

## Залізничне питання в португальській колоніальній політиці на території Анголи та Мозамбіку (друга половина XIX ст.)

**В. В. Долід**

*Проаналізовано зміну пріоритетів у колоніальній політиці Португалії в XIX ст. Основну увагу приділено становленню португальського залізничного імперіалізму. Тема розкривається на прикладі Анголи та Мозамбіку.*

**Ключові слова:** Португалія, імперіалізм, колоніалізм, "рожева мапа", залізничне будівництво.

**П**ортугальці – народ, тісно пов'язаний з морем – просуваючись у XV ст. вздовж африканського узбережжя на південь, захоплюючи нові території в пошуках шляху до далеких країн Сходу, створили імперію, яка більшості її сучасників видавалася непорушною. Однак передумови краху були закладені вже в XVII ст., а подальша боротьба з Нідерландами за світове лідерство зробила його невідворотнім. Останній удар, який поставив хрест на великодержавному статусі Португалії, наніс Наполеон. Безумовно, у XIX ст. Португалія входила до клубу колоніальних держав, однак була лише рядовим його членом, але аж ніяк не претендентом на провідне місце в клубі та світовій політиці. Можливо, ця периферійність пояснює певне зниження інтересу фахівців, які зазвичай досліджують епоху імперіалізму з позиції великих держав, до історії цієї країни в зазначений період. Ми не будемо йти в руслі традиційного наратива, адже наукове осмислення участі «другорядних» гравців на тогочасній політичній шахівниці має особливу значущість і актуальність в період бурхливих глобальних перетворень.

Оскільки однією статтею неможливо охопити все розмаїття сюжетів, пов'язаних з історією Португалії у зазначений період, було вирішено зупинитися на визначенні місця залізниць у системі колоніальної політики Португалії в другій половині XIX ст. Подолання лакуарності означеної проблеми й становитиме мету даного дослідження.

Специфіка наукової теми зумовила залучення широкого кола праць, присвячених як безпосередньо португальському залізничному імперіалізму [12; 13], так і загальним сюжетам колоніальної політики країни [5; 7; 8; 15]. Не буде зайвим наголосити, що в українській історіографії задекларована проблема й досі перебуває на маргінесі, що посилює актуальність пропонованої публікації.

Упродовж першої половини XIX ст. португальські володіння в Африці на південь від екватора носили таласократичний характер. На тогочасних географічних мапах цієї частини світу вкрай приблизно зображувалися

нечисленні поселення, форти та гирла річок, у яких мореплавці поповняли запаси води. Що ж стосується внутрішніх регіонів материка, цієї terra incognita, то вони здавалися однорідною, позбавленою життя пустелею (звідси й походить термін «темний континент», тобто таємничий, нерозвіданий).

Незважаючи на проголошену в 1822 р. незалежність Бразилії, визнану Лісабоном у 1825 р., колишня колонія залишалася в центрі португальської імперської економіки, слугувавши найбільшим ринком збуту живого товару в системі трансатлантичної работоргівлі. Одночасно в економічній взаємодії Португалії зі своїми африканськими провінціями останнім відводилася роль експортної бази: з Анголи рабів відправляли до Латинської Америки або на Кубу, а Мозамбик перебував в аналогічних відносинах із французькими колоніями в Індійському океані. Справедливість сказаного підтверджується фактами. Скажімо, відомо, що в 1815–1823 рр. вартість експорту чорношкірих невольників із Луанди складала 94% від вартості загального обсягу товарів, вивезеного через майбутню столицю Анголи [2].

Привнесений новими політичними й економічними теоріями XVIII ст. принцип раціональності державної політики не міг не відобразитися на оцінці функціонування імперії як економічної системи. У 1834 р. видатний португальський політик, маркіз Бернарду Са-да-Бандейра сформулював ідею (з ентузіазмом підхоплену португальськими націоналістами) перетворення африканських провінцій у «нову Бразилію». В основі проекту Са-да-Бандейра лежала «поселенська політика» – підвищення рівня заселеності й ефективна економічна експлуатація якомога більшої частини африканських територій, які належали Португалії з моменту відкриття у XV ст. Вона мала змінити «депортаційну політику», в рамках якої африканські провінції довгі роки розглядалися як місце заслання злочинців, а також в якості торгових постів для захоплення й експорту рабів [15, р. 113]. Хоча ідеї Са-да-Бандейра здобули помітну популярність у певних колах, вони, безумовно, ще не стали наріжним каменем португальської імперської ідеології.

