Das missões científicas/botânicas às vilas do café no Cuanza Norte. O caso de Golungo Alto e de Ndalatando na urbanização de Angola.

António José Sequeira Afonso de Deus[1]

Resumo

De que cidade, ou *cidades*, se trata quando refletimos sobre a estrutura urbana, edificada e social, que resultou da urbanização nas colónias portuguesas, em África? O presente estudo, que parte desta questão nuclear, analisa os processos de ocupação, tendo como referência histórica a expansão de cultivo do café, no Cuanza-Norte, no final do século XIX, e a construção da Linha de Ambaca. A conjugação destes fatores, que favorecem a formação de aglomerados urbanos, de *cidades*, no sertão, revela a natureza do projeto colonial, da influência das linhas no ordenamento do território e no desenho urbano, como se demonstra a partir de Golungo Alto e de Ndalatando.

Palavras-chave: missões científicas; agricultura colonial – café; urbanização; Angola.

> A Natureza é coisa de grande fortaleza e efeito […] mas por certo as instituições e a boa criação podem muito mais, pois podem melhorar, reformar e fortalecer uma natureza mal concertada e vil e transformar a mesma numa natureza boa.[2]

Introdução

No final do século XIX, a modernidade em curso, no Ocidente, tem como denominador comum a industrialização, com a proliferação dos transportes movidos a vapor. Novos elementos de composição do espaço urbano, como as estações de caminho de ferro, ou os portos, bem como o alojamento para a classe operária, colocam em confronto, pela simultaneidade das ações e pela rapidez das alterações, os territórios apartados, das *metrópoles* e das *colónias*, que os transportes aproximam.

---

[1] Doutorando da 2ª edição do programa de doutoramento "Patrimónios de Influência Portuguesa", do Centro de Estudos Sociais e do Instituto de Investigação Interdisciplinar da Universidade de Coimbra: http://www.patrimonios.pt/alunos-2/

[2] Richard Taverner (1539), *Garden of Wysdome Conteynynge Pleasant Floures, that is to say, Propre and Quycke Sayinges of Princes, Philosophers and other Sortes of Men*. Londres: Drawe Forth of Good Aucthours. *apud* Ferguson, 2014: 35.

A procura de recursos energéticos, bem como de géneros alimentares, devido a um aumento da população, consequência da 2ª Revolução Industrial, promove a procura de territórios "disponíveis", com o objetivo de alcançar esses recursos. A conquista d´África, na região Central e Austral, a partir da segunda metade do século XIX, tem implícita a procura desses recursos, disputando-se os territórios numa *partilha* que reflete a competição em curso, entre os impérios coloniais europeus. O discurso político e diplomático comum aos impérios que participam na conquista dos territórios, converge na *missão civilizador*a, princípio que legitima o livre acesso ao comércio de produtos, e à ocupação de "territórios que constituem a Bacia do Congo", conforme enunciado no Capítulo 1, 1º artigo, do Acto Geral da Conferência de Berlim, de 1885, e que desenha um mapa político, económico e cultural, até à data inexistente em África.

Na afirmação do domínio colonial revela-se determinante o conhecimento do território, da geografia física e humana, dirigindo-se missões de exploração partilhadas por militares, missionários, naturalistas, jornalistas, entre outros exploradores, numa competição que favorece os respetivos programas políticos dos impérios. Neste contexto, emerge a importância do conhecimento científico e da capacidade técnica, que participa na factualidade das descobertas. Este demonstra-se através de mapas, na representação do relevo, nos tipos de solos e espécies vegetais existentes, favoráveis para exploração agrícola, genericamente os locais aptos para colonização.

Em 1877, a "Expedição Portuguesa ao interior de África"[3] promovida pela Sociedade de Geografia de Lisboa, fundada em 1875 por J. Luciano Cordeiro (1834-1914) e H. Barros Gomes (1843-1898), e pelo ministro do governo de Fontes Pereira de Melo, J. Andrade Corvo (1824-1890), na qualidade de Ministro dos Negócios Estrangeiros (1871-77), aos militares-exploradores H. Brito Capello, Roberto Ivens e Serpa Pinto, confirma as missões de descoberta do território em curso. Neste caso, do litoral ao sertão de Angola, de *Benguela às Terras de Iácca*, (Capello; Ivens, 1881) ou na travessia costa-a-costa, *Como Serpa Pinto atravessou a África* (Dias, 1944).

O estudo da linha do caminho de ferro, projetada para Ambaca, encomendado por Andrade Corvo a Ângelo Sarrea Souza Prado, já revela um conhecimento que resulta

[3] Sobre a Expedição ver: Verde, 2013: 159.

das expedições. Este traduz-se na *Planta do Território entre Loanda a Ambaca*, publicada em 1876, ou na *Carta das Terras de Luanda a Ambaca* (Imagem 1), cujo traçado liga dois importantes centros de poder coloniais, o cais do Dondo e Ambaca.

