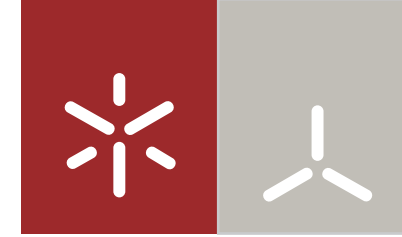


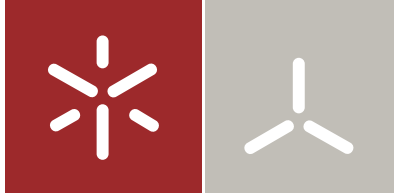


Carolina Pinto Couto

Estratégias coloniais: O papel da infraestrutura ferroviária da Beira no processo de colonização de Manica e Sofala, em Moçambique

Universidade do Minho
Escola de Arquitectura, Arte e Design





Universidade do Minho
Escola de Arquitectura, Arte e Design

Carolina Pinto Couto

Estratégias coloniais: O papel da
infraestrutura ferroviária da Beira no processo
de colonização de Manica e Sofala, em
Moçambique

Dissertação de Mestrado
Mestrado Integrado em Arquitetura
Área de Cultura Arquitetónica

Trabalho efetuado sob a orientação de
Professor Doutor Elisiário José Vital Miranda
Professora Doutora Maria Manuel Lobo Pinto de
Oliveira

Este é um trabalho académico que pode ser utilizado por terceiros desde que respeitadas as regras e boas práticas internacionalmente aceites, no que concerne aos direitos de autor e direitos conexos. Assim, o presente trabalho pode ser utilizado nos termos previstos na licença abaixo indicada. Caso o utilizador necessite de permissão para poder fazer um uso do trabalho em condições não previstas no licenciamento indicado, deverá contactar o autor, através do RepositóriUM da Universidade do Minho.



Atribuição-NãoComercial-SemDerivações
CC BY-NC-ND

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

AGRADECIMENTOS

Aos orientadores da dissertação, o professor Elisiário Miranda e a professora Maria Manuel Oliveira, pelo apoio e disponibilidade que demonstraram ao longo deste percurso.

À família e amigos que me acompanham sempre.

RESUMO

Estratégias coloniais: O papel da infraestrutura ferroviária da Beira no processo de colonização de Manica e Sofala, em Moçambique

No contexto do movimento de expansão europeu do final do século XIX e início do século XX, a infraestrutura ferroviária em África foi veículo da colonização dos seus territórios. Esse processo de apropriação, transformação e exploração, a partir do estabelecimento das redes ferroviárias, integrou planos de urbanização, núcleos urbanos e equipamentos públicos.

Através do estudo da linha de caminho-de-ferro da Beira (1892 a 1900), em Moçambique, esta dissertação procura investigar e representar os processos de transformação do território de Manica e Sofala a partir da introdução da infraestrutura ferroviária. Neste sentido, foi necessário investigar e sistematizar o conhecimento adquirido acerca do estado do território no período imediatamente anterior à construção da linha de caminho-de-ferro para, numa fase posterior, construir hipóteses acerca das motivações e consequências da sua implantação, exploração e modernização.

A presente dissertação organiza-se em três capítulos principais, estruturados segundo balizas temporais relativas ao período anterior, contemporâneo e posterior à implementação da rede ferroviária da Beira.

O primeiro capítulo, *O território segundo Paiva de Andrada: espacialização do “Relatorio de uma viagem às terras dos landins”*, debruça-se sobre um relatório de viagem fundamental a esta pesquisa, espacializando as suas descrições e construindo cartografias que procuram caracterizar, por um lado, o território no período anterior à construção da linha e, por outro, a perceção e entendimento que os colonos portugueses tinham da geografia física e humana do local, bem como do potencial económico que lhe reconheciam.

O segundo capítulo, *A linha de caminho-de-ferro da Beira: esboço e interpretação de hipóteses na transformação do território*, pretende analisar e representar hipóteses, decisões e procedimentos nos processos de desenho, construção e resgate da infraestrutura ferroviária da Beira (de 1891 a 1942).

O terceiro capítulo, *Vila Pery: a produção urbanística e arquitetónica colonial e a sua relação com a infraestrutura ferroviária*, dedica-se à análise e interpretação das práticas urbanísticas e arquitetónicas coloniais durante o período em que vigorou o regime do Estado Novo, através dos casos de estudo do Plano Geral de Urbanização de Vila Pery (1950), do Gabinete de Urbanização Colonial (G.U.C.), e da Estação de Caminhos de Ferro de Vila Pery (1966), da autoria de Paulo Sampaio.

Em suma, a investigação permitiu verificar que existiu um grande investimento formal e simbólico na estratégia colonial de domínio dos territórios moçambicanos e de aculturação dos seus povos. Esta lógica dita civilizadora foi materializada em mecanismos segregadores e exploratórios, onde a infraestrutura ferroviária teve um papel fundamental, e que se inseriram de forma estrutural nas suas diversas escalas: no ordenamento do território, no planeamento de núcleos urbanos e na prática arquitetónica.

DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE

Declaro ter atuado com integridade na elaboração do presente trabalho académico e confirmo que não recorri à prática de plágio nem a qualquer forma de utilização indevida ou falsificação de informações ou resultados em nenhuma das etapas conducente à sua elaboração.

Mais declaro que conheço e que respeitei o Código de Conduta Ética da Universidade do Minho.

ABSTRACT

Colonial Strategies: The role of the Beira railway infrastructure in the colonization process of Manica and Sofala in Mozambique

In the context of the European expansion movement of the late 19th and early 20th centuries, the railway infrastructure in Africa was a vehicle for the colonization of its territories. This process of appropriation, transformation and exploitation, from the establishment of railway networks, included urbanization plans, urban centers and public facilities.

Through the study of the railway line of Beira (1892 to 1900), in Mozambique, this dissertation seeks to investigate and represent the transformation processes of the territory of Manica and Sofala from the introduction of the railway infrastructure. In this sense, it was necessary to investigate and systematize the knowledge acquired about the state of the territory in the period immediately prior to the construction of the railway line to, at a later stage, build hypotheses about the motivations and consequences of its implementation, exploitation and modernization .

The present dissertation is organized into three main chapters, structured according to time frames relating to the period before, during and after the implementation of the railway network in Beira.

The first chapter, *The Territory According to Paiva de Andrada: Spatialization of the “Relatorio de uma viagem ás terras dos landins” (Report of a trip to the landins' lands)*, focuses on a travel report which proved fundamental to this research, spatializing its descriptions and building cartographies that seek to characterize, on the one hand, the territory in the period prior to the construction of the line and, on the other hand, the perception and understanding that the Portuguese settlers had of the physical and human geography of the place, as well as of the economic potential that they recognized.

The second chapter, *The Beira Railway: Outline and Interpretation of Hypotheses in the Transformation of the Territory*, intends to analyze and represent hypotheses, decisions and procedures in the processes of design, construction and taking over of the railway infrastructure in Beira (from 1891 to 1942).

The third chapter, *Vila Pery: Colonial Urban and Architectural Production and its Relationship with the Railway Infrastructure*, is dedicated to the analysis and interpretation of colonial urban and architectural practices during the period in which the Estado Novo regime was in power, through the case studies of the General Urbanization Plan of Vila Pery (1950), of the Colonial Urbanization Office (GUC), and of the Railway Station of Vila Pery (1966), by Paulo Sampaio.

In conclusion, the research revealed that there was a large formal and symbolic investment in the colonial strategy of dominating Mozambican territories and acculturating its peoples. This so called civilizing logic took the form of mechanisms of segregation and exploitation, where the railway infrastructure played a fundamental role, and which were structurally inserted in its various scales: in territorial planning, in the planning of urban centers and in architectural practice.

ÍNDICE

Índice de figuras	10
Autoria de imagens e fotografias	14
Capítulo I	
Contextualização, objeto e objetivos, estrutura e metodologia	17
Capítulo II	
O território segundo Paiva de Andrada:	
Espacialização do “Relatório de uma viagem às terras dos landins”	25
O percurso, motivos da viagem	32
As regiões reconhecidas por Andrada	34
Quiteve, a navegabilidade dos rios e outras ideias	40
Conclusões parciais sobre a caracterização do território	43
Capítulo III	
A linha de caminho-de-ferro da Beira:	
Esboço e interpretação de hipóteses na transformação do território	47
O desenho da linha	52
A construção da linha	60
O resgate e a reforma da linha	68
Capítulo IV	
Vila Pery:	
A produção urbanística e arquitetónica colonial e a sua relação com a infraestrutura ferroviária	73
O GUC	75
Análise do Plano Geral de Urbanização de Vila Pery, 1950	82
Transição para a segunda metade do século XX: O Movimento Moderno em Vila Pery	88
Análise e interpretação da Estação de Caminho-de-ferro de Vila Pery, 1959-1966	
da relação entre o traçado da linha férrea e o plano urbano	90
do carácter segregador da obra	96
Capítulo V	
Conclusões e interrogações finais	103
Glossário e correspondências, toponímia, atores relevantes	108
Referências bibliográficas e bibliografia	114
Prancha	118

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 - A rede ferroviária colonial em África. Imagem construída no âmbito da U.C. de Projeto de Investigação. (CC, 2019)

Figura 1.2 - Páginas de processo na fase inicial da investigação sobre a história de Mocambique. (CC, 2020)

Figura 1.3 - Páginas de processo na fase inicial da investigação (CC, 2020).

Figura 1.4 - Experiências de expressão gráfica em formato digital, aguarela e tinta da china. (C.C. 2020/2021)

Figura 2.1 - O percurso feito por Paiva de Andrada na viagem a Moçambique entre 1884 e 1885. (CC, 2021)

Figura 2.2 - Moçambique (MMO, 2012). Assinalado Chimoio e a Beira.

Figura 2.3 - Cronologia das viagens de Joaquim Carlos Paiva de Andrada.

Figura 2.4 - Páginas de processo na fase inicial da investigação sobre a história de Moçambique. (CC, 2020)

Figura 2.5 - Ngungunhane, Rei de Gaza, gravura de Francisco Pastor, 1895.

Figura 2.6 - “Coronel Joaquin Carlos Paiva de Andrada”, capa da Revista Ocidente, 30 de outubro de 1902.

Figura 2.7 - O percurso. (CC, 2021)

Figura 2.8 - A posição ambivalente do Quiteve segundo Paiva de Andrada. (CC, 2021)

Figura 2.9 - Folha de processo da espacialização dos relatórios de viagem de Joaquim Carlos Paiva de Andrada (CC, 2020).

Figura 2.10 - As regiões reconhecidas por Paiva de Andrada. (CC, 2021)

Figura 2.11 - “Carta de território proposto para constituir o novo distrito de Manica, compreendendo os terrenos dos régulos a avassalar pelo mesmo distrito”, Gouveia, 16 de março de 1885 (edição ao original. CC, 2021).

Figura 2.12 - A navegabilidade dos rios e outras ideias (CC, 2021).

Figura 3.1 - “Um curioso aspeto dos trabalhos de alargamento da via do Caminho-de-ferro da Beira, em 1900 (Foto R. R.)”, imagem e legenda retiradas de “História dos Caminhos de Ferro de Moçambique”, 1971, de Alfredo Pereira de Lima.

Figura 3.2 - Cronologia do desenho, construção e resgate da linha de Caminho-de-ferro da Beira. (CC, 2021)

Figura 3.3 - Esquemas das diferentes soluções ao transporte no Quiteve: Possível solução imaginada por Joaquim Paiva de Andrada em 1884/89. (CC, 2021)

Figura 3.4 - Esquemas das diferentes soluções ao transporte no Quiteve: Projetos apresentados por Eduard Pouhin. (CC, 2021)

Figura 3.5 - Esquemas das diferentes soluções ao transporte no Quiteve: Traçados propostos pela equipa de Renato Baptista. (CC, 2021)

Figura 3.6 - Esquemas das diferentes soluções ao transporte no Quiteve: Percurso feito pela “gente da South Africa”. (CC, 2021)

Figura 3.7 - Os traçados *imaginados* e projetados. (CC, 2021)

Figura 3.8 - A linha de caminho-de-ferro da Beira. (CC, 2021)

Figura 3.9 - Itinerário da viagem de Lisboa de Lima de 24 de maio de 1900, total de 37 horas de viagem. (CC, 2021)

Figura 3.10 - “Na linha da Beira, os passageiros observando a reparação de uma avaria na locomotiva, em 1898 (Foto R. R.)”, imagem e legenda retiradas de “História dos Caminhos de Ferro de Moçambique”, 1971, de Alfredo Pereira de Lima.

Figura 3.11 - Perfil da linha de caminho-de-ferro. (CC, 2021)

Figura 3.12 - Máquina locomotiva da linha da Beira, autoria desconhecida, digitalização do livro “The Two Foot Gauge Enigma. Beira Railway 1890-1900”, de Antony Baxter.

Figura 3.13 - “O Secretário Providencial de Obras Públicas e Comunicações, engenheiro Nuno Vaz Pinto, procedendo, em 10 de fevereiro de 1965, à inauguração da variante das Amatongas”, imagem e legenda retiradas de “História dos Caminhos de Ferro de Moçambique”, 1971, de Alfredo Pereira Lima.

Figura 3.14 - “Uma composição ferroviária atravessando a floresta das Amatongas (foto R.R)”, imagem e legenda retiradas de “História dos Caminhos de Ferro de Moçambique”, 1971, de Alfredo Pereira de Lima.

Figura 3.15 - Reformulação da variante das Amatongas, inaugurada a 10 de fevereiro de 1965. (CC, 2021)

Figura 4.1 - O Plano Geral de Urbanização de Vila Pery, G.U.C., 1950. Aguiar, J. (1952).

Figura 4.2 - Cronologia da produção urbanística e arquitetónica Moderna em Vila Pery. (CC, 2021)

Figura 4.3 - *L'habitation dans les pays tropicaux*, João António de Aguiar, 1952.

Figura 4.4 - *Unidade Residencial Indígena da Munhuana*, Lourenço Marques, hoje Maputo, G.U.C. *L'habitation dans les pays tropicaux*, João António de Aguiar, 1952.

Figura 4.5 - *O Plano geral de Urbanização de Nova Lisboa*, hoje Huambo, Angola, G.U.C. *L'habitation dans les pays tropicaux*, João António de Aguiar, 1952.

Figura 4.6 - Soluções para habitações indígenas em banda, tiologias 1, 2 e 3. *L'habitation dans les pays tropicaux*, João Aguiar, 1952, p. 49.

Figura 4.7 - Soluções para habitações indígenas geminadas, tiologias 1, 2 e 3.

Figura 4.8 *O Plano Geral de Urbanização de Vila Pery*, 1950. Aguiar, J. (1952), sobreposição com a linha e a estação de caminho-de-ferro e os dois eixos viários principais. Edição ao original (CC, 2021).

Figura 4.9 - Segregação racial no zoneamento do *Plano Geral de Urbanização de Vila Pery*. (CC, 2021)

Figura 4.10 - Principais arruamentos e ligações internas da Unidade Residencial Indígena e do Núcleo Urbano Europeu. (CC, 2021)

Figura 4.11 - Vista aérea de Vila Pery, c.1960, retirada de Loureiro, 1999, p. 117.

Figura 4.12 - Hipótese de localização dos espaços públicos no Plano Geral de Urbanização de Vila Pery (CC, 2021).

Figura 4.13 - Exemplo da composição interior das habitações unifamiliares, nas suas vertentes de lote com dimensões máximas e mínimas, segundo as diretrizes estabelecidas na comunicação do G.U.C. ao Governo Geral de Moçambique. (CC, 2021)

Figura 4.14 - Algumas das obras de arquitetura relevantes do Movimento Moderno em Vila Pery. (EM e CC, 2021)

Figura 4.15 - Vila Pery a meados do séc. XX. Montagem feita a partir de imagens retiradas do Arquivo Digital Vila Pery- Moçambique, em avcultur.

Figura 4.16 - *Estação de Vila Pery. Planta do Pavimento*, Brigada de Melhoramentos dos C.F.B., 1961

Figura 4.17 - Antiga estação de caminho-de-ferro de Vila Pery, 1930. Retirada do arquivo digital “ The Delagoa Bay World”.

Figura 4.18 - Corpo principal da estação de Caminho-de-ferro de Vila Pery, 1966. (EM, 2010)

Figura 4.19 - Sala de Espera de 3ª classe. (EM, 2010)

Figura 4.20 - *Vila Pery Alterações à Sala de Espera de 3ª classe*, C.F.B., M. Campos, 1973.

Figura 4.21 - *Sala de Espera de 3ª classe *Alterações**, C.F.B., M. Campos, sem data.

Figura 4.22 - Aproximação: *Estação de Vila Pery. Planta do Pavimento*, Brigada de Melhoramentos dos C.F.B., 1961

Figura 4.23 - Pormenor do plano de parede rematado por frestas contínuas. e bancos do cais (EM, 2010).

Figura 4.24 - Pormenor de um banco no cais da Estação Central da Beira (MMO, 2019).

Figura 4.25 - Vista do interior do átrio para saída para o cais. (EM ,2010)

Figura 4.26 - Vista do interior do átrio para a entrada do restaurante e cafetaria. (EM, 2010)

Figura 4.27 - Soluções de revestimento das superfícies do chão e das paredes em motivos geométricos abstratos, Estação Central da Beira (MMO, 2019)

Figura 4.28 - *Estação de Vila Pery. Planta do Pavimento*, Brigada de Melhoramentos dos C.F.M., 1961.

Figura 4.29 - Pontos de vista das figuras 4.15 a 4.28. (CC, 2021)

Figura 4.30 - Espaços e percursos segregados no complexo da estação de caminho-de-ferro de Vila Pery. (CC, 2021)

Figura 4.31 - Portão de acesso à Sala de Espera. (EM, 2010)

Figura 4.32 - Desnível entre a plataforma do cais e a Sala de Espera. (EM, 2010)

Figura 4.33 - Continuidade visual ao longo do espaço do cais destinado à população europeia. (EM, 2010)

Figura 4.34 - Quebra da continuidade visual no cais no espaço destinado à população indígena.(EM,

2010)

Figura 4.35 - Quebra do plano da cobertura. (EM, 2010)

Figura 4.36 - Métrica da estrutura aparente do volume principal da estação, continuada na estrutura secundária. (EM, 2010)

Figura 4.37 - Capa do “Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique”, de Outubro de 1966, número 10.

Figura 4.38 - Primeira e sétima páginas do “Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique”, de Outubro de 1966, número 10.

IMAGENS E FOTOGRAFIAS DE

Carolina Couto (CC)
Elisiário Miranda (EM)
Maria Manuel Oliveira (MMO)

I. Introdução

Contextualização, objeto e objetivos, estrutura e metodologia

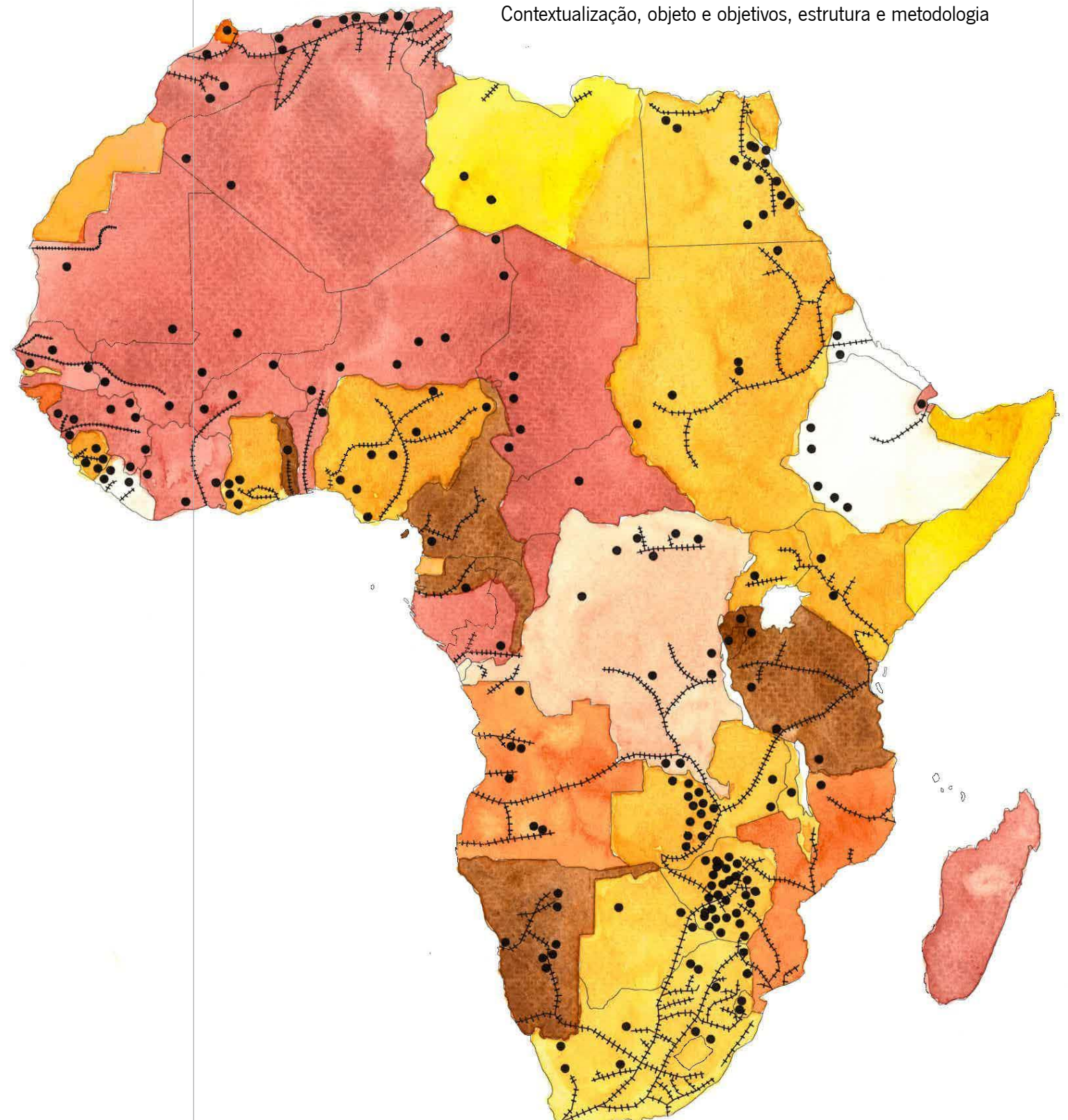


Figura 1.1 - A rede ferroviária colonial em África. Imagem construída no âmbito da U.C. de Projeto de Investigação. (CC, 2019)
Caracterizadas pelo traçado orientado à costa, as linhas férreas coloniais fazem a articulação entre os portos e o interior do território africano. Legenda:
O mapa do continente africano, colorido segundo as potências europeias e respetivo território colonizado no período do *Scramble for Africa* (1880-1914):
Laranja- Portugal | Amarelo torrado- Reino Unido | Rosa- França | Amarelo claro- Itália | Castanho escuro- Alemanha
Castanho claro- Espanha | Beje- Bélgica | Sem cor, a Etiópia, independente.
A linha a tracejado representa as linhas férreas coloniais; Os pontos pretos representam as principais fontes de extração mineira e produção agrícola.

Contextualização, objeto e objetivos

Esta investigação reflete sobre as heranças do período colonial português e as suas ramificações nas arquiteturas e urbanismos em território moçambicano. No seu cerne, questiona a instalação da rede ferroviária colonial e a sua relação com a origem e o desenvolvimento de núcleos urbanos, interrogando ainda o papel da prática da arquitetura e do urbanismo na colonização do território.

No contexto do movimento de expansão europeu do final do séc. XIX e início do séc. XX a infraestrutura ferroviária em África foi um forte veículo da sua colonização. As linhas férreas, caracterizadas pelo seu desenho orientado à costa (Figura 1.1), foram instrumentais de apropriação e exploração do território pelas potências europeias. Neste processo, foram criados e/ou desenvolvidos núcleos urbanos, traçados segundo princípios de domínio, aculturação e segregação das populações autóctones, e desenhadas e construídas as obras de arquitetura que, orientadas por ideários europeus, corroboravam aqueles princípios.

Através do estudo da linha de caminho-de-ferro da Beira (1892 a 1900), em Moçambique e da espacialização das fontes primárias (testemunhos e relatórios), procura-se compreender e representar os processos de transformação do território de Manica e Sofala a partir da introdução e desenvolvimento da infraestrutura ferroviária. Para interpretar as práticas do urbanismo e arquitetura coloniais e a respetiva articulação com a ferrovia, são considerados como casos de estudo o Plano Geral de Urbanização de Vila Pery (1952), um projeto do Gabinete de Urbanização Colonial (G.U.C.), e a Estação de Caminhos de Ferro de Vila Pery (1966), da autoria de Paulo Sampaio.

A presente dissertação percorreu e investigou, assim, nas suas várias escalas -territorial, urbanística e arquitetónica-, o papel da infraestrutura ferroviária da Beira enquanto instrumento de desenvolvimento e estratégia de domínio colonial.¹

Estrutura e Metodologia

A investigação dos processos de transformação do território a partir da introdução da infraestrutura ferroviária da Beira acompanhou, naturalmente, a história da construção da linha de caminho-de-ferro da Beira. Deste modo, a definição da estrutura da dissertação dependeu da pesquisa de fontes documentais gerais relativas à história de Moçambique e à história da sua rede ferroviária colonial. Nomeadamente, “A História de Moçambique”, de Maylin Newitt e a “História dos Caminhos de Ferro de Moçambique”, de Pereira Lima. Estas monografias definem os principais momentos, acontecimentos, atores, locais, empresas, etc., bem como as fontes documentais primárias que acompanham a narrativa da história da Beira. Entre as fontes estão relatórios de viagem, testemunhos, memórias, correspondências, artigos e documentos oficiais e contratuais. Naturalmente, as interpretações destas fontes primárias são feitas a partir da área disciplinar da História, onde frequentemente as questões de evolução territorial frequentemente assumem uma posição secundária. Ou seja, ao longo da narrativa são mencionados locais, estações, povoamentos, comunidades, regiões, cursos e corpos de água e acidentes no terreno que, ou deixaram de existir, ou mudaram de nome (porque as nomenclaturas deste território, à semelhança dos outros territórios coloniais, sofreram alterações profundas durante o século XX). São raras as cartografias que

¹ Em paralelo ao estudo da infraestrutura ferroviária moçambicana, foram consultadas monografias no sentido de investigar a infraestrutura ferroviária portuguesa tais como o JA225 e a tese de doutoramento Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro de Rui Alves.

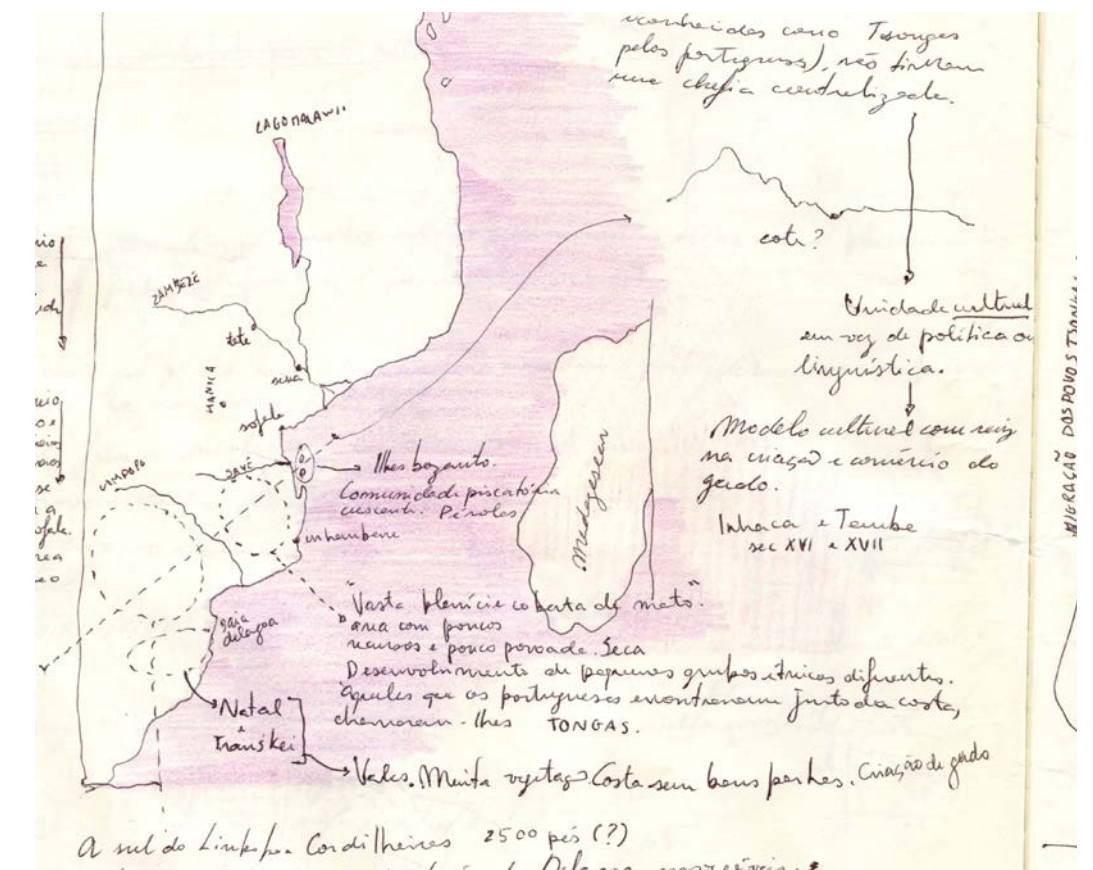
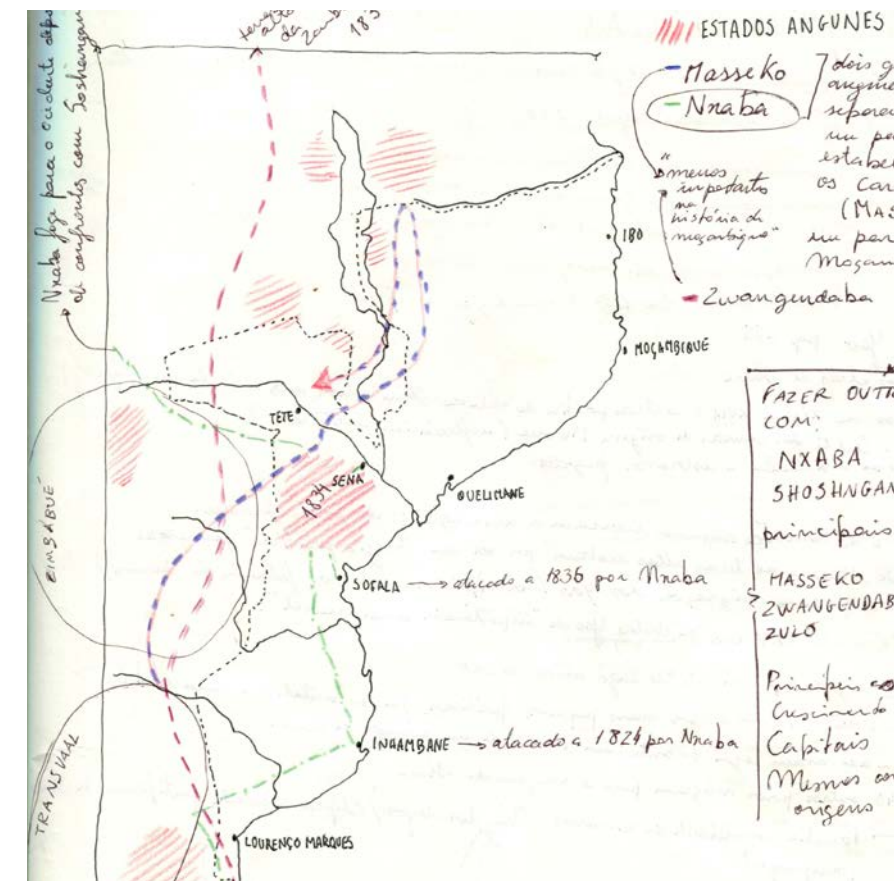


Figura 1.2 - Páginas de processo na fase inicial da investigação sobre a história de Moçambique. (CC, 2020)

1. Sobre as migrações angunes do séc. XIX; 2. Sobre a geografia física e humana da costa indica no séc. XVI.

esclarecem a geografia física e humana da região e a leitura da história da linha da Beira fica limitada, sem espaço para interrogações ou ilações acerca do território e das suas transformações.

Consequentemente, a dissertação encontrou neste espaço em branco a oportunidade para a reinterpretção gráfica da história da linha de caminho-de-ferro da Beira segundo o olhar disciplinar da Arquitetura, a partir da análise das fontes documentais primárias consideradas mais relevantes.

Inicialmente, houve necessidade de estabelecer uma base concreta e informativa acerca do estado do território no período imediatamente anterior à construção da linha e da sua apreensão pelos colonos portugueses para, numa fase posterior, construir hipóteses acerca das motivações e consequências da introdução, exploração e modernização da infraestrutura ferroviária. Desta forma, a dissertação organiza-se em três capítulos, estruturados segundo balizas temporais relativas aos períodos anterior, contemporâneo e posterior à introdução da infraestrutura ferroviária da Beira.