Ситуація почала змінюватися у другій половині XIX ст. Це було зумовлено як внутрішніми (після путчу 1851 р. країна вступила у фазу відносної політичної стабільності), так і зовнішніми (передовсім, падіння темпів работоргівлі після її заборони у 1850-х рр. багатьма південноамериканськими країнами) факторами. Са-да-Бандейра розробив широкую програму ефективної взаємодії метрополії і колоніальної периферії, яка, серед іншого, передбачала посилення контролю над береговими лініями Анголи та Мозамбіку, нарощування португальської присутності в стратегічних зонах господарювання та стимулювання колоніального виробництва з метою підготовки до скасування рабства [8, р. 963–964]. Але цим поки що справа й обмежилася. Колонізація регіону потребувала ресурсів, яких Португалії катастрофічно не вистачало. Хоча уряду вдалося реструктуризувати борги початку століття й отримати нові кредити, країна відчувала серйозні фінансові труднощі. Якщо у 1852 р. державний борг Португалії становив 34470 млн мільреїсів, то до 1863 р. він сягнув 137998 млн мільреїсів, тобто зріс у чотири рази. Водночас торговий обіг Португалії заледве повернувся до показників 1818 р. [3, с. 374–375]. Запозичені кошти спрямовувались у будівництво та розвиток необхідної для підтримки внутрішнього ринку

транспортної інфраструктури метрополії. Реалізація колоніальної політики вимагала або збільшення зовнішнього боргу, або зниження рівня внутрішніх інвестицій. Обидва варіанти були відхилені.

Радикальна переорієнтація заокеанської політики як на доктринальному, так і на конкретно-практичному рівнях відбулася лише в нових реаліях 1870-х рр. Під прапором імперіалізму уряди європейських держав, не гребуючи жодними методами боротьби й агресії, розпочали кампанії за оволодіння пануючими політичними й економічними висотами Чорного континенту. У відносинах Європи з Африкою відбувся переворот. На останню почали дивитися як на інтегральну частину першої: величезні незаймані території, поділ яких визначатиме майбутню ієрархію в Старому Світі. Інакше кажучи – в Європі домінуватиме той, хто домінуватиме в Африці. Тут, на наш погляд, знайшли втілення ідеї популярного на той час французького економіста П'єра Леруа-Больє: «Народ, який більше всього колонізує, є першим народом; якщо він не став першим уже сьогодні, то він буде першим завтра» [6, с. 25].

В умовах складних перипетій міжнародних відносин, відсутність у Лісабона чіткої практичної колоніальної програми робила імперські перспективи країни принаймні проблематичними. На цьому фоні серед представників португальської інтелектуально-політичної еліти поглибилися усвідомлення необхідності вироблення нової візії розвитку імперії. Відродження інтересу до африканського напрямку колоніальної політики пов'язане, зокрема, з ім'ям міністра закордонних справ Жоао Де Андраде Корво. У своїх офіційних зверненнях до співвітчизників він наголошував: «Ми не можемо продовжувати жити в ізоляції, як це відбувалося, коли наші африканські колонії були стоянками торговців. Сьогодні ми маємо працювати і відмовитися від неробства; земля для людей, і ніхто не може зупинити цивілізацію. Необхідно працювати і працювати багато, скрізь, де можна, сконцентрувати виробничу силу» [9, р 212].