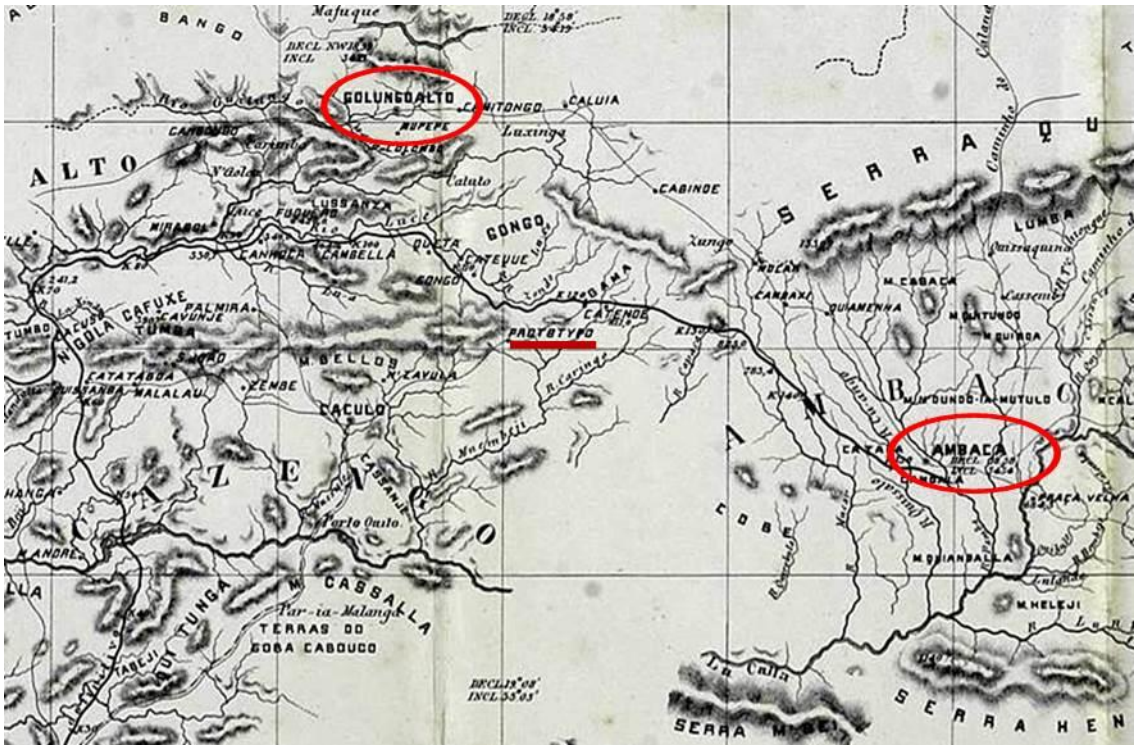


Imagem 1: Extrato da Carta das Terras entre Luanda e Ambaca e do Curso do Rio Cuanza, do Dondo ao Oceano. *Por Capello e Ivens, compreendendo o traçado definitivo do caminho de ferro. A Comissão de 1877 a 1880.* BNP, http://purl.pt/22525 Na *Carta* observa-se o caminho pedestre que liga Golungo Alto a Ambaca, acima do qual pouco é representado. A linha de caminho de ferro projetada, que substitui esse caminho, afirma a marca do poder colonial, na ligação do Dondo a Ambaca.

No momento em que se discute na metrópole o alcance das *vias férreas económicas* (Corvo 1883: 211), com a obra em curso da Linha do Douro (1875-1887) a construção do dispendioso empreendimento colonial impõe-se em benefício da afirmação territorial, e da economia, como alternativa aos caminhos gentílicos,[4] cujos condicionamentos, no atravessamento dos territórios, sob domínio dos sobas, e ao elevado número de carregadores, limitavam a expansão territorial.

A construção de uma linha férrea, com o objetivo de se substituir o caminho gentílico, é uma das principais reclamações dos *Barões do Café de Cazengo* (Birmingham, 2003), que se fixaram na região de Ambaca, nas terras de Kazengu, e do soba Ngulungu, Golungo Alto após apropriação colonial, no sentido de não dependerem dos arbítrios dos sobas. Para além deste aspeto, são vários os

[4] Sobre os caminhos no acesso ao centro de poder, ver: Santos, 2003.

testemunhos que confirmam a existência de um comércio interno, de produtos agrícolas, que reafirma a importância de Ambaca como centro de poder, como observa Henrique Dias Carvalho, na *Descrição da viagem à Mussumba do Muatiânvua*,[5] que faz entre 1884 e 1888.

A construção da Linha de Ambaca, iniciada em 1886, concessão atribuída à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d´África, cumpre o desígnio de melhorar o transporte das mercadorias, em particular as que têm interesse para exportação, como o café, assegurando, simultaneamente, o controlo político desta parcela do território da colónia, cujos limites estavam ainda por definir, aproximando a capital do *Reino de Angola*, Luanda, e a metrópole, ao interior do continente africano.

As *missões* no controlo do território

A permanência portuguesa no continente africano, desde os primeiros acordos de vassalagem, no Reino do Congo, relaciona diferentes etapas de instalação, e de ocupação, que conformam uma organização do território. Entre os documentos que permitem conhecer a transformação que ocorre, sobre domínio colonial, destaca-se a cartografia, produzida no decurso dessas etapas.

O *Mappa dos Reinos de Angola e Benguela*,[6] impresso em 1860, revela-nos a organização que se consumou até essa data, com a localização dos fortes e das feiras, cuja proximidade remete para a proteção do comércio, das caravanas que transportam os produtos recolhidos no interior do continente. Deduz-se o predomínio das ações militares, no controlo do território, através da distribuição dos fortes ao longo das principais vias de comunicação, como é o caso do rio Cuanza.

As *missões* que se incrementam no final do século XIX, numa estratégia partilhada entre *Sociedades* que comungam do interesse político na ocupação do território e de *Companhias*, com interesses privados na exploração dos recursos, nomeadamente para a exportação de produtos agrícolas, consagram os agentes que efetivam a presença na colonização, cuja atuação reforça o Império Colonial Português, perante

[5] "Também Henrique Augusto Dias Carvalho, ao referir-se a Cazengo, afirmou que a sua importância resultava da produção de café, ali desenvolvida por João Guilherme Pereira Barbosa «que conhecia praticamente a cultura do café do Brasil» […]". (Lourenço, 1992: 88).
[6] Disponível para consulta na BNP.

os impérios competidores. Destacam-se, entre os agentes que cumprem essas missões, cuja ação tem impacto na organização do território e na formação de estruturas urbanas, os militares, os missionários e os comerciantes. O resultado material da ação destes agentes, com implicações distintas na ocupação do território revela-se nos locais de implantação e nas construções que edificam, próprios à sua organização.

A preponderância da atuação de cada um destes agentes, a qual converge numa leitura abrangente sobre a história da colonização, tem sido objeto de investigações dirigidas para cada um dos temas, as quais permitem ter uma perceção sobre o seu impacto na organização do território. Entre os trabalhos de investigação destaca-se, na ação dos militares, *As Campanhas Coloniais de Portugal 1844-1941* (Pélissier, 2006); para a presença da Igreja, dos missionários, *As Missões do Império. Política e Religião no Império* (Jerónimo; Dores, 2013); na economia do império *O Terceiro Império Português (1825-1875)* (Clarence-Smith, 1990); e no impacto do comércio, a partir da produção do café, *Os Barões do Café de Cazengo* (Birmingham, 2003), entre outros estudos que se podem reconhecer, dentro da mesma linha de investigação.