O primeiro capítulo, *O território segundo Paiva de Andrada: Espacialização do “Relatorio de uma viagem ás terras dos landins*, tem como objetivo a caracterização do território segundo o olhar português durante o período imediatamente anterior à introdução da linha da Beira. Com esse objetivo, o primeiro passo correspondeu ao levantamento dos mapas militares do território de Manica e Sofala de 1962, disponibilizados pelo professor Elisiário Miranda, que permitiram estabelecer a geografia física do território com um certo grau de rigor: as curvas de nível, os corpos de água, o traçado da linha férrea e da rede rodoviária, e as principais cidades coloniais estabelecidas. A partir daí, e segundo um processo lento e exaustivo de especulação, tentativa e erro (Figura 2.9), foi possível adicionar a essas cartografias a informação retirada da primeira fonte primária da dissertação: os relatórios das viagens da década de 1880 de Joaquim Carlos Paiva de Andrada, ator central na colonização de Moçambique. O processo de análise e espacialização dos relatórios envolveu leituras cruzadas de fontes que permitiram (re)construir e representar o percurso feito por Andrada, e confirmar ou contestar especulações acerca da localização de vales, montanhas, rios, reinos, prazos, povoações, comunidades e estações. Na tentativa de estabelecer uma caracterização válida da região (e tendo sempre em consideração o carácter eurocêntrico e, por isso, dúbio destes relatórios), a este processo adicionou-se o estudo da toponímia dos elementos daquele território, auxiliado pela consulta de “República [Popular] de Moçambique. As Alterações Toponímicas e os Carimbos do Correio”, de Jorge Luís Fernandes. Desta forma, o primeiro capítulo apresenta cartografias elaboradas no âmbito da presente investigação que procuram caracterizar, por um lado, o território no período anterior à construção da linha e, por outro, a perceção e entendimento que os colonos portugueses tinham da geografia física e humana do local, bem como do potencial económico que lhe reconheciam.

O segundo capítulo, *A linha de caminho-de-ferro da Beira: Esboço e interpretação de hipóteses na transformação do território*, pretende analisar e representar as hipóteses, decisões e procedimentos dos processos de desenho, construção e resgate da infraestrutura ferroviária da Beira, de 1891 a 1942. Este capítulo considera duas fontes primárias, que analisa segundo um processo semelhante ao dos relatórios de Andrada: os relatórios da equipa de reconhecimento de Renato Batista, de 1891, e o relatório de inspeção da linha de Augusto Lisboa de Lima, de 1900. Mais do que um registo rigoroso do processo de construção da linha (que seria demasiado longo e burocrático), este capítulo procura articular questões

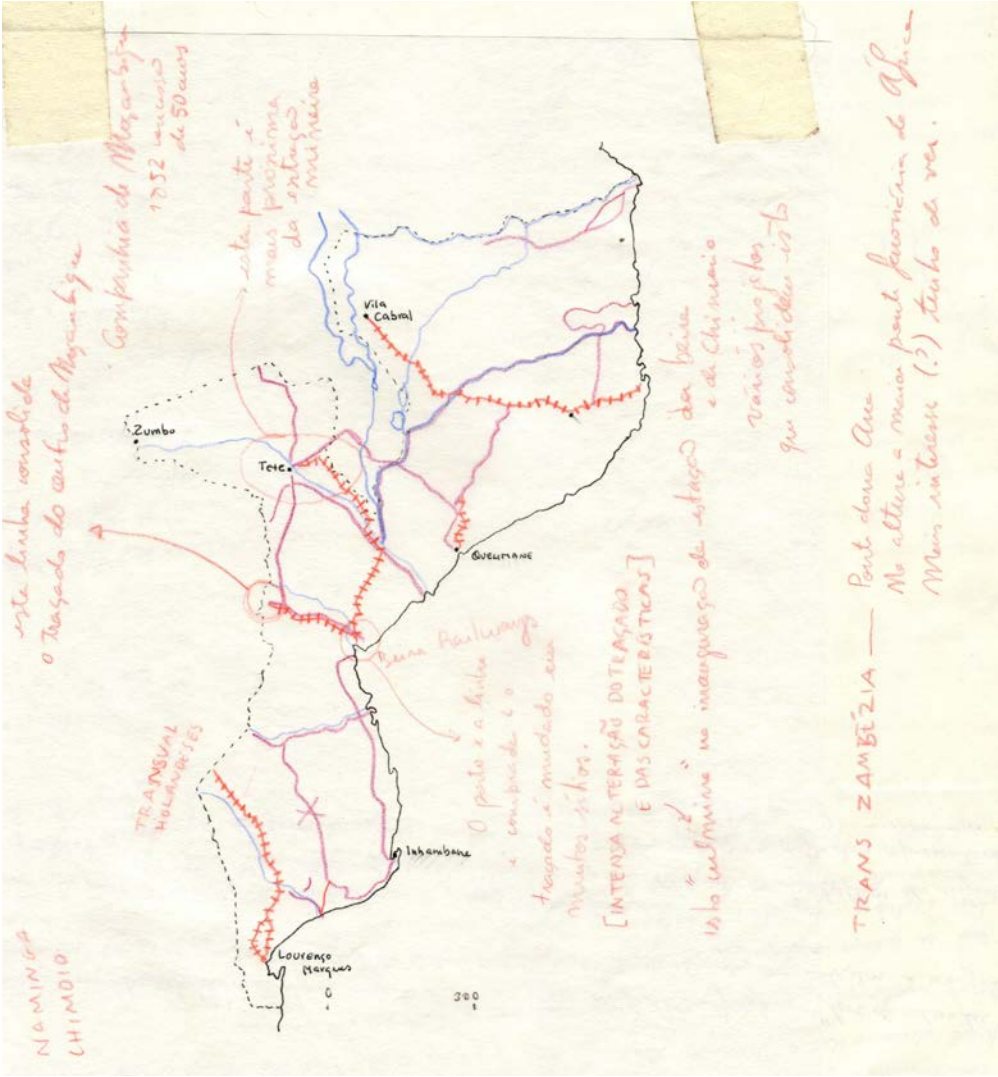
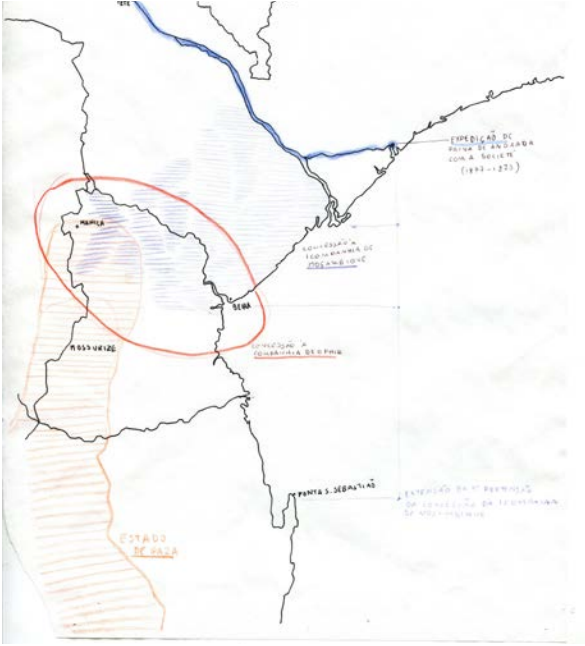


Figura 1.3 - Páginas de processo na fase inicial da investigação (CC, 2020).
1. Sobre as concessões das companhias e as viagens de Joaquim Carlos Paiva de Andrada.
2. Sobre a rede ferroviária de Moçambique.

acerca das várias estratégias consideradas na abordagem a uma rede de transportes no Quiteve, e das hipóteses priorizadas ou repudiadas no momento da tomada de decisões. Desta forma, e tendo como base de trabalho interativa as cartografias construídas no primeiro capítulo, este capítulo explora as descobertas das fontes primárias e apresenta um conjunto de cartografias especulativas e interpretativas da história da linha da Beira.

No processo de construção das cartografias foram realizadas várias experiências de expressão na procura de uma imagem de suporte cuja repetição permitisse uma leitura sequencial compreensiva (Figura 1.4). Depois de múltiplas tentativas em formato digital, analógico e uma mistura dos dois, a imagem final é composta pela sobreposição da mancha do terreno pantanoso (a aguarela azul, em papel de aguarela digitalizado) e dos layers das curvas de nível e dos cursos de água (a linha, em formato digital). A forma distinta da mancha pantanosa serviu como instrumento de caracterização da imagem de base e permitiu construir as cartografias com liberdade, sem comprometer a sua leitura sequencial e individual.

O terceiro capítulo, *Vila Pery: A produção urbanística e arquitetónica colonial e a sua relação com a infraestrutura ferroviária*, dedica-se à análise e interpretação das práticas urbanísticas e arquitetónicas coloniais durante o período em que vigorou o regime do Estado Novo através do estudo dos casos do Plano Geral de Urbanização de Vila Pery (1950), do Gabinete de Urbanização Colonial, e da Estação de Caminhos de Ferro de Vila Pery (1966), de Paulo Sampaio. Este é um capítulo fundamentalmente diferente dos outros dois, por um lado pela aproximação de escalas e, por outro, pela mudança na metodologia: ao invés da análise de fontes primárias (e da sua tradução gráfica na escala territorial), este capítulo analisa e interpreta projetos de urbanismo e arquitetura, a partir dos quais articula interrogações e conclusões.

As análises aos projetos de urbanismo e arquitetura foram feitas também através da interpretação gráfica, instrumento central nesta dissertação. Esta pesquisa, feita com o impedimento da distância, foi possível graças ao material de estudo e trabalho fornecido pelo professor Elisiário Miranda, e pela consulta da bibliografia específica: textos do professor Elisiário Miranda, nomeadamente a tese de doutoramento “Liberdade & Ortodoxia: Infraestruturas de arquitetura moderna em Moçambique (1951-1964)”, textos da professora Ana Cristina Vaz Milheiro, e a monografia “O desenho das cidades. Moçambique até ao séc. XXI” de Sandro Bruschi e Luís Lage.

A abordagem ao tema, distante e vasto, integrou um processo caótico de descobertas, interrogações, aproximações e distanciamentos constantes que se traduziram na construção da dissertação, na sua estrutura e nos seus resultados. Através da participação como bolseira de investigação na escola de verão “África: mobilidade, violência, memória e criatividade”, a investigação serviu-se do contacto com áreas disciplinares diversas tais como a História, a Literatura, o Cinema, o Jornalismo e a Fotografia. No âmbito desse projeto foram desenvolvidas pesquisas que, de uma ou outra forma, informaram esta dissertação. Entre os autores descobertos durante e depois do curso estão: Chimamanda Ngozi Adichie, Inadelso Cossa, Joaquim Lopes Barbosa, Licínio de Azevedo, Mia Couto, Pedro Costa, Pepetela, Ricardo Rangel, Ta-Nehisi Coates, e Ungulani Ba Ka Khosa.¹ O diálogo interdisciplinar promovido nas sessões do curso foi conservado ao longo da investigação, e permitiu alargar os horizontes da dissertação e ajudar a desmistificar a discussão sobre as heranças coloniais e pós coloniais dentro e fora da área lusófona.

¹ Entre as obras relevantes a desta dissertação estão *Ualalapi* de Ungulani Ba Ka Khosa, *The Danger of a Single Story* de Chimamanda Ngozi Adichie, *The Case for Reparations* de Ta-Nehisi Coates, e *De Angola à contra-costa* de Álvaro Romão.

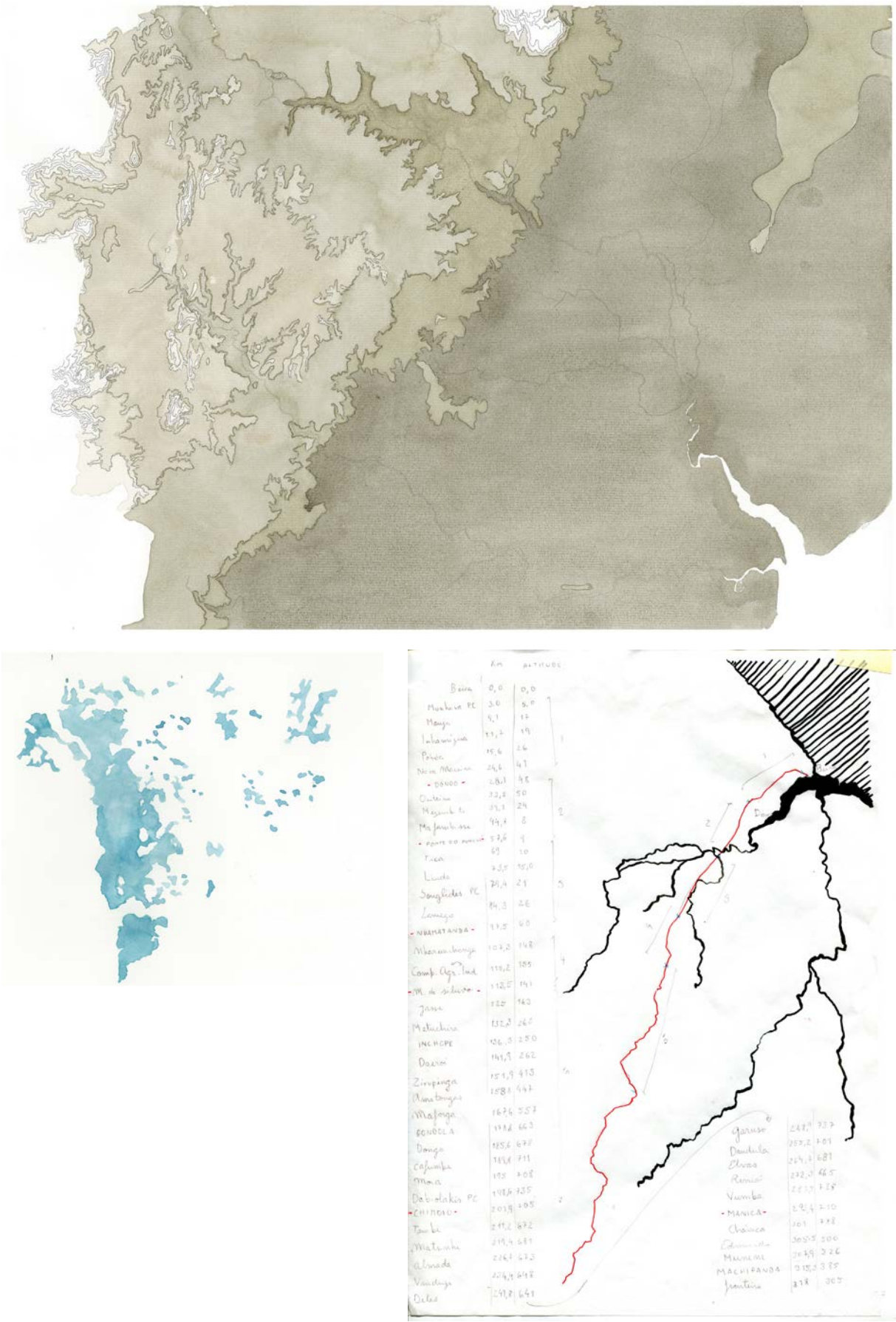


Figura 1.4 - Experiências de expressão gráfica em formato digital, aguarela e tinta da china. (C.C. 2020/2021)

II. O território segundo Paiva de Andrada

Espacialização do “Relatorio de uma viagem às terras dos landins”

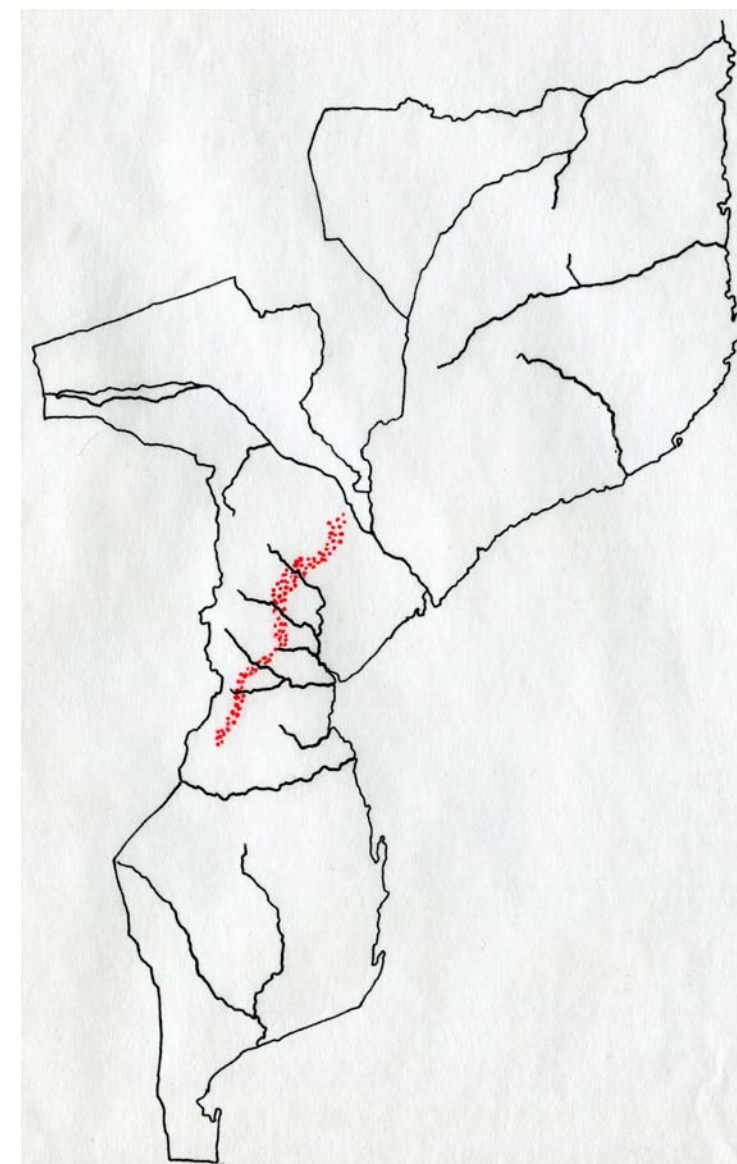


Figura 2.1 - O percurso feito por Paiva de Andrada na viagem a Moçambique entre 1884 e 1885. (CC, 2021)



Figura 2.2 - Moçambique (MMO, 2012). Assinalado Chimoio e a Beira.

1856	implementação da ferrovia em Portugal
1877	fundação da Société des Fondateurs de la Compagnie Générale du Zambeze
1882	expedição de Paiva de Andrada ao Zambeze em que passa por Manica pela primeira vez
1883	liquidação da Société des Fondateurs de la Compagnie Générale du Zambeze
1884	fundação da Companhia de Ophir
	(15 de novembro) início da conferência de Berlim
	(30 junho) Andrada recebe ordens da “secretaria d’estado dos negocios da marinha e ultramar” para realizar a viagem a Moçambique, e auxiliar na instalação do governo de Manica
	(dezembro) Andrada chega a Moçambique, em Magadade na margem do rio Zambeze
	(20 dezembro) Andrada passa o rio Pungué
1885	Mapa Cor de Rosa
	(23 janeiro) Andrada chega a Cuzova, onde espera pela embaixada
	(1 fevereiro) Primeiro encontro entre os representantes do Estado de Gaza e Andrada
	(11 fevereiro) Segundo encontro entre os representantes do Estado de Gaza e Andrada
	 Andrada inicia o regresso para a serra da Gorongosa
	(26 fevereiro) fim da Conferência de Berlim
	(1 março) Andrada retorna à serra da Gorongosa
	(26 agosto) Andrada inicia a sua viagem ao Reino do Barué
1886	(23 janeiro) Andrada termina a sua viagem ao Reino do Barué e inicia a viagem de volta para Portugal
1889	conferência da Sociedade de Geografia em que é discutida pela primeira vez a possibilidade da construção de uma ferrovia

Figura 2.3 - Cronologia das viagens de Joaquim Carlos Paiva de Andrada.

Ao longo do séc. XIX, a abordagem das potências europeias ao território africano evoluiu consoante as circunstâncias sociais, políticas e económicas. Na primeira metade do séc. XIX, as viagens feitas a África tinham como principal objetivo cimentar as relações comerciais com os potentados africanos que tinham sido, no passado, os fornecedores ao comércio de escravos.¹ Na segunda metade do século, as viagens ganharam um carácter mais científico, adjacente à intenção de apropriação do território. Ou seja, o conhecimento científico e a vontade exploratória foram pretexto para o reivindicar do controlo do território, para a eventual partilha do continente pelas potências europeias, e para a consequente perda de independência dos potentados africanos.

A corrida à ocupação efetiva do território interior da África central por parte das potências europeias e ao definir de fronteiras, bem como a procura pela melhor via de acesso à costa, colocou pressão sobre o governo português para controlar o território moçambicano. No entanto, o governo em Portugal não dispunha de recursos humanos ou financeiros para dominar e gerir a expansão do território. Deste modo, a responsabilidade de *pacificação* e gestão de Moçambique foi transferida para companhias privadas, e apenas a região a sul do Save ficou reservada para a exploração pelo Estado. Estas companhias majestáticas tinham o monopólio de exploração e ocupação do território por um período alargado de tempo, e os contratos de concessão envolviam obrigações de construção de infraestruturas, como por exemplo a construção de portos marítimos, estradas, ou linhas ferroviárias. Durante o período de construção da linha de caminho-de-ferro da Beira (1892 a 1900), a gestão da região de Manica e Sofala estava entregue à II Companhia de Moçambique (Figura 2.4). No entanto, a história da linha de caminho-de-ferro da Beira está ligada a companhias anteriores, que tomaram decisões fundamentais sobre a gestão, exploração e ocupação do território. No quadro das personagens relevantes no processo de colonização da região de Manica e Sofala no final do séc. XIX está o fundador das companhias predecessoras da II Companhia, Joaquim Carlos Paiva de Andrada, militar português profundamente envolvido na colonização de Moçambique.

Naquela altura, uma grande parte desta região estava ainda por explorar ou nas mãos de chefes militares afro-portugueses, e Andrada iria passar a década a seguinte [1880] a explorar a sua concessão e a tentar, com a ajuda de Manuel António de Sousa, colocá-la sob o controlo português. (Newitt, 2012, p.330)

Paiva de Andrada fundou três companhias privadas que exploraram a região de Manica e Sofala: a Société des Fondateurs de la Compagnie Générale du Zambeze em 1877, a Companhia de Ophir em 1884, e a I Companhia de Moçambique em 1888. À falência de uma seguiu-se a fundação da seguinte, sendo que todas administraram áreas diferentes do mesmo território (Lima, 1971). Paiva de Andrada realizou viagens em Moçambique durante a década de 1880, financiadas por cada uma das companhias. Percorreu Manica e Sofala com objetivos concretos de reconhecimento do território e de “estreitar com elles [comunidades locais] relações de commercio e amisade” (Andrada, 1885, p.3). Isto é, de procurar

¹ Sobre a relação entre a ocupação do território, o sistema de prazos e as redes de comércio no vale do Zambeze: *Redes mercantis e expansão territorial. A penetração portuguesa no vale do Zambeze e na África central durante o século XIX (1798-1890)*, de Manuel Lobato.

encontrar pontos chave e estratégias para colocar o território sob controlo português. Das explorações que realizou, Andrada escreveu relatórios extensos e minuciosos a partir dos quais é possível compreender o olhar da administração portuguesa sobre a geografia física e humana região, assim como o potencial económico que lhe era reconhecido.

Neste primeiro capítulo, atentar-se-á ao estado do território no período imediatamente anterior à introdução da linha de caminho-de-ferro, a partir da leitura dos relatórios da viagem de Joaquim Carlos Paiva de Andrada de 1884 e 1885. Desta viagem, Andrada escreveu dois relatórios: “Relatorio de uma viagem ás terras dos landins”, e “Relatorio de uma viagem ás terras do Changamira” (Andrada, 1886). Por “terras dos landins”, Andrada refere-se ao Estado de Gaza, a sul de Moçambique, e por “terras do Changamira”, a uma zona do Reino do Barué, no interior, na margem sul do rio Zambeze. Para a compreensão do território abrangido pelo percurso de Andrada, foi necessária a leitura e análise de ambos. No entanto, é no “Relatorio de uma viagem ás terras dos landins” que Andrada descreve a área em que, mais tarde, foi construída a linha de caminho-de-ferro da Beira. Ou seja, este é o relatório relevante para esta dissertação, e aquele que este capítulo investiga. Pretende-se chegar a um conjunto de cartografias interpretativas do texto que sirvam de base para, numa fase posterior da investigação, adicionar *layers* que informem sobre as transformações do território com a introdução da infraestrutura ferroviária.

Comparando com os exploradores seus contemporâneos, como são Capelo, Ivens ou Serpa Pinto, cujas viagens e obras foram extensamente estudadas e romantizadas¹, Joaquim Carlos Paiva de Andrada não deixou uma obra excecionalmente relevante no seu carácter científico ou exploratório. Sendo ele militar, não geógrafo ou etnólogo, o conteúdo dos seus testemunhos é livre dos filtros que circunscrevem as diversas áreas disciplinares. Para esta dissertação, o olhar pragmático de Andrada é enriquecedor na medida em que apresenta as características do território consoante o que considerava ser relevante para a sua colonização. Ou seja, não se pretende a análise dos relatórios em si mesmos como testemunho das viagens exploratórias da época. Pelo contrário, dentro da metodologia desta dissertação, o escrutínio dos relatórios de viagem de Paiva de Andrada aspira a, por um lado, ser a introdução ao período da segunda metade do séc. XIX e à transição para o séc. XX na abordagem portuguesa à região de Manica e Sofala, e, por outro, ser um instrumento de contextualização e problematização da história que acompanhe os capítulos seguintes.

¹ Exemplos de obras e relatórios da época, consultados no âmbito desta dissertação: *Narrative of an Expedition to the Zambesi and Its Tributaries, and of the Discovery of the Lakes Shirwa and Nyassa. 1858-1864* de David Livingstone, e *Exploration au Zambèze : situation géographique et aspect du pays, flore, faune, habitants, pathologie, hygiène : rapport adressé à la Société des fondateurs de la Compagnie générale du Zambèze* de Rodolphe Gaffard

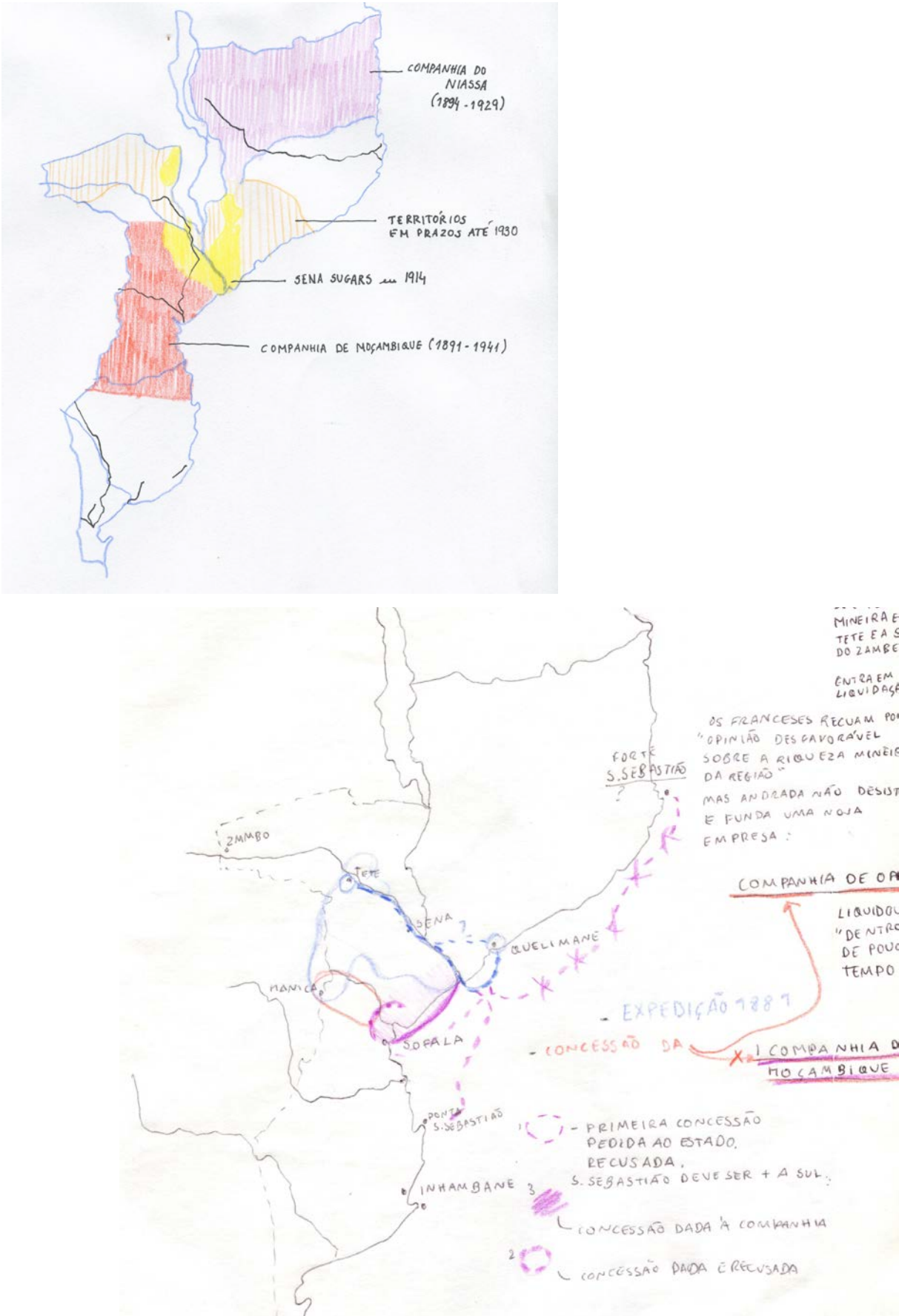


Figura 2.4 - Páginas de processo na fase inicial da investigação sobre a história de Moçambique. (CC, 2020)

1. A extensão das concessões atribuídas às companhias majestáticas a cor, o traçado dos caminhos-de-ferro a linha preta.

2. A extensão das concessões atribuídas às companhias de Paiva de Andrada, anteriores à II Companhia de Moçambique

Andrada parte da Serra da Gorongosa, a 20 de dezembro chega à margem do rio Pungué e, depois de um mês de viagem, para na povoação de Cuzova. Uma parte da embaixada continua, sem Andrada, até Mossurize, a capital do Estado de Gaza na época, para conferenciar com Ngungunhane. No dia 1 de fevereiro, um grupo de quatro grandes do estado de Gaza vêm cumprimentar e conferenciar com Andrada.

(...) chegaram quatro grandes, que, acompanhados de muita gente, me vinham comprimentar da parte do Gunguneana, trazendo-me um boi, e pedindo-me que expozesse o motivo da minha visita. (Andrada, 1885, p.21)

Apenas no dia 11 de fevereiro foi possível começar a viagem de retorno para a Serra da Gorongosa, a partir de onde continuou a viagem que tinha planeada, e que relata no “Relatório de uma viagem às terras do Changamira”, 1885 (representada a laranja na Figura 2.7).

As regiões reconhecidas por Andrada

Ao longo da viagem, Andrada atravessa diferentes regiões e reconhece as hierarquias sociais e políticas não só dentro de cada uma das comunidades, mas também entre elas. Paiva de Andrada divide o território entre aquele “sujeito à soberania portuguesa” e aquele subordinado ao Estado de Gaza. O primeiro, a norte do rio Pungué, corresponde à região dos prazos da coroa e ao Reino do Barué que, segundo Paiva de Andrada, em parte graças a Manuel António de Sousa, reconhece o governo português. A sul, a partir do rio Revué, estava o território sob domínio do Estado de Gaza que, ainda hoje, é símbolo da forte oposição à ocupação do território moçambicano pelos portugueses.

Ao território compreendido entre o rio Pungué e o rio Revué Andrada chama Quiteve. Esta região era ocupada por várias povoações, todas elas representadas por régulos que, por sua vez, respondiam ao Reino de Gaza e simultaneamente mantinham o contacto com Manuel António de Sousa. Paiva de Andrada escreveu sobre os régulos que povoavam a margem sul do rio Pungué, bem como sobre as suas migrações recentes e a relação de cada um com Manuel António de Sousa e, por extensão, com o governo português. Descreveu também a relação entre a população do Quiteve, os *quitevistas*, e a do Estado de Gaza, os *landins*. A dinâmica de submissão que descreveu pressupõe que Andrada via no Quiteve uma região instável que, com os passos certos, passaria para o domínio português.

Os landins servem-se da gente do Quiteve como de cousa sua. (Andrada, 1885, p.16)

A margem sul do Pungué é, portanto, vista por Andrada como um ponto estratégico a partir do qual seria possível virar a situação do Quiteve a favor do governo português, no sentido de ocupar e explorar o território. É a região do Quiteve que Andrada descreve com mais detalhe ao longo do relatório, e cujas características, tais como o potencial económico e a rede fluvial, corroboram a oportunidade para o investimento colonial.