Головним форумом для обговорення пріоритетних шляхів розвитку імперії та виразником тогочасних африканських устремлінь пропагандистів португальського експансіонізму стає створене наприкінці 1875 р. Лісабонське географічне товариство. У своїй дебютній промові на посаді директора новоствореного товариства віконт Сан Жануаріо окреслив обриси генеральної програми, покладеної в основу всієї його діяльності: «Впродовж чотирьох століть у дослідженні африканських берегів ми рухалися попереду всіх європейських народів... Як ми використали цю дорогоцінну спадщину?... Ми не повинні більше чекати, щоб зібрати рясний урожай, що протягом століть очікував женця. Багато ще належить зробити, і це час, коли Португалія відновить розірваний ланцюжок шляхетних зусиль. Нехай наші устремління відповідають нашим обов'язкам, і ми ніколи не будемо вагатися. Наш шлях давно визначений; давайте ж рішуче станемо на нього, і нашим девізом буде: *res non verba*» [15, р. 114–115].

Під впливом таких ідеологічно-пропагандистських форм розпочинається справжня експедиційна лихоманка. З'являється ціла плеяда географів-мандрівників. Серпа Пінту, Ерменезильду Капелу, Роберту Івенш, Пайва де Андраде і Антоніо Марія Кардозу стали для співвітчизників довгоочікуваними героями і відіграли роль каталізатора імперського ентузіазму в метрополії.

Серпа Пінту був четвертим дослідником, який перетнув Африку з заходу на схід, і першим, хто встановив детальний маршрут між провінцією Біє (Центральна Ангола) і Леалуї (резиденція вождя народу баротсе на березі Замбезі). У 1877–1879 рр., отримавши офіційну підтримку короля Луїша I, він подолав шлях від атлантичного узбережжя Анголи (район Бенгели) до Преторії (Трансвааль) і далі – до східного узбережжя Африки (район бухти Делагога-Бей, Мозамбік) [5, с. 53]. Позаяк ця дослідницька експедиція ретельно висвітлена в історичній літературі, в рамках даної статті немає необхідності детально переповідати її перебіг. Достатньо зауважити, що результати експедиції й аргументи самого дослідника надали нового імпульсу давній імперській мрії (витоки цієї ідеї можна знайти ще в Тордесільяському договорі 1494 р.) об'єднання двох провінцій трансконтинентальним мостом португальських володінь.

Навколо шляхів будівництва африканської імперії велися запеклі дебати, висувалися різні рецепти ефективного освоєння нових територій, однак майже всі політики й експерти сходилися на одному засобі вирішення проблем, що виникали в процесі. Цей засіб – розвинена транспортна інфраструктура. Залізниці, дороги, порти і телеграф мали репрезентувати португальську імперську могутність і продемонструвати колоніальну присутність на африканській окраїні. Сталеві рейки та мідні кабелі стають імперською скріпою і новим імперським інструментом, вони мали прикувати заморські володіння з їх невичерпними ресурсами до центру.

Відлунням цих ідей, які дедалі виразніше лунали в лісабонських владних коридорах, стало відрядження у 1877 р. в Анголу та Мозамбік (паралельно зі вже згаданою вище експедицією Серпа Пінту) двох військових інженерів, відповідно Рафаеля Мануеля Горжо та Жоакіма Хосе Мачадо. Йшлося про аналіз можливості будівництва двох залізничних ліній: однієї – в Анголі, що мала зв'язати Луанду з Амбака (провінція Північна Кванза), іншої – у Мозамбіку – від порту Лоренсу-Маркіш до кордону бурської республіки Трансваальсь [12, р. 473]. Їхня робота дала старт подальшим геодезичним, геологічним і гідрологічним вишукуванням під будівництво залізничної мережі на території цих провінцій.

Поза всяким сумнівом, португальські керманічі надавали особливого значення якомога швидшій реалізації планів нового транспортного будівництва. Вони витрачали значні суми коштів на ці проекти та надавали всі необхідні людські ресурси для їхньої реалізації. Наведемо два унаочнення. По-перше, із загальних 400 тис. мільреївів, виділених у 1877 р. на будівництво лінії Луанда–Амбака, 165 тис. мільреївів (41%) спрямовувалися на попередні вишукування. По-друге, в 1878 р. Ж. Мачадо, не чекаючи сприятливих погодних умов, терміново відправився у Лоренсу-Маркіш. Йому довелося працювати у «найгірший період року... Сезон проливних дощів, сильної спеки і небезпечних лихоманок» [12, р. 477]. Такий відчайдушний, шалений поспіх свідчив лише про одне – політичну доцільність.