As missões botânicas no Cuanza Norte

No início do século XIX Ambaca, ou Mbaca, era o principal centro de poder africano, localizado a norte do Cuanza, "um dos primeiros centros da escravatura portuguesa (e os seus habitantes) eram especialmente notados pelo desenvolvimento da sua agricultura" (Dias, 1994: 51). Para além do interesse próprio que a região de Ambaca revela, pela sua geografia física e humana, quando comparada nos processos de ocupação, de colonização, com os outros territórios ultramarinos, remete para a leitura de persistências, nomeadamente dos verificados no Brasil, quando se relaciona a etapa de instalação à produção de géneros agrícolas exportáveis. A divulgação da existência do cafeeiro como planta nativa, num momento em que o café tem uma elevada cotação nos mercados internacionais, com o Brasil como principal produtor, numa "[…] crescente procura do café, amendoim ou óleo de palma, que eram cultivados" (Dias, 1994: 52), atrai investidores, fazendeiros, sobretudo emigrantes luso-brasileiros revendo-se assim um "novo Brasil" (Alexandre, 2000: 181), em África,

numa idealizada conceção de afirmação da colónia que substitui o Brasil nas rendas, e nos capitais, que servem os interesses comerciais da burguesia comercial instalada na metrópole, bem como das Companhias internacionais.

A missão botânica, contratada pelo governo português, em meados do século XIX, insere-se na estratégia difundida a partir da colonização do Brasil, das *viagens científicas e filosóficas*,[7] onde o *poder* promove o conhecimento científico, o *saber*, enquanto estratégia de afirmação do domínio colonial. A presença de *naturalistas*[8] em Angola, na mesma data em que estão em curso as viagens filosóficas no Brasil, bem como nas outras colónias (Felismino, 2014: ii), no final do século XVIII, reflete o princípio de afirmação da pose, através da descoberta da biodiversidade, da *Natureza*.

O contrato efetuado entre o governo português e o botânico austríaco Friedrich Welwitsch (1806-1872) insere-se nessa conceção de conhecimento do território. A sua estadia em Angola, entre 1853 e 1860, permite o reconhecimento de milhares de espécies de flora, numa continuidade territorial, de norte ao sul, desde as mais exóticas, no deserto do Namibe, pelas quais ficará conhecido, até às espécies que têm interesse agrícola, que favorecem a colonização. É o que se verifica através das amostras que recolhe no Golungo Alto, "ao tempo designada por Sange" (Lourenço, 1992: 91), entre 1854 e 1856, onde fixa residência. Entre as espécies de flora que classifica, na floresta de tipo Laurissilva, encontra-se a rubiácea *coffea canéfora*, na origem do café robusta.

O afloramento espontâneo do arbusto, a partir do qual se recolhem as bagas que produzem o café, é referenciado no início do século XIX, desde os Dembos, a norte de Golungo Alto, até às margens do rio Lucala, na região de Cazengo. A abundância do cafeeiro, que permite uma regular recolha das bagas, antes do seu cultivo, proporciona o comércio com os marinheiros, que as populações praticam na costa, desde a foz dos rios Bengo e Dande até ao porto de Ambriz (Lourenço, 1992: 94).

No prosseguimento das prospeções realizadas por Welwitsch, em 1899 é contratado o botânico alemão John Gossweiler (1873-1952). O motivo inicial do contrato, de instalar um Jardim de Aclimatização (Lourenço, 1992: 86), em Luanda, é

---

[7] Sobre este tema ver Felismino, 2014.

[8] "Correspondência de Joaquim José da Silva, naturalista. Correspondência de 7 cartas de Joaquim José da Silva a Júlio Mattiazi sobre a viagem científica a Angola (…), agosto de 1785-1787." (Felismino, 2014).

cumprido somente em 1907, ao deslocar para Cazengo, para a proximidade de Ndalatando, da linha de caminho de ferro, esse objetivo, para promover o cultivo do café, criando-se para esse efeito o Horto Experimental de Cazengo.[9] Entre a diversidade de tarefas que vai desempenhar, numa ação intensa no fomento agrícola, destaca-se a participação na *Carta Fitogeográfica de Angola*.[10] Publicada em 1939, participa na sua realização o botânico da Universidade de Coimbra, Luis Carriso (1886-1937), nas missões científicas e botânicas que dirige a Angola (Freitas, 2005).

Um dos fatores que favorece a colonização futura desta região, captando para os interesses coloniais o comércio de café que as populações locais já praticam, é o reconhecimento da presença duma população numerosa que pode ser contratada para os trabalhos agrícolas, considerando o novo quadro legal, após a abolição da escravatura e da extinção da condição de Liberto, em 1875. A demografia da região é referida por Andrade Corvo, nos *Estudos Sobre as Províncias Ultramarinas,* onde informa que:

> […] a população indígena é, nesta zona, mais densa e naturalmente mais laboriosa do que a zona inferior, o que predispõe ainda mais as coisas, para que venha a ser esta zona montanhosa o principal centro de produção de Angola. Compreende esta região norte da província, os concelhos de Cazengo, de Golungo Alto e o concelho não avassalado dos Dembos. (Corvo, 1883).

A fixação de colonos nesta região, com o objetivo de desenvolverem o comércio dos produtos agrícolas, tendo como referência o cultivo do café em benefício da economia colonial, conduz ao aumento do "comércio legítimo" (Dias, 1994:63), o que introduz uma alteração na ordem social e na economia das populações Mbunu. Esta tem pressuposições futuras no acesso às terras, a partir de contratos que a administração colonial impõe (Dias, 1994:63), no registo das terras, implicando numa maior exigência nos trabalhos agrícolas, própria à agricultura intensiva, colonial.

---

[9] "Em 1907, e após opinião de John Gossweiler […] começa a ocupação da fazenda denominada «Granja S. Luis», para servir de Estação Experimental, nomeadamente para café. […]. Adquirida definitivamente em 1908 passa a denominar-se em 1909 por Horto Experimental (…)." (Lourenço, 1992: 86).

[10] Gossweiler, John; Mendonça, F. A. (1939). *Carta fitogeográfica de Angola : Memória descritiva dos principais tipos de vegetação da colónia determinados pelos seus aspetos fisiográficos e carateres ecológicos segundo a nomenclatura de Rübel* (in Portuguese). Ed. do Governo Geral de Angola.

Para além das questões sociais e sociológicas que a colonização implica, em particular nas disputas sobre o legítimo direito no acesso às terras, que conduzem a futuras contendas, relaciona-se a problemática da contratação da mão de obra, para as obras do caminho de ferro, em face da exigência de um maior contingente de trabalhadores. Reconhecem-se, assim, dois fatores que relacionam a fixação de colonos no Cuanza Norte, e que refletem uma transformação social comum à industrialização: a demografia significativa da população [nativa]; um produto com valor *exportável*.