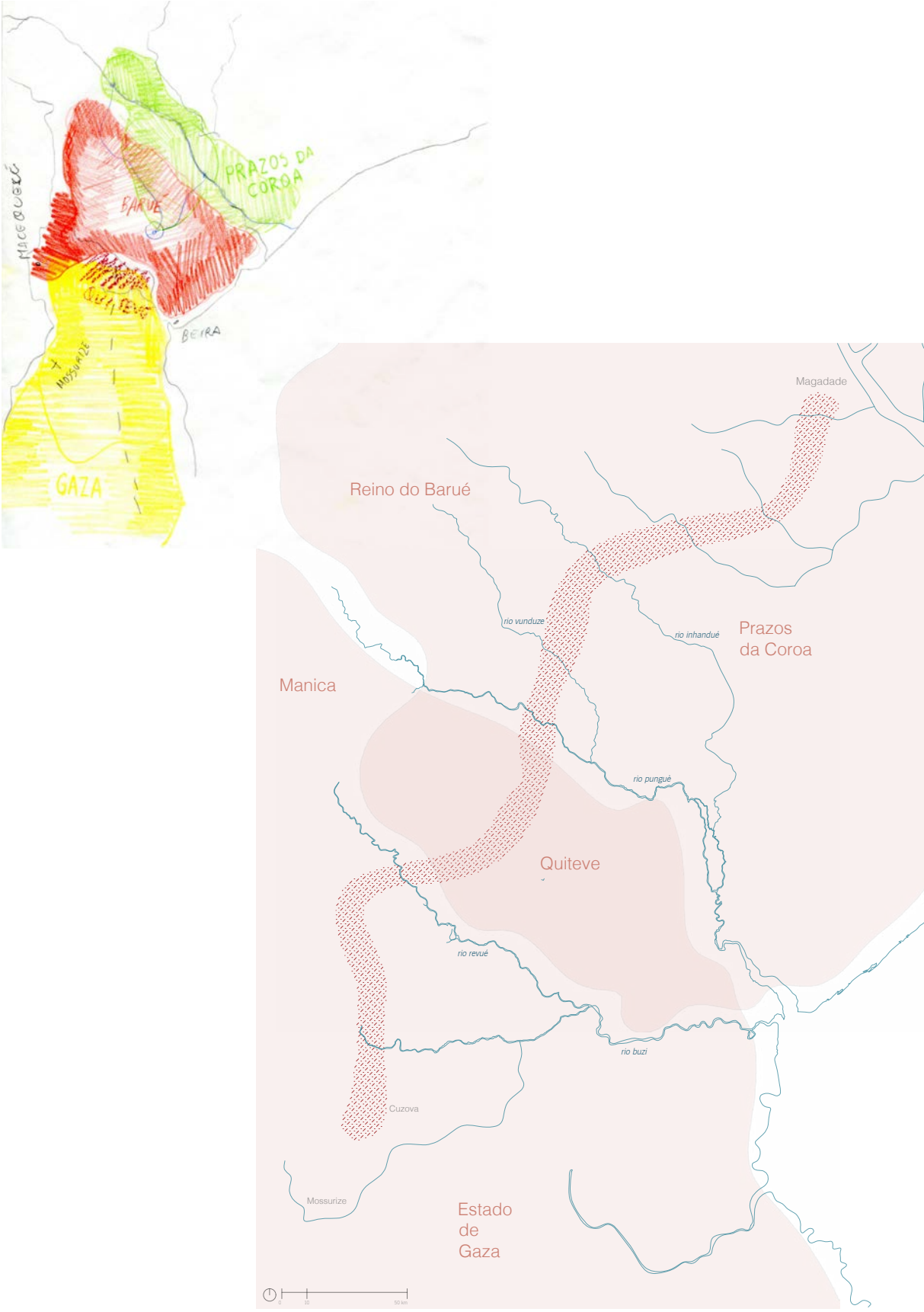


Figura 2.8 - A posição ambivalente do Quiteve segundo Paiva de Andrada. (CC, 2021)
A norte, o território “sujeito à soberania portuguesa”. A sul, o território subordinado ao Reino de Gaza.
Na sobreposição das duas manchas, ou seja, numa posição ambígua, o Quiteve.

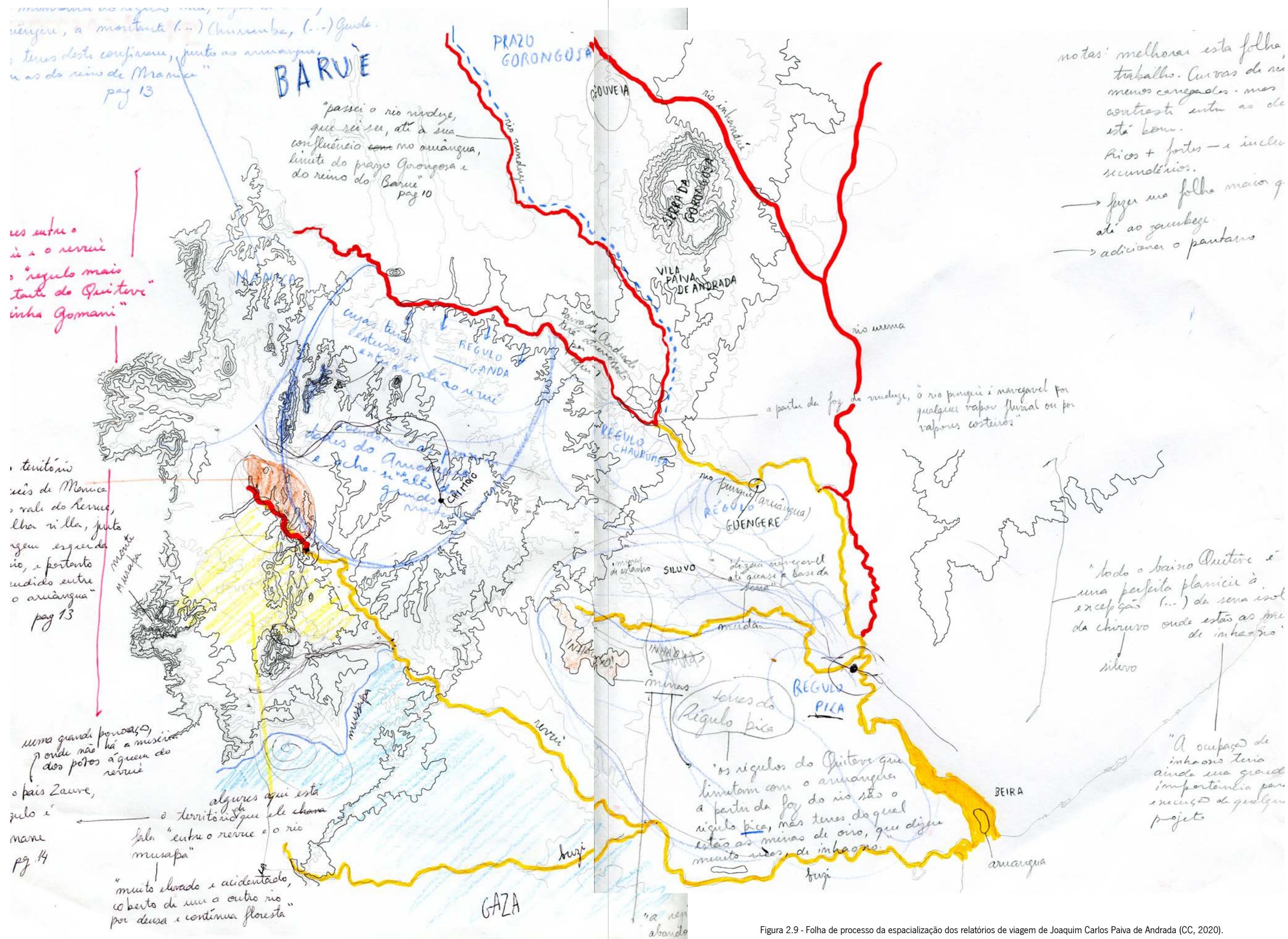


Figura 2.9 - Folha de processo da espacialização dos relatórios de viagem de Joaquim Carlos Paiva de Andrada (CC, 2020).

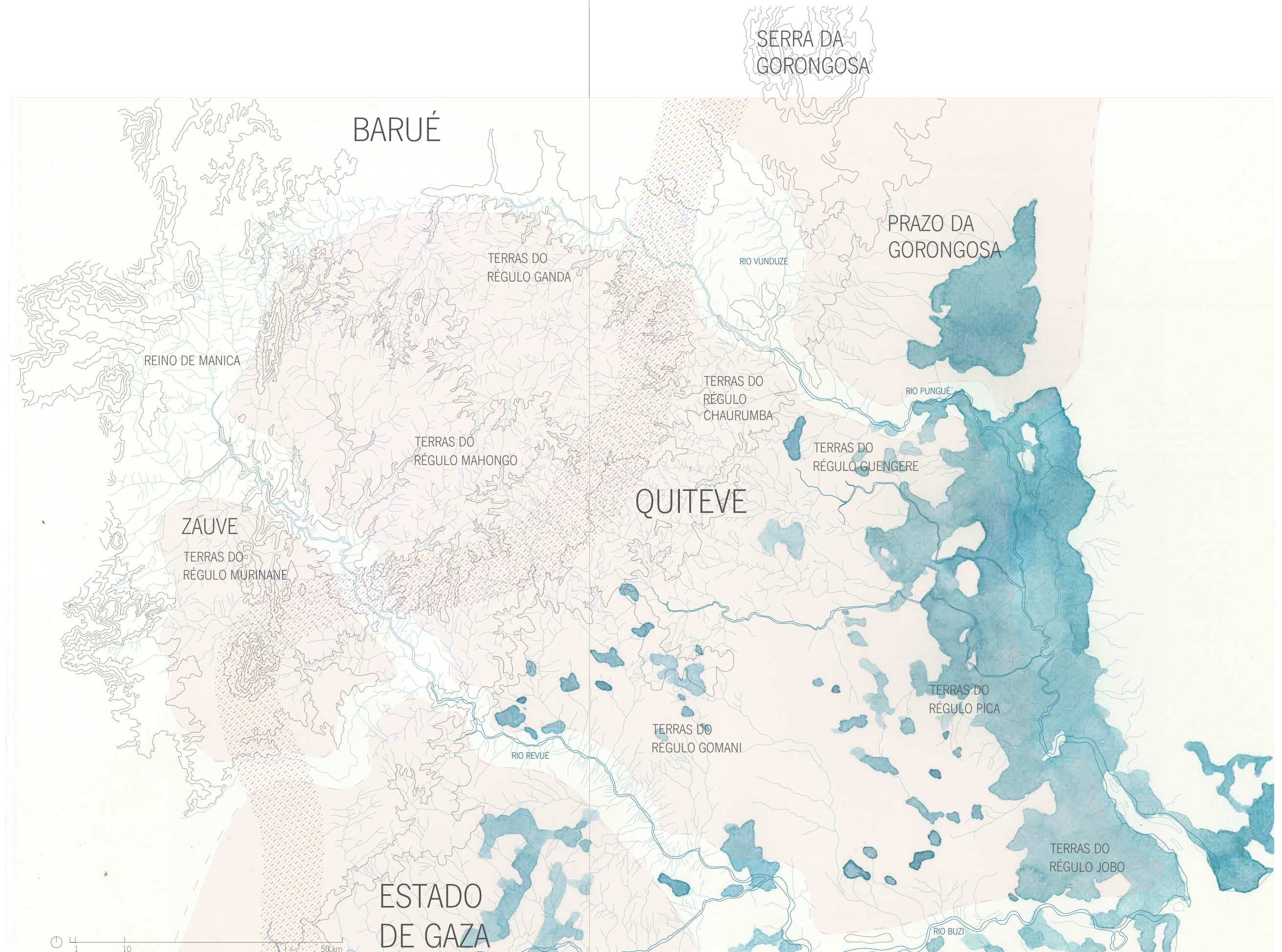


Figura 2.10 - As regiões reconhecidas por Paiva de Andrada. (CC, 2021)

A vermelho, o percurso de Andrada. A azul, o terreno pantanoso da Mapanda. A rosa, o território abrangido pelas diferentes regiões reconhecidas por Andrada.

Quiteve: A navegabilidade dos rios e outras ideias.

O potencial económico e vias de comunicação com o interior.

Ao longo da travessia de Magdade a Macequece, Andrada atenta à paisagem que o rodeia através de um filtro com que projeta um futuro utópico, no qual o território de Moçambique se transformaria numa colónia rica e rentável. Para onde quer que olhe, apesar de não conhecer as características ou os ciclos da paisagem africana, imagina “campinas admiráveis para a criação de gado e excelentes campos para agricultura” (Andrada, 1885, p.14), bem como riquezas minerais em cada formação rochosa.

(...) tudo convida a colonizar. (Andrada, 1885, p.14)

No entanto, a não existência de vias permanentes de comunicação com o interior do território tornavam a sua colonização, ou ocupação efetiva, uma impossibilidade. Andrada reconhece este problema especificamente na área compreendida entre o Zambeze e o Punguè, em que diz haver, para além dos empregados pelo governo, não mais de seis europeus. Segundo ele, sem uma via de contacto estável com a Serra da Gorongosa seria “preferível não mandar colono algum” (Andrada, 1885, p.14).

É no Quiteve que Andrada reconhece simultaneamente grande potencial económico e a possibilidade de o explorar. Isto porque, ao atravessar a região, esboça a sua hidrografia e identifica uma rede fluvial que julga ser capaz de, em complemento com os caminhos terrestres existentes e possíveis, servir como meio de transporte até ao interior do território.

No relatório, Andrada escreve com detalhe sobre as possíveis comunicações entre os rios, a largura e profundidade dos seus leitos nos pontos em que os atravessa, e os principais obstáculos à navegabilidade de cada um, bem como possíveis soluções:

(...) alguma dynamite remediará logo tudo. (Andrada, 1885, p.6)

A partir dessa informação, identifica duas principais vias de comunicação fluvial entre a costa e o interior. A primeira acompanharia o curso do rio Punguè, que Andrada descreve como sendo “navegável por qualquer vapor fluvial ou por vapores costeiros” a partir da foz do rio Vunduze. A segunda via que identifica seria composta pelos rios Búzi e Revué, cuja extensão diz ser navegável por “toda a epocha do anno” (Andrada, 1885, p.5).

Como se demonstrá no próximo capítulo, as opiniões de Andrada quanto às características do território nem sempre se revelaram corretas, e a rede fluvial do Quiteve não seria, afinal, viável como meio de transporte permanente (Figura 2.11). Não obstante, a convicção de Andrada traduziu-se, nos anos seguintes, na instalação de explorações mineiras e de estações ao longo da margem sul do rio Punguè. A partir da interpretação da localização destas estações, é clara a preferência pela via fluvial do rio Punguè, em contraste com as dos rios Buzi e Revué. Esta preferência seria talvez justificada pela proximidade com a “auctoridade portuguesa” e a par com o afastamento ao Estado de Gaza, e, por outro lado, pelas recentes migrações de régulos locais e resultante abandono dos terrenos na margem sul do Punguè.

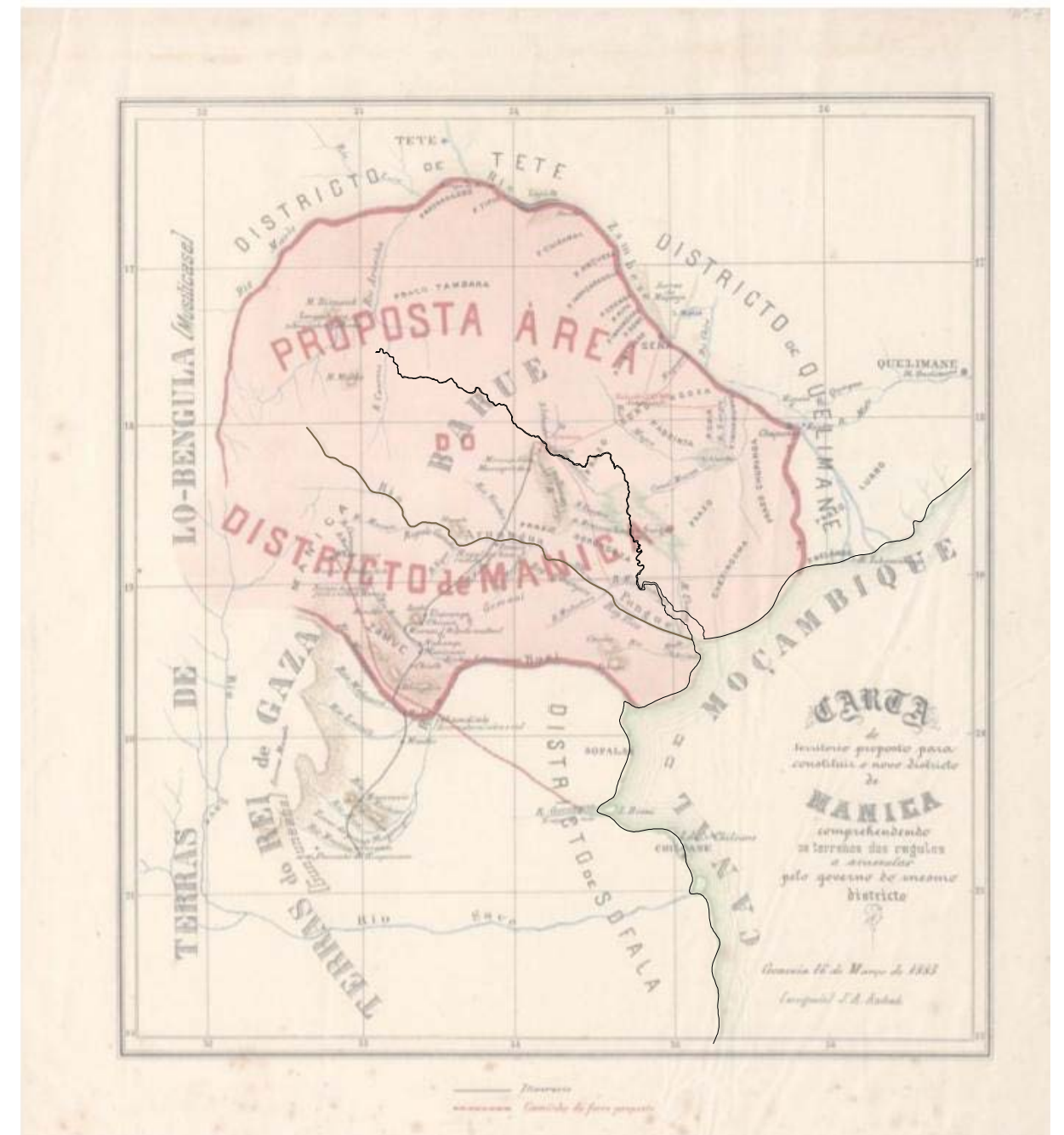


Figura 2.11 - “Carta de território proposto para constituir o novo distrito de Manica, compreendendo os terrenos dos régulos a avassalar pelo mesmo distrito”, Gouveia, 16 de março de 1885 (edição ao original. CC, 2021).

Realçado o curso do rio Punguè aí indicado, e sobreposição do seu curso efetivo (a preto), conforme cartas militares de 1962.

Nas décadas seguintes, para além da instalação das estações ao longo da margem do Punguè, Andrada deposita muita confiança nesta via de comunicação com o interior, inclusive quando, em 1889, na conferência da Sociedade de Geografia, “demonstra grande entusiasmo” na possibilidade de uma linha de caminho-de-ferro com a diretriz do vale do Punguè.

O caminho-de-ferro do Pungue (Beira) ao alto Sanhati é o que Paiva de Andrada recomenda com entusiasmo, e em cujo futuro ele deposita tanta fé, que o considera a via de penetração mais importante de toda a África austral. (Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa, Volume IX: Ano de 1889, pp. 44-50)

A leitura do relatório de Andrada e análise da cronologia de eventos suscitam reflexões acerca da introdução da *ideia* da linha ferroviária no Quiteve. Apesar da tomada de decisões ser da responsabilidade do governo português e da companhia majestática, e resultar da influência direta das pressões e concorrência estrangeiras, nomeadamente da ação do governo britânico em território africano, é relevante questionar o grau de influência de Andrada e dos seus testemunhos na discussão em torno da ferrovia no Quiteve.

Uma vez que o “Relatório de uma viagem às terras dos landins” corrobora a necessidade de uma via de comunicação ferroviária com o interior cerca de quatro anos antes de esta ser mencionada em conferências ou tratados, é possível supor que Andrada imaginaria já o traçado de uma linha de caminho-de-ferro. A partir da análise do conhecimento que ele nutria do território, e das estações que estabeleceu nos anos seguintes, foi possível, no âmbito desta investigação, *imaginar* a implantação linha idealizada por Andrada. Esta linha complementar a rede de transporte fluvial e terrestre existente segundo Andrada. Partiria de Guenjére, a estação estabelecida por Andrada no limite de navegabilidade do rio Punguè, e seguiria em linha reta até Manica, com a estação de Chimoio a meio caminho (Figura 2.12).

Conclusões parciais sobre a caracterização do território

A análise e a interpretação dos relatórios de viagem de Joaquim Carlos Paiva de Andrada representam, para esta dissertação, a charneira a partir da qual foi possível compreender, de uma forma relativamente abrangente, o Moçambique do séc. XIX e da transição para a colónia do séc. XX. Chegou-se a uma série de conclusões e questões abertas:

A primeira contesta a noção ingénua muito difundida de que as infraestruturas coloniais eram construídas sobre território virgem. Pelo contrário, o território não era de forma alguma virgem ou desconhecido, nem assim o consideravam os colonos europeus da época. Não só tinham os portugueses conhecimento da geografia física e socio-política das comunidades e potentados africanos que povoavam Moçambique, como mantinham com eles relações diplomáticas e comerciais, que disputavam com as outras potências europeias. Para além disso, as viagens exploratórias eram feitas segundo a colaboração destes potentados, a partir de rotas comerciais estabelecidas, e o conhecimento que os portugueses nutriam do território vinha, invariavelmente, do conhecimento acumulado pela população africana.

Os dois grandes potentados africanos influentes na região de Manica e Sofala ou, como descreve Andrada, “os dois obstáculos ao seguro desenvolvimento” (Andrada, 1885, p.10) da região, eram o Reino do Barué a norte, e o Estado de Gaza a sul. Estes potentados perderam a independência para o governo português no território correspondente a Moçambique e para o governo britânico no território correspondente ao Zimbabwe. O Reino do Barué foi conquistado graças aos esforços de Manuel António de Sousa. O Reino de Gaza caiu em 1895 quando, depois de dias de cerco à sua capital, Mouzinho de Albuquerque capturou o Rei de Gaza, Ngungunhane. Este foi enviado para Lisboa como troféu de guerra e posteriormente exilado para Açores, onde faleceu onze anos mais tarde. No entanto, antes da sua derrota, foi crucial para o governo português manter com ambos os potentados relações diplomáticas, graças às quais foi possível instalar as primeiras estações da linha da Beira em território então ainda considerado como parte do Estado de Gaza: o Quiteve.

À região do Quiteve, isto é, a zona compreendida entre os rios Pungué e Búzi, Andrada reconhecia simultaneamente potencial económico e a possibilidade de o explorar, bem como a melhor oportunidade e localização de criação de uma via de penetração até ao interior do território africano. Ou seja, Andrada descreve uma futura colónia passível de ser autossuficiente e rentável, onde facilmente se manteria uma via de contacto permanente para o movimento de produtos e colonos a partir do curso do rio Pungué, e onde as populações locais não seriam um obstáculo ao domínio do território, por estarem numa posição ambivalente em relação ao Estado de Gaza e ao governo português.

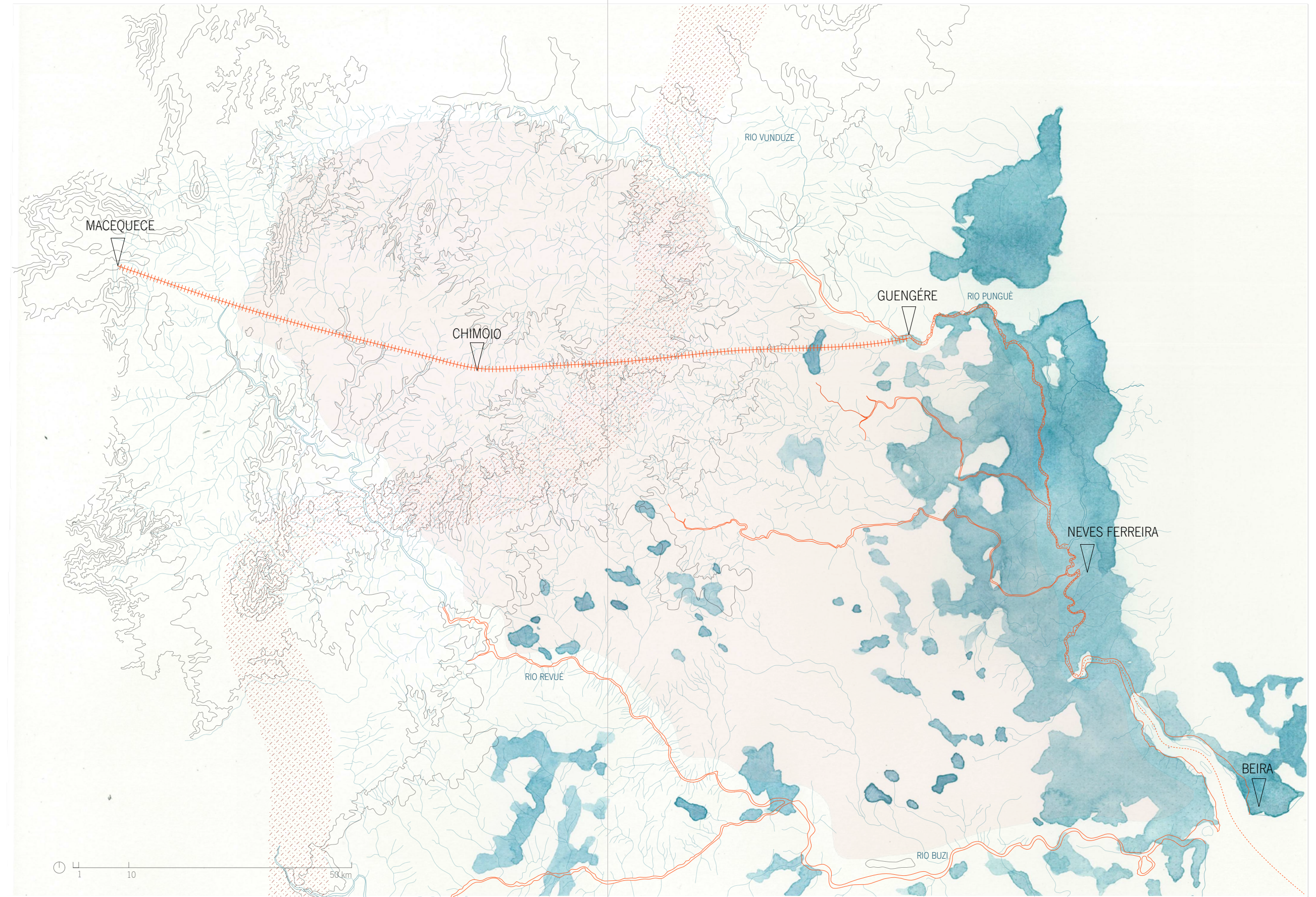


Figura 2.12 - A navegabilidade dos rios e outras ideias (CC, 2021).
 A vermelho, o percurso de Paiva de Andrada. A laranja, os cursos dos rios que ele considerava navegáveis e a sua linha de caminho-de-ferro *imaginada*, de ligação entre as estações por si fundadas. A rosa, o território do Quiteve.

III. A linha de caminho-de-ferro da Beira

Esboço e interpretação de hipóteses na transformação do território

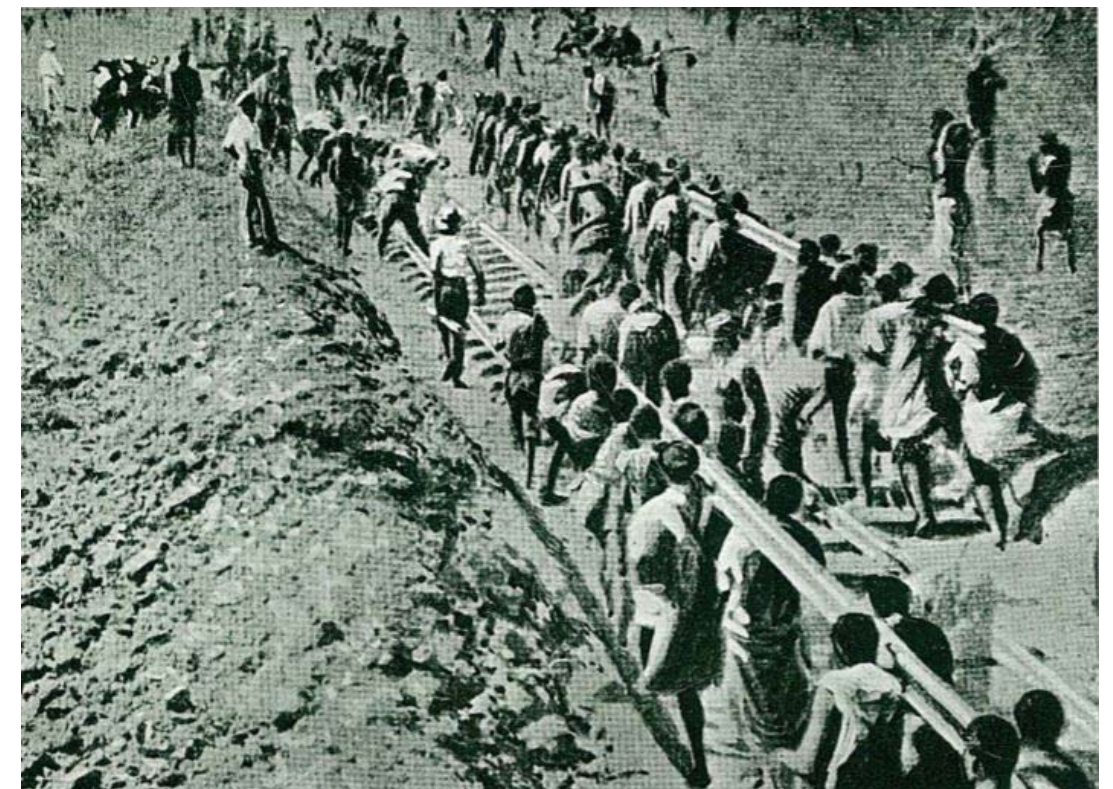


Figura 3.1 - "Um curioso aspeto dos trabalhos de alargamento da via do Caminho-de-ferro da Beira, em 1900 (Foto R. R.)", imagem e legenda retiradas de "História dos Caminhos de Ferro de Moçambique", 1971, de Alfredo Pereira de Lima.

1856.....	implementação da ferrovia em Portugal
1884.....	fundação da Companhia de Ophir
.....	(dezembro) viagem de Andrada a Moçambique
1885.....	mapa cor de rosa
1886.....	conferencia de Berlim
.....	(fevereiro) fim da viagem de Andrada a Moçambique
1888.....	(8 março) fundação da I Companhia de Moçambique
1889.....	conferência da Sociedade de Geografia em que é discutida a possibilidade da construção de uma ferrovia
.....	(7 novembro) decreto que obriga a Companhia a construir uma linha de caminho-de-ferro
1890.....	Andrada, António de Sousa e Resende são aprisionados pelas forças da South Africa no Kraal do Mutassa
.....	estudo do traçado por Eduard Pouhin
.....	(11 janeiro) ultimato britânico
1891.....	(11 fevereiro) fundação da II companhia de Moçambique
.....	(11 junho) tratado com o governo britânico
.....	(13 agosto) Renato Baptista é nomeado como capitão de engenharia para liderar os estudos da linha
.....	(setembro) início dos estudos para a linha de caminho-de-ferro no vale do Búzi
.....	(10 outubro) contrato Van Laun
.....	(24 novembro) a II Companhia apresenta o projeto de Pouhin e dispensa os estudos de Baptista
.....	(7 dezembro) contrato entre Vaun Laun e a South Africa Railway Company
.....	(11 dezembro) prazo para a entrega do projeto para a linha
1892.....	alvará régio aprova as modificações ao contrato Van Laun
.....	(12 junho) fundação da Beira Railway Company
.....	(setembro) início do assentamento da linha
1893.....	terminado o troço Fontesvila - Xiluvo
1894.....	terminado o troço Fontesvila - Chimoio
.....	(1 novembro) início do movimento de Fontesvila a Chiomoio
1895.....	(setembro) início da construção do troço Fontesvila - Beira
.....	(28 dezembro) Ngungunhane capturado pelas autoridades portuguesas
1896.....	(julho) terminado o troço de fontesvila à Beira
.....	(20 dezembro) terminada a ponte sobre o Pungué

1897.....	(22 janeiro) concluída a linha até Umtali
.....	início do movimento no troço de Fontesvila à Beira
1899.....	Início da guerra boer
.....	construída a linha até Salisbury
.....	Incício da conversão da linha da Beira para bitola larga
1900.....	(10 julho) inauguração da via larga
.....	(24 maio) viagem de Lisboa de Lima
1902.....	(31 maio) fim da guerra Boer
1907.....	Príncipe Filipe visita a Beira
1926.....	(1 abril) Beira Works compra à Beira Junction as instalações do porto da Beira relacionadas com os fins ferroviários
1942.....	terminam os privilégios da II Companhia de Moçambique
1910.....	(5 outubro) implantação da República Portuguesa
1926.....	(28 maio) golpe de estado, instauração da Ditadura Militar
1933.....	entrada em vigor da Constituição Política da República Portuguesa de 1933
1949.....	(janeiro e abril, respetivamente) resgate do porto e da linha de caminho-de-ferro da Beira
1965.....	(10 fevereiro) inauguração da variante das Amatongas

Figura 3.2 - Cronologia do desenho, construção e resgate da linha de Caminho-de-ferro da Beira. (CC, 2021)

No período de tempo entre a viagem de Paiva Andrada e o início da construção da linha de caminho-de-ferro, ou seja, entre 1884 e 1892, o controlo do governo português no território moçambicano evoluiu de forma irregular, com avanços e retrocessos dependentes da relação com o governo britânico. A conferência de Berlim, em 1885, definiu, entre as potências europeias, uma divisão do continente africano em esferas de influência, recusando a hipótese do reconhecimento de independência dos potentados africanos. A região Central Africana foi disputada entre os governos português e britânico e a vontade de unir a costa atlântica à contracosta, imortalizada no Mapa Cor de Rosa defendido por Portugal, chocava com a visão de Cecil Rhodes de colocar sob controlo britânico o território contínuo *do Cabo ao Cairo*. A derrota das pretensões portuguesas e a não aceitação internacional da reivindicação britânica resultou na indefinição dos limites entre as áreas de influência de cada *império*.

Esta ausência de fronteiras exatas entre Moçambique e a (então) Rodésia originou um período de constante tensão, de que os potentados africanos tinham consciência e que utilizavam a seu favor. A corrida à ocupação dessa faixa de território intersticial tornou-se prioritária, e traduziu-se na instalação de estações e de explorações mineiras e na projeção e construção das infraestruturas de transporte. Ou seja, deste período de tensão relativo à reivindicação do território de Manica e à definição de uma fronteira, nasceu a necessidade de uma via de comunicação entre o porto da Beira e a esfera de influência britânica, que se mantinha interiorizada e sem acesso à costa na faixa central de África.