Поява перших рейкових шляхів на території Португальської Африки пов'язана зі зростанням ролі Трансваалю (наприкінці 60-х рр. XIX ст. тут відкрили значні поклади алмазів) у загальноекономічному розвитку регіону. Спорудження залізниці від Лоренсу-Маркіш до кордону цієї бурської республіки розпочалося

в 1879 р. Але будівництво йшло повільно, терміни здачі залізничного полотна неодноразово зривались. У 1883 р. лісабонський кабінет передає концесію на продовження будівництва американцю Едварду МакМьюрдо. Цього ж року фолькскраад підтримує пропозицію президента Поля Крюгера продовжити цю лінію до Преторії. Утворена МакМьюрдо Залізнична компанія Делагоа-Бей і Східної Африки (Delagoa Bay and East African Railway Company) успішно виконала зобов'язання у рамках підписаної угоди і 14 грудня 1888 р. гудок паровоза почули у прикордонному містечку Коматіпурт. Будівництво трансваальського відрізка зіткнулося з чисельними труднощами. Варіативність політичних ситуацій змусила бурів чекати ще сім років до здачі лінії в експлуатацію. Лише у 1895 р. бухта Делагоа-Бей фактично стала морськими воротами Трансваалю [14, р. 59–60].

Принагідно зауважимо, що серед мотивів прокладення рейкових шляхів дають про себе знати зарозумілі культуртрегерські погляди окремих представників португальських інтелектуалів. Так, у 1883 р. ідейний зброєносець португальського залізничного імперіалізму Ж. Мачадо написав спогади, де, крім власне економічного аспекту, підняв питання розвитку інфраструктури в ім'я «цивілізації» та «прогресу». Намагаючись якомога переконаливіше донести до читача цю свою думку, автор проводить паралелі з британськими південноафриканськими колоніями і відзначає, що справи в англійців ідуть краще, оскільки на їхніх територіях у той час вже було прокладено 1300 км залізничного полотна. Мачадо писав: «Дороги й залізниці – ось що розвинені країни мають будувати в Африці, якщо хочуть віднайти найефективніший спосіб покінчити з рабством чорної раси, сприяти її моральному й інтелектуальному вдосконаленню і, зрештою, отримати користь від використання незліченних природних ресурсів навколишніх територій» [13].

Географічне товариство розгорнуло бурхливу діяльність. Намагаючись привернути суспільну увагу до головних об'єктів португальської колоніальної експансії, які віднині знаходилися в Африці, у липні 1881 р. ним було видано брошуру під назвою «До португальського народу в ім'я честі, права, інтересів і майбутнього Батьківщини». Результатом її розповсюдження стала організація національного збору підписів за створення «цивілізаторських станцій» на території португальських володінь в Африці. До брошури докладалася спрощена картографічна проекція з ледь помітним штрихуванням внутрішніх регіонів між Анголою та Мозамбіком – територія, на яку португальці планували заявити свої «історичні права» [7, с. 208]. Фактично це було ніщо інше, як проект майбутньої «хромевої мапи» (за кольором мапи, п'ять років по тому докладеної португальцями до договору з Німеччиною).

Одночасно необхідно розуміти вразливість офіційної позиції Португалії, заснованої виключно на історичних правах на географічні відкриття. Справа в тому, що в системі міжнародного права в кінці ХІХ ст. склався ще один юридичний підхід до права на володіння іншими географічними територіями. Принцип, який лежав в основі цього підходу, отримав назву «ефективна окупація». Він був сформований на Берлінській міжнародній конференції 1884–1885 рр. при обговоренні питань про розмежування територій колоній європейських держав у