A urbanização do território - a formação da cidade

Da breve leitura histórica da *efetiva* colonização na região a norte do Cuanza, depreende-se uma constante, na ocupação do território, enquanto resultado da interação entre a população africana e os colonos, com expressão na estrutura urbana. Esta reflete-se da troca de produtos, no comércio, configurando uma característica comum a ambos os povos, *indígenas* e *colonos*, que molda a sociedade africana.

A afirmação de posições defensivas no interior do continente, numa gradual penetração a partir dos *Reinos de Angola e Benguela*, como a construção de fortes pelos colonos na proximidade das povoações africanas, revela a importância dos aglomerados preexistentes, a partir dos quais se inicia uma pré-colonização, numa *reurbanização*,[11] impondo uma ordem que se sobrepõe à dos vários poderes existentes, numa diversidade de reinos e de sobados, que importa unificar. Questiona-se, a partir dos aglomerados preexistentes, por vezes numerosos e concentrados, a sua consistência, enquanto núcleos que asseguram uma atividade económica dominante, após a abolição do comércio de escravos e da proibição do serviço de carregadores.

Na verificação do processo de urbanização/colonização, que se imprime no fim do século XIX após a Conferência de Berlim, observa-se a persistência de um modelo de apropriação do território, através da atuação dos [mesmos] agentes, como se verifica na ação dos militares e dos comerciantes, cujas ações, numa evolução temporal, confirmam a importância das posições coloniais, como se verifica em Ambaca.

[11] Segundo expressão extraída de Silva, Rosa Cruz (2001).

Na interpretação dos fatores históricos, na ocupação do território, a partir das construções que marcam os respetivos períodos, confirmam-se essas persistências, através dos fortes e das feiras, de um tipo organização que se afirma no sertão. A partir desta referência, com expressão gráfica, reconhecem-se binómios funcionais para cada um dos períodos significativos de ocupação. Estes binómios, sintetizados por pares, têm como referência a presença do Estado, e como denominador comum o comércio:

Forte/presídio : Feira

Posto administrativo : Estação de caminho de ferro

Câmara Municipal : Mercado municipal

Em qualquer uma das unidades funcionais está subjacente a presença da administração colonial (no lado esquerdo), cujas estruturas evoluem para uma gradual afirmação do controlo social, com implicações na segregação racial, como por exemplo nas políticas de alojamento e na cobrança de impostos, por um lado e, por outro (no lado direito), a atividade que prevalece, que relaciona os colonos com os indígenas, através do comércio, e que está implícita na produção do espaço urbano, à sua estrutura.

Na colonização dirigida para as terras de Ambaca, para os concelhos Golungo Alto e de Cazengo, reconhece-se a presença destes binómios funcionais, presentes nos diferentes momentos de ocupação, remetendo para a estratégica de consolidação do poder colonial. Confirma-se a estabilidade desta presença, de um desígnio político a preservar, desde a conquista do forte de Mbaca, ou Ambaca, em 1617, na mesma data de fundação de Benguela, até à definição do traçado da primeira linha de caminho de ferro, com o emergir de um comércio que depende da agricultura, da fixação ao solo.

A construção do caminho de ferro, enquanto via de comunicação que potencia a atividade económica no transporte de mercadorias, favorece a economia de exportação, gera uma organização própria, captando o comércio que era praticado pelas populações africanas. A relação entre demografia – comércio – vias de comunicação, introduz um critério de periodização de cidades (Coquery-Vidrovitch, 1998), que distingue diferentes momentos de instalação, como referido a partir dos

binómios funcionais, critério que se considera na formação de cidades no sertão de Angola:

> – A cidade é um centro de concentração (humana) e de difusão (cultural);
> – As condições da sua existência são condições simultaneamente económicas e políticas de organização de produção e de trocas. (Coquery-Vidrovitch, 1986: 271)

A linha de Ambaca no ordenamento do território

No contexto da geografia da ocupação da colónia, a vila de Golungo Alto define um limite, na progressão da colonização, a norte desta localidade, desde a Independência dos Dembos, numa revolta que ocorre entre 1871 e 1872 (Pélissier, 2003:134). A condição geoestratégica de Golungo Alto até à inclusão dos Dembos na administração da colónia, é reforçada com a atividade comercial, de base agrícola, a partir de meados do século XIX, numa conjugação de fatores que conduzem à abertura de casas comerciais, para venda/compra de vários produtos, ente os quais o café, reforçando a rota comercial que parte de Ambaca em direção a Luanda. Na verificação das causas que estão na origem da promoção do investimento colonial na construção da Linha de Ambaca, reconhecem-se os seguintes fatores: preservar as posições defensivas dos interesses coloniais; captar o comércio que os nativos praticam; estender os limites da soberania portuguesa, num período de definição das fronteiras.

O caminho que liga Ambaca ao cais fluvial no Dondo, no rio Cuanza, que está na origem do primeiro traçado da via férrea, reflete a intenção de captar o comércio local através do transporte de mercadorias, promovendo a instalação de fazendas, como a Prototypo, no concelho de Cazengo. Esta é fundada por Albino Joze Soares Mahalhaes, em 1855 (Lourenço, 1992:88) e confirma a expansão da agroindústria no sertão de Angola.