Em 1888, depois da falência da Companhia de Ophir, Andrada fundou a I Companhia de Moçambique. A concessão do território de Manica e Sofala foi transferida para a I Companhia e, um ano mais tarde, o governo português publicou um decreto “obrigando a Companhia a construir e explorar à sua custa, sem subvenção alguma, nem privilégios de quaisquer espécie ou garantias do Estado, um caminho-de-ferro de 0.60m de largura, sistema decauville, que seguindo do vale do Punguè ou do Búzi, terminasse em Macequece. As obras deveriam ter início dentro do prazo de um ano e ficar concluídas dentro de dois anos.” (Lima, 1971, p.100). Nesse contexto, foi fundado o posto militar do Aruângua, balizado o porto da Beira, e instaladas três estações: em Guenjére e em Mapanda, na margem do rio Pungué, e em Chimoio, a meio caminho de Manica.

A 11 de janeiro de 1890, o confronto entre os governos português e britânico resultou no Ultimato Britânico e na renúncia por parte do governo português do território entre Moçambique e Angola pelo acordo assinado em agosto, que definia o rio Save como fronteira ocidental entre as respetivas esferas de influência.

Estando a fronteira definida (embora turva e mutável, tal como o curso do rio e o conhecimento dele por parte de ambos os governos), Paiva de Andrada viaja em agosto de 1890 até Moçambique para realizar os estudos para instalação da linha de caminho-de-ferro. As ordens da Companhia de Moçambique indicavam que estes fossem feitos a partir de Neves Ferreira, tirando partido da navegabilidade do curso do rio Punguè. No entanto, Eduard Pouhin, o engenheiro que realizou o reconhecimento, tendo tido, durante a viagem, a oportunidade de passar pelo rio Búzi, verificou que as suas margens apresentavam melhores condições que as do rio Punguè. Assim, destes estudos, resultaram dois projetos da autoria de Pouhin (Figura 3.4). Em ambos, a linha partiria do Jobo, na margem norte do rio Búzi, onde Pouhin montou acampamento, e para onde desenhava um projeto de cidade, Lusitânia. O primeiro acompanharia

o vale do Punguè, por Chimoio, até alcançar Macequece. O segundo, pelo qual Pouhin apresentou preferência, acompanharia o vale dos rios Búzi e Revué, até alcançar Macequece.

No entanto, os progressos feitos pela I Companhia de Moçambique foram interrompidos quando, em novembro do mesmo ano, Paiva de Andrada, Manuel António de Sousa, e João Resende foram aprisionados pelas forças da British South Africa Railway Company, a companhia de Cecil Rhodes, no Kraal do Mutassa, régulo de Manica. Os três foram levados para a cidade do Cabo, e as forças da companhia de Rhodes iniciaram o processo de invasão do Corredor da Beira, com a intenção de abrir uma via de acesso à costa. Apesar de esta situação se ter resolvido diplomaticamente, a ocupação de Manica pelos britânicos durou até abril de 1891, e a I Companhia de Moçambique entrou em liquidação, pondo fim aos investimentos de Paiva de Andrada no território de Manica e Sofala.

Independentemente da falência das companhias e dos esforços de Andrada, as primeiras estações por ele estabelecidas em 1889 em Guenjére, Mapanda e Chimoio são as iniciais no processo de construção da linha de caminho-de-ferro da Beira. É a partir do estabelecimento destas estações e da sua ligação ferroviária, que o território atualmente designado por Manica e Sofala entra num processo de transformação que culminou no desenho de cidades alicerçadas em princípios de segregação e exploração.¹ É precisamente este fenómeno que a próxima fase da investigação pretende estudar.

¹ Literatura adicional: *Políticas coloniais de terras em Moçambique: o caso de Manica e Sofala sob a Companhia de Moçambique, 1892-1942*, de Bárbara Direito e *Um império projectado pelo “silvo da locomotiva”. O papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930)*, de Bruno Navarro.

O desenho da linha

Apesar da falência da I Companhia de Moçambique e do insucesso do tratado de 1888, existia ainda grande interesse por parte do governo português na construção de uma linha de caminho-de-ferro entre a costa e o interior, em parte devido à pressão da concorrência britânica na corrida à exploração daquele território. Em fevereiro de 1891, o governo português fundou a II Companhia de Moçambique. Por sua vez, a 11 de junho do mesmo ano, a II Companhia assinou um tratado com o governo britânico em que se comprometia a apresentar, num prazo de 6 meses, um projeto para uma linha de caminho-de-ferro “de penetração do litoral à Machona” (Lima, 1971, p.104), ou seja, da costa até à fronteira com a *esfera de influência* do governo britânico.

Aproveitando a presença da Companhia de Engenharia na Beira, o governo português viu a oportunidade para a realização de novos estudos para o traçado ferroviário. Coube a Renato Baptista, capitão de engenharia, dirigir os estudos. A equipa de Renato Baptista desenvolveu um relatório extenso no qual, à semelhança dos relatórios de Andrada, descreveu o território nas suas características físicas, sociais e políticas. A mando da Companhia, e em concordância com o parecer de Eduard Pouhin, os estudos foram realizados maioritariamente no vale dos rios Búzi e Revué. As margens destes rios, apesar de serem extensamente povoadas, estavam ainda livres de assentamentos europeus. São transversais ao documento os comentários sobre a população africana das margens do Búzi, a desconfiança que nutria pelos europeus, e a ajuda ou a oposição oferecida à equipa ao longo da viagem. Assim, ficam esclarecidos todos os constrangimentos relacionados com o reconhecimento e a construção naquele território, bem como todo o processo de instalação de acampamentos e estações, que envolvia a avaliação dos terrenos quanto à sua fertilidade e capacidade de escoamento de águas. A descrição exaustiva da geografia local tem como principal objetivo e resultado a apresentação de propostas para o traçado da linha, através das quais a equipa pesa os prós e contras de cada hipótese.

No entanto, antes de apresentar propostas, a equipa de Baptista avalia e corrobora o parecer de Pouhin quanto à inadequação do vale do Pungué para a construção da linha. Este esclarecimento foi fundamental porque, visto que era nas margens do Pungué, e não nas do Búzi, onde estavam instaladas todas as estações europeias, a opinião pública era cética quanto ao potencial do vale do Búzi, e preferia a diretriz do vale do Pungué, mais próxima do porto da Beira e dos investimentos feitos. Neves Ferreira, na altura o principal ponto de reunião para os europeus, seria provável e aparentemente o ponto mais óbvio a partir do qual lançar a linha de caminho-de-ferro. Assim, para contrariar a opinião do “vulgo, a quem a ausência de habilitações técnicas não impede nunca de emitir convictas opiniões”(Baptista, 1892, p. 38), a equipa de Baptista descreve os terrenos em questão em profundidade.

(..) diz algures o nosso explorador, sr. Paiva de Andrada, que o Pungue é navegavel para vapores fluviaes, e mesmo costeiros (...). Essa afirmação, verdadeira talvez para a epocha em que foi feita, é hoje de um optimismo que nada justifica (...) (Baptista, 1892, p.32)

Segundo o relatório, as zonas da Mapanda (Neves Ferreira), Dondo, e Beira não apresentavam condições adequadas para sustentar a construção da linha e o crescimento inevitável das suas estações para cidades de escala considerável. Nos testemunhos da equipa, Neves Ferreira é descrita como “um ponto cercado de terreno pantanoso” (Baptista, 1892, p.32), para onde seria muito difícil o acesso fluvial e a partir do qual seria impossível avançar para o interior do território. São relatados episódios de embarcações encalhadas e presas em bancos de areia, bem como de doença e morte entre a equipa devido às pobres condições de salubridade. Segundo Baptista, a crença na navegabilidade do curso do rio Pungué até Guenjére seria “de um optimista que nada justifica” e, quanto à vantagem da diminuição do comprimento da linha pelo aproveitamento da rede fluvial, garantia ser fictícia e em nada compensar os sacrifícios implicados na escolha de Neves Ferreira como testa de linha.

Em conclusão, repito, a adopção de Neves Ferreira como testa do caminho-de-ferro, seria um erro que é preciso evitar. (Baptista, 1892, p.32)

Estipulada a preferência pela diretriz do vale do Búzi e Revué, e negada a hipótese da diretriz do vale do Pungué, restava à equipa definir o traçado da linha. Ou seja, a partir do reconhecimento do território, apresentar propostas para a testa, o percurso, e o terminal da ferrovia.

Para testa da linha, a equipa primeiro considerou um ponto na margem norte da foz do rio Búzi, onde montou acampamento, e para onde “o sr. Engenheiro Pouhin estudára (...) um projeto de cidade, que teria o nome de Lusitânia” (Baptista, 1892, p.34). Por si só, o terreno apresentava condições muito favoráveis à construção de “grandes alinhamentos, e uma distribuição perfeitamente regular para a povoação” (Baptista, 1892, p.34). No entanto, como se pode observar na Figura 3.6, o encontro das correntes dos dois rios impossibilitava o contacto entre Lusitânia e o porto da Beira. Sendo indispensável a ligação da ferrovia com o mar e impossível a construção de um novo porto no rio Búzi, o relatório apresenta duas hipóteses: a abertura de um canal entre os dois rios, ou o abandono de Lusitânia como testa da linha.

A abertura de um canal entre os dois rios envolveria obras consideráveis, e não representaria uma hipótese realista ou executável. A nova testa da linha, alternativa a Lusitânia, deveria portanto ser capaz de responder à necessidade de ligação direta ao mar e, simultaneamente, permitir o desvio da linha das margens do Pungué em direção ao Búzi, cumprindo a condição de um desenho correspondente à diretriz desse rio.

Por unanimidade, a equipa propõe Enhangôna, na margem direita do rio Pungué, “à direita da foz do rio Enhangôna, e muito próximo dessa”, “em face das ilhas Maciquici e Congórguê” (Baptista, 1892, p.39). Apesar de não ser terreno absolutamente enxuto e livre de inundações, permitia o eventual prolongamento da linha até ao porto da Beira, bem como a continuação da linha para o interior, em direção ao rio Búzi, e para longe dos mucurros do Pungué. Para mais, considerada a navegabilidade do rio Pungué até àquele ponto, a equipa prevê também a possibilidade de construção de um novo porto em Enhangôna, “bem mais abrigado que o actual porto” (Baptista, 1892, p.39), contornando a necessidade do prolongamento da linha até à Beira.

De Enhangôna, foi considerada a ligação até Lusitânia, de forma a aproveitar o projeto feito por Pouhin, para, daí, partir em direção à fronteira. No entanto, esta hipótese é rapidamente abandonada por não apresentar nenhuma particular vantagem: “Entendemo-nos, porém, habilitados a condenar a ligação de Enhangôna com a Lusitania” (Baptista, 1892, p.48). Nesse sentido, o relatório propõe que a linha, a partir de Enhangôna, se desvie para noroeste em direção ao Búzi, em cujas margens se deveria construir a “futura cidade” (Baptista, 1892, p.48) onde estaria a estação principal e de onde a ferrovia continuaria em direção à fronteira, seguindo a diretriz do vale do Búzi e do Revué, “devendo a linha até Enhangona considerar-se como um ramal.” (Baptista, 1892, p.48). Esta é a principal proposta apresentada pela equipa de Baptista (Figura 3.6).

Noutra fase do relatório Baptista levanta a questão da ambiguidade da fronteira e as possibilidades do *terminus* da linha. Segundo o tratado de 1991, devia ligar a costa à esfera de influência britânica. Num esforço de interpretar o tratado de forma favorável ao governo português, Renato Baptista concluiu que seria possível jogar com a indefinição da fronteira. Ou seja, propôs que a linha não se prolongasse até Macequece, mas que “bastaria construí-la até proximamente um ponto em que o meridiano 33° corte a fronteira” (Baptista, 1892, p.49), encurtando em cerca de 100km o comprimento da linha. No âmbito desta dissertação, especulou-se sobre o traçado que a equipa de Baptista teria imaginado (Figura 3.6), em que a linha de caminho-de-ferro ligaria “o porto da Beira com os terrenos da margem direita do Rôvue, no sopé das alturas de Murioane”. (Baptista, 1892, p.49)

Para além destas propostas, a equipa considera outras, que abandona imediatamente. É exemplo a possibilidade de construir a linha a partir do porto de Sofala, em que o traçado acompanharia o vale do Búzi pela margem sul. Ou, na inevitabilidade de seguir o vale do Punguè:

(...) parece-me que, caso se escolhesse a margem esquerda do Punguè como ponto de partida para o projectado caminho-de-ferro, o traçado dever-se-ia desenvolver na mesma margem até muito para além de Mapanda (...) do Donde para a Beira seria necessário um aterro de 1",5 pelo menos; (...) Além d'isto, parece-me que esse traçado alongaria muito o comprimento da via férrea. Julgo que nem a Beira nem o Donde estão em condições de n'eles se construir uma cidade, a qual deve dar fatalmente origem a construção do caminho-de-ferro. (Baptista, 1892, p.33)

Ao longo do relatório, são de notar também os encontros entre a equipa de reconhecimento e a “gente da South Africa”, que havia estabelecido percursos ao longo do Quiteve, por onde transportava fornecimentos desde a costa moçambicana até à então Rodésia do Sul. Segundo os testemunhos da equipa, que se cruzou com a companhia britânica em Mapanda e Chimoio, foi possível conjecturar sobre o percurso dos ingleses em território moçambicano (Figura 3.5).

Ainda a partir da síntese dos depoimentos do relatório, foram traduzidas graficamente as propostas da equipa liderada por Baptista (Figura 3.6). Na sobreposição destas propostas com a opinião de Pouhin (Figura 3.4), a solução *imaginada* por Andrada (Figura 3.3), e os percursos feitos pela South Africa Railway Company (Figura 3.5), são visíveis as diferentes abordagens às vias de comunicação e transporte no

Quiteve. As respostas encontradas para resolver a comunicação entre a costa e o interior, e a articulação entre o desenho da infraestrutura e o território diferiram consoante as prioridades de cada facção (Figura 3.7).

Por um lado, a solução de Paiva de Andrada, que traduziria a opinião dos colonos que investiam nesta zona, estava dependente do património e do capital investido nas margens do Punguè, e na confiança na navegabilidade do rio (Figura 3.3). Em concordância, as rotas utilizadas pela South Africa Railway Company tiravam partido das estações pré existentes ao longo do vale do Punguè (Figura 3.5).

Por contraste, a opinião das equipas portuguesas que realizaram o reconhecimento do território em busca da melhor solução a longo prazo condenavam as margens do Punguè, em vez disso apresentando uma proposta de traçado bem definida pelo vale do Buzi, tendo em conta as vantagens que esse traçado ofereceria à construção e funcionamento da linha (Figura 3.4 e Figura 3.6).

No entanto, a 10 de outubro de 1891, enquanto a equipa de Renato Baptista realizava o reconhecimento do território, a II Companhia celebrou um contrato com Henry Theodore Van Laun, a quem cedeu a responsabilidade da construção da linha. Na sequência deste contrato, a equipa de Baptista recebeu ordens para abandonar os estudos e regressar a Portugal. Em seu lugar, e para cumprir com o prazo estabelecido no contrato de junho, a II Companhia apresentou o projeto feito por Eduard Pouhin, elaborado anteriormente para a I Companhia.

O traçado seguiria então o projeto de Pouhin, no qual a linha partiria de Lusitânia, e acompanharia o vale dos rios Búzi e Revué até alcançar a fronteira. Contudo, Van Laun encontrou dificuldades em iniciar a construção da linha e, a 7 de dezembro, assinou um contrato com a South Africa Company, para quem transferiu essa obrigação, simultaneamente modificando o contrato de 10 de outubro.

Evidentemente, este contrato resultou num conflito de interesses em que a II Companhia de Moçambique e, por extensão, o governo português, perdeu o controlo sobre a construção da linha de caminho-de-ferro para a principal concorrente na exploração daquele território, a South Africa. Como solução, nasceu uma nova companhia, a Beira Railways Company Limited, a 12 de junho de 1992, a quem seria exigido “construir e explorar até uma certa extensão conforme for estipulado e à vontade da Grã-Bretanha e Portugal, o caminho-de-ferro e obras nas quais concordar o Governo Português” (Lima, 1971, p.121) . No entanto, esta solução em nada beneficiou os interesses portugueses visto que, segundo as modificações feitas ao contrato Van Laun, a Companhia teria já perdido o direito de determinar a diretriz da linha férrea.

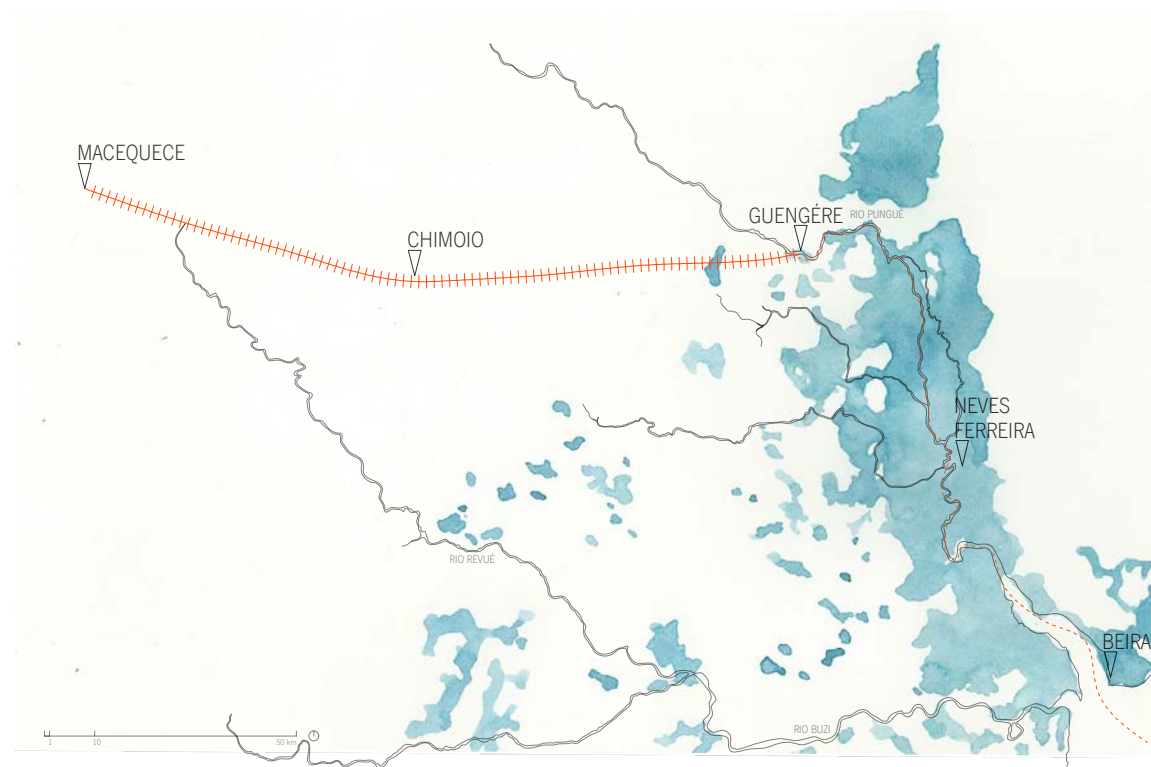


Figura 3.3 - Esquemas das diferentes soluções ao transporte no Quiteve: Possível solução imaginada por Joaquim Paiva de Andrada em 1884/89. (CC, 2021)

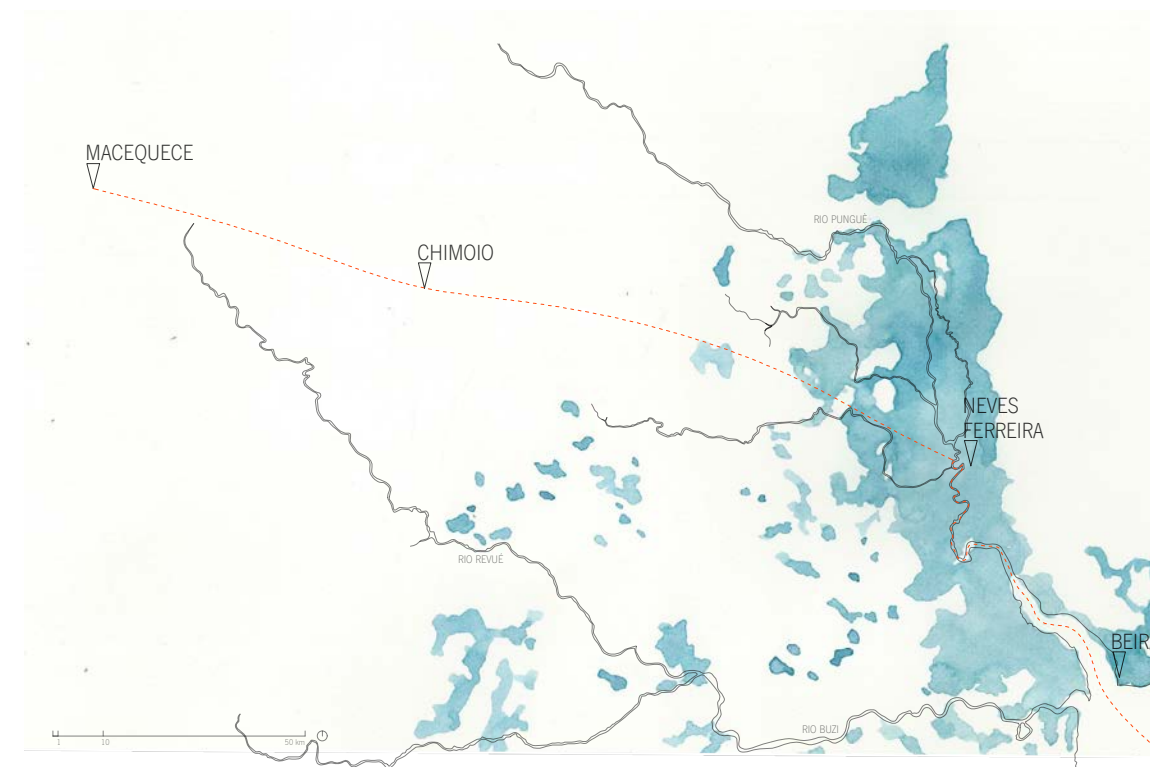


Figura 3.5 - Esquemas das diferentes soluções ao transporte no Quiteve: Percurso feito pela "gente da South Africa". (CC, 2021)

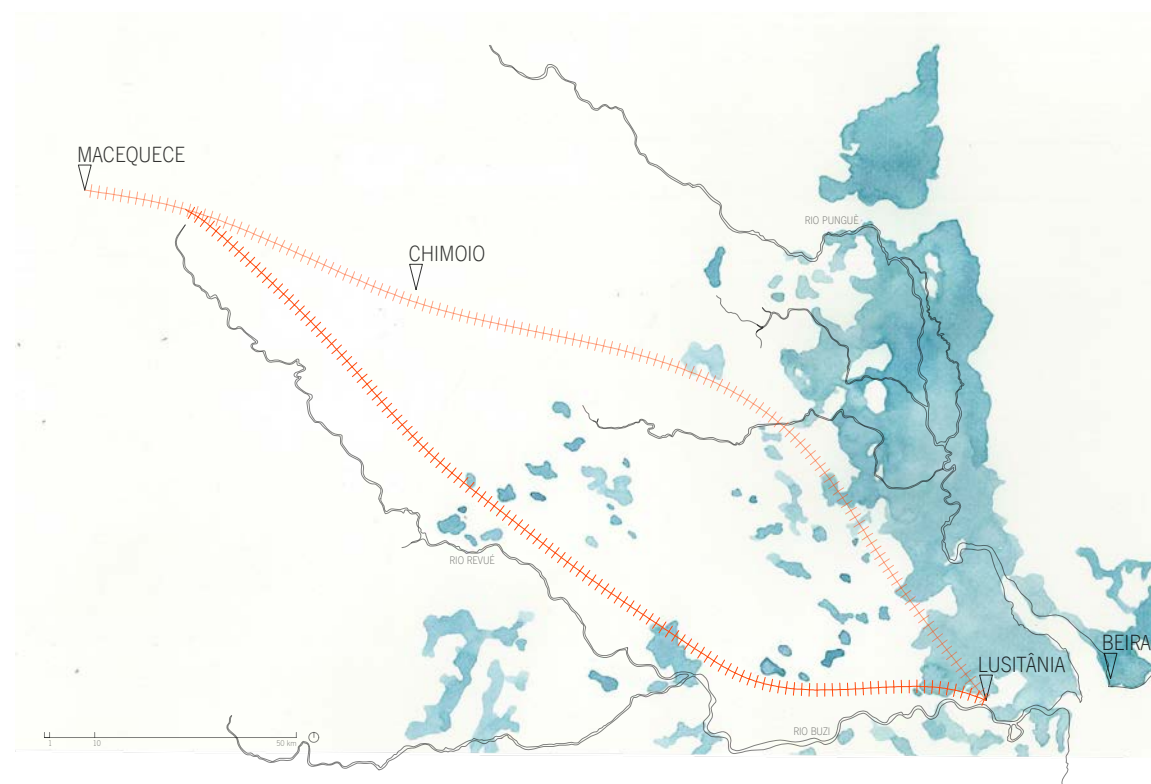


Figura 3.4 - Esquemas das diferentes soluções ao transporte no Quiteve: Projetos apresentados por Eduard Pouhin. (CC, 2021)

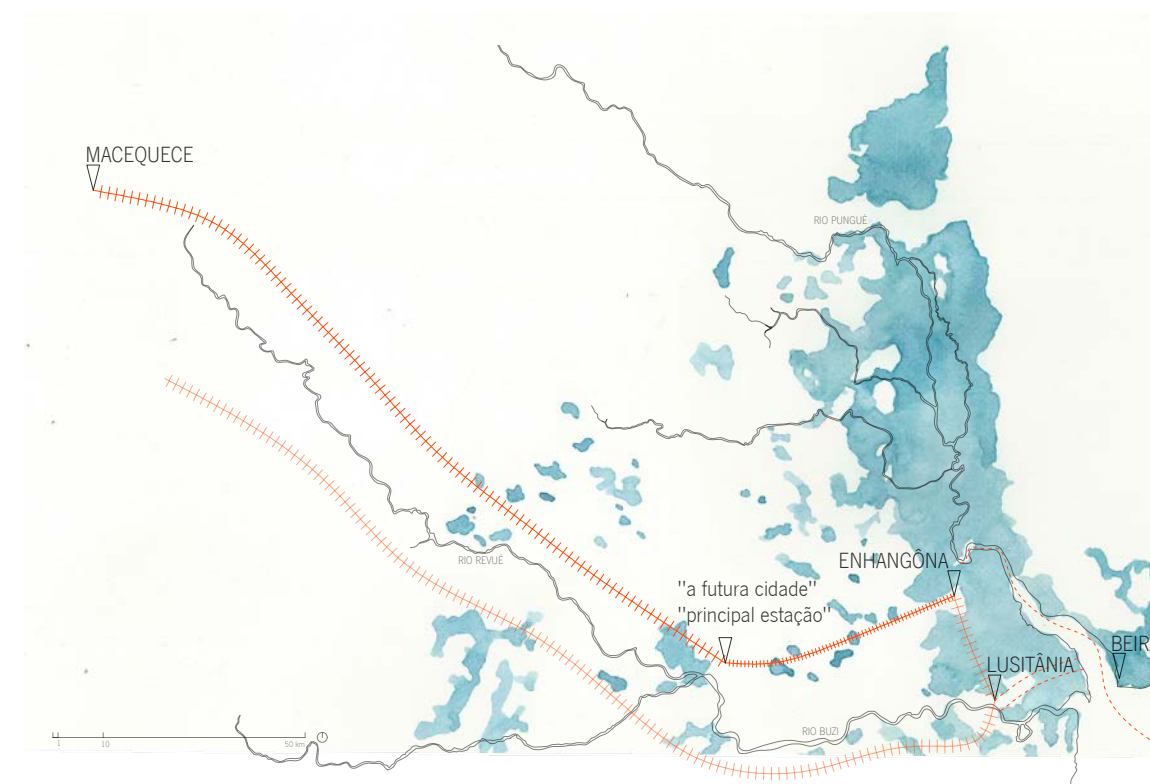


Figura 3.6 - Esquemas das diferentes soluções ao transporte no Quiteve: Traçados propostos pela equipa de Renato Baptista. (CC, 2021)

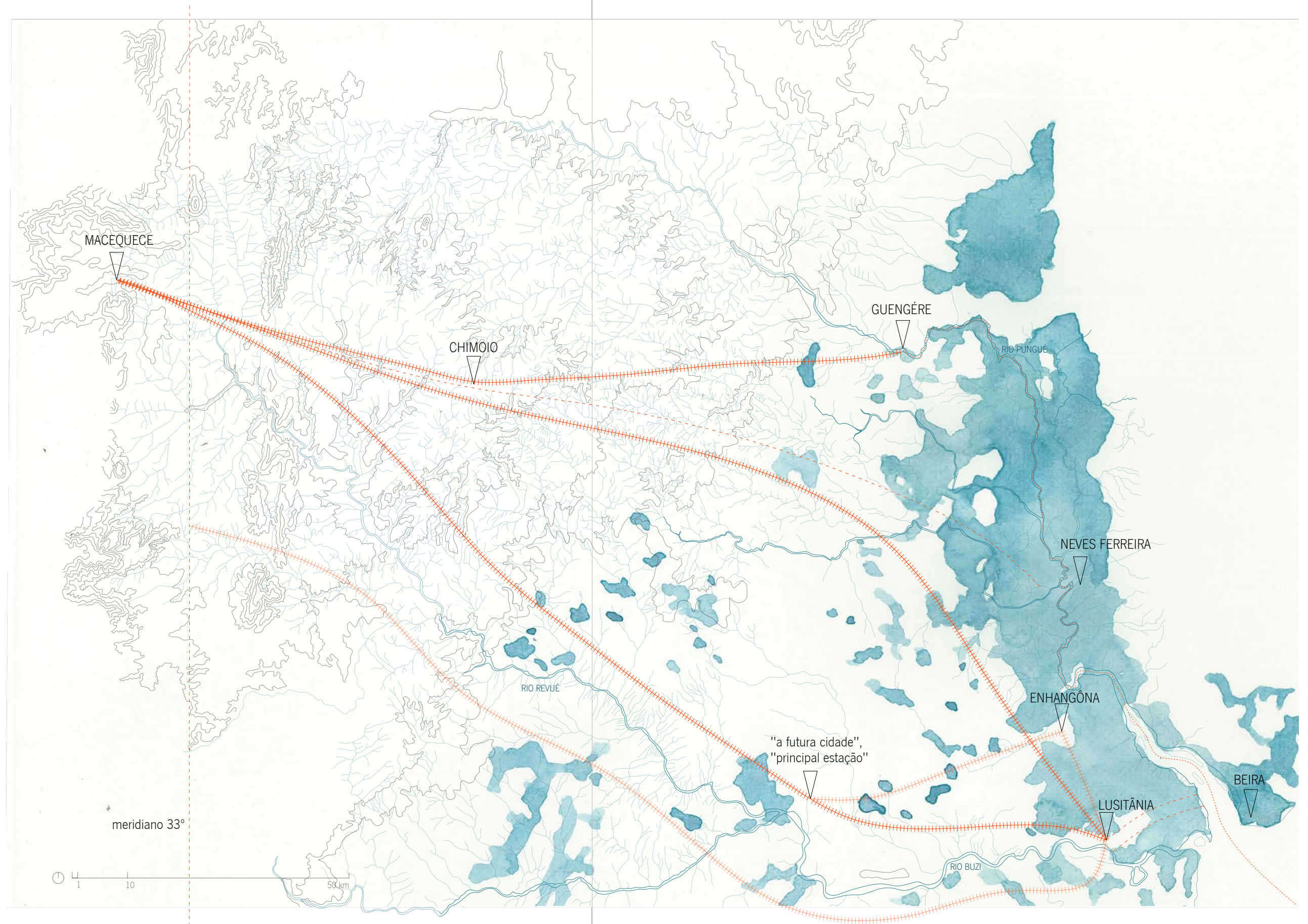


Figura 3.7 - Os traçados *imaginados* e projetados. (CC, 2021)

A construção da linha

Aos contratos implicados no processo de construção da linha, cujas condições eram propositadamente vagas, não se seguiu nenhum acordo entre as partes envolvidas que esclarecesse as condições concretas do desenho do seu traçado. A empreitada foi entregue à companhia Pauling & Co, cujos fundadores eram nomes conhecidos na construção ferroviária sul-africana. Consequentemente, os seus interesses estavam alinhados com os do governo e companhias britânicas. Estas circunstâncias permitiram à equipa de engenheiros, liderada por Alfred Leonard Lawlay, dispensar os estudos realizados por Eduard Pouhin e Renato Baptista e, contra todas as advertências e propostas por eles lançadas, iniciar a construção da linha a partir da margem direita do Pungué, e continuar em linha reta até alcançar a fronteira.

Assim, o assentamento da via foi iniciado em setembro de 1892, a partir de um ponto insalubre na margem do rio Pungué, onde terminaria a navegabilidade do rio, próximo de Neves Ferreira, a que se deu o nome de Fontesvila. Seria uma linha provisória, em sistema decauville, com largura de 60cm. A construção foi feita por fases, de estação a estação.

O primeiro troço construído foi de Fontesvila a Xiluvo e ficou terminado em 1893.

O segundo, de Xiluvo a Chimoio, ficou terminado em 1894.

Em 1895, reconheceu-se que seria necessário prolongar a linha até à Beira e realocar Fontesvila. Para concretizar o prolongamento da linha até à costa, o que não estaria previsto nos contratos anteriores, foi fundada a Beira Junction Railway, em abril de 1895. A construção do troço Beira-Fontesvila foi iniciada em setembro de 1895, ficou terminada em julho de 1896, e implicou a construção de uma ponte sobre o Pungué que, por sua vez, ficou terminada a 20 de dezembro de 1896.