Тропічній Африці і судноплавство річкою Конго. Рельєфно суть цього принципу на сторінках британського щомісячника «The Nineteenth Century» окреслив один із теоретиків «нового імперіалізму» Джордж Таубман-Голді. Автор обґрунтував необхідність розподілу Африки на «сфери впливу», а не на звичайні колонії тим, що жодна європейська держава не може забезпечити гарантованого постійного контролю внутрішніх територій Чорного континенту [1, с. 216–217]. Реалізація такого підходу забезпечувалася в першу чергу розвитком транспортної інфраструктури, гірничодобувної галузі та сільського господарства, присутністю військових гарнізонів і динамічно зростаючим населенням. Вони давали можливість не лише «видобувати сировину в своїх колоніях і пускати її в обіг» (що передбачалося Заклучним актом конференції), але й ефективно впливати на процеси можливого розширення національного суверенітету інших країн у регіоні. У цьому контексті є сенс пояснити, якою ж була ситуація в португальських африканських володіннях.

Якщо детально проаналізувати ситуацію, стає очевидним, що імперська присутність Португалії в Анголі та Мозамбіку – фікція, яка існувала в головах португальців і на європейських мапах. Це твердження не є випадковим чи апріорним і проявляється з усією показовістю в наступних прикладах.

По-перше, у цей час гостро стояло питання заселення африканських провінцій піренейцями – головного фактору владно-політичного, економічного та культурного аспектів колонізації. Португальські емігранти вкрай рідко обирали для нового життя Африку. До кінця 1880-х рр. сюди щороку приїздило не більше кількох десятків чоловік. Крім небезпеки нападу туземців, міграцію стримували нестерпно спекотний клімат, непрохідні тропічні ліси, переповнені хижими тваринами, ядовитими плазунами та комахами, малярійні болота й очевидна економічна не вигідність. Для порівняння: у період з 1836 по 1880 р. еміграція в Бразилію зросла з 3 тис. до 17 тис. чоловік на рік [8, р. 967]. За переписом 1877 р., тобто коли найбільший населений пункт Мозамбіку Лоренсу-Маркіш отримав статус міста, тут проживало 1413 жителів, із яких лише 654 були європейцями [4, с. 346]. У цілому, станом на 1889 р. біле населення Анголи налічувало менше 4 тис. осіб, включно зі злочинцями, засланими на «довічне поселення», і 800 осіб – у Мозамбіку [13]. Зважаючи на величезну територію цих двох колоній (більше 2 млн км<sup>2</sup>), забезпечення «ефективної окупації» було колосально складним завданням.

По-друге, головним стримуючим фактором в освоєнні величезних резервів внутрішніх регіонів Анголи та Мозамбіку була відсутність розвиненої транспортної інфраструктури. За цих умов складно увявити не лише освоєння природних багатств (вугілля, мідь, залізо, кобальт, золото, алмази, деревина і каучук) і реалізацію сільськогосподарського потенціалу (кава) регіону, але й його інтеграцію в імперський політико-адміністративний простір.

Таким чином, концепція «ефективної окупації», яка передбачала повноцінне освоєння нових територій, істотно ускладнила можливість просування в глибокий континенту. Змушене уважно рахувати свої гроші, керівництво Португалії могло «не потягнути» такого амбітного проекту.

Однак, незважаючи на отриманий «холодний душ», португальці, в діапазоні від еліт до середніх і нижчих класів, не покладали надій реставрувати

великодержавний статус країни. Віднині Лісабон намагається закріпити свої права на африканські території відповідно до проголошеного на Берлінській конференції принципу «ефективної окупації»: завладіти внутрішніми регіонами Анголи та Мозамбіку і зв'язати дві колонії трансконтинентальною залізницею, прокладеною від Луанди до Лоренсу-Маркіш [7, с. 210].