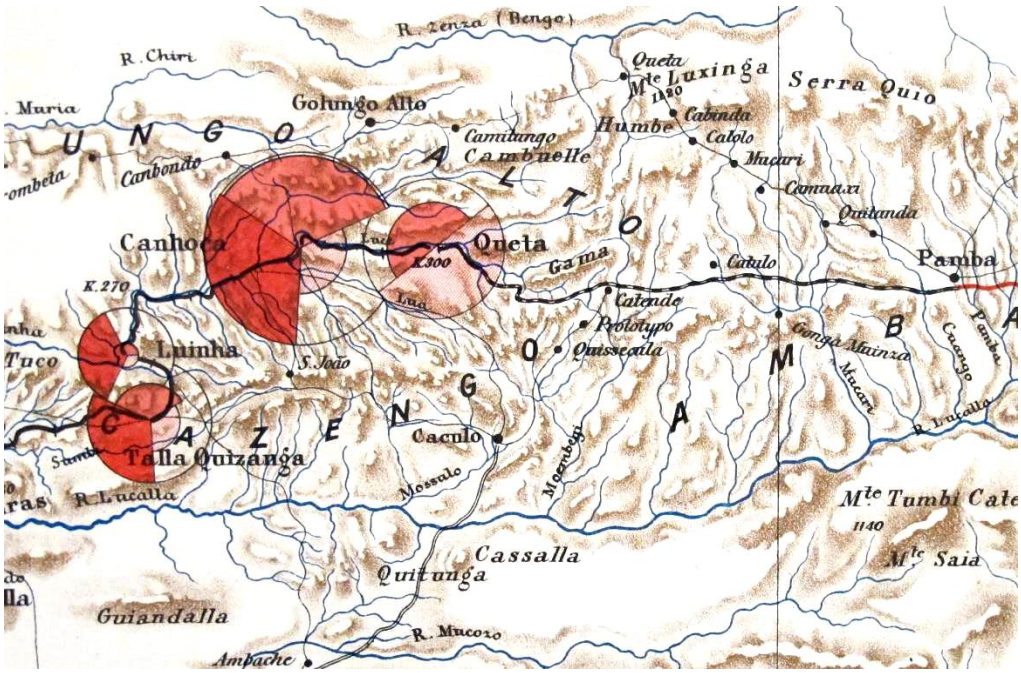


Imagem 2: Álbum de Estatística Gráfica, Companhia dos Caminho de Ferro Atravez d´África, 1894-96.
Informação quantitativa dos produtos embarcados na estação da Canhoca, com relevo para o café proveniente do concelho de Golungo Alto, principal área de produção. No ano de 1896 constam 4.508 toneladas de café transportadas, correspondendo a 1/4 de todas mercadorias. A linha terminava na estação de Queta

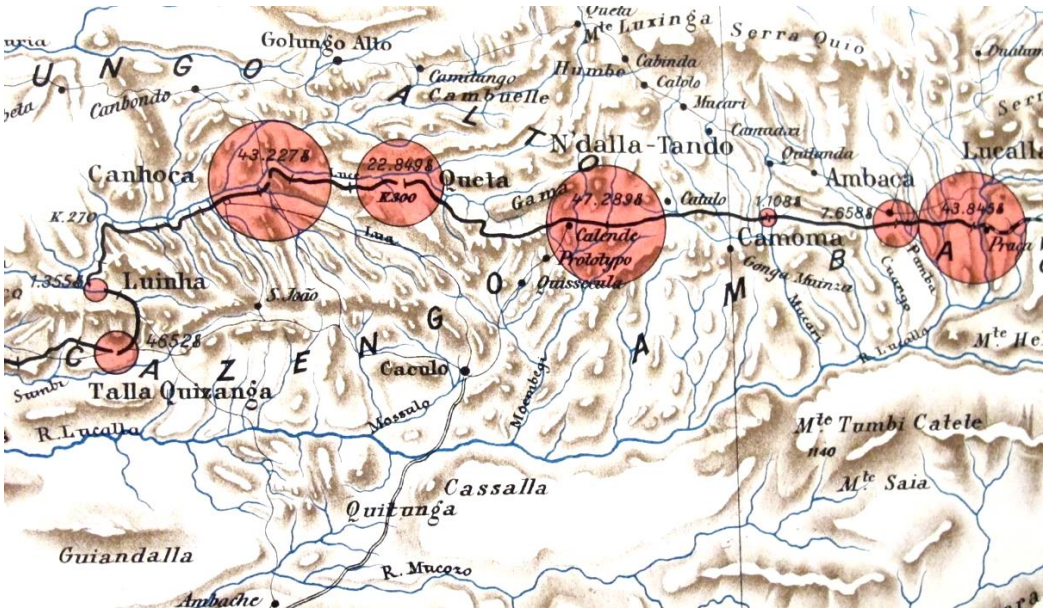


Imagem 3:Álbum de Estatística Gráfica, Companhia dos Caminho de Ferro Atravez d´África, 1903. A distribuição de produtos ao longo da linha confirma a formação dos aglomerados urbanos, como se verifica com N´dalla-Tando quando a este topónimo estava associada uma fazenda. Canhoca, N´dalla Tando e Lucalla, são as estações com maior rendimento.

As dinâmicas territoriais, como a formação de núcleos urbanos a partir das estações que são construídas para receber os produtos agrícolas, são capturadas pelo dinamismo da economia capitalista, implicando doravante com os destinos da região de Cazengo. É o que se verifica com as variações de preço a que está sujeito um dos principais produtos que conta na balança comercial da colónia, o café, nos mercados

internacionais, ficando sujeito às contínuas desvalorizações que o principal produtor mundial, o Brasil, impõe. Esta situação conduz à formação de companhias, como a Companhia Agrícola de Cazengo, constituída em 1900. Esta integra os capitais dos proprietários das fazendas de maiores dimensões e do Banco Nacional Ultramarino. Segundo *Acta dos fundadores da Companhia, referente à 1ª Fase*, constam as seguintes propriedades no concelho de Cazengo: *Prototypo, Colónia de S. João, Palmira, N´Dalla Tando* e *Cagica*. No concelho de Golungo Alto consta a *Montalegre*. A prevalência de fazendas no concelho de Cazengo, aliada a um relevo favorável para a construção da via férrea, revela-se fator preponderante na expansão da atividade agrícola, mantendo Ambaca como destino principal, no apeadeiro de Pemba, detendo-se em 1899 no limite intransponível na margem direita do rio Lucala.

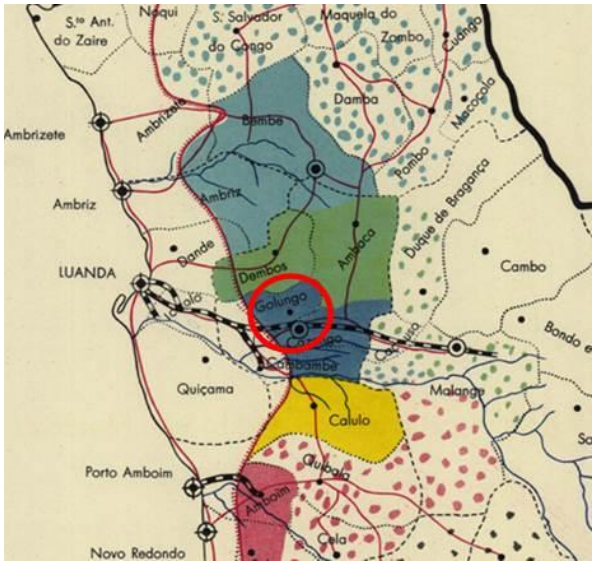
O prolongamento da linha até Malanje, numa 2ª etapa de construção, por iniciativa do governo português, com Paiva Couceiro como governador (1907-1909), numa extensão que se deseja "para-além Malanje", constitui uma oportunidade para reforçar a atividade agrícola, promovendo a formação de aglomerados populacionais no curso da linha, que beneficiam Malanje como centro administrativo.