Concluído o troço até à Beira, a estação de Fontesvila foi realocada para longe das margens pantanosas do Pungué. Assim, a primeira estação, Velha Fontesvila, agora Ponte do Pungué, foi abandonada como estação principal e substituída por Nova Fontesvila, hoje Nhamatanda.

A 22 de janeiro de 1897 as responsabilidades da Beira Railways terminavam, e a linha ficava concluída até Umtali. O assentamento da linha até Salisbury começou imediatamente por parte da companhia britânica Mashonaland Railway Company (fundada para este propósito), e ficou terminada em 1899. Este troço da linha foi feito em bitola larga, o que obrigou à conversão de toda a extensão da linha em território moçambicano. A 10 de julho de 1900 foi inaugurada a via larga da linha da Beira.

À medida que a linha férrea foi assente, foi aberta paralelamente uma estrada acompanhando a linha, ligando a Beira a Umtali.

As dificuldades sentidas ao longo da construção da linha causadas pelas características do território



Figura 3.8 - A linha de caminho-de-ferro da Beira. (CC, 2021)

são extensamente descritas por Pereira Lima, que lhes dedica um capítulo na “História dos Caminhos de Ferro de Moçambique”.

A construção da linha passou a ser então um verdadeiro pesadelo para o seu construtor. (Lima, 1971, p.137)

Para além do clima extremo, que causava febres graves e muitas vezes mortais, e das “feras”, cujo número de vítimas “assumiu uma cifra bastante elevada”, o grande obstáculo à construção da linha terá talvez sido aquele previsto pela equipa de Renato Baptista, no relatório de 1891: o rio Punguè. Segundo Pereira Lima, a época das chuvas naquele ano teria sido “extraordinariamente violenta”, tendo a área entre o Zambeze e o Punguè ficado convertida “num imenso rio”. O material ferroviário, que chegava em navios ao porto da Beira, era depois “transportado por lanchas rio acima até Fontesvila”. Estas lanchas acabavam presas por períodos indeterminados de tempo nos bancos de areia causados pelo curso instável do rio, que não seria, afinal, capaz de suportar o movimento necessário para a construção da linha. (Lima, 1971, p.137)

Uma das lanchas, a “Agnes”, arrastada pela corrente foi encalhar, quando as águas desceram, num banco de areia e ali ficou abandonada por três anos à espera de nova cheia... (Lima, 1971, p.136)

Em conformidade com as previsões de Baptista, que escreveu que “a adopção de Neves Ferreira como testa do caminho-de-ferro, seria um erro que é preciso evitar” (Baptista, 1892, p.32), no processo de construção da linha de caminho-de-ferro foi reconhecida a necessidade de deslocalizar progressivamente a estação de Fontesvila. Assim que ficou terminado o primeiro troço da linha, a equipa abandonou o acampamento em Fontesvila para o transferir para Xiluvo. Na mesma altura, foi também tomada a decisão inevitável de prolongar a linha até ao porto da Beira e de realocar estação de Fontesvila, testemunho das más condições de salubridade da zona da Mapanda que a equipa de Baptista fez questão de realçar vezes sem conta no relatório de 1891, bem como da instabilidade da ligação fluvial até Fontesvila, que não seria capaz de suportar o movimento necessário à construção e exploração da linha de caminho-de-ferro.

Os testemunhos relativos à construção da linha focam-se primariamente nas dificuldades sentidas pela equipa de construção da linha. Quanto às decisões relativas ao desenho do traçado, ao assentamento da via, e à instalação de estações, só é possível, a partir de diferentes fontes, juntar fragmentos de informação e especular sobre um possível quadro abrangente do contexto da época. Neste sentido, os depoimentos disponíveis sobre a exploração da linha nos seus primeiros anos são muito úteis e auxiliam na composição deste quadro, pois são pistas sobre as condições do traçado e construção da linha.

Estes testemunhos nem sempre são concordantes. Por exemplo, em 1895, o então governador dos territórios administrados pela Companhia de Moçambique, Joaquim José Machado, terá comunicado à Sociedade de Geografia de Lisboa o seu agrado quanto à ferrovia, dizendo que o traçado teria sido “bem

estudado” e “o material circulante de boa qualidade”. Esta seria, com certeza, a imagem que se queria transmitir para Portugal e para o estrangeiro. No entanto, uma pesquisa mais profunda revela que estas considerações não seriam de todo partilhadas pela opinião técnica.

É disto exemplo o relatório de Alfredo Augusto Lisboa de Lima, escrito na sua viagem de maio de 1900, na qual realizou uma inspeção à linha de caminho-de-ferro da Beira (Figura 3.9).

Lisboa de Lima, na altura secretário da secção militar, visitou a ferrovia enquanto o assentamento da via larga ia a meio: da Beira a Fontesvila a viagem ainda era feita na via estreita, de 60cm e de carácter provisório. De Fontesvila até Umtali o assentamento da via larga estava terminado, e a viagem realizava-se “em muito melhores condições de comodidade”. A partir do relatório e da descrição minuciosa da viagem, é possível compreender o estado da ferrovia (da linha, do “material circulante”, e das estações) e do seu papel na rápida transformação do território, e no crescimento aparente das estações ao longo da linha. A viagem, repleta de atrasos e acidentes, demorou no total 37 horas.

Lima partiu da Beira no dia 24 de Maio de 1900, às 8h30, já com meia hora de atraso. Chegou a Fontesvila às 15h00, até onde foram realizadas quatro paragens para o abastecimento de água e lenha para combustível. Em Fontesvila foi feita uma pausa para o almoço de, supostamente, 1 hora de duração. No entanto, o descarrilamento de outro comboio a 10 milhas/16 quilómetros de Fontesvila obrigou ao prolongamento dessa pausa para 12 horas. Nesse período, Lima aproveitou para inspecionar a estação.

Na altura da viagem, Fontesvila seria a estação de transição da via larga para a via estreita. Segundo o relatório, a estação não dispunha de qualquer infraestrutura para auxiliar esta transição: na chegada à estação, os passageiros seriam de imediato obrigados a sair da carruagem para que esta pudesse fazer a viagem de volta à Beira. No entanto, sem outra carruagem disponível, os passageiros ficavam à espera, de pé ou sentados no chão, a vigiar as bagagens. Não só os passageiros, como também a mercadoria com destino às seguintes estações ficaria abandonada no chão à espera da próxima carruagem, muitas vezes alvo de roubo ou das condições do clima.

Sucedeu, por acaso, não chover n’aquelle dia (...) Mas calcula-se facilmente o que sucederá em dias de chuva (...) (Lima, 1971, p.129)

Segundo o relatório, haveria planos para construir uma só estação ao longo do percurso da linha, em Chimoio. Lima argumenta que Fontesvila seria igualmente merecedora de ver erguer uma estação, por ter muito movimento e se encontrar bastante desenvolvida, com “um hotel rasoavel e bastantes casas comerciaes”. A partir de Fontesvila, Lisboa de Lima retoma a viagem às 03h00 do dia seguinte, desta vez em carruagens diferentes, que descreve como “carros de passageiros (..) bons e commodos”, e em via de bitola larga, que diz ser “incomparavelmente mais resistente”. (Lima, 1971, p.129)

Os carros de primeira classe tem 4 compartimentos para 4 pessoas cada compartimento, um corredor lateral, entradas pelos topos do Wagon, duas pequenas retretes e casa de lavagem próxima das portas de entrada. (Lima, 1971, p.130)

Os elogios de Lima à via nova ficam por aqui. A partir de Inchope, onde a paisagem deixava de ser plana, a linha descreveria “curvas, contracurvas e rampas que [tornavam] difícil e perigoso o transito dos comboys” (Lima, 1971, p.129). Lisboa de Lima realça que o traçado novo diferia muito do antigo, e que o assentamento da via larga teria apresentado a oportunidade de corrigir os erros da via provisória, oportunidade esta que terá sido descartada. Os “indesculpáveis erros e defeitos de traçado e construção” (Lima, 1971, p.129) da via de bitola larga são extensamente descritos no relatório, e o mau funcionamento da ferrovia estaria com eles diretamente relacionado. As rampas, muitas vezes com demasiado declive, obrigavam os comboios a recuar para ganhar velocidade, como se pode verificar no perfil da linha (Figura 3.11). As curvas, que se sucediam em sentidos contrários e sem alinhamentos retos entre si, eram propícias ao descarrilamento dos comboios. Nestas ocasiões, como a que Lisboa de Lima tem a oportunidade de presenciar e relatar, os passageiros saíam das carruagens para ajudar a colocar o comboio de volta nos carris. Noutros casos, para evitar contornar as montanhas, eram muitas vezes feitas trincheiras para a passagem do comboio. Estas trincheiras não teriam as dimensões ou estruturas necessárias para assegurar as condições mínimas de segurança, e a sua manutenção teria de ser constante devido aos movimentos de terras causados pelas chuvas. Ao chegar a Chimoio, às 14h00, Lisboa de Lima relata um acidente que teria acontecido no dia anterior, e que seria comum: a morte de um homem que, por ocasião de um choque entre dois comboios, foi projetado e esmagado por uma carruagem.

Apesar do reconhecimento da falta de segurança, Lisboa de Lima inspeciona a estação de Chimoio, dizendo que tem “excelentes instalações”. Da leitura do relatório, é clara a prioridade que Lima dá ao estado de salubridade das estações, e o agrado que demonstra quando descreve o “aceio e limpeza” dos locais que visita. Em Chimoio, Lima descreve também casas de comando e um “rasoável hotel”.

Ao longo do relatório é também descrita a relação tensa entre as autoridades que controlavam o movimento na ferrovia (nessa altura a South Africa Company) e os passageiros e habitantes europeus das estações em território moçambicano. No entanto, foi em Macequece que a tensão se tornou mais evidente. Segundo Lisboa de Lima, “Em Macequece, toda a gente se queixa da empresa do caminho-de-ferro” (Lima, 1971, p.132). Na estação de Macequece havia grande falta de mantimentos, tais como “farinha, açúcar ou vinho”, apesar de estes serem enviados regularmente desde a Beira. Esta mercadoria seria ou desviada para as estações da Rodésia, ou retida na Beira. Assim, a vida em Macequece tornara-se “extraordinariamente cara”, visto que os comerciantes se viam obrigados a assumir que parte da mercadoria encomendada nunca lhes chegaria. Estes eram obstáculos ao crescimento da localidade, e à atividade mineira, para a qual a estação fora inicialmente instalada.

Macequece é pessimamente servida pela linha, enquanto que para a Rodésia se transporta com facilidade tudo. (Lima, 1971, p.132)

O relatório de Augusto Lisboa de Lima termina com uma lista de vinte e três considerações concretas que servem de conclusão da viagem Beira-Macequece. Entre elas estão observações ao funcionamento da linha, à relação tensa com as autoridades britânicas, e às preocupações quanto à segurança dos

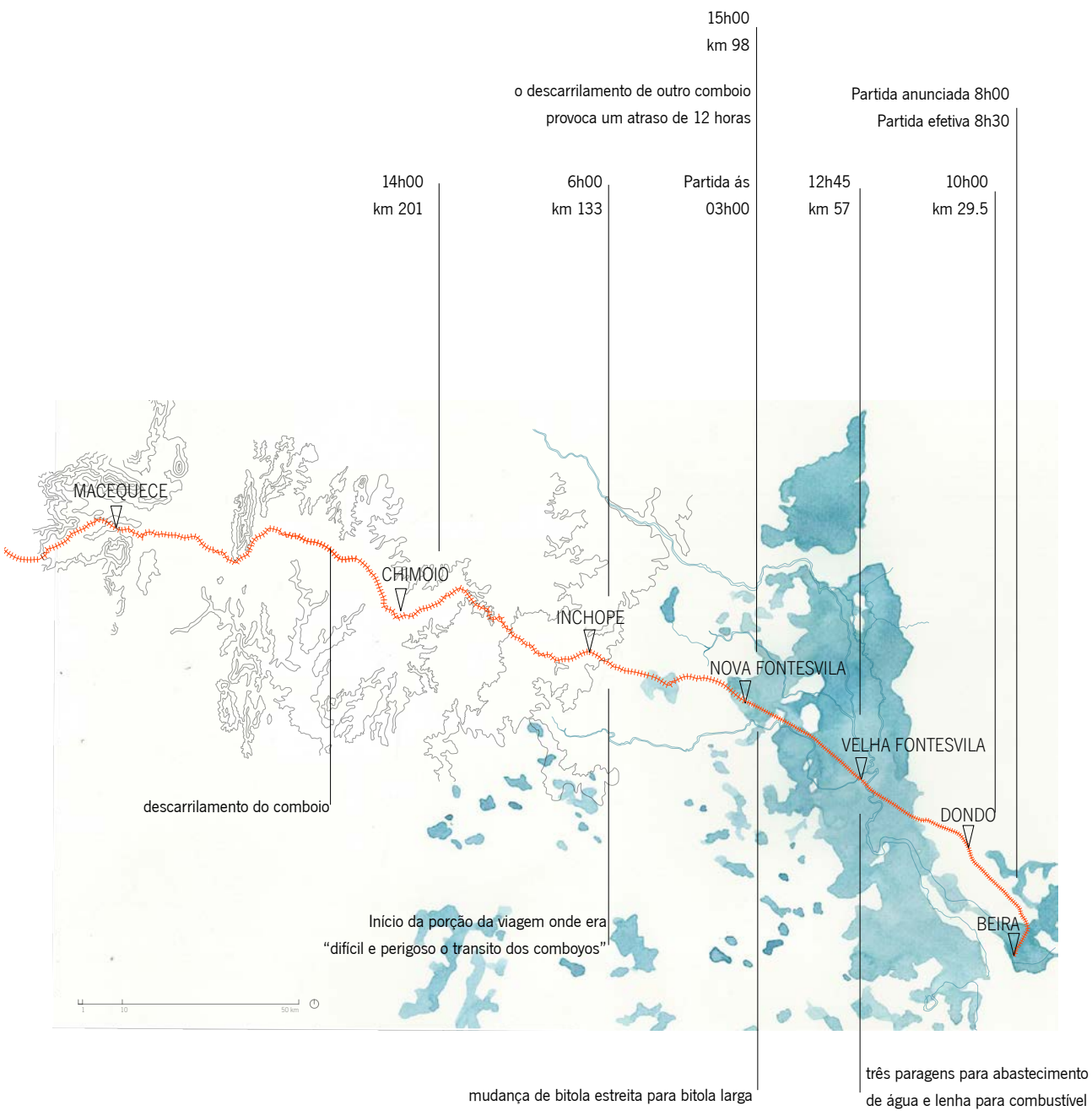


Figura 3.9 - Itinerário da viagem de Lisboa de Lima de 24 de maio de 1900, total de 37 horas de viagem. (CC, 2021)

processos ferroviários. Por exemplo, o mau estado da via estreita, a exploração sem cuidados da linha, que se traduzia em acidentes comuns ao longo das viagens, e o armazenamento da madeira utilizada como combustível das máquinas, cortada e depositada “a um e outro lado da linha”, que representava um grande risco de pelas fagulhas largadas pelo comboio.

No entanto, as conclusões mais relevantes para esta dissertação são as relativas ao traçado da linha, que Lima julga não ter sido produto de “um estudo prévio e cuidadoso do terreno”. Pelo contrário, segundo o relatório, ter-se-ia construído à medida que se avançava no terreno. O descuido no assentamento da linha e nas obras envolvidas seriam prova disso mesmo.

Não tive ocasião de ver assentar nenhum troço de linha; mas fui informado de que o processo foi reduzido à sua extrema simplicidade e como nem sempre se usa, mesmo em linhas de construção. – Terminada a plataforma, e sem qualquer trabalho senão o de a regularizar foram sobre elas colocadas as travessas paralelas umas às outras, mas sem obedecer a sua distribuição a qualquer plano de pose; os carris foram enfiados nas travessas devidamente inclinadas e seguras por cunhas, encarregando-se o resto do trabalho à máquina que assentou a linha. – O devers nas curvas não foi devidamente garantido, quando mesmo havia cuidado em deles se não esquecerem, e assim sucessivamente. – O traçado não é consequência de um estudo prévio e cuidadoso do terreno. – Foi-se construindo e caminhando por onde parecia mais fácil seguir. – Custa-nos acreditar que tal se fizesse; no entanto, é o que se afirma e o que ouvimos dizer a muita gente. (Lima, 1971, p.132)

A esta suspeita de Lisboa de Lima é possível sobrepor outras informações e questionar este aspeto da história da linha da Beira. Na análise simultânea das declarações de Lisboa de Lima, e da justaposição do traçado final da linha de caminho-de-ferro sobre os percursos feitos pela South Africa Company (segundo os testemunhos da equipa de Renato Baptista no relatório de 1891), existe uma semelhança evidente entre os dois. Ou seja, a coincidência dos desenhos sugere que o assentamento da linha terá sido feito a partir dos caminhos abertos e/ou utilizados anteriormente pelas forças da companhia britânica. Sendo a linha inicial de carácter provisório (60 cm de largura) e tendo sido assente em território português, a qualidade da construção e do traçado não seriam prioritárias para o concessionário britânico. Pelo contrário, e em parte devido ao avanço da segunda guerra anglo-bóer, a principal prioridade seria terminar atempadamente a construção, a consequente abertura à exploração, e o início ao movimento entre o porto da Beira e a Rodésia. Segundo esta hipótese, corroborada pelas considerações de Lisboa de Lima, o assentamento da via larga seguiria o mesmo processo, e a oportunidade para corrigir os erros de traçado da via estreita não seria de todo prioritária. Chega-se então à conclusão de que a linha da Beira terá sido construída sobre um terreno aparentemente impróprio para o efeito, sem o auxílio de um estudo para o traçado ou projeto ferroviário, e assente como via provisória (com materiais e obras em concordância). O assentamento terá seguido caminhos pré existentes, indicados para o movimento a pé, a cavalo e a carro, e sem adaptação ao movimento ferroviário. A transição para a via larga ter-se-á

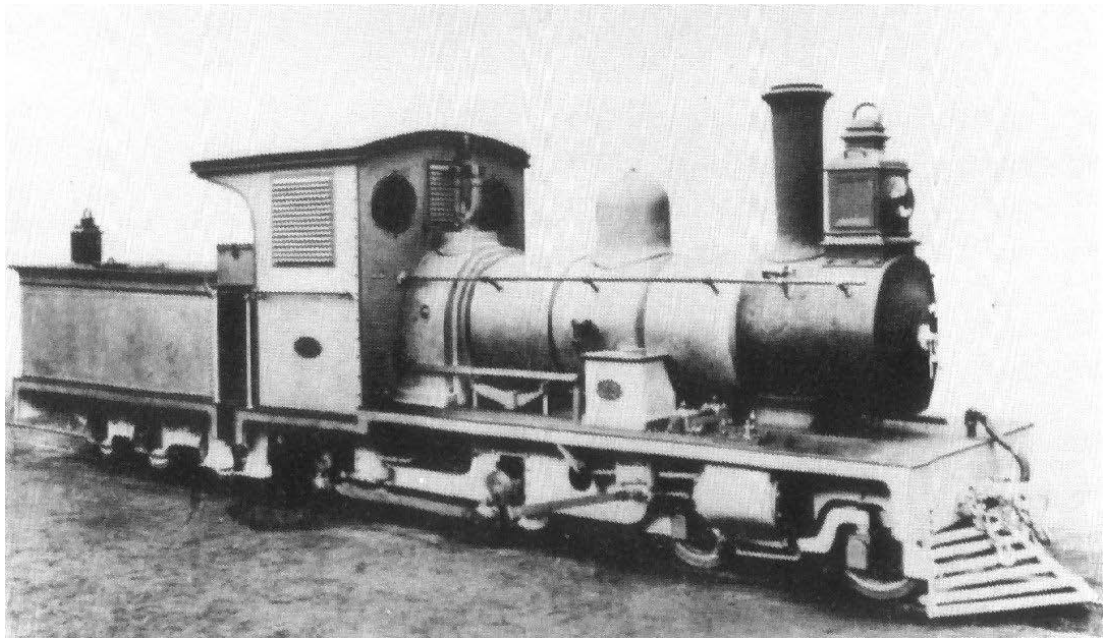
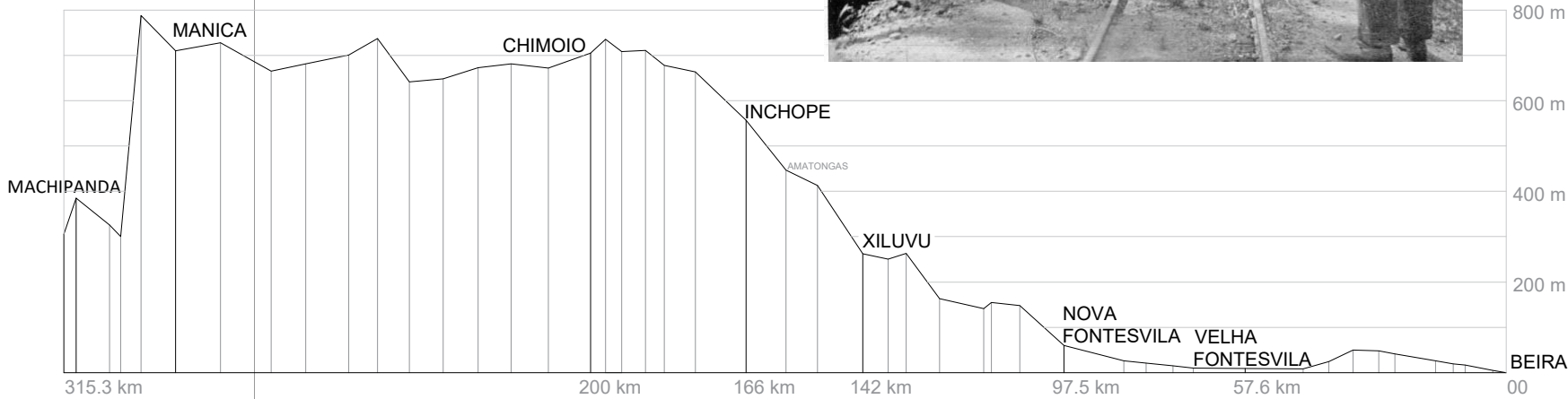


Figura 3.10 - “Na linha da Beira, os passageiros observando a reparação de uma avaria na locomotiva, em 1898 (Foto R. R.)”, imagem e legenda retiradas de “História dos Caminhos de Ferro de Moçambique”, 1971, de Alfredo Pereira de Lima.

Figura 3.11 - Perfil da linha de caminho-de-ferro. (CC, 2021)

Figura 3.12 - Máquina locomotiva da linha da Beira, autoria desconhecida, digitalização do livro “The Two Foot Gauge Enigma. Beira Railway 1890-1900”, de Antony Baxter.

afastado da linha antiga por conveniência imediata, sem preocupação de corrigir os erros antigos.

Esta é uma hipótese construída nesta dissertação, e não retirada de nenhuma fonte ou testemunho. Serve aqui como tentativa de interpretação da história e de compreensão da transformação do território, a partir de fontes e testemunhos diversos que nem sempre se focam no território.

Ainda assim, independentemente das dificuldades enfrentadas e das circunstâncias em que se encontrava a linha e as suas estações, o entusiasmo em torno da ferrovia trouxe uma onda de investimento que transformou o território. O relatório de Lisboa de Lima, escrito antes da inauguração da via de bitola larga, revela os antecedentes ao furor que se seguiu. As seguintes citações de um texto escrito por Freire de Andrade transmitem o sentimento de euforia gerada em torno da inauguração da via larga:

Bastou correr fama de que em Manica havia ouro e anunciar-se que para o transportar se construiria uma linha férrea, para logo aparecerem libras, às dezenas de milhar, abrindo lojas, estabelecendo carreiras de navegação a vapor, montando serviços de transportes terrestres, ensaiando indústrias, vendendo aguardente, tentando explorar por mil formas, não tanto o ouro, como os próprios exploradores futuros do ouro. E que fantasias e audácias as dessas libras açodadas! Não havia ainda caminhos para o interior, e já estavam em Mapanda belos mail-coachs, envernizados como coupés de noivado, arvorando tabuletas que diziam em letras de ouro The river Pungue to Manica.

Também em Mapanda, no meio de pântanos, dois fura-vidas armaram um hotel confortável, com luzidias camas de metal vestidas de mosquiteiros diáfanos, onde se comiam bifes de búfalo e lombo de zebra assado com piri-piri.

Na Beira compravam-se palmos quadrados de areia como se tivesse misturado ouro em pó, a povoação ia estendendo as suas linhas de casas multicolores de madeira e zinco pela praia fora.

Todas aquelas instalações custavam rios de dinheiro. Pagavam-se 10 e 12 libras por mês para viver assado a calor lento entre chapas de zinco.

(Enes, A, n.d.)

Para melhor compreender o impacto da introdução da ferrovia no território, basta regressar ao relatório de Paiva de Andrada de 1884, em que diz haver, para além dos empregados pelo governo, não mais de seis europeus, e que, sem uma via de contacto estável, seria “preferível não mandar colono algum”. Dezasseis anos mais tarde, a imigração de europeus para as estações instaladas ao longo do corredor da Beira crescia exponencialmente e transformava o território.

O resgate do porto e da linha da Beira

As primeiras décadas do séc. XX foram marcadas por mudanças decisivas na política portuguesa. A queda da monarquia e a implantação da Primeira República significaram uma reestruturação da administração das colónias no sentido da descentralização do poder, de que personagens como

Mouzinho de Albuquerque e António Enes eram apologistas. Segundo esta reestruturação, seria concedida autonomia política e financeira às colónias, o que permitiria a cada “província ultramarina” a redação de “leis especiais adequadas ao Estado de civilização de cada uma”. (artigo 67.º da Constituição Portuguesa de 21 de Agosto de 1911). No entanto, durante as primeiras três décadas do séc. XX, a maior parte do território colonial continuava sob a administração de companhias majestáticas, cujas concessões duravam 25 anos, terminando a maioria por volta de 1930. Assim, até ao fim das concessões, a ação de origem estatal sobre o território de Manica e Sofala estagnou.

O golpe militar de 1926 e a instalação do regime salazarista em 1932 marcaram o regresso ao ideal da centralização do poder relativamente à gestão do território colonial, preconizando uma “missão civilizadora em África”. Coincidindo com o fim das concessões das companhias majestáticas, foi iniciado o processo da unificação diretiva e administrativa de todos os caminhos-de-ferro do Estado no sentido de ganhar controlo de todo o território colonial e respetivas infraestruturas.

No caso do corredor da Beira os privilégios da Companhia de Moçambique terminaram em 1942, data que marcou o início do processo de transferência da administração do território de Manica e Sofala para o Estado. Este processo terminou em 1949, quando foi resgatado o porto da Beira, em janeiro, e a linha de caminho-de-ferro da Beira, em abril, à Beira Railways, por 4 000 000 libras esterlinas. A partir desta data, o Estado português teve pela primeira vez controlo efetivo sobre este território.

Assim, em 1949 foi iniciado a reforma da linha da Beira. Esta passou, em primeiro lugar, pela reformulação do funcionamento da ferrovia, da sua administração e pessoal. Mais tarde, foram realizadas melhorias no porto da Beira e na sua articulação com a linha, terminadas em 1953. Em 1954 foi realizada a instalação de sistemas e manobras elétricas. A 10 de fevereiro de 1965 foi inaugurada a reformulação do traçado através da variante das Amatongas (Figura 3.15), alternativa ao troço Inchope-Gondola que Lisboa de Lima descreveu com “indesculpáveis erros e defeitos de traçado e construção” na sua viagem de 1900. E, ao longo do processo, assistiu-se à progressiva instalação e expansão das estações e dos seus edifícios públicos, que o capítulo seguinte pretende investigar.



Figura 3.13 - “O Secretário Providencial de Obras Públicas e Comunicações, engenheiro Nuno Vaz Pinto, procedendo, em 10 de fevereiro de 1965, à inauguração da variante das Amatongas”, imagem e legenda retiradas de “História dos Caminhos de Ferro de Moçambique”, 1971, de Alfredo Pereira Lima.

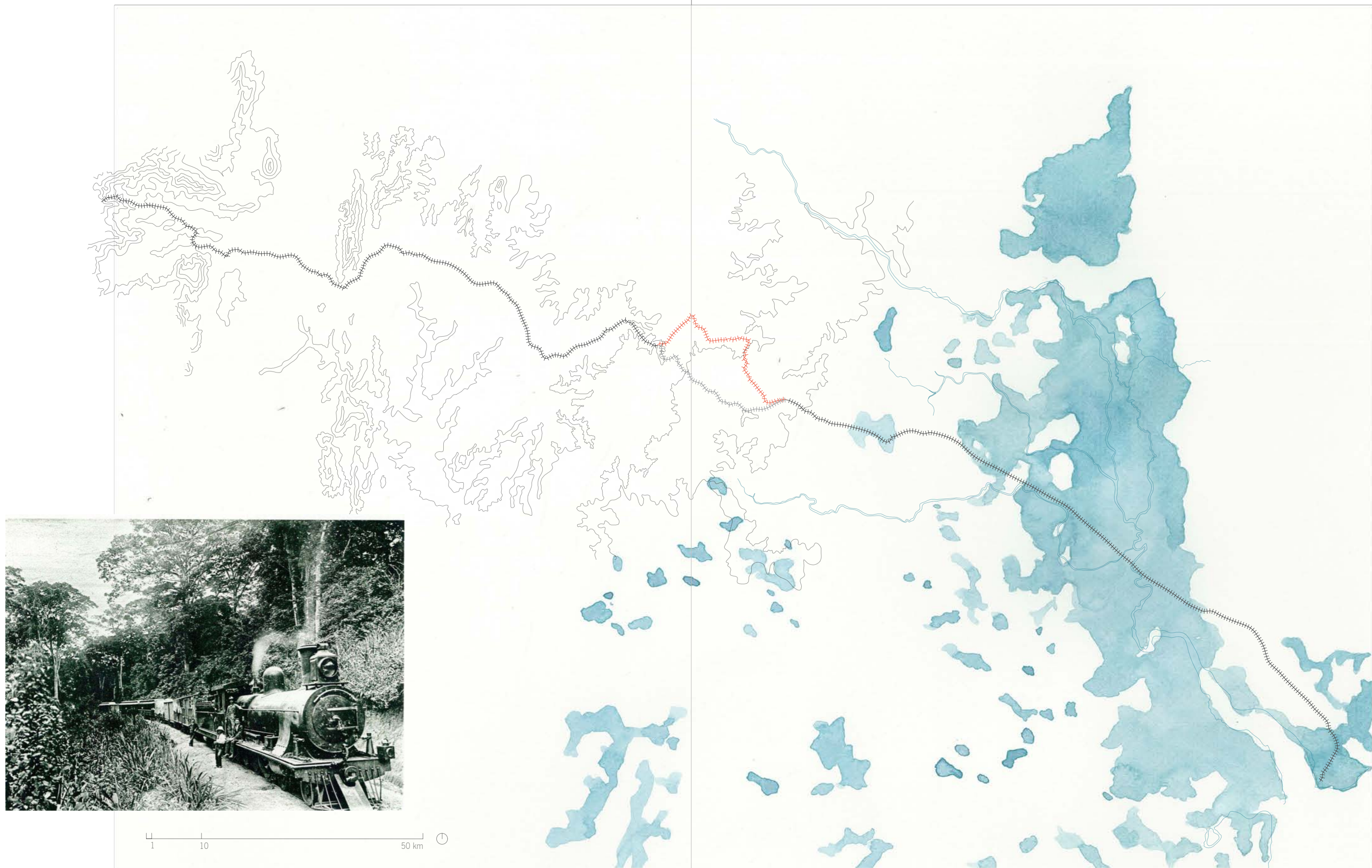


Figura 3.14 - "Uma composição ferroviária atravessando a floresta das Amatoongas (foto R.R)", imagem e legenda retiradas de "História dos Caminhos de Ferro de Moçambique", 1971, de Alfredo Pereira de Lima.

Figura 3.15 - Reformulação da variante das Amatoongas, inaugurada a 10 de fevereiro de 1965. (CC, 2021)

IV. Vila Pery

A produção urbanística e arquitetónica colonial e a sua relação com a infraestrutura ferroviária



Figura 4.1 - O Plano Geral de Urbanização de Vila Pery, G.U.C., 1950. Aguiar, J. (1952).

O Gabinete de Urbanização Colonial

Em 1944, por via do Ministério das Colónias, o regime do Estado Novo criou o Gabinete de Urbanização Colonial. Lançado por Marcelo Caetano, na altura Ministro das Colónias, o G.U.C. era uma estrutura oficial que visava organizar numa só entidade pública toda a produção urbanística e arquitetónica institucional destinada às colónias portuguesas. Para o regime do Estado Novo o G.U.C. foi, através da padronização dos edifícios públicos e do controlo no ordenamento do território, um veículo de homogeneização da paisagem construída do espaço colonial português.

A sua fundação partiu da vontade de “estudar e acompanhar a formação e o desenvolvimento dos aglomerados populacionais nas colónias de modo a aproveitar os ensinamentos da urbanística, evitando os erros por vezes irremediáveis, de um crescimento ao acaso” (Coelho, 1952). Ou seja, a partir do conhecimento técnico das equipas de engenheiros e arquitetos na abordagem à *cidade tropical*, o G.U.C. propôs-se resolver uma série de problemas relacionados com o crescimento das cidades coloniais. Assim, num primeiro momento, coincidindo com o forte crescimento da população europeia nas colónias, a atividade do G.U.C. focou-se na projeção de planos de reformulação e de expansão das cidades coloniais bem como da produção de um conjunto de equipamentos urbanos standardizados, reconhecíveis e representativos da presença colonial portuguesa (Milheiro, 2012).