Можна стверджувати, що інженери стають однією з найважливіших складових португальської імперської стратегії в Африці: використання транспортних технологій для забезпечення ефективної окупації перетворювало останніх на основний інструмент колонізації. Знані представники португальської інженерної думки активно долучилися до обговорення питання будівництва залізниць та території африканської окраїни імперії. Так, Жоау Перейра Діас акумулював увагу на безумовних політичних перевагах від створення залізничної мережі: «Коли наше панування у деяких регіонах Африки ставиться під сумнів через неефективну фактичну окупацію, необхідно терміново будувати залізницю, які відкриють шлях у внутрішні землі, сприятимуть колонізації та збільшенню багатства; саме вони є найефективнішим і найекономічнішим засобом забезпечення нашого домінування на цих територіях» [13]. Роздуми над перспективністю рейкового транспорту в регіоні не покидали й Ж. Мачадо. Визнаючи занепад Анголи та Мозамбіку, він пояснював його відсутністю транспортного сполучення з найбільш благодатним для створення європейських поселень регіоном (рівнина на схід від Альто-да-Чола). За словами Мачадо, перші голландські й англосаксонські колоністи знайшли в Південній Африці «безпечне та придатне середовища, яке сприяло збільшенню їхньої кількості, якщо не такому швидкому, як кроликів у Австралії, то, принаймні, в досить значній пропорції» [13].

Вписуючись у загальний ідейний контекст імперського дискурсу, Ж. Мачадо презентує проект 178-кілометрової лінії від Мосамедиш до Біе. Пропонувалося перетнути рівнину в провінції Мосамедиш і заглибитися на схід у внутрішню частину країни – регіон з «проєвропейським кліматом, найбільш адекватний для заселення білою расою в Африці..., де європейський поселенець знайде сприятливі умови для існування, з усіма благами більш ніж достатніх ресурсів і на якому має зосередитися португальська еміграція» [13]. Більше того, автор проекту йде далі та розкриває його справжню мету: «Надати особливого значення колонізації африканських внутрішніх територій і блокувати будь-які спроби з боку будь-якої країни зайняти території між нашими володіннями, що завадить нам будувати власну африканську імперію, є частиною справи, від якої ми не повинні відмовлятися... Зв'язок цих ринків (внутрішня Ангола. – *В.Д.*) з портом Мосамедиш залізницею матиме для нас важливі безпосередні наслідки, а також далекосяжні економічні та політичні переваги... Це заохотить португальських поселенців; і португальці, зібрані таким чином, стануть бар'єром проти німецького вторгнення і назавжди збережуть наші володіння в серці Тропічної Африки, зв'язавши Анголу з Мозамбіком» [13]. Як ми бачимо, лінія мала стати не лише відправною точкою для ефективної окупації Анголи, але й першою ланкою глобальної трансконтинентальної магістралі.

Цей проект викликав гостру полеміку. Боротьба за його прийняття та практичне спорудження лінії була складною. Обговорювалися потенційні прибутки від

інвестицій, вибір розташування об'єкта, а також доцільність альтернативного маршруту (від порту Бенгела). Однак переконати уряд виявилось не складно: основні пункти проекту сподобалися урядовцям, і вони ініціювали попередні вишукування.

А тим часом, відійшовши від шоку Берлінської конференції, в Лісабоні усвідомили необхідність делімітації кордонів своїх африканських володінь. У 1886 р. Португалія підписує дві прикордонні угоди: одну – з Францією (зафіксувала кордони Гвінеї), іншу – з Німеччиною (визначила ансамбль південних кордонів Анголи та північних кордонів Мозамбіку) [10, р. 208–300; 11, р. 323–326]. Португалія ставила великі цілі, однак не досягла їх. Її амбіції зіткнулися з протидією надзвичайно могутніх сил – великим британським проектом створення трансафриканської імперії від Кейптауна до Каїра. За елементарними законами геометрії, здійснити такі амбітні плани могла або Англія або Португалія.

Не вдаючись у тонкощі дипломатичних фабул, нагадаємо, що впродовж наступних років напруга між Лісабоном і Лондоном поступово зростала. Дипломатичні демарші, дослідницькі місії, воєнні експедиції з метою «приборкання» місцевих племен, союзи з місцевими вождями та правителями, створення нових компаній піднімали градус конфлікту. Кульмінацією став британський ультиматум 1890 р. (Португалія, під загрозою застосування сили, мала вивести всі війська з долини річки Шире на кордоні Мозамбіку), відмовитися прийняти який у Португалії не наважилися.