No decurso do século XX, a produção de café surge como o produto de referência das exportações, ascendendo a um 4º lugar na produção mundial (Sousa, 1958) em meados do século, estando a atividade agrícola associada ao incremento da colonização dirigida, como se verifica no Cuanza Norte e Sul. O mapa publicado em 1958, no *Ensaio de Análise Económica do Café* (Imagem 4), que informa sobre as *Zonas de Produção de Café*, os tipos de café por região, relaciona o predomínio dessa cultura nas respetivas áreas de cultivo, com a localização dos principais aglomerados formados por colonos numa dependência com a ferrovia.

Na análise da demografia da colónia, tema constante na propaganda sobre a presença portuguesa, como se infere do estudo *Aspetos do povoamento branco de Angola*, (Amaral, 1960) (Imagem 5), confirma a prevalência da urbanização na dependência das linhas, cujo traçado, perpendicular à linha de costa, promove o ordenamento do território na estreita dependência das linhas de caminho de ferro.

A relação entre a linha e a formação dos aglomerados populacionais, no sertão, onde se incluem as principais cidades, como Malanje, Huambo e Lubango, as quais centralizam as principais atividades económicas, define-se como uma característica do

ordenamento do território, numa relação linear, na qual a via férrea imprime uma marca no território. Para além da escala do território, a condição linear da progressão da colonização, ao longo da linha, surge também na composição do espaço urbano, como uma força dominante na infraestrutura da cidade, de uma linha que relaciona um domínio espacial-territorial com um domínio espacial-urbano.



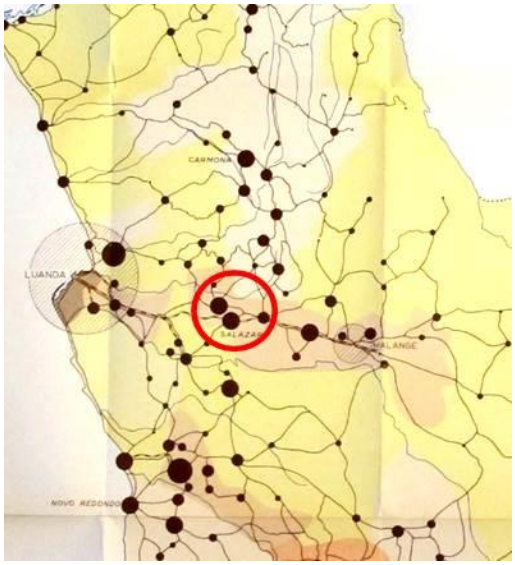


Imagem 4: (à esquerda) – Extrato do mapa de Angola que informa sobre as *Zonas de Produção de Café*, 1958
Imagem 5: (à direita) – Extrato do mapa que informa sobre *Aspetos do Povoamento branco em Angola*, 1960.

A linha na organização da estrutura urbana

A ausência de um plano regulador, que estabelece critérios de edificação, e/ou de arruamentos, é uma característica da formação dos aglomerados urbanos no final do século XIX. Nesse sentido, a construção da linha impõe-se como um elemento do desenho urbano, ao estar dependente do planeamento da atividade ferroviária, servindo os propósitos de estabelecer limites, no sentido de definir o núcleo central colonial. Nesta divisão emerge a Estação, na organização do espaço, na composição funcional, com o edifício e espaço fronteiro, a praça a definir a centralidade do espaço urbano.

Da análise da planta que corresponde ao levantamento de Golungo Alto, observa-se a presença dominante de um arruamento, na estrutura urbana, onde se concentram as principais casas comerciais e as habitações dos colonos. Com a construção do Ramal de Golungo Alto, iniciado em 1914 e concluído em 1915, que entronca na estação da Canhoca, na linha principal, reforça-se a atividade comercial da vila com a construção da estação no centro do núcleo urbano.

O incremento do transporte de mercadorias na linha principal, com a ligação a Malanje concluída em 1909, a atividade económica da vila perde importância, cedendo à linha principal, a N´Dalatando, futura sede de distrito do Cuanza Norte.

