

Huíla e Namibe: um projeto multidisciplinar e internacional de valorização de património territorial

v1
20fevereiro2017, EB