Desenhados a partir de Lisboa, os planos urbanos produzidos pelo G.U.C. eram influenciados pelas tendências cruzadas do movimento da Cidade Jardim, no qual se pretendia unir os benefícios da vida da cidade com a do campo e evitar as desvantagens de cada uma através do desenho de cidades autónomas, rigidamente zoneadas e cercadas por cinturões verdes, e do movimento City Beautiful, no qual se pretendia embelezar e monumentalizar a cidade a partir da abertura de grandes eixos estruturantes, rematados por edifícios monumentais. Na prática urbanística resultante da união das duas tendências era priorizada a figura da planta da cidade e a composição da sua imagem aérea, secundarizando a resolução dos problemas urbanos ou a interpretação do território e das características e escalas da paisagem local. Como resultado, surgiram planos urbanos que existiam independentemente do território para o qual se destinavam, com um desenho em parte formal e em parte orgânico. Ou seja, a abertura de eixos monumentais compunha uma malha estrutural, de zoneamento rígido, dentro da qual se desenvolvia outro tipo de desenho, de composição mais orgânica e curvilínea, caracterizada pela utilização de grandes massas vegetais.

Este modelo, também utilizado em Portugal durante o período do Estado Novo e pelos estados autoritários da Europa no período entre as duas guerras mundiais, era “facilmente utilizável para a exaltação do poder” e para a tradução das ideologias do regime salazarista. (Bruschi & Lage, 2005)

Na conjugação dos princípios da City Beautiful e da Cidade Jardim com as exigências das ideologias segregadoras do regime colonial, foi sendo formulada a cultura urbanística praticada pelo G.U.C.. O arquiteto João António de Aguiar, figura central no projeto do G.U.C. e autor de diversos planos urbanos destinados às colónias entre 1946 e 1954, destaca-se como “principal ideólogo” (Milheiro, 2012) destas teorizações que, para além de aplicar nos seus projetos, registou em memórias descritivas e monografias.

O pensamento de Aguiar foi parte da construção da retórica da *missão civilizadora de África* que,

1910.....	(5 outubro) implantação da República Portuguesa
1926.....	(28 maio) golpe de estado, instauração da Ditadura Militar
1933.....	entrada em vigor da Constituição Política da República Portuguesa de 1933
1942.....	fim dos privilégios da II Companhia de Moçambique
1943.....	(28 fevereiro) publicação do livro “Brazil Builds”, de Philip L. Goodwin
1944.....	início da atividade do G.U.C.
1949	(janeiro e abril, respetivamente) resgate do porto e da linha de caminho-de-ferro da Beira
1950.....	elaboração do Plano Geral de Urbanização de Vila Pery, pelo G.U.C.
1952.....	publicação do livro “ <i>L’habitation dans les pays tropicaux</i> ”, de João Aguiar
1955.....	Banco Nacional Ultramarino, 1955-1959, Paulo Sampaio
	Hospital Europeu, 1955-1958, Francisco Assis no S.O.P.
1957.....	fim da atividade do G.U.C.
	Cinema Montalto, 1957-1963, Paulo Sampaio
1958.....	Edifício Náutico, 1958- (inacabado), João Garizo do Carmo
	Instalações da Auto-Industrial, p.1958, Paulo Sampaio
	SHER, 1956-1958, autor desconhecido
1959.....	primeira menção do projeto de modernização da infraestrutura ferroviária da Beira
	Mercado Municipal, 1959-?. Paulo Sampaio
1960.....	Escola primária D. Gonçalo da Silveira, 1960-1961/1964, S.O.P.
	Prédio Montalto, 1957-1960, Paulo Sampaio
1961.....	Hotel Chimoio, 1961- (inacabado), Paulo Sampaio
1962.....	Lar Académico, 1962-?, Paulo Sampaio
1965.....	(10 fevereiro) inauguração da variante das Amatongas
1966.....	(1 outubro) inauguração simultânea da Estação Central da Beira e da Estação de Caminhos de Ferro de Vila Pery, 1959-1966
	Pavilhão Cultural Municipal, 1966-?, Paulo Sampaio e José Augusto Moreira
1971.....	Palácio das Repartições, 1971-?, Bernardino Ramalhete

Figura 4.2 - Cronologia da produção urbanística e arquitetónica Moderna em Vila Pery. (CC, 2021)

após a II Guerra Mundial, se tornaram principal argumento do regime contra as críticas internacionais à permanência do domínio colonial português em território africano. O fundamento desta defesa foi a transformação da imagem do império português formado por metrópole e colónias, para um país pluricontinental uno e indivisível, composto por províncias europeias e ultramarinas. No cerne desta mudança esteve a retoma da nomenclatura e políticas de assimilação monárquicas. As palavras *império* e *colónia* desapareceram do vocabulário para serem substituídas por *ultramar* e *província ultramarina*. O Gabinete de Urbanização Colonial, como muitas outras estruturas estatais, passou a designar-se Gabinete de Urbanização do Ultramar. Para legitimar, com suposta cientificidade, as políticas coloniais salazaristas o Estado Novo utilizou no seu discurso as teorizações de Gilberto Freyre, e o seu conceito de lusotropicalismo. Neste contexto, também o estudo do urbanismo e da arquitetura foi instrumentalizado para legitimar a retórica dita civilizadora.

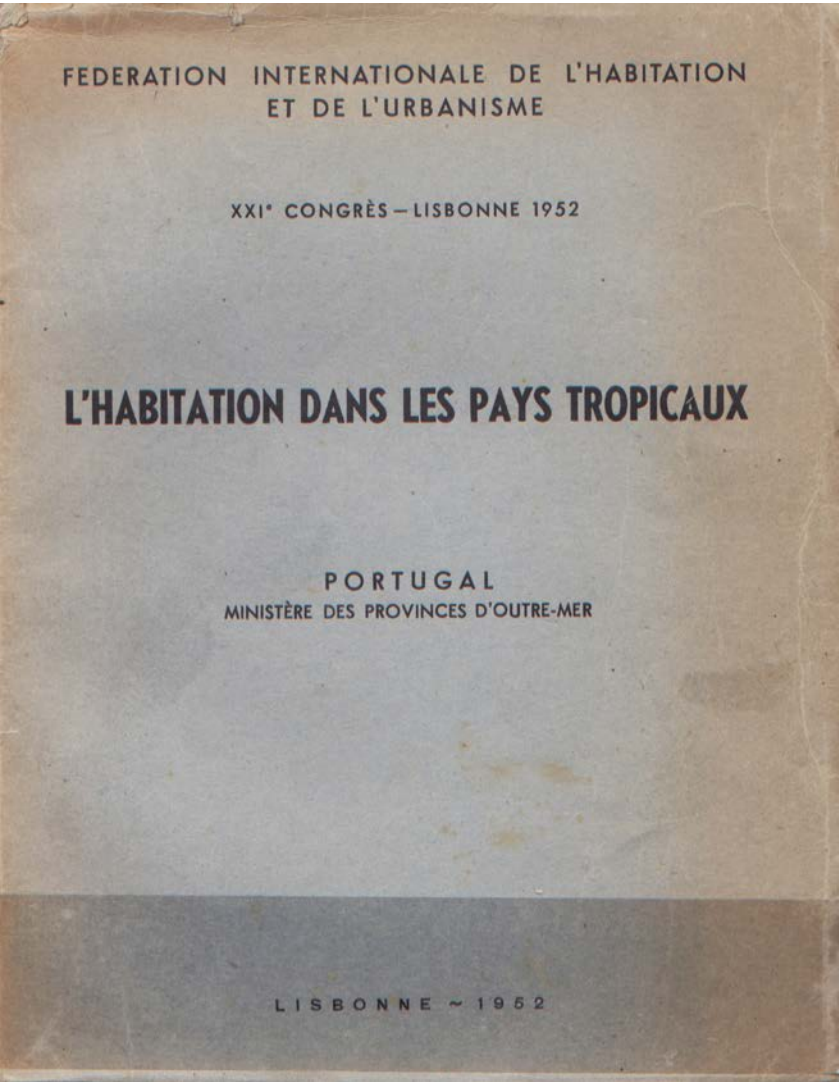


Figura 4.3 - *L'habitation dans les pays tropicaux*, João António de Aguiar, 1952.

Em 1952, por ocasião do XXI Congresso Internacional de Habitação e Urbanismo, em Lisboa, Aguiar apresenta o livro “L’habitation dans les pays tropicaux”. Esta publicação ambicionava ser uma espécie de manual segundo o qual, a partir da construção de um discurso explicitamente racista, colonizador e segregador, Aguiar expõe a obra do G.U.C. como uma reforma civilizacional das províncias ultramarinas, que a população africana seria *capaz* de receber, se assim o quisesse.

(...) la race noire possède les qualités suffisantes pour recueillir les bénéfices d'une civilisation superieure. (Aguiar, 1952, p.6)

A argumentação descrita no livro é continuamente justificada pela *missão civilizadora* e construída a partir da formulação e resolução do “problema da habitação indígena”. Por norma, as habitações dos colonos possuíam um anexo, nas traseiras, destinado aos “serviçais domésticos”. Estes anexos albergavam a população africana das cidades coloniais, ou seja, a mão de obra necessária para o seu funcionamento. No entanto, com o crescimento dos aglomerados urbanos europeus e, por conseguinte, da necessidade de mão de obra, foram surgindo, na periferia, os “quarteirões indígenas”. Estes quarteirões, que Aguiar descreve como em constante desordem e absolutamente “condenáveis do ponto de vista do urbanismo, da higiene e da moral”, estariam a perturbar o “crescimento natural” do núcleo urbano europeu. Assim, por ser numerosa a população africana que seria “necessário instalar” em habitações e numerosos os núcleos residenciais que seria “necessário substituir”, Aguiar constata como necessária a ação colonial portuguesa (para além de benéfica, por trazer a reforma civilizacional a África). (Aguiar, 1952, p.4)

Ou seja, em primeiro lugar Aguiar defende que os planos urbanos das cidades coloniais deveriam ter sempre em conta a projeção da Unidade Residencial Indígena, afirmando explicitamente que o controlo da habitação da população africana seria instrumental no seu domínio e subjugação. A partir daqui, demonstra os critérios e princípios para a correta projeção de uma Unidade Residencial Indígena e da sua adequada articulação com o núcleo urbano europeu.

Localização

Partindo do princípio de que seria impossível a coabitação entre a “sociedade mais avançada”, ou seja a sociedade europeia, e “os indivíduos com costumes e princípios mais exóticos, que caracterizam a sociedade indígena”, Aguiar conclui que seria “indispensável” localizar a comunidade indígena fora da zona reservada à comunidade europeia. No entanto, a Unidade Residencial Indígena deveria estar o mais próxima possível do núcleo urbano, isto é, dos postos de trabalho da população africana, com fácil acesso entre as duas áreas. A separação entre as duas zonas deveria ser feita de forma “limpa”, por exemplo através de um acidente do terreno ou de uma mancha vegetal, criando uma “zona buffer” ou “zona de proteção”. (Aguiar, 1952, p.7-8)

Segundo Aguiar, teriam sucedido múltiplos casos em que houve “a necessidade de mover os agregados residenciais indígenas que ocupavam o local mais apropriado para a expansão natural do centro urbano”, algo que deveria ser evitado a todo o custo devido a possíveis “perturbações de ordem

económica e social” causadas pela população africana. As condições impostas para a localização da Unidade Residencial Indígena comprometiam-se, portanto, com a localização do núcleo urbano europeu e a salvaguarda do seu futuro desenvolvimento. (Aguiar, 1952, p.9)

Escala

As unidades residenciais deveriam manter um número de habitantes reduzido, para facilitar a sua “complexa organização social e urbana”. Ou seja, era importante controlar o crescimento destes aglomerados de forma a garantir o seu fácil domínio social e político. Assim, a escala da Unidade Residencial Indígena seria resultante da necessidade de mão de obra do núcleo urbano europeu. Por cálculos supostamente científicos, Aguiar conclui que uma qualquer Unidade Residencial Indígena seria capaz de acolher entre 5000 a 15000 habitantes. Ou seja, se uma cidade de maior dimensão exigisse um número de trabalhadores superior a 15000 estes seriam divididos em várias unidades residenciais de modo a garantir o controlo de cada uma. Por exemplo, o plano de Nova Lisboa, que requeriria 11 500 indivíduos, foi desenhado com duas Unidades Residenciais; Lourenço Marques, com 65 000, com quatro; Luanda, com 115 000, com sete.

Organização

Para estruturar a organização da Unidade Residencial Indígena Aguiar apoia-se, mais uma vez, em retóricas explicitamente racistas que se resumem sempre na noção de que o indivíduo africano não seria capaz de apreciar, e por isso não necessitaria, das condições e da complexidade da cidade europeia. Assim, a Unidade Residencial Indígena seria por norma constituída por um núcleo público e uma área residencial.

O núcleo público consistia, geralmente, numa área arborizada em contacto com a “zona buffer” e rodeada pelo mercado, escola, centro médico e o centro oficial (este era o conjunto de edifícios que representava a autoridade portuguesa: a polícia, a administração, e os serviços municipais). As ruas largas e os passeios seriam desnecessários, visto “ser óbvio que o indígena não possui um meio de transporte individual”. As praças, em especial as de grande dimensão, não encontravam justificação “nem do ponto de vista estético, nem do ponto de vista funcional”. Por não haver nenhuma obra de arquitetura significativa que as justificasse, tornar-se-iam “vastos espaços inúteis”. (Aguiar, 1952, p.16)

A área residencial seria composta por ruas estreitas, ladeadas por habitações unifamiliares isoladas, geminadas ou em banda. A implantação das habitações no terreno deveria ser feita consoante os ventos predominantes e outras condições climáticas, e “não seria obrigatório” o respeito pelo alinhamento das ruas.

Sobre o desenho das habitações, Aguiar estabelece tipologias consoante o número de indivíduos a instalar e a solução construtiva desejada. Como exigência transversal a todas as tipologias, Aguiar estipula que cada residência deva possuir um terreno para o cultivo nas traseiras e um jardim na frente da via pública. Por norma, no terreno das traseiras estaria localizado o anexo das instalações sanitárias,

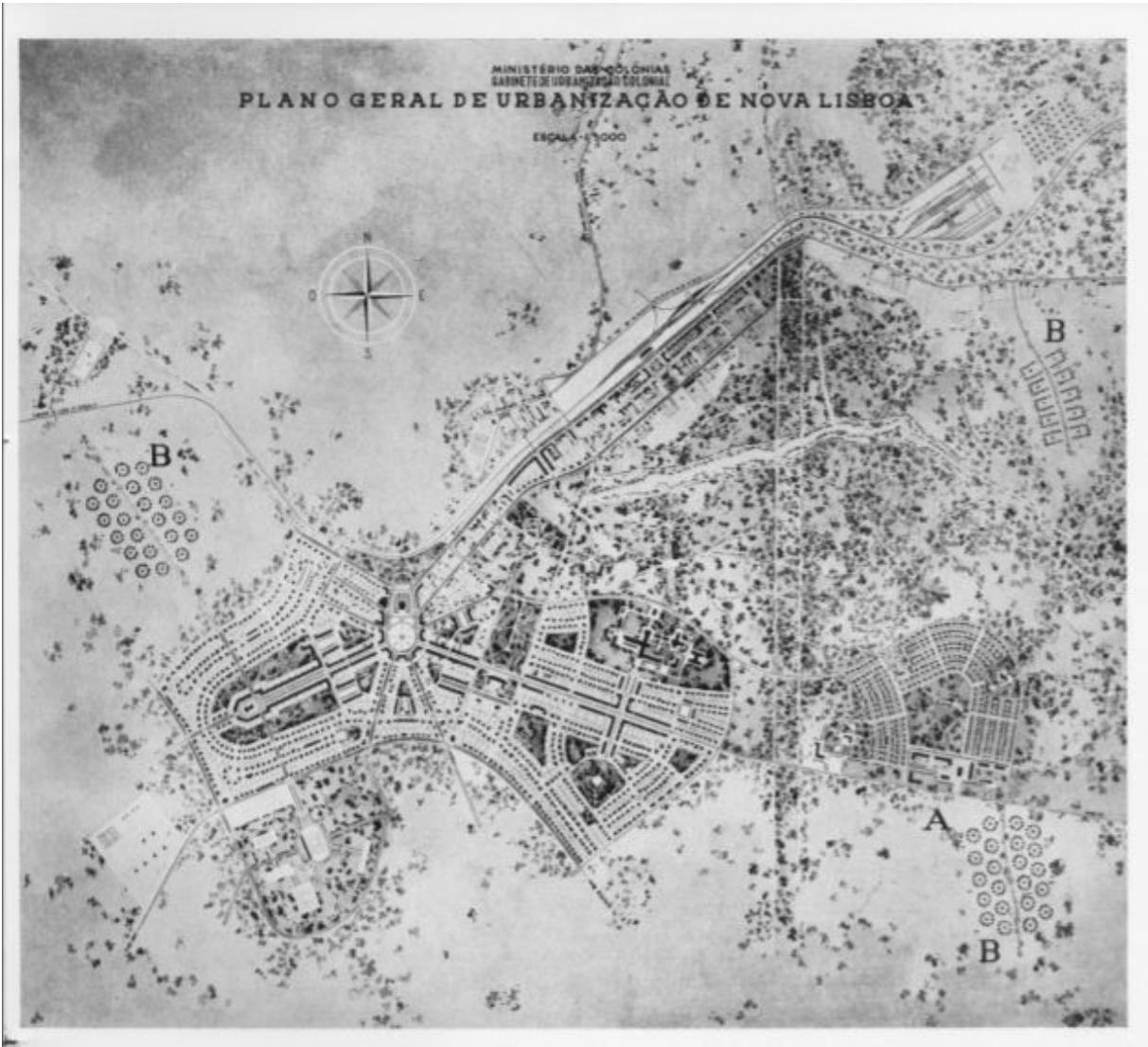
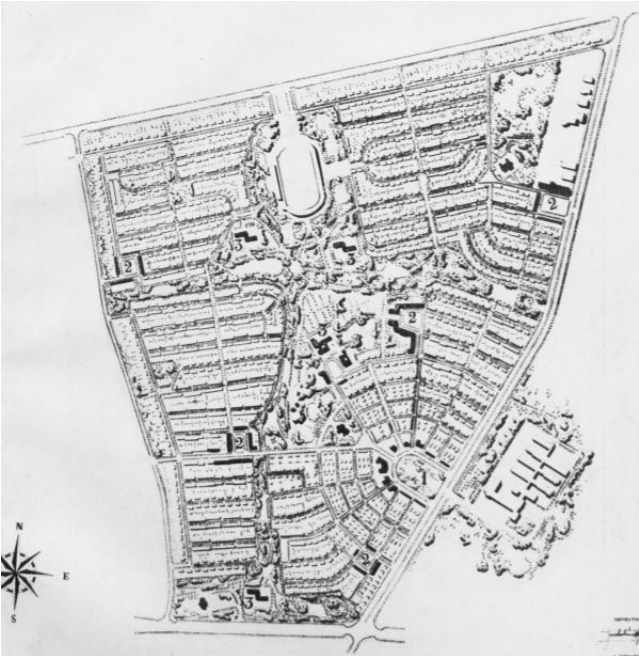


Figura 4.4 - Unidade Residencial Indígena da Munhuana, Lourenço Marques, hoje Maputo, G.U.C. *L'habitation dans les pays tropicaux*, João António de Aguiar, 1952.
Figura 4.5 - O Plano geral de Urbanização de Nova Lisboa, hoje Huambo, Angola, G.U.C. *L'habitation dans les pays tropicaux*, João António de Aguiar, 1952.

que representaria o único ponto de acesso à rede de águas e esgotos. Desta forma, as infraestruturas de águas e esgotos das Unidades Residenciais Indígenas seriam projetadas segundo lógicas idênticas, de desenho longitudinal às parcelas de terreno de forma a abranger todas.

O livro propõe três tipologias de “habitação indígena”: A tipologia 1, para albergar duas pessoas; A tipologia 2, para quatro pessoas; E a tipologia 3, para seis pessoas. Para cada uma das tipologias, Aguiar compõe uma solução para habitações geminadas ou contínuas (Figura 4.6 e Figura 4.7). Independentemente da tipologia, cada divisão destas habitações tinha cerca de 9m2, o espaço mínimo para acomodar, por exemplo, duas camas.

Ou seja, os critérios para o desenho e organização da Unidade Residencial Indígena e das suas habitações visavam garantir que estes espaços e as suas populações causassem o mínimo impacto na vivência e evolução da cidade europeia, bem como assegurar a sua vigilância e controlo constantes.

As diretrizes dadas em “L’habitation dans les pays tropicaux” foram construídas e justificadas através dos exemplos de planos urbanos traçados e postos em prática pelo G.U.C.. Estes planos, direcionados às estruturas urbanas coloniais herdadas da Primeira República (a maioria com origem ou relação direta com a infraestrutura ferroviária ou portuária colonial) refletem a ideologia e cultura arquitetónica formalizada no livro de Aguiar. Das cidades edificadas ao longo do corredor da Beira, esta dissertação debruça-se sobre Vila Pery, hoje Chimoio, e o seu o Plano Geral de Urbanização de 1950.

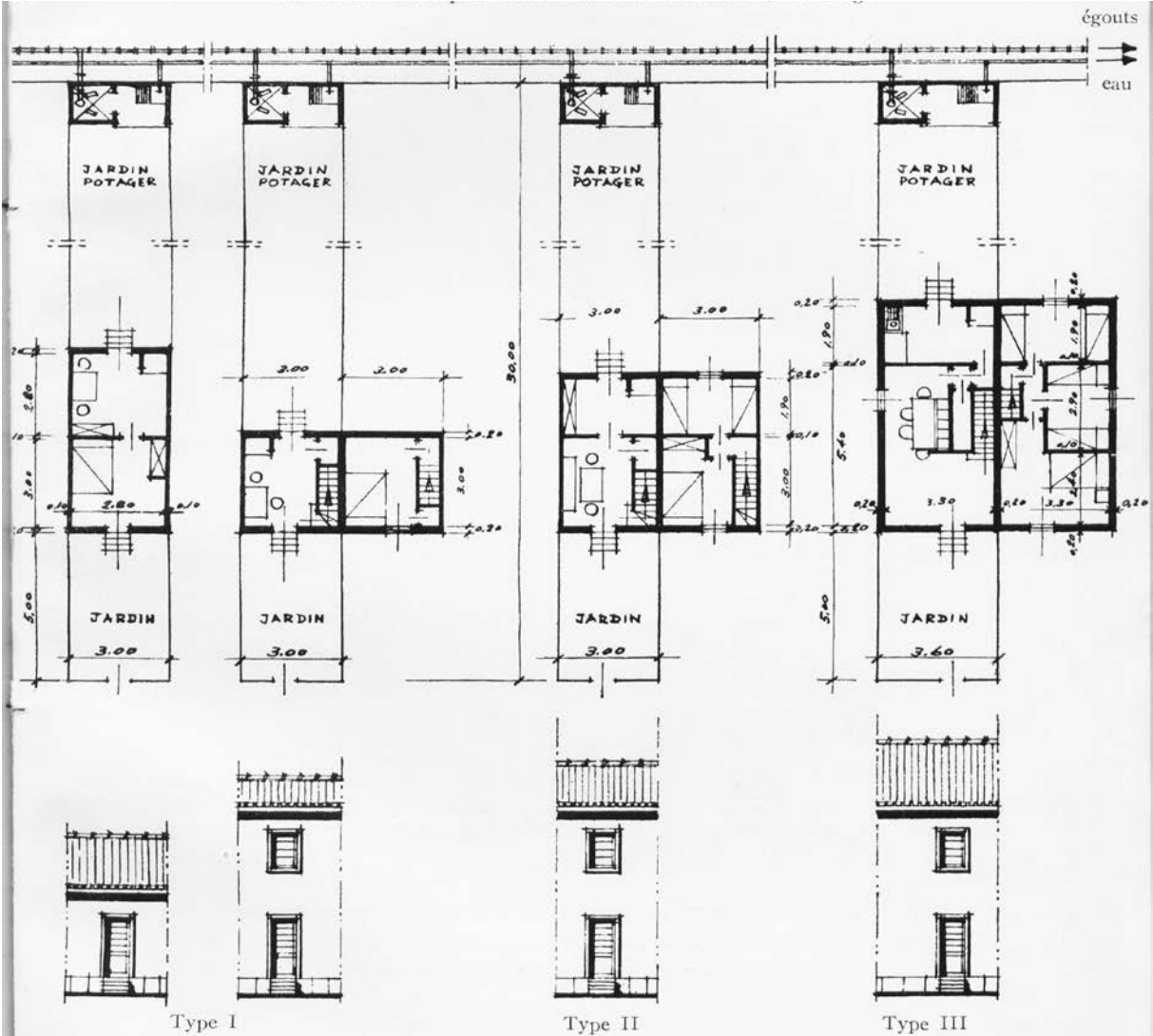


Figura 4.7 - Soluções para habitações indígenas em banda, tiologias 1, 2 e 3. *L’habitation dans les pays tropicaux*, João Aguiar, 1952, p. 49.

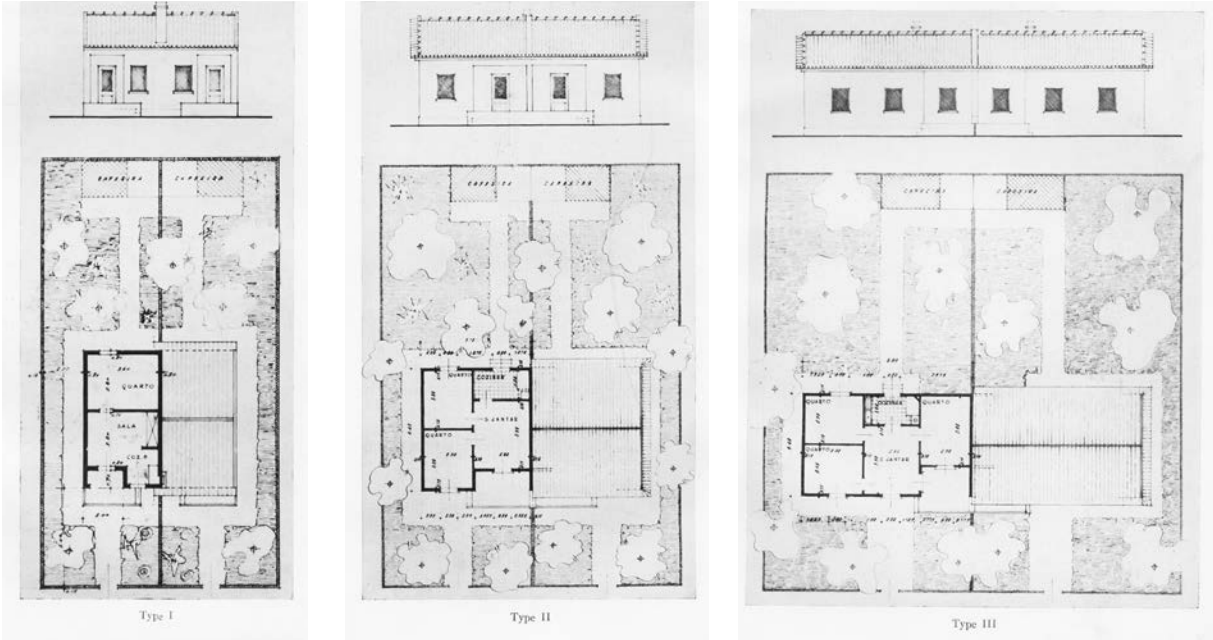


Figura 4.6 - Soluções para habitações indígenas geminadas, tiologias 1, 2 e 3. *L’habitation dans les pays tropicaux*, João Aguiar, 1952, p. 51, 52 e 53.

O Plano Geral de Urbanização de Vila Pery

Elaborado por volta de 1950 pelo Gabinete de Urbanização Colonial a partir de Lisboa, o Plano Geral de Urbanização de Vila Pery é exemplo da cultura urbanística praticada pelo G.U.C. e referenciada por João Aguiar em “L’habitation dans les pays tropicaux”. À semelhança das cidades da linha da Beira, a maior parte das cidades moçambicanas têm origem neste período, (Bruschi, Sandro; Lage, 2005) e a partir de fenómenos semelhantes, frequentemente com relação direta às infraestruturas de transporte.

No plano de Vila Pery, como descreve Aguiar, “a unidade residencial localiza-se a norte do núcleo urbano, do qual está separada por uma área arborizada” (Figura 4.9). O Núcleo Urbano Europeu assume assim uma posição privilegiada de proximidade com a linha férrea, por oposição à Unidade Residencial Indígena. As duas zonas são dimensionadas segundo os critérios anteriormente mencionados, correspondendo a Unidade Residencial Indígena a aproximadamente metade da área ocupada pelo núcleo urbano europeu. Ou seja, a dimensão da Unidade Residencial traduz a necessidade de mão de obra africana para garantir o funcionamento da cidade europeia e não o número de indivíduos existentes no território.

A planta geral, o único documento gráfico disponível do projeto, não indica quaisquer referências às características do território tais como construções pré-existentes, curvas de nível ou acidentes do terreno. Em vez disso, o plano urbano tem como únicas referências aparentes a linha e a estação de caminho-de-ferro, a partir das quais se organiza segundo os princípios formais já referenciados. A ferrovia parece condicionar por completo o desenho urbano, no sentido em que a planta se organiza a partir de dois grandes eixos, articulados segundo a localização da estação e orientação da linha (Figura 4.8). Um eixo, paralelo à linha e longitudinal ao plano urbano, compõe a avenida principal. O outro eixo, ortogonal à linha e transversal ao plano urbano, é rematado pelo edifício da estação de caminho-de-ferro. Os dois eixos, ortogonais entre si, formam uma malha rígida, dentro da qual existem momentos de desenho curvilíneo correspondentes a zonas verdes.

O desenho do núcleo europeu, de orientação predominantemente longitudinal, tem o seu perímetro bem definido por uma via circular que resolve o acesso à cidade. Ao longo dos eixos principais está concentrado o programa público e ao longo das vias secundárias o programa residencial. Uma zona desportiva, situada a sul, complementa a cidade. Cumprindo os critérios da Cidade Jardim, o plano urbano prevê um índice de construção de baixa densidade e a utilização de elementos naturais (parques, arvoredos, canteiros, jardins) na composição dos espaços.

A Unidade Residencial Indígena de Vila Pery é exemplar na aplicação dos princípios formulados por Aguiar: ruas estreitas, rodeadas pelo programa residencial, composto por habitações em banda ou geminadas, com espaço verde na frente e nas traseiras (destinado para o jardim e horta).



Figura 4.8 O Plano Geral de Urbanização de Vila Pery, 1950. Aguiar, J. (1952), sobreposição com a linha e a estação de caminho-de-ferro e os dois eixos viários principais. Edição ao original (CC, 2021).