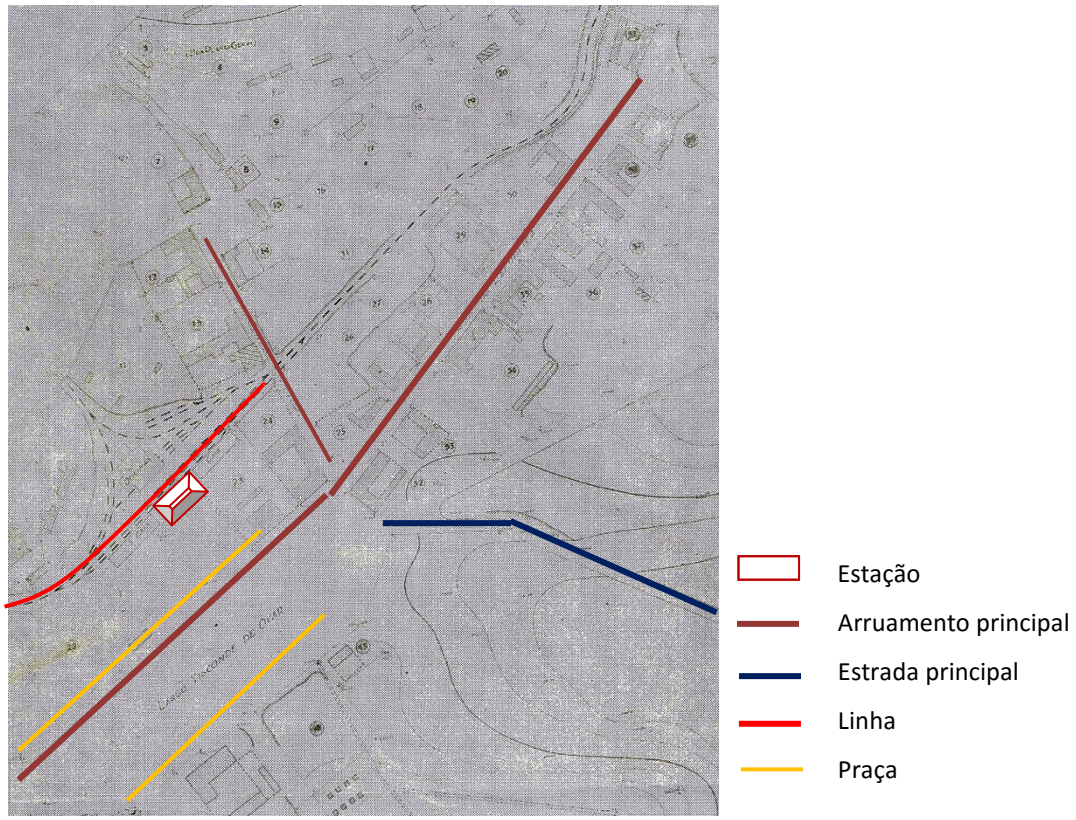


Imagem 6: Levantamento de Golungo Alto, Batalha, Fernando (1950), A Urbanização de Angola.

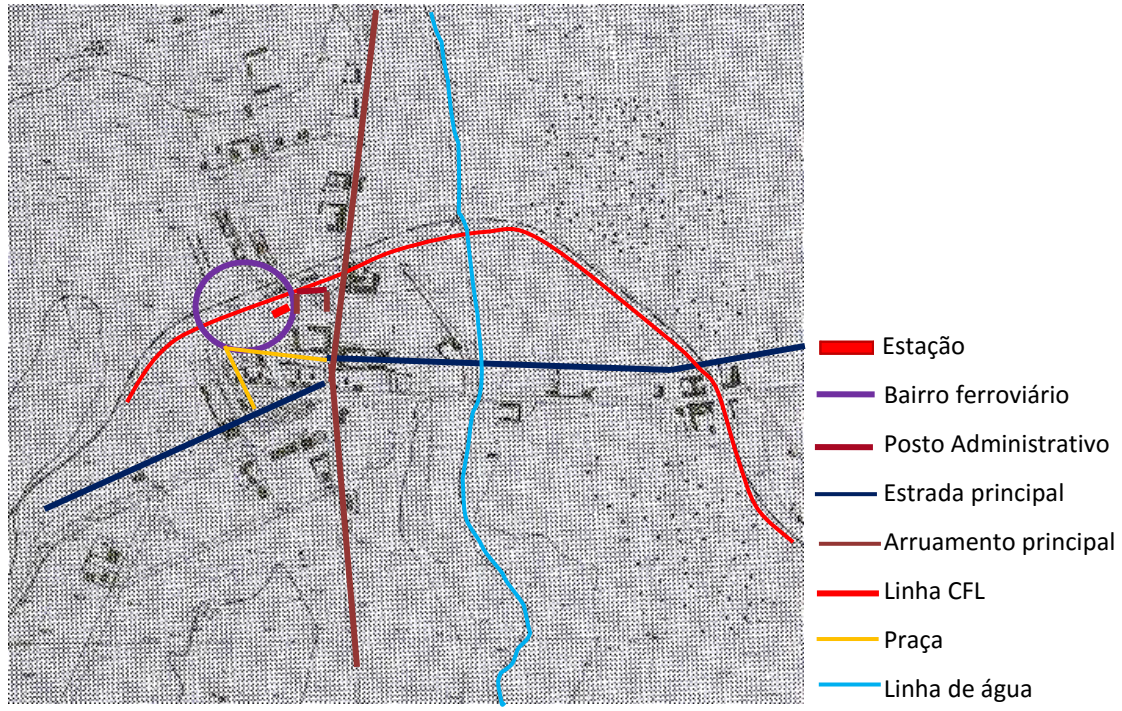


Imagem 7: Levantamento de Ndalatando, Batalha, Fernando (1950), A Urbanização de Angola.

A centralidade que a linha define, enquanto marca de uma *origem*, na estutura urbana, está patente em N´Dalatando. A implantação da plataforma da linha, e da estação, não está relacionada com pré-existências urbanas, estando antes condicionada pela topografia. A partir da implantação da linha define-se o núcleo central, a sul desta, com a localização dos principais serviços públicos, como o Posto de Circunscrição, e a futura sede do município de Cazengo, e pelas principais casas comerciais, na proximidade da estação. A orografia que caracteriza a área de implantação do núcleo urbano, com uma linha de água no sentido norte-sul, também participa na distribuição funcional. Esta favorece uma separação *natural* entre os espaços vocacionados para as habitações dos colonos construídas numa elevação do terreno, ficando os espaços a norte da linha, numa cota inferior, e na proximidade da linha de água em área de inundação, na época das chuvas, destinados às habitações dos *indígenas*, que gradualmente se aproximam deste centro urbano, ou dos colonos de baixos rendimentos.

Síntese conclusiva

A transferência da centralidade económica, agrícola e comercial que Golungo Alto deteve durante um certo período de tempo – desde meados do século XIX, para N´Dalatando – confirma a importância que as linhas têm, enquanto vias que proporcionam o transporte de grandes quantidades de bens, polarizando as atividades económicas e, através destas, a concentração de pessoas.

No período que antecede a construção da linha, a proximidade aos aldeamentos indígenas é um dos requisitos na instalação de colonos, em face da necessidade de mão de obra, de braços, para as tarefas agrícolas, bem como para incrementarem o comércio legítimo numa dinâmica interna, própria à região, aos povos que nela habitam.

Após a construção da linha e decorrido um período de tempo que garante a expansão das atividades agrícolas, revela-se o seu impacto nos aglomerados coloniais, cujo sentido do traçado induz uma regularidade definida pela infraestrutura ferroviária. O sentido de expansão das linhas, na direção Este-Oeste, define uma marca

no crescimento da estrutura urbana, de *atravessamento*, impondo uma divisão devido à plataforma da linha que limita a sua transposição, que se impõe no espaço urbano.

Esta divisão que a linha materializa na cidade invoca outras reflexões. Tendo como referência uma leitura funcionalista, comum às conceções do urbanismo no início do século XX, a organização do espaço em construção reflete uma compartimentação das funções, que a cidade vai incorporar, como sejam a comercial, residencial, religiosa, dos equipamentos públicos, entre outros, observa-se ausência de representação do espaço do Outro, confirmando um limite que materializa uma forma de pensar o espaço urbano, nas relações entre colonos e indígenas, portanto, de uma "linha abissal"[12] (Santos, 2007). Esta conceção, que consagrou a cidade colonial, na sua estrutura base, como *segregadora e racial* (Freund, 2006: 78), mantém-se na atualidade, pela estabilidade que a organização da estrutura urbana colonial impôs.