Наслідки січневого ультиматуму 1890 р. мали коротко-, середньо- та довгостроковий прояви. Короткострокові наслідки були маловтішними для правлячого режиму. Криза сильно вдарила по репутації династії Браганса загалом та молодого короля Карлуша I зокрема. Масова свідомість вибудувала для себе власну картину того, що відбулося: версія про неспроможність влади захистити національну честь стала домінуючою. Погоджуємося зі знаною португальською дослідницею Марією Пауло Діого, що ця інтерпретація породила колективний національний песимізм – спричинений переходом від надії на «нове життя» до нудьги «переможених у житті» – поряд з радикальним патріотизмом [13]. Республіканці не впустили шансу скористатися ситуацією наростаючого хаосу і, як то кажуть, під шумок увірвати політичних дивідендів, розгорнувши нищівну інформаційну кампанію проти правлячої династії. У середньостроковій перспективі, хоч як парадоксально, цей ексцес зцементував Португальську імперію. Хоча один із наймасштабніших колоніальних задумів Португалії так і лишився нереалізованим, підписаний 11 червня 1891 р. англо-португальський договір остаточно зафіксував кордони португальських володінь в Африці [16, р. 731–742]. Найважливішим було визнання цих кордонів Великою Британією, за якою, що б там не думали з цього приводу в Парижі чи Берліні, завжди лишалося останнє слово. Довгострокові наслідки для монархії були жахливими: гіркота поразки в імперських змаганнях й зумовлене нею приниження спричинило ресентиментні реакції, які у кінцевому підсумку призвели до вбивства короля Карлуша I і його спадкоємця Луїша Філіпе (1908) та повалення монархії (1910).

Незважаючи на слабкість португальської економіки, залізниця лишалися центральним символом загального імперського декору впродовж кінця ХІХ –



початку ХХ ст. Тому дискусії довкола найбільш актуальних проблем розвитку транспортної мережі та комплексного використання неосвоєних ресурсів африканських провінцій мали місцеві у наступні роки. Так, у 1891 р. Ж. Діас розпалив старі дискусії, наголошуючи на невідкладності вироблення генерального плану будівництва залізничної мережі на теренах Анголи та Мозамбіку. Він намагався довести привабливість і придатність лінії від Мосамедиш до Альто-да-Чола, запропонованої Ж. Мочадо. Діас навіть економічно обґрунтував будівництво цієї лінії, порівнявши 59 конто, виплачені урядом у 1890 р. Національній залізничній компанії (National Railway Company) лише в якості гарантованого відсотку за вишукування на лінії Мірандела (найменш прибуткової лінії в Португалії) з запланованими 152 конто, які мали виплатити за всю лінію Мосамедиш [13].

Корисно також згадати дві інші думки, висловлені пізніше, в 1897 і 1898 рр., відповідно Енріке Ліма-і-Кунья і Мануелем Кошта Серрао. Перший 6 лютого 1897 р. на конференції в Португальській асоціації цивільних інженерів запропонував будувати лінію з Лобіту, яка мала перетнути провінцію Бенгела та досягти міста Каконда, а звідти – до провінції Біе. В якості єдиної компенсації за ризики втілення цього проекту він клопотав за передачу йому у власність ділянок землі вздовж лінії та надання виключного права розробки мінеральних ресурсів. Ці міркування доброзичливо зустріли в уряді. Однак прийняте рішення так і залишилося на папері: урядовці висунули вимогу одночасного не субсидійованого будівництва лінії Мосамедиш–Альто-да-Чола, що, зрештою, заблокувало обидва проекти [13].

У статті М. Серрао «Залізнична система Африки – лінія Південної Анголи (1895–1897)» також стверджувалося, що основний маршрут у внутрішні регіони Африки повинен починатися з Лобіту, але лише після спорудження там морського порту. Маршрут мав пройти через провінцію Бенгела на схід до Бельгійського Конго (Заір), а звідти – в Мозамбик і Південну Африку [12, р. 477].