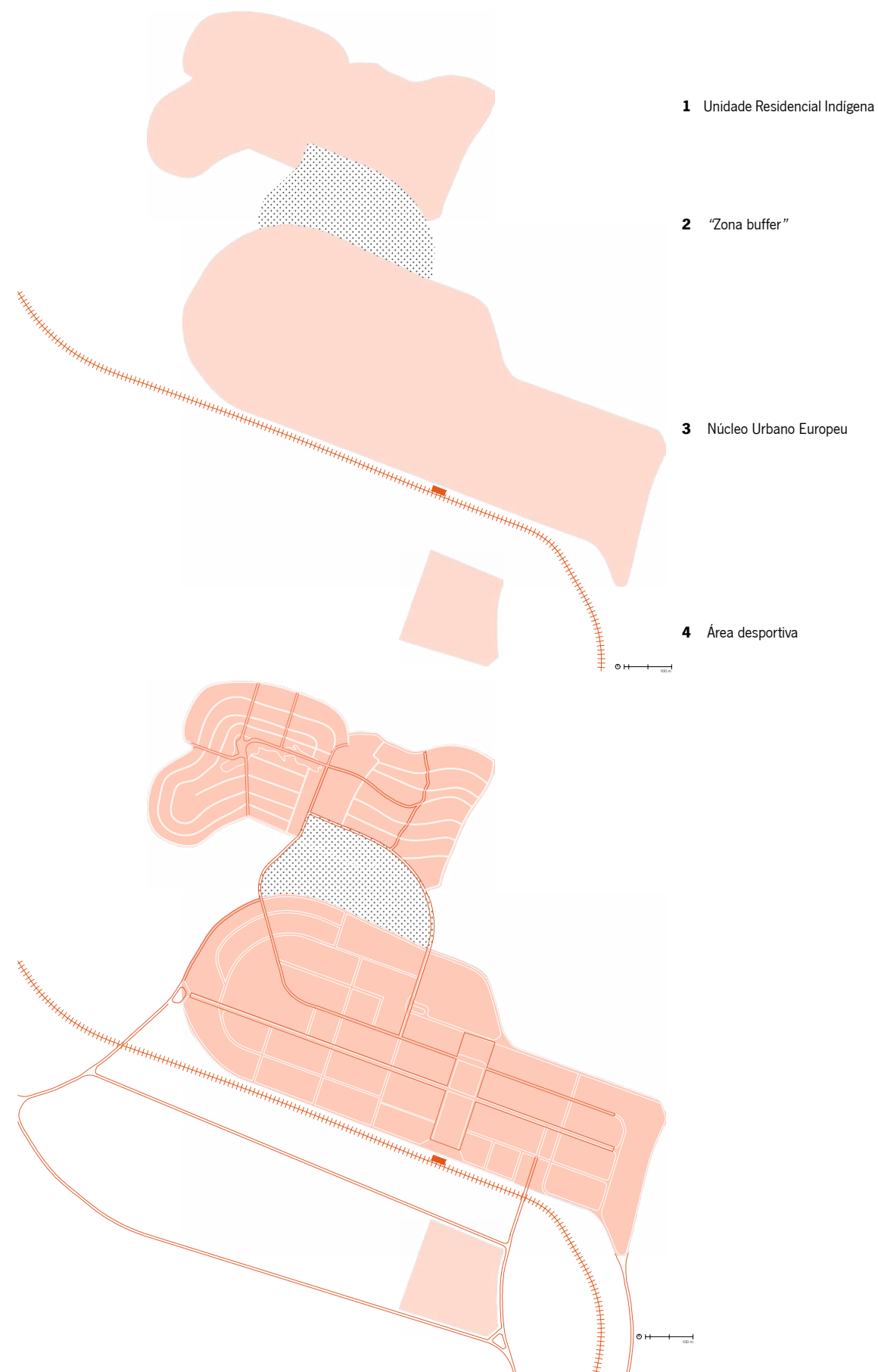


Figura 4.9 - Segregação racial no zoneamento do *Plano Geral de Urbanização de Vila Pery*. (CC, 2021)

Figura 4.10 - Principais arruamentos e ligações internas da Unidade Residencial Indígena e do Núcleo Urbano Europeu. (CC, 2021)

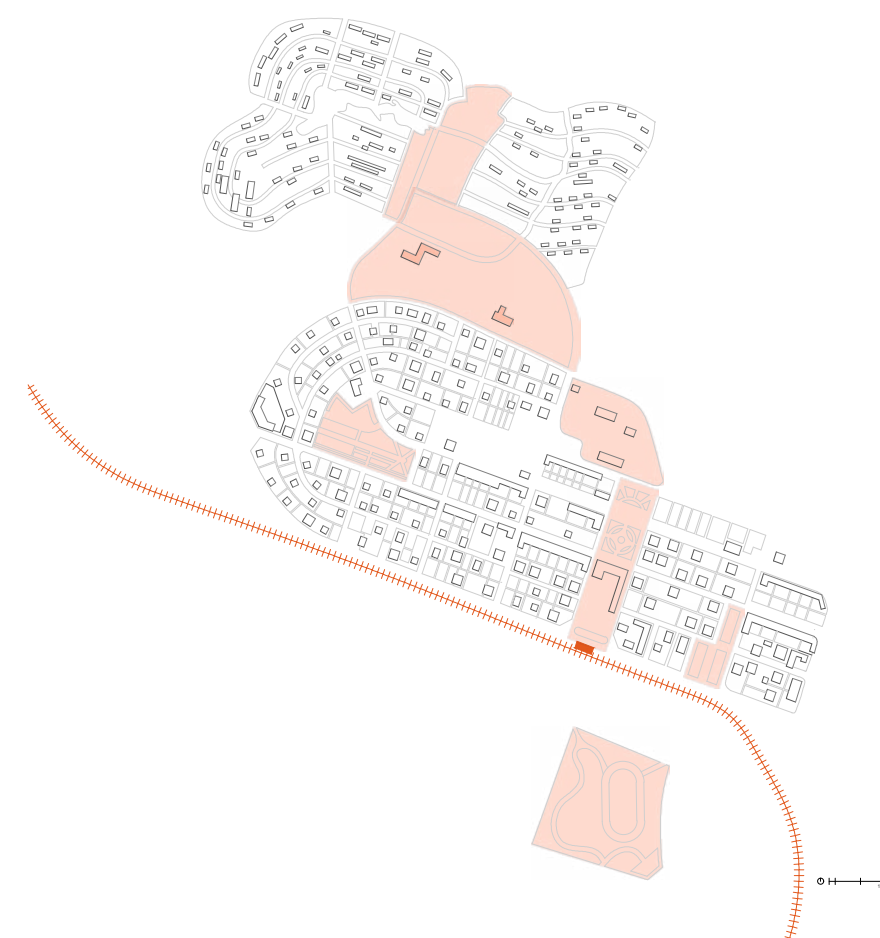
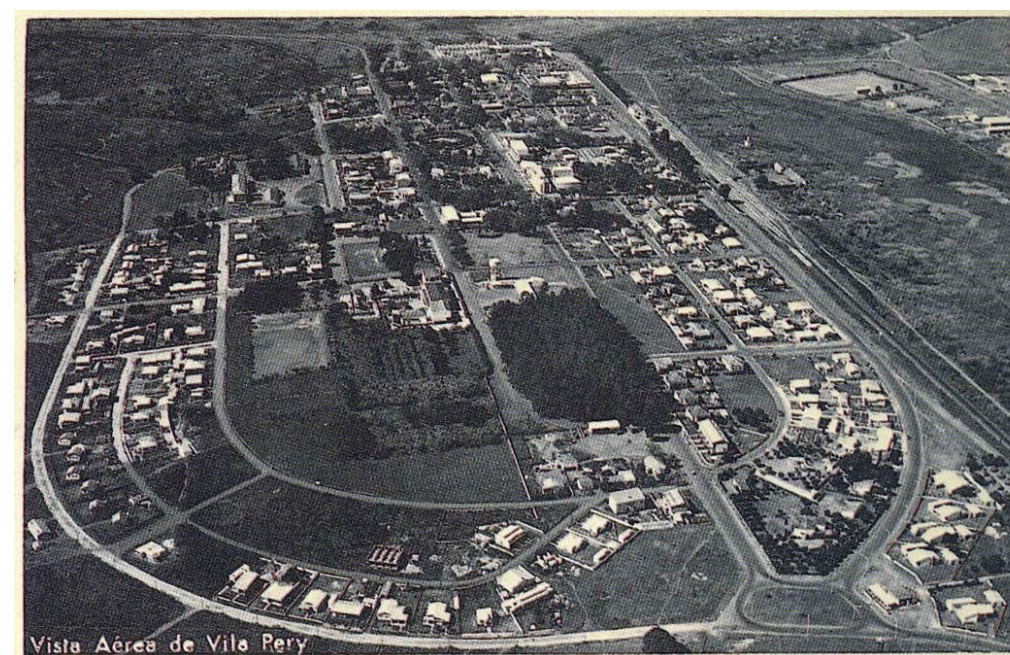


Figura 4.11 - Vista aérea de Vila Pery, c.1960, retirada de Loureiro, 1999, p. 117.

Figura 4.12 - Hipótese de localização dos espaços públicos no *Plano Geral de Urbanização de Vila Pery* (CC, 2021).

Apesar de não ser possível aprofundar a análise da Unidade Residencial Indígena de Vila Pery a partir do plano urbano disponível, uma comunicação do G.U.C. ao Governo Geral de Moçambique redigida por João de Aguiar elucida a estrutura do “Bairro Indígena” e as regras para a disposição e desenho das suas habitações. Segundo a referida comunicação, a área arborizada central albergaria o programa público e as instalações sanitárias coletivas. O “grupo escolar” e as restantes instalações da “Missão” estariam localizadas na “zona de proteção entre a área da vila e o Bairro” (a “zona buffer”). As regras relativas à construção das habitações esclarecem:

1. Dimensões dos lotes
- mínimas..... 250 m²
- máximas 400 m²
2. Área coberta do lote
- da área total do lote..... 20%
- para os anexos 5%
3. Afastamentos entre a construção e o limite dos lotes
- anterior 7 m ao eixo do arruamento
- posterior..... 14 m
- lateral..... 2,5 m
4. A construção contínua não poderá exceder o mínimo de 10 moradias.
5. Não serão permitidas as construções com mais de 2 andares.
6. Os anexos serão constituídos por arrecadações, capoeiras, etc. com o máximo de 3 animais.
- (Pocilgas proibidas)
7. Altura máxima das vedações entre lotes
- de alvenaria..... 1,20 m
- sebe viva 1,00 m
8. Arruamentos com 3 metros de largura e duas valetas laterais.

Com base nestas diretrizes, e segundo os exemplos de João de Aguiar em “L’habitation dans le pays tropicaux”, ensaiou-se, no âmbito desta dissertação, compor hipóteses das habitações construídas na Unidade Residencial Indígena de Vila Pery (Figura 4.13).



Figura 4.13 - Exemplo da composição interior das habitações unifamiliares, nas suas vertentes de lote com dimensões máximas e mínimas, segundo as diretrizes estabelecidas na comunicação do G.U.C. ao Governo Geral de Moçambique. (CC, 2021)

O Movimento Moderno em Vila Pery

O investimento do Estado Novo nas colónias continuou nas décadas seguintes. Incentivado pelos planos de fomento, a partir de meados da década de 1950, o desenvolvimento infraestrutural das colónias traduziu-se na projeção e construção de equipamentos públicos de função residencial, escolar, religiosa, hospitalar, administrativa e de transportes ¹. Nessa época, a maioria da produção arquitetónica e urbanística nas colónias deixou de ser feita a partir de Lisboa e passou para as mãos de gabinetes locais, com equipas compostas por arquitetos que passaram a viver permanentemente nas colónias. Como resultado, o carácter das obras foi-se alterando, afastando-se das diretrizes e ideário rígidos do regime praticados pelo G.U.C. (que terminou a sua atividade em 1957 e se transformou na Direção de Serviços de Urbanismo e Habitação da Direção Geral de Obras Públicas e Comunicações, DSUH da DGOPC, com funções e alcance mais limitados).

Estes gabinetes locais, como os Serviços de Obras Públicas (S.O.P.), cujos arquitetos eram formados segundo os princípios do Movimento Moderno, encontraram uma liberdade que não existia na metrópole para projetarem obras modernas, muito inspiradas nas arquiteturas sul-americanas da época e pelas pesquisas sobre adaptação dos edifícios modernos aos climas tropicais realizadas, nomeadamente, por Maxwell Fry e Jane Drew.

A junção dos valores de liberdade e democracia que permearam a arquitetura do Movimento Moderno com a ideologia e políticas do Estado Novo resultou num espólio de obras assentes num complexo paradoxo, “as opostas utopias”(Miranda, 2013), em que o Movimento Moderno serviu como veículo da colonização e domínio dos territórios e populações africanas. Obras essas que, a partir dos princípios de zoneamento preconizado pelo Movimento Moderno, concretizaram a segregação racial nos espaços internos e externos das cidades coloniais.²

(...) it is important to note that modernism in architecture was part of the colonial ideology, as it served exclusively the white minority. (Kultermann, 2000, p.XXII)

As obras construídas em Vila Pery neste período compõem um interessante espólio do Movimento Moderno. A Figura 4.14 representa a localização aproximada ou estimada de alguns destes edifícios. Entre eles, está a estação de caminho-de-ferro de Vila Pery, da autoria do arquiteto Paulo Eugénio de Meneses de Melo Vaz Sampaio (1926-1968), uma figura central na produção arquitetónica moçambicana e, em particular, de Vila Pery.

O projeto da estação de caminho-de-ferro foi parte integrante do processo de modernização da infraestrutura ferroviária da Beira, que incluiu também projetos para as estações da Beira e do Dondo, para a Gare de Mercadorias da Munhava e para 155 casas para trabalhadores do caminho-de-ferro na Manga, Dondo, Gondola, Vila Pery, Vila Machado, Vila de Manica e Machipanda. Este projeto foi primeiro mencionado em documentação oficial em 1959 e terminou com a inauguração simultânea das estações

1. Literatura adicional: *Obras públicas em Moçambique : inventário da produção arquitectónica executada entre 1933 e 1961*, de André Ferreira, e 2. *Visões Cruzadas. Um Laboratório de Arquitetura entre Global e Local*, de Ana Tostões.

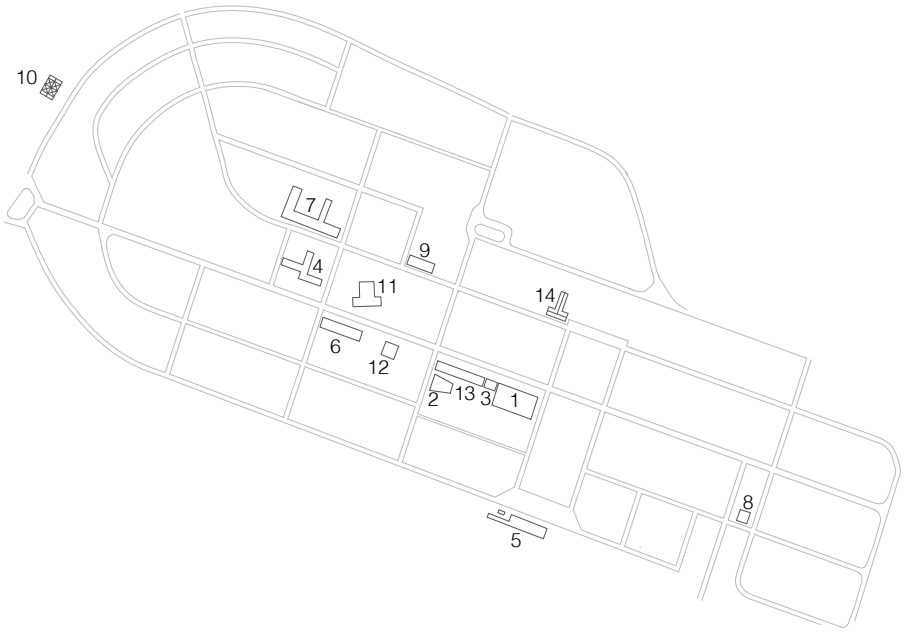


Figura 4.14 - Algumas das obras de arquitetura relevantes do Movimento Moderno em Vila Pery. (EM e CC, 2021)

- | | |
|---|---|
| 1. Banco Nacional Ultramarino, 1955-1959, Paulo Sampaio | 8. Instalações da Auto-Industrial, p.1958, Paulo Sampaio |
| 2. Cinema Montalto, 1957-1963, Paulo Sampaio | 9. Lar Académico, 1962-?, Paulo Sampaio |
| 3. Edifício Náuticos, 1958- (inacabado), João Garizo do Carmo | 10. Mercado Municipal, 1959-?. Paulo Sampaio |
| 4. Escola primária D. Gonçalo da Silveira, 1960-1961/1964, S.O.P. | 11. Palácio das Repartições, 1971-?, Bernardino Ramalhete |
| 5. Estação de caminho-de-ferro, 1959-1966, Paulo Sampaio | 12. Pavilhão Cultural Municipal, 1966-?, Paulo Sampaio e José Augusto Moreira |
| 6. Hotel Chimoio, 1961- (inacabado), Paulo Sampaio | 13. Prédio Montalto, 1957-1960, Paulo Sampaio |
| 7. Hospital Europeu, 1955-1958, Francisco Assis no S.O.P. | 14. SHER, 1956-1958, autor desconhecido |



Figura 4.15 - Vila Pery a meados do séc. XX. Montagem feita a partir de imagens retiradas do Arquivo Digital Vila Pery- Moçambique, em avcultur.

da Beira e de Vila Pery a 1 de outubro de 1966, num processo de transformação da imagem da ferrovia e modernização das infraestruturas coloniais na defesa contínua do regime às críticas internacionais.

Análise do complexo da Estação dos Caminhos de Ferro de Vila Pery, 1966

A estação de caminho-de-ferro de Vila Pery foi construída no mesmo local da estação preexistente. Localizada a sul do núcleo urbano, entre o perímetro da cidade e a linha, continuou a ocupar uma posição central em relação à estrutura da cidade, no remate do eixo monumental transversal à Avenida da República (agora Avenida 25 de setembro).

O complexo da estação é composto por dois volumes de autorias diferentes (Figura 4.18 e Figura 4.19). O volume principal foi projetado por Paulo de Melo Sampaio e alberga os serviços essenciais da estação: o átrio, as instalações sanitárias, a bilheteira, cafetaria e restaurante, os serviços administrativos e técnicos e um quarto privativo. O corpo secundário, de menor dimensão e implantado a uma cota mais baixa, foi rotulado como “sala de espera de 3ª classe”. Ou seja, tinha como função segregar os percursos e espaços da estação através da designação de uma sala específica para a população africana. Estas salas de espera eram *projetos tipo* desenhados pela Brigada de Melhoramentos, um gabinete técnico dos Caminhos de Ferro da Beira. O projeto em questão está assinado por M. Campos, um nome recorrente nos desenhos deste gabinete. Estes *projetos tipo* seguiam sempre a mesma fórmula: consistiam na área da sala de espera, de planta quadrada e simétrica, ladeada pelas casas de banho, com uma entrada única virada para o cais, e assentos contínuos ao longo das paredes internas (Figura 4.20 e Figura 4.21).

A planta disponível (Figura 4.16 e Figura 4.22) é representativa da junção dos dois projetos, e está rotulada “alterações à sala de espera de 3ª classe”, o que pode fazer supor que já existiria uma “sala de espera” pré-existente pertencente ao antigo complexo ou um projeto anterior, em redor da qual Paulo Sampaio projetou o novo edifício da estação, e que sofreu alterações anos mais tarde.

Sobre o projeto de Paulo Sampaio

Localizada entre a linha férrea e o arruamento, a estação desenvolve-se num volume paralelepípedo que segue a orientação imposta pela ferrovia e pelo plano urbano e volta os alçados nordeste e sudoeste para a via e para a linha, respetivamente. Na sua composição, o projeto reduz os elementos da estação a sólidos geométricos puros e contrapõe a horizontalidade do corpo da estação com a verticalidade da torre do relógio.

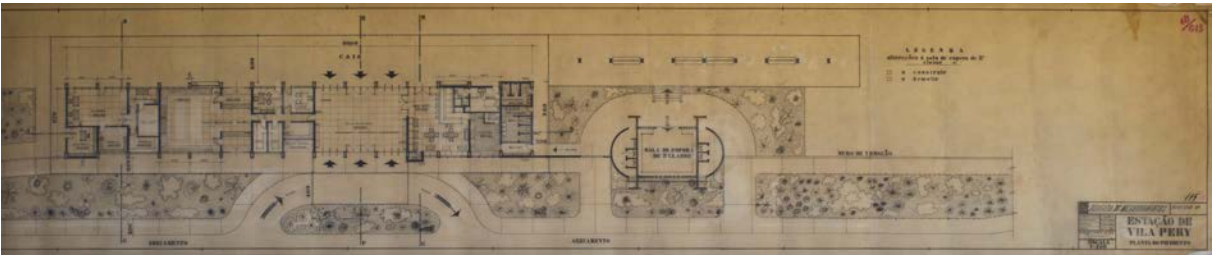


Figura 4.16 - Estação de Vila Pery. Planta do Pavimento, Brigada de Melhoramentos dos C.F.B., 1961



Figura 4.17 - Antiga estação de caminho-de-ferro de Vila Pery, 1930. Retirada do arquivo digital “ The Delagoa Bay World”.

Figura 4.18 - Corpo principal da estação de Caminho-de-ferro de Vila Pery, 1966. (EM, 2010)

Figura 4.19 - Sala de Espera de 3ª classe. (EM, 2010)

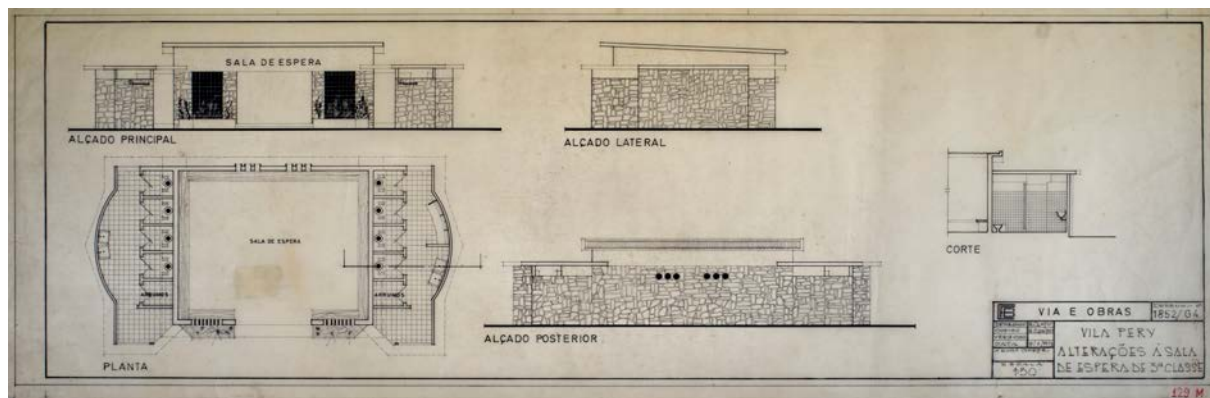


Figura 4.20 - Vila Pery Alterações à Sala de Espera de 3ª classe, C.F.B., M. Campos, 1973.

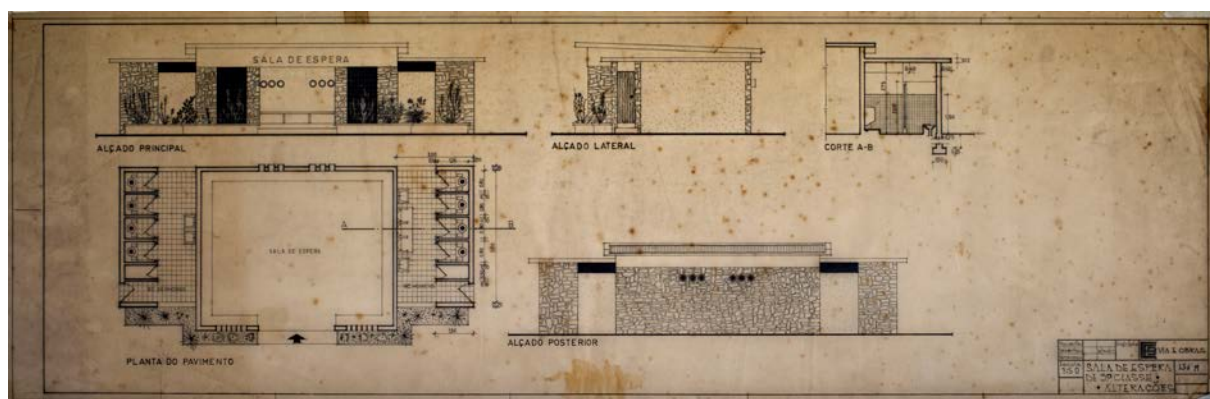


Figura 4.21 - Sala de Espera de 3ª classe "Alterações", C.F.B., M. Campos, sem data.

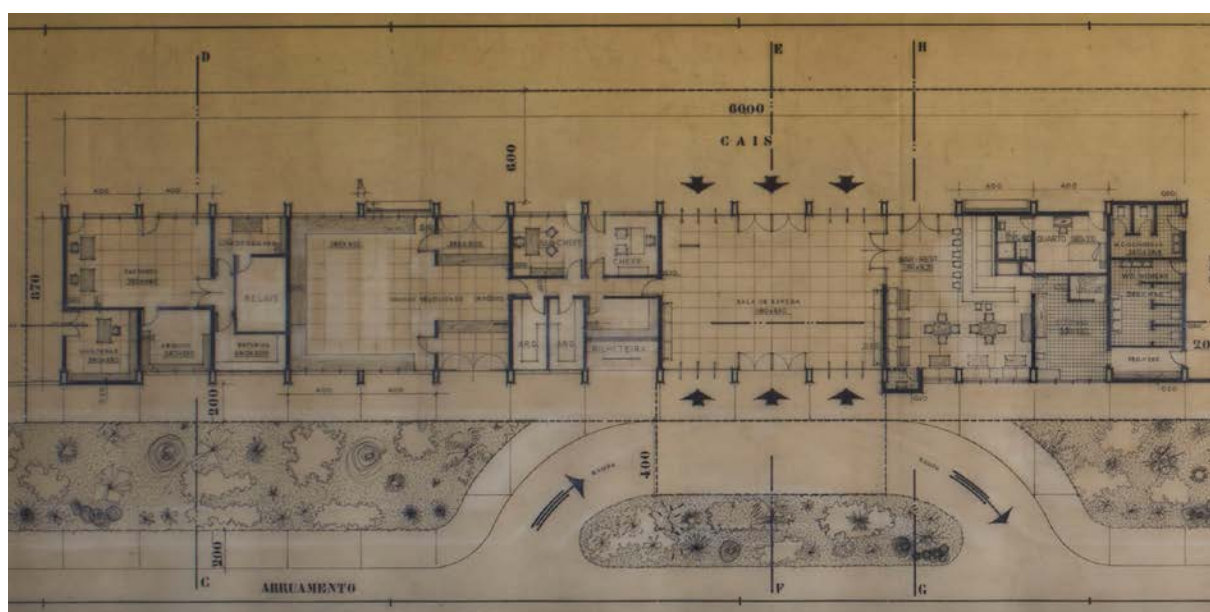


Figura 4.22 - Aproximação: Estação de Vila Pery. Planta do Pavimento, Brigada de Melhoramentos dos C.F.B., 1961

A estrutura, composta por pórticos, obedece a uma matriz de 4 metros por 8 metros, permitindo a organização funcional da estação segundo uma planta livre. A este, localizam-se os serviços técnicos e administrativos da estação e, a oeste, os serviços públicos. Entre os dois, o átrio, transversal ao volume, articula o espaço do cais com a via pública e garante o acesso aos serviços essenciais da estação (a bilheteira e o bar/restaurante), resultando numa planta assimétrica.

A partir da matriz estabelecida desenvolve-se a estrutura aparente, da qual se tira partido formal. Os alçados principais são marcados pela repetição regular do elemento de pórtico assimétrico, realçada pelo recuo do plano de parede rematado por frestas contínuas. No átrio, os planos de parede são de vidro, permitindo a continuidade visual entre a via e o cais, a leitura do pórtico que atravessa o espaço (Figura 4.25 e Figura 4.26) e a ventilação transversal.

A cobertura estende-se para além dos limites do volume da estação para abrigar os espaços do cais e da entrada (consola de seis metros e dois metros, respetivamente) e para proteger os panos de vidro da luz direta do sol. No alçado nordeste do volume da estação, outra laje intermédia avança quatro metros em direção à via e evidencia o momento de entrada, criando um maior espaço de espera abrigado da chuva e da luz do sol, como se pode verificar na Figura 4.18.

No interior do átrio, motivos geométricos abstratos revestem as superfícies do chão e das paredes, numa solução muito semelhante à na estação da Beira (Figura 4.27), da mesma autoria e projetada simultaneamente. Nomeadamente, o desenho do mosaico da parede de entrada do restaurante (Figura 4.26). Também comum à estação da Beira são os bancos do cais, compostos por duas peças de betão, uma para o assento e outra para o encosto (Figura 4.23 e Figura 4.24). Os verdes e azuis presentes nas superfícies interiores e exteriores da estação terão sido resultado de pinturas recentes, que vieram reformular o cromatismo original.



Figura 4.23 - Pormenor do plano de parede rematado por frestas contínuas. e bancos do cais (EM, 2010).



Figura 4.24 - Pormenor de um banco no cais da Estação Central da Beira (MMO, 2019).

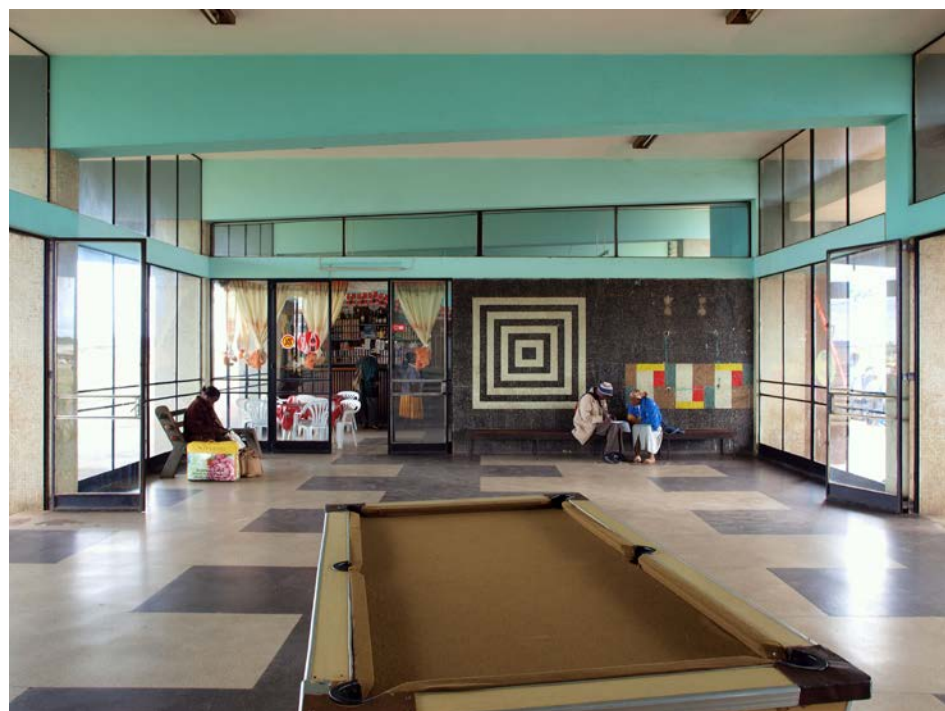


Figura 4.25 - Vista do interior do átrio para saída para o cais. (EM ,2010)
Figura 4.26 - Vista do interior do átrio para a entrada do restaurante e cafeteria. (EM, 2010)

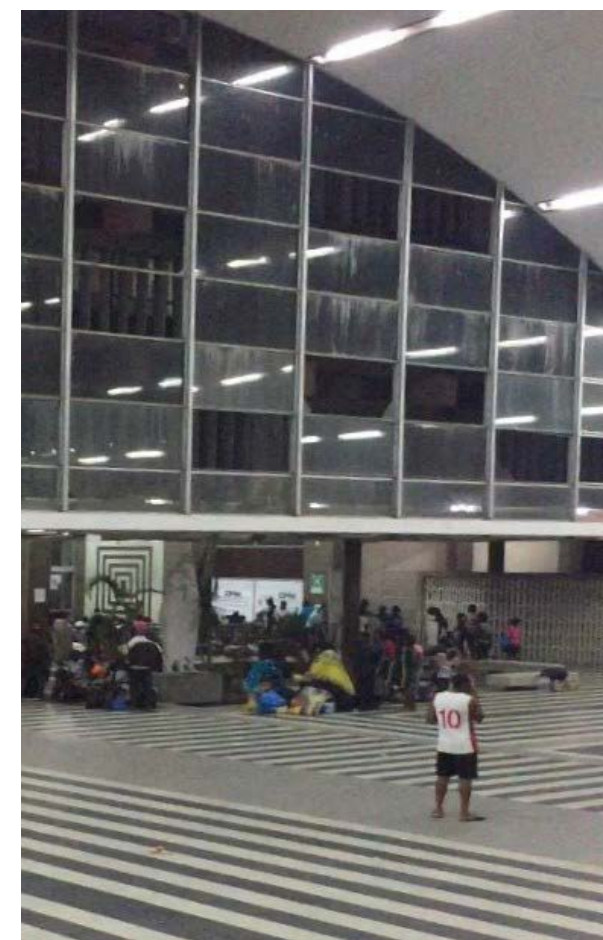
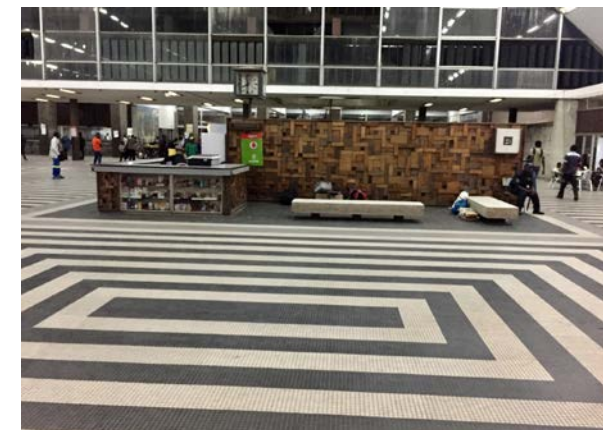
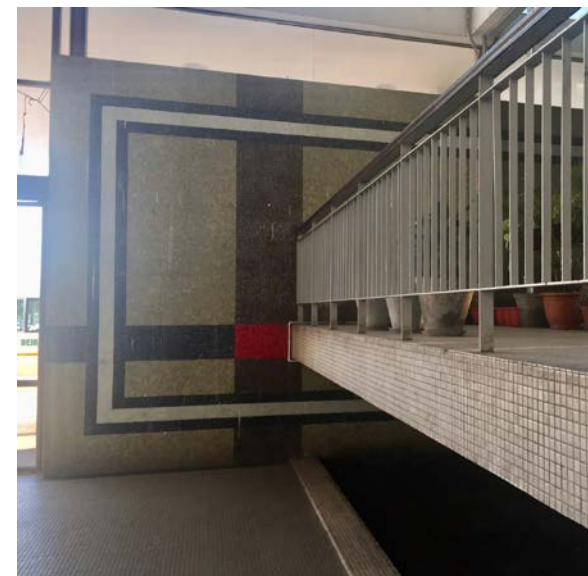


Figura 4.27 - Soluções de revestimento das superfícies do chão e das paredes em motivos geométricos abstratos, Estação Central da Beira (MMO, 2019)

Imediatamente, as características dispares do corpo principal e da Sala de Espera implicam uma hierarquia: a monumentalidade do corpo principal, projetado por um arquiteto especificamente para o local, em oposição ao carácter modesto do outro, um *projeto tipo*, projetado por um desenhador e progressivamente modificado no sentido da sua simplificação.

Para além disso, a oeste, a acompanhar o cais, outra estrutura autónoma composta por pórticos em T e por uma laje delgada de betão cria uma cobertura sobre a zona do cais em frente da “Sala de Espera de 3ª Classe”. Através da utilização da métrica e da expressão arquitetónica presentes no volume principal, esta estrutura secundária estabelece uma ordem hierárquica dos espaços e percursos do complexo da estação, consolidando o seu carácter segregador. Destacam-se os três principais elementos que parecem estabelecer intencionalmente essa hierarquia e distinguir a zona destinada aos europeus da destinada à população africana:

I. Por um lado, a quebra na continuidade dos planos de cobertura da estação e da estrutura secundária, que é significativamente mais baixa, sugere uma diferença na função do espaço.

II. Aparentemente com a mesma intenção, a deslocação da disposição dos pilares da estrutura secundária em relação aos pilares do volume principal separa a plataforma do cais em duas zonas distintas. No lado europeu do cais, a estrutura permite a continuidade visual ao longo da plataforma e em relação à linha. No lado “indígena”, os pilares são dispostos de forma central à plataforma, bloqueando a comunicação visual entre este espaço e o resto da estação.

