e a ideologia colonial portuguesa (1933–1961)*. Porto: Edições Afrontamento, 1999, 168 p. ISBN 9789723604863.
- CERDEIRA, Pedro – «Imagens de Angola turística na revista do Automóvel Touring Club de Angola (1959–1963)». *A Nova Era dos Descobrimentos*. Lisboa: Escola Naval, 2010, p. 328-338.
- DOMINGOS, Nuno – «O desporto e o Império português». In NEVES, José e DOMINGOS, Nuno – *Uma História do Desporto em Portugal*. Vol. II. *Nação, Império e Globalização*. Lisboa: Quidnovi, 2011, p. 51-107. ISBN 9789895548873.
- GALVÃO, Henrique e SELVAGEM, Carlos – *Império Ultramarino Português. Monografia do Império*. Vol. III. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade, 1951, 421 p.
- HEADRICK, Daniel R. – *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940*. Oxford: Oxford University Press, 1988, 416 p. ISBN-13 978-0195051162.
- LEAL, Cruz – «Valores turísticos». In ANDRADE, Ferreira de (Dir.) – *Portugal, país de turismo. Anuário do Turismo do Ultramar. 1959–1960*. Lisboa: Neogravura, 1959, p. 109-121.

- LÉONARD, Yves – «O ultramar português». In BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti (Dir.) – *História da Expansão Portuguesa*. Vol. V. *Último Império e recentramento (1930–1998)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 31-50. ISBN 972-42-1795-7.
- MARCELINO, José (Coord.) – *Mabor: 50 anos de sucesso*. Algés: Arte Mágica, 2005, 177 p. ISBN 972-8772-30-0.
- MURTEIRA, Mário – «Formação e colapso de uma economia colonial». In BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti (Dir.) – *História da Expansão Portuguesa*. Vol. V. *Último Império e recentramento (1930–1998)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 108-130. ISBN 972-42-1795-7.
- PIMENTA, Fernando Tavares – *Angola, os Brancos e a Independência*. Porto: Edições Afrontamento, 2008, 504 p. ISBN 9789723609820.
- PIMENTEL, Irene Flunser – «Movimento Nacional Feminino (MNF)». In ROSAS, Fernando e BRITO, José Maria Brandão de (Dir.) – *Dicionário de História do Estado Novo*. Vol. II. Venda Nova: Bertrand, 1996, p. 639. ISBN 972-25-1015-0.
- PIRIE, Gordon – «Automobile organizations driving tourism in pre-independence Africa». *Journal of Tourism History*. Oxford: Routledge/Taylor&Francis Group. ISSN 1755-182X print/ISSN 1755-1838 online. Vol. 5, issue 1, 2013, p. 73-91. <https://doi.org/10.1080/1755182X.2012.758672>.
- SOUSA, Hélder de – «Ultramar. O lento despertar». In RODRIGUES, José (Dir.) – *História do Automobilismo Português*. Algés: Edições Talento, 2004, p. 164-178. ISBN 9789728868000.
- SOUSA, Maria Luísa – *A mobilidade automóvel em Portugal. 1920–1950*. Lisboa: Chiado Books, 2016, 574 p. ISBN 978-989-51-7404-1.
- Visite Angola, terra de Portugal*. Luanda: CITA/Fundo de Turismo e Publicidade, 1970, 104 p.
- WHEELER, Douglas e PÉLISSIER, René – *História de Angola*. Lisboa: Tinta da China, 2011, 472 p. ISBN 9789896710743.