Після попередніх обговорень «зелене світло» отримала остання пропозиція. Чудові умови, запропоновані для будівництва морського порту (приблизно на 30 км північніше), і той факт, що Бенгела була набагато розвиненіша, ніж Мосамедиш, зумовили цей вибір. Хоча проект мав чекати ще двадцять років, перш ніж був повністю втілений у життя, вже у 1906 р. на території Анголи та Мозамбіка було введено в експлуатацію 783 км залізниць і більше 400 км знаходилися у процесі будівництва. Напередодні світової війни у 1914 р. загальна протяжність рейкових шляхів тут досягла 1600 км. Усі ці лінії були частиною загальної трансконтинентальної залізничної системи, що простяглася від Атлантичного до Індійського океану [12, р. 477].

Підсумовуючи, зауважимо: по-перше, впродовж першої половини ХІХ ст. колоніальна політика Португалії характеризувалася досить холодним ставленням до ідеї перспективності економічного потенціалу Анголи та Мозамбіку; по-друге, докорінна зміна акцентів у ставленні до африканської країни відбулася під впливом так званого розподілу Африки та «битви за світ» в Азії й на Тихому океані; по-третє, на всіх впливових зрізах португальської інтелектуально-політичної еліти домінуючим стало розуміння потреби створення залізничної мережі для будівництва африканської трансконтинентальної імперії; по-четверте, привнесений Берлінською конференцією 1884–1885 рр. принцип

ефективної окупації остаточно перетворив залізницю на основну «несучу конструкцію» Португальської імперії.

### Примітки

1. *Богомолов С.А.* Проблемы «схватки за Африку» в концепции «нового империализма» в Великобритании в 80–90-е годы XX века / С.А. Богомолов // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – 2009. – Т. 11. – № 6.
2. *Конец работоргвли* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://liberea.gerodot.ru/neoglot/rabtorg.htm>
3. *Лависс Э., Рамбо А.* История XIX века: в 8 томах / Э. Лависс, А. Рамбо. – М., 1938. – Т. 5. – Ч.1.
4. *Население* Лоуренсу Маркеша в последние годы XIX в., согласно сводкам в «Болетим офисиаал да Африка Ориентал португеза» // История Африки в документах, 1870–2000: в 3 т. – М., 2005. – Т. 1.
5. *Токарев А.А.* Неосуществленный замысел Португалии / А.А. Токарев // Азия и Африка сегодня. – 2009. – №6.
6. *Троян С.С.* Из истории формирования колониальной идеологии в Германии (1871–1884 гг.) / С.С. Троян / Вопросы новой и новейшей истории стран Европы и Северной Америки. – 1992.
7. *Хазанов А.М.* «Розовая карта» и борьба европейских держав за раздел португальских колоний / А.М.Хазанов // Новая и новейшая история. – 2006. – №1.
8. *Alexandre V.* O império português (1825–1890): ideologia e economia / V. Alexandre // *Análise Social.* – 2004. – Vol. XXXVIII (169).
9. *Andrade Corvo J. de.* Estudos sobre as Províncias Ultramarinas / J. de Andrade Corvo. – Lisboa, 1883. – Vol. I.
10. *Convention between France and Portugal, relative to the Delimitation of their Possessions in West Africa.* Paris, 12<sup>th</sup> May, 1886 // *The Map of Africa by Treaty.* – London, 1894. – Vol. I.
11. *Declaration between Germany and Portugal respecting the Limits of their respective Possessions and Spheres of Influence in South-West and South-East Africa.* Lisbon, 30<sup>th</sup> December, 1886 // *The Map of Africa by Treaty.* – London, 1894. – Vol. I.
12. *Diogo M.P.* Domesticating the wilderness: Portuguese engineering and the occupation of Africa / M.P. Diogo // *Jogos de Identidade: os engenheiros entre a formação e a acção (Les enjeux identitaires des ingénieurs: entre la formation et l'action).* – Lisboa, 2009.
13. *Diogo M.P.* The truth that lies beneath: European Rivalries and Portuguese African Railways / M.P. Diogo [On-line resource]. – Access Mode: <https://www.google.ru/>