Imagens 8 e 9: Núcleo central de Golungo Alto com o arruamento - formação espontânea ao longo da estrada.[13]

Imagem 10: (à esquerda) Casa de Posto, no centro de Ndalatando.
Imagem 11: (à direita) Periferia urbana, delimitada pela linha do C.F.L.
Manutenção de dois planos na estrutura urbana, enquanto herança do passado colonial.

---

[12] Sobre este conceito ver Santos, Boaventura Sousa (2007).
[13] Imagens 8-13: Fotografias recolhidas na viagem efetuada a Angola, em agosto de 2014, na descoberta local dos conceitos e da problemática presente no trabalho de investigação.

A cidade construída a partir do que a diretriz da linha define apresenta os vetores de desenvolvimento económico impressos na estrutura urbana, de linhas paralelas, como os arruamentos onde se localizam as principais casas comerciais, ficando para lá do arruamento principal as áreas residenciais, numa hierarquia que reflete a estrutura social e racial. Estes vetores antecipam uma hierarquia funcional que será posteriormente captada no desenho dos urbanistas, que vão participar na elaboração dos Planos de Urbanização, ao serviço do Gabinete de Urbanização Colonial (1944).

Numa vertente da reflexão sobre o impacto dessas estruturas no desenho da cidade atual e futura, importa verificar em que sentido o desenvolvimento da estrutura urbana no período colonial, onde se consumou uma discriminação racial, expressa na organização e distribuição dos equipamentos e das áreas residenciais, condiciona novas opções. Tendo como referência da estrutura urbana a centralidade que converge na estação do caminho de ferro, em que sentido esta organização se adapta, pela sua força material, para a sociedade que ocupa o lugar dos colonos, que expressa os valores da sua identidade através da governação da Cidade?

Imagem 12: Estação de Golungo Alto, em ruína.

Imagem 13: Estação de Ndalatando, no lado direito, após renovação da plataforma da linha.

Referências bibliográficas

Alexandre, Valentim (2000), *Velho Brasil, Novas Áfricas. Portugal e o Império (1808-1975)*. Porto: Edições Afrontamento.

Amaral, Ilídio do (1960), *Aspectos do Povoamento Branco de Angola*, Estudos Ensaios e Documentos, n.º 74, Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar.

Batalha, Fernando (1950), *A Urbanização de Angola, Luanda*. Edição Museu de Angola.

Birmingham, David (2003), *Portugal e África*. Lisboa: Vega.

Clarence-Smith, Gervase (1990), *O Terceiro Império Português (1825-1975)*. Lisboa: Editoral Teorema.

Coquery-Vidrovitch, Catherine (1986), "As cidades pré-coloniais: Tentativa de definição e periodização", *Revista Internacional de Estudos Africanos,* 4-5, 265-279.

Corvo, João de Andrade (1883), *Estudos sobre As Províncias Ultramarinas*. Vol. I, Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências.

Dias, Jill (1994), "Mudanças nos Padrões de Poder no «Hinterland» de Luanda. O Impacto da colonização entre os Mbundu (c.1845-1920)", *Penélope, Revista de História e Ciências Sociais*, 14, 42-94.

Felismino, David (2014), *Saberes, Natureza e Poder. Colecções científicas da antiga Casa Real Portuguesa*. Lisboa: Caleidoscópio.

Ferguson, Niall (2014), *O Declínio do Ocidente*. Lisboa: D. Quixote.

Freitas, Helena de *et. al.* (coord.) (2005), *Missão Botânica. Angola (1927-1937*). Coimbra: Universidade de Coimbra.

Freund, Bill (2007), *The African City, A History*. *New approaches to African History*. Cambridge, www.cambridhe.org/9780521821094

Jerónimo, Miguel Bandeira; Dores, Hugo Gonçalves (2012), "As Missões do Império. Política e Religião no Império Colonial Português" *in* Miguel Bandeira Jerónimo (org.) *O Império Colonial em Questão (sécs. XIX.XX): Poderes, Saberes e Instituições*. Lisboa: Edições 70.

Lourenço, Fausto Martins (1992), "História do Café Robusta em Angola", *Revista de Ciências Agrárias*, XV, 3, 89-109.

Pélissier, René (2006), *As Campanhas Coloniais de Portugal 1844-1941*. Lisboa: Editorial Estampa.

Rosa, Frederico Delgado; Verde, Filipe (2013), *Exploradores Portugueses e Reis Africanos. Viagens ao coração de África no século XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros.

Santos, Boaventura Sousa (2007), "Para Além do Pensamento Abissal, Das linhas abissais a uma ecologia de saberes", *Novos Estudos*, 79.

Santos, Maria Emília Madeira (2003), Em Busca dos Sítios do Poder na África Centro Ocidental. Homens e Caminhos, Exércitos e Estradas (1483-1915), *International symposium Angola on the Move: Transport, Rutes, Communication, and Hstory*, Berlin, página consultada a 20/07/2014 em http://www.zmo.de/angola/Papers/Maria_Santos%20

Silva, Rosa Cruz (2001), "O corredor do Kwanza: A reurbanização dos espaços – Makunde, Kalumbo, Massangano, Muxima, Dondo e Kambambe, Sec. XIX", *in* Maria Emília Madeira Santos (dir.), *A África*

e a instalação do sistema colonial – c.1885-c.1930: III reunião internacional de história de África: actas. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 123-156. [[1]2000].

Sousa, Alfredo de (1958), "Ensaio de Análise Económica do Café" in *Estudos de Ciências Políticas e Sociais*, 17, Vila Nova de Famalicão: Tipografia Minerva.

Fontes Impressas

Álbum de Estatistica Graphica dos Caminhos de Ferro Portuguezes das Provincias Ultramarinas (1896). Lisboa: Arquivo Histórico Ultramarino.

Álbum de Estatistica Graphica dos Caminhos de Ferro Portuguezes das Provincias Ultramarinas (1903). Lisboa: Arquivo Histórico Ultramarino.

Atlas de Escritura Pública da Companhia Agrícola de Cazengo. Lisboa: Arquivo do Banco Nacional Ultramarina – Caixa Geral de Depósitos.