III. O projeto resolve o desnível do local de forma a que haja uma diferença de cota considerável entre a Sala de Espera e os outros elementos da estação. A relação direta entre a Sala de Espera e a respetiva área do cais cria uma hierarquia de espaços evidente, que coincide com os restantes elementos segregadores do projeto.

As hipóteses construídas acima parecem sugerir que as duas zonas do cais, apesar de serem parte da mesma plataforma, não constituiriam um percurso único longitudinal ao cais. Esta ordem hierárquica estabelecida na plataforma do cais corresponderia, provavelmente, ao local de paragem das carruagens de terceira classe e aos percursos feitos entre o cais e a via pública. Se considerarmos a hipótese de que o portão no muro de vedação à direita da Sala de Espera fosse utilizado como entrada e saída da população africana, como o desenho parece sugerir, é possível especular sobre os possíveis percursos estabelecidos na utilização do complexo da estação (Figura 4.30). Segundo esta hipótese, os espaços da estação seriam divididos em duas zonas segregadas, com percursos independentes e nunca cruzados. A este, de serviço aos colonos, o edifício da estação constituído pelo volume principal. A oeste, destinadas à população africana, as estruturas secundárias, constituídas pela cobertura mais baixa, pela sala de espera a uma cota menor, e pelo portão nas traseiras. Os dois percursos nunca interagiriam, nem no acesso à cidade, nem no acesso às carruagens.

Esta segregação não é confirmada por memórias descritivas da obra ou documentos oficiais do governo. Isto porque, ao contrário de sistemas do tipo do apartheid, não existia um sistema jurídico e institucionalizado que aplicasse medidas de segregação racial. A segregação praticada nas colónias portuguesas era por vezes assumida de forma informal, novamente parte da defesa contínua do

regime contra as críticas internacionais, e não era imposta por leis ou políticas mas sim pelo desenho e administração dos espaços e serviços. A estação dos Caminhos de Ferro de Vila Pery é um exemplar das obras do Movimento Moderno projetadas e construídas em contexto colonial, instrumentais na concretização das práticas de domínio, segregação e subjugação da população africana durante o regime do Estado Novo.

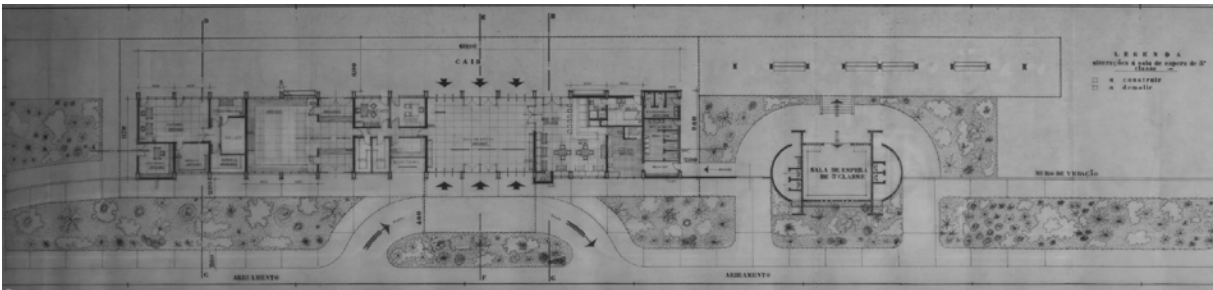


Figura 4.28 - Estação de Vila Pery. Planta do Pavimento, Brigada de Melhoramentos dos C.F.M., 1961.

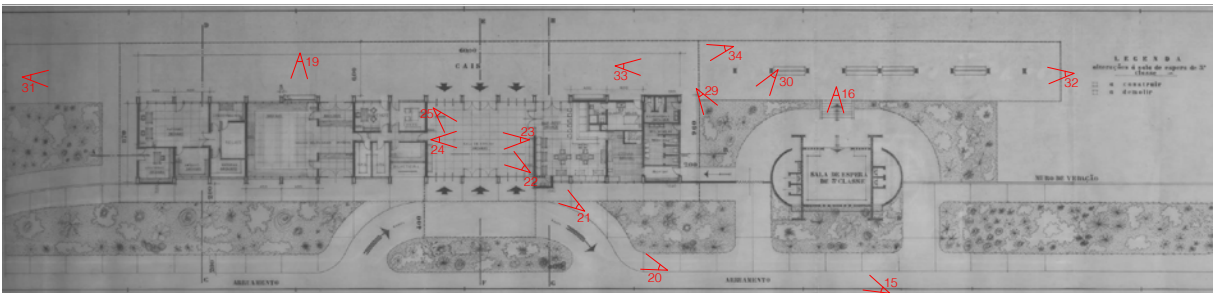


Figura 4.29 - Pontos de vista das figuras 4.15 a 4.28. (CC, 2021)

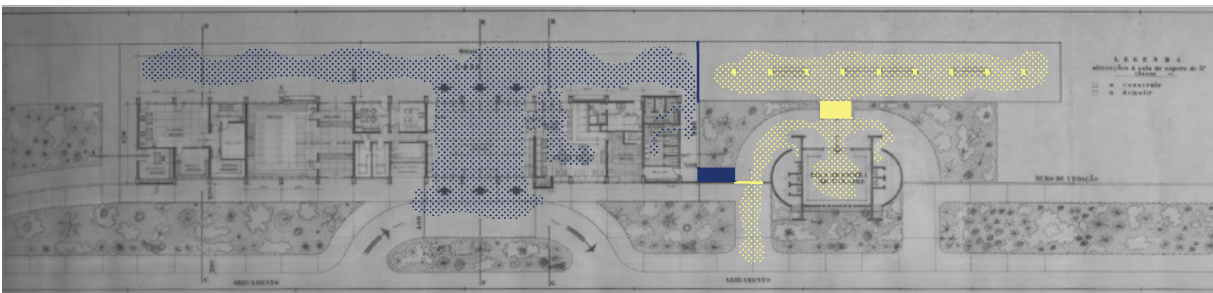


Figura 4.30 - Espaços e percursos segregados no complexo da estação de caminho-de-ferro de Vila Pery. (CC, 2021)



Figura 4.31 - Portão de acesso à Sala de Espera. (EM, 2010)



Figura 4.32 - Desnível entre a plataforma do cais e a Sala de Espera. (EM, 2010)



Figura 4.33 - Continuidade visual ao longo do espaço do cais destinado à população europeia. (EM, 2010)



Figura 4.34 - Quebra da continuidade visual no cais no espaço destinado à população indígena. (EM, 2010)



Figura 4.35 - Quebra do plano da cobertura. (EM, 2010)

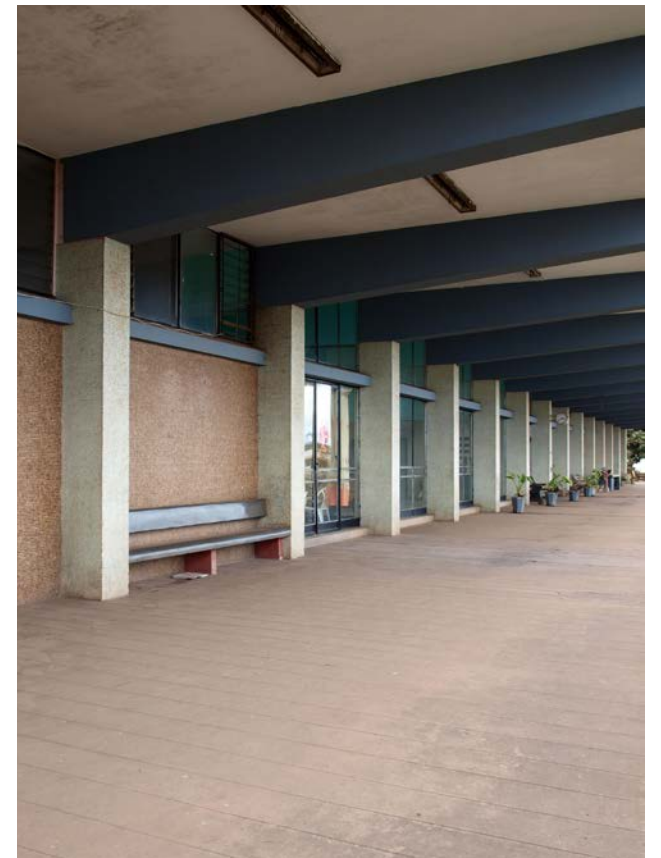


Figura 4.36 - Métrica da estrutura aparente do volume principal da estação, continuada na estrutura secundária. (EM, 2010)



Figura 4.37 - Capa do “Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique”, de Outubro de 1966, número 10.



Figura 4.38 - Primeira e sétima páginas do “Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique”, de Outubro de 1966, número 10.

V. Conclusões e interrogações

Este último capítulo pretende sintetizar o fio condutor que atravessa os três capítulos e comunicar as descobertas de cada um, bem como as dúvidas que surgiram ou subsistiram ao longo da investigação.

Pela estrutura da dissertação e pela metodologia adotada na construção de cada capítulo, esta síntese vai ter em consideração a articulação entre capítulos e temas. Por exemplo, para propósitos de interpretação, o segundo capítulo pode ser considerado como uma extensão do primeiro, no sentido em que se manteve a escala e o método de investigação (a análise, interpretação e espacialização de relatórios). Por consequência, as conclusões e as dúvidas que subsistiram nos dois primeiros capítulos podem ser interpretadas simultaneamente. Por outro lado, o terceiro capítulo apresenta escalas diferentes, e permitiu estender a temática da ferrovia até contextos independentes. Assim, o terceiro capítulo apresenta conclusões e interrogações sobre temas autónomos.

Desta forma, as conclusões organizam-se segundo as escalas sobre as quais a investigação se debruçou. Ou seja, a estrutura deste capítulo, organizado de acordo com as escalas territorial, urbana e arquitetónica, é diversa do alinhamento da dissertação (que seguiu balizas temporais relativas aos períodos anterior, contemporâneo e posterior à construção da linha). Esta opção traduz o processo de pesquisa e de escrita da dissertação, em que a abordagem aos vários temas percorreu trajetórias cruzadas que se alimentaram mutuamente, concorrendo para as *conclusões e interrogações* aqui apresentadas. Estas, longe de se encontrarem encerradas, e exatamente pelos questionamentos que ainda subsistem, abrem caminho para novas linhas de pesquisa, que se acredita virem a sedimentar o conhecimento construído ao longo desta investigação.

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E ESCALA TERRITORIAL

O primeiro e segundo capítulos permitiram olhar a presença portuguesa na região do Quiteve no processo de introdução da infraestrutura ferroviária da Beira e uma aproximação à relação que os colonos portugueses tinham com a geografia física, política e social da região. A análise da ação sobre o território do Quiteve e sobre os seus principais atores durante uma baliza temporal de cerca de vinte anos (1884-1900), permitiu compreender as motivações e circunstâncias que resultaram na implementação da linha de caminho-de-ferro da Beira em determinado local, com determinado traçado, por determinada companhia. Ou seja, ficou clara a influência do investimento económico e das relações políticas internacionais na ação sobre o território, em prejuízo das opiniões informadas das equipas de engenheiros que realizaram estudos para a construção da ferrovia.

A condição eurocêntrica dos testemunhos disponíveis tornou-se evidente ao longo da investigação e levantou outras questões acerca das consequências da introdução da linha nas povoações africanas. Se, através dos relatórios, se sabe da existência e dinâmicas desses núcleos que povoavam o Quiteve, das relações entre os régulos de cada povoação e do cariz temporário das suas construções, esse conhecimento é inevitavelmente fragmentário e dúbio. Os mesmos relatórios deixam dúvidas acerca das migrações e relações entre as povoações em consequência da ocupação e construção nesses territórios por colonos europeus. Se esta investigação esclarece as origens e motivações das estruturas urbanas geradas pelo caminho de ferro no Quiteve, desconhece aquelas que eram autóctones e as implicações que a ferrovia provocou.

Por último, e embora seja menos relevante à interpretação do fenómeno da materialização do caminho de ferro no Quiteve, permanece a interrogação: Como seria hoje o território do Quiteve, se o projeto de Eduard Pohin ou Renato Batista tivesse sido o escolhido? Se Portugal conservasse os direitos ao traçado e construção da linha? Quão diferente seria a paisagem moçambicana se a linha da Beira seguisse pelo vale dos rios Buzi e Revué? Tivesse o porto da Beira sido substituído pelo porto de Enhangôna? Poderiam as dificuldades na construção na zona pantanosa da Mapanda sido evitadas? E que outras, de diferente natureza, teriam surgido? Estas foram questões insistentes ao longo da investigação.

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E ESCALA URBANA

O terceiro capítulo representa uma aproximação sequencial na escala em relação aos dois anteriores, tendo proporcionando uma afinação metodológica na sua construção e pelas temáticas que aborda através do estudo de Vila Pery. Acima de tudo, este capítulo permitiu interpretar o urbanismo e a arquitetura como instrumentos coloniais diretamente articulados com a infraestrutura ferroviária, fundamentais na concretização da retórica racista imposta pelo regime salazarista no espaço colonial português. Apesar de não existir um sistema formalmente jurídico e institucionalizado do tipo do apartheid aplicado às colónias portuguesas, a segregação estava implícita na organização e administração dos territórios, das cidades e dos edifícios.

No âmbito desta dissertação, a leitura do livro “L’habitation dans le pays tropicaux” de João António de Aguiar foi central para compreender o quão flagrantes e explicitamente racistas era a ideologia que alicerçava o estudo da arquitetura e urbanismo tropicais e de que forma esse estudo serviu de validação científica para a administração dos territórios coloniais. Através da utilização de um léxico supostamente científico, Aguiar pretendia justificar a segregação e o domínio da população africana, informando teoricamente a projeção e construção de cidades e equipamentos públicos e desenvolvendo a cultura arquitetónica e urbanística praticada pelo G.U.C. no processo de homogeneização das paisagens coloniais, a aculturação dos povos locais.

A análise do caso de estudo do Plano Geral de Urbanização de Vila Pery foi a oportunidade para compreender a tradução do pensamento de Aguiar na transformação e administração do território. O Plano Geral de Urbanização de Vila Pery é exemplar na aplicação dos princípios estabelecidos em “L’habitation dans le pays tropicaux”, em particular na projeção da Unidade Residencial Indígena, zoneada e desenhada a partir do discurso segregadoras e dimensionada segundo a necessidade de mão de obra para a cidade europeia.

Para além de fazer parte do acervo das obras realizadas pelo G.U.C. e de ser exemplar na construção e concretização da sua retórica, o Plano Geral de Urbanização de Vila Pery foi, antes de mais, fruto da implantação e desenvolvimento da infraestrutura ferroviária da Beira. A cidade teve origem na estação de Chimoio no final do séc. XIX com o objetivo de ser um ponto intermédio na ligação entre a costa e o interior. No decorrer da primeira metade do séc. XX, com a construção e exploração da infraestrutura ferroviária, Chimoio evoluiu como estrutura urbana e viu erguer o primeiro edifício de estação ao longo da linha. Na década de 1950, no momento de modernização da infraestrutura ferroviária da Beira e expansão das respetivas estações, o plano urbano de Vila Pery foi desenhado de acordo com o traçado da

linha e a localização da estação, que se sobreposaram às outras características territoriais. É de sublinhar a já referida indiferença às condições geográficas ou humanas, não existindo quaisquer referências ao local no desenho do plano urbano.

Do período que correspondeu ao estudo, construção, exploração e intervenção na linha de caminho-de-ferro da Beira, resultou o planeamento e construção de cidades de grande escala ao longo da sua extensão. É clara a relação entre o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária colonial e os processos de transformação do território, neste caso de Chimoio. Foi possível, a partir deste caso de estudo, aprofundar a compreensão dos processos de desenvolvimento dos territórios coloniais seus contemporâneos e do papel instrumental da infraestrutura ferroviária no controlo e subjugação dos territórios coloniais e das suas populações, a par do ordenamento e da administração do território.

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E ESCALA ARQUITETÓNICA

A análise da estação de caminho-de-ferro de Vila Pery representa, no âmbito desta dissertação, a ponte a partir da qual foi possível relacionar a infraestrutura ferroviária colonial com a sua arquitetura e atentar às investigações e discussões atuais acerca da herança da arquitetura do Movimento Moderno produzido em África durante o período colonial e à sobreposição de ideários contraditórios já anteriormente referida.

Esta obra pertence ao espólio da arquitetura do Movimento Moderno em Vila Pery. Da autoria do arquiteto Paulo Sampaio, uma figura central na produção arquitetónica moçambicana e, em particular, de Vila Pery, a estação foi parte integrante do processo de modernização da infraestrutura ferroviária da Beira. Construída no mesmo local da estação preexistente, está localizada a sul da cidade e ocupa uma posição fundamental no plano urbano.

Foi também ela central na continuação das estratégias de domínio dos espaços internos e externos de Vila Pery. Como se verifica na análise do projeto, através da utilização do vocabulário do Movimento Moderno é garantida a continuidade da organização racial e segregadora desde as carruagens, pelo espaço da estação e no acesso à via pública. Isto torna-se aparente em determinados momentos da estação, nomeadamente na diferença de escala e expressão dos dois corpos, na quebra na continuidade dos planos de cobertura, na deslocação da disposição dos pilares da estrutura secundária em relação aos pilares do volume principal, e na diferença de cota considerável entre a Sala de Espera e os outros elementos da estação. De facto, esta estação estabelece hierarquias de espaços e percursos que consolidam o carácter segregador das práticas coloniais já encontrado na escala do planeamento urbano.

Em suma, a presente dissertação permitiu verificar que existiu um grande investimento formal e simbólico na estratégia colonial de domínio dos territórios moçambicanos e de aculturação dos seus povos. Esta lógica dita civilizadora foi materializada em mecanismos segregadores e exploratórios, onde a infraestrutura ferroviária teve um papel fundamental, e que se inseriram de forma estrutural nas suas diversas escalas: no ordenamento do território, no planeamento de núcleos urbanos e na prática arquitetónica.

GLOSSÁRIO

Aringa. Assentamento urbano fortificado.

British South Africa Railway Company. Companhia majestática inglesa, fundada por Cecil Rhodes com o objetivo de colonizar e explorar o território da África Austral.

Companhia majestática. Companhias privadas a quem o governo concede contratos de concessão de território para fins de exploração, comércio e colonização.

Corredor da Beira. Via de comunicação ferroviária e rodoviária entre a Beira e o Zimbabué.

Decauville. Fábrica francesa de sistemas ferroviários fundada por Paul Decauville em 1875. Em linguagem corrente, um “decauville” significava uma linha de caminho-de-ferro, caracterizada por uma bitola de 60 cm. E.g. “(...) petição à construção de um decauville do Punguè ou do Búzi a outro ponto (...)”(Lima, 1971)

Estação testa. Estação fronteira entre troços com sistemas de cantonamento diferentes ou entre troços de via única e via dupla, in *Infraestruturas de Portugal, terminologia e léxico*.

Kraal. Termo usado para descrever tanto os assentamentos dos povos angunes, quanto as habitações dentro do assentamento. Nestes assentamentos, as habitações estão dispostas em círculo à volta de um curral, e todo o conjunto é cercado por um qualquer tipo de vedação, também circular.

Linha/bitola estreita. No âmbito desta dissertação, considera-se a bitola estreita correspondente a 60 cm.

Linha/bitola larga/alargada. No âmbito desta dissertação, considera-se a bitola larga correspondente a 1,067m.

Margem direita/ margem esquerda. Margem do rio em relação à foz.

Metrópole. Termo usado na época para referir o território original da potência colonizadora. Ou seja, a Metrópole Portuguesa incluía Portugal continental, os Açores e a Madeira, constituindo os restantes territórios o Ultramar Português.

Prazos da coroa. Sistema colonial de concessão de terras por um período de três gerações, por sucessão feminina. Séc. XVI a XIX.

Presídio. Porto ou cidade com guarnição militar.

Ramal ferroviário. Linha subsidiária que serve para ligar pontos importantes à linha principal, geralmente com poucas estações.

Régulo. Chefe.

Sertanejo. “Designação corrente dos comerciantes portugueses, brancos ou negros, geralmente degredados ou descendentes de degredados, que comercializavam com o interior de África.” Fernando Rosas.

Vátua/Lamdim/Angune. As línguas angunes formam um grupo de línguas faladas em vários países (e por vários grupos) da África Austral. *Angune* foi a designação genérica dada pela administração colonial portuguesa de Moçambique aos povos de línguas angunes, sendo por vezes utilizada como sinónimo a forma vátua ou landim.

Por estas designações serem tão genéricas, e a sua utilização na época tão pouco precisa, muitas vezes não estão relacionadas com a etnografia ou com os termos usados pelos próprios grupos locais.

E.g. No “Relatório às terras dos Landins”, Paiva de Andrada refere-se às “terras dos landins” como o território abrangido pelo reino de Gaza. Por landins, Andrada refere-se apenas aos indivíduos pertencentes ao reino de Gaza, diferentes, por exemplo, daqueles que vivem acima do Revué.

TOPONÍMIA E CORRESPONDÊNCIAS

(...) se fundou o posto militar do Aruângua, depois Beira e procedeu-se ao balisamento do seu porto, estudou-se a navegabilidade do Punguè e estabeleceu-se na sua margem direita duas estações, uma em Mapanda ou Cafunguze e outra em Guenjére, que eram limites da navegabilidade daquele rio. À estação de Guenjére foi dado o nome de Sarmento (...). E como a distância entre Sarmento e Manica fosse muito grande, Paiva de Andrada instalou outra estação em Chimoio. (Lima, 1971, p.119)

Aruângua. Estuário do rio Punguè. Paiva de Andrada refere-se ao rio Punguè por Aruângua várias vezes ao longo dos relatórios de viagem.

Aruenha/ Luenha/ Luenya. Afluente do rio Zambeze.

Já nas minhas viagens pelo Zambeze para Tete, tinha notado que os pretos chamam Luenha ao rio que em as nossas cartas chamamos Aruenha. (Andrada, 1885)

Barué. (Reino do Barué). Potentado africano localizado nas margens do Zambeze.

Caurese. Afluente do Aruenha (Luenya), que separava o Barué de Guessa, a terra de Caterere.

O Caurese tem aqui uns 50 metros de largo e excellente agua com approximadamente uma altura media de 1 metro em toda a largura do leito que é de areia. Tem porém de espaço a espaço grandes rochas, e o rio até á foz é absolutamento improprio para a navegação. Vi-o na estiagem e tendo havido grande secca. No tempo das chuvas engrossa muito, e mesmo em seguida a um só dia de grande chuva não dá passagem a vau. (Andrada, 1885)

Fontesvila / Vila Fontes velha / Ponte do Pungué / Chimbue . Primeira testa da linha ferroviária, na margem esquerda do Pungué. Chegou a ser um centro ferroviário e comercial de alguma importância quando era a testa da linha, e daí a ligação para o porto da Beira era feita em barças pelo Pungué.

Hei por conveniente declarar de primeira classe um terreno na margem direita do rio Pungue, situado a jusante de Neves Ferreira, para n’elle se edificar uma povoação denominada Fontesvilla segundo plano já estudado e que se acha patente na Secretaria do Governo. (Fernandes, n.d.)

Gaza. (Reino de Gaza). Potentado africano localizado a sul do rio Punguè.

Gouveia/ Gorongosa. Povoação no sopé da serra da Gorongosa, que Manuel António de Sousa ocupou e onde investiu por se encontrar deserta e ser “naturalmente fortificada” pelo relevo do terreno.

A serra da Gorongosa estava absolutamente deserta quando Manuel Antonio aqui chegou (...) Hoje muitos milhares de pessoas habitam em centenas de povoações a serra e os territorios que a rodeiam. (Andrada, 1885)

Guessa. Terra do outro lado do Luenha, oposta ao Barué. Ocupada pelo régulo Caterere ou Gutuqui durante o período da viagem de Paiva de Andrada de 1884 e 1885.

Mapanda. Zona pantanosa das margens do rio Pungué.

Neves Ferreira. Estação estabalecida na margem esquerda do rio Pungué, a montante de Velha Fontesvila.

Sarmento/ Guenjére.

Vila Pery/ Chimoio.

Salisbury/ Harare.

Siluvu/ Xiluvo.

Quiteve. Área entre os rios Pungué e Revué.

Umtali/ Mutare.

ATORES RELEVANTES

Alfredo Augusto Lisboa de Lima. 1866-1935. Engenheiro militar português. Diretor do Serviço de Obras Públicas da Companhia de Moçambique. Diretor geral interino do Ministério das Colónias e Ministro das Colónias de 9 de Fevereiro a 12 de Dezembro de 1914. Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa.

António José Enes. 1848-1901. Político português. Administrador colonial destacado em Moçambique, onde exerceu as funções de Comissário Régio.

Anselmo Ferrão. Século XIX. Capitão mor de Sena.

D. Carlos I. 1863-1908. Rei de Portugal.

Cecil Rhodes. 1853-1902. Político britânico. Fundador da Rodésia (agora o Zimbabwe e Zâmbia). Fundador da British South Africa Railway Company. Primeiro Ministro da Colónia do Cabo (1890-1896).

Eduard Pouhin. Século XIX. Engenheiro francês responsável pelo estudo do traçado da ferrovia para a I Companhia de Moçambique.

João António de Aguiar. (1906-1974). Arquiteto português. Responsável por mais de 150 Planos Gerais de Urbanização destinados às Colónias e à Metrópole.

João de Andrade Corvo. 1824-1890. Ministro dos Negócios Estrangeiros. Ministro da Marinha e Ultramar.

Joaquim Carlos Paiva de Andrada. 1846-1928. Militar português. Fundador da Société des Fondateurs de la Compagnie Générale du Zambeze, da Companhia de Ophir e da I Companhia de Moçambique.

Joaquim José Machado. 1847-1925. Engenheiro, militar e político português. Diretor das obras públicas de Moçambique em 1877. Governador da província de Moçambique em 1890 e 1891. Governador da Companhia de Moçambique. Governador da Índia portuguesa.

Manuel António de Sousa. 18XX. Capitão mor de Manica e Quiteve. Figura importante na África central. Casa com uma mulher da casa real do Barué, e sobe à chefia quando o chefe morre. Controla e ocupa com sucesso o Barué e a Gorongosa. Para o governo português, é uma personagem chave com quem fazer laços para “empreender na África central”.

“Manuel Antonio de Sousa, chamado pelos cafres Gouveia, foi nomeado capitão mór de Manica e Quiteve, e veio assentar a sua casa na serra da Gorongosa, em uma posição naturalmente fortificada por tal modo, que um homem resolvido a defender-se não tinha mais a temer n'esta base de operações os ataques dos landins.(...). Desde que Manuel Antonio para aqui veio como barreira, todos os prazos cobertos pelo da Gorongosa começaram a gosar de não interrompido socego e a verem desenvolver-se n'elles a cultura dos generos de exportação, com proveito dos indigenas, até ao presente os unicos agricultores, bem como dos que com elle negociam e em geral do paiz.”(Andrada, 1885)

Macombe. séc. XIX, Rei do Barué.

Mutassa. séc. XIX. Régulo de Manica e vassalo de Ngungunhane.

Muzila/Mzila. séc. XIX-1884. Filho de Sochangane. Pai de Ngungunhane. Em 1864 mata o irmão Mawewe, o primeiro sucessor a Sochangane.

Ngungunhane. 1850-1906. “Gungunhana” nos documentos coloniais. Filho de Muzila. Último imperador do Reino de Gaza. Capturado por Mouzinho de Albuquerque em 1895, levado em exílio para os Açores pelo governo português, onde falece em 1906.

Paulo de Melo Sampaio. 1926-1968. Arquiteto português, autor de projetos de urbanismo e arquitetura destinados ao território colonial português.

Renato Baptista. Séc. XIX. Capitão de engenharia que, por ordem de António Enes, assume a direção dos estudos da linha férrea pelo vale do Búzi por parte da II Companhia de Moçambique. O traçado sugerido é abandonado quando o governo português decide apresentar o projeto de Pouhin, pelo vale do Punguè.

Sochangane (Manicusse). 1821–1858. Fundador do Império de Gaza. Pai de Muzila.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguiar, J. (1952). *L'Habitation dans le pays tropicaux*. XXlo Congresso- Federation Internationale de l'abitation et de l'urbanisme, Lisboa 1952.

Andrada, J. C. P. de. (1885). *Relatorio de uma viagem às terras dos Landins*. Lisboa: Imprensa Nacional. Retrieved from <http://www.gutenberg.org/files/34041/34041-h/34041-h.htm>

Andrada, J. C. P. de. (1886). *Relatorio de uma viagem às terras do Changamira*. Lisboa: Imprensa Nacional. Retrieved from <http://www.gutenberg.org/files/34040/34040-h/34040-h.htm>

Baptista, J. R. (1892). *Africa Oriental - Caminho-de-ferro da Beira a Manica, excursões e estudos efectuados em 1891*. Imprensa Nacional.

Bruschi, S., & Lage, L. (2005). *O desenho das cidades. Moçambique até ao séc. XXI* (E. Fapf (ed.)).

Companhia de Moçambique (1902). *O Território de Manica e Sofala e a Administração da Companhia de Moçambique: 1892-1900*. Lisboa: Typographia da Companhia Nacional Editora.

Coelho. (1952). *Relatório da actividade dos serviços do Gabinete de Urbanização do Ultramar desde a data da sua criação*.

Enes, A. (1971) *Moçambique: relatório apresentado ao governo*. Lisboa, Imprensa Nacional.

Fernandes, J. L. P. (2006). *Republica [Popular] de Moçambique. As Alterações Toponímicas e os Carimbos do Correio* (E. Humus (ed.)). Biblioteca Filatélica Digital. Retrieved from https://www.fep.up.pt/docentes/cpimenta/lazer/html/ebook/bfd013_p.pdf

Fernandes, J. M., Janeiro, M. de L., & Neves, O. I. (2010). *Moçambique 1875/1975. Cidades, Territórios e Architecturas*. Maisimagem.

Kultermann, U. (2000). *Introductory Essay: Continent of Hope*, in Frampton, K. World Architecture 1900–2000: A Critical Mosaic. Central and Southern Africa, vol. 6. Springer–Verlag Wien.

Lima, A. P. de. (1971). *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*. In Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Mccants, A. Beira, E. Cordeiro, J. M. L. Lourenço, Paulo, L. *Railroads in Historical Context: Construction, costs and consequences*. (2011). Foztua Project. Foztua, Inovatec.

Milheiro, A. C. F. V. (2012). *O Gabinete de Urbanização Colonial e o traçado das cidades luso-africanas na última fase do período colonial português*. URBE - Revista Brasileira de Gestão Urbana, Pontificia Universidade Catolica do Parana-PUCPR.

Miranda, E. J. V. (2013). *Liberdade & ortodoxia: Infraestruturas de arquitectura moderna em Moçambique (1951-1964)*, Tese de doutoramento em Arquitetura, ramo de conhecimento em Cultura Arquitetónica. Universidade do Minho, Escola de Arquitetura, Portugal. Retrieved from <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/25666>

Newitt, M. (2012). *História de Moçambique*. In Publicações Europa América.

BIBLIOGRAFIA

Adrião, J e Carvalho, R. (2006). *Infraestrutura*. Jornal Arquitetos, volume 225. Lisboa.

Alves, R. M. V. (2015). *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro*. Tese de doutoramento em arquitetura, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, Portugal.

Adichie, C.N. (2009). *The danger of a single story* | TED Talk.

Costa, C. A. (2019). *Viagem aos Makonde de Moçambique / A Journey to the Makonde from Mozambique* (pp. 40–42).
Retrieved from <https://www.rtp.pt/programa/tv/p38645>

Coates, T. N. (2014). *The Case for Reparations*. The Atlantic, June Issue.
Retrieved from <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2014/06/the-case-for-reparations/361631>

Direito, B. P. T. (2013). *Políticas coloniais de terras em Moçambique: o caso de Manica e Sofala sob a Companhia de Moçambique, 1892-1942*. Tese de doutoramento, Instituto de Ciências Sociais, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

Gaffard, R (1882). *Exploration au Zambèse : situation géographique et aspect du pays, flore, faune, habitants, pathologie, hygiène : rapport adressé à la Société des fondateurs de la Compagnie générale du Zambèse*.
Retrieved from <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k201051r/f1.image.textelimage>

Ferreira, A. R. F. (2006). *Obras públicas em Moçambique : inventário da produção arquitectónica executada entre 1933 e 1961*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas.
Retrieved from <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/6004>

Khosa, U. B. K. (1987). *Gungunhana*. Porto Editora, Lisboa

Livingstone, D. (1866). *Narrative of an Expedition to the Zambesi and Its Tributaries: And of the Discovery of the Lakes Shirwa and Nyassa. 1858-1864*. Harper & Brothers, Nova Iorque.
Retrieved from https://play.google.com/books/reader?id=QO8MAAAIAAJ&hl=pt_PT&pg=GBS.PA1

Lobato, M. (1996). *Redes mercantis e expansão territorial. A penetração portuguesa no vale do Zambeze e na África central durante o século XIX (1798–1890)*. Revista Stvdia, n 54 e 55, Lisboa.

Marçal, B. J. N. (2016). *Um império projectado pelo “silvo da locomotiva”. O papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930)*. Tese de doutoramento em História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia, Universidade Nova, Lisboa.

Memórias de África e do Oriente | Moçambique : Documentário trimestral, n 032.
Retrieved from <http://memoria-africa.ua.pt/>

Prothero, G. (1920). *Handbooks prepared under the direction of the historical section of the foreign office*, volume 121. H.M. Stationary Office.

Romão, Á. (2011). De Angola à contra-costa.
Retrieved from <https://www.rtp.pt/programa/tv/p28836>

Tostões, A. (2016). Visões Cruzadas. *Um Laboratório de Arquitetura entre Global e Local*. Revista Do Centro de Estudos de Arquitectura, Cidade e Território Da Universidade Autónoma de Lisboa, n 9.
Retrieved from <https://repositorio.ual.pt/handle/11144/2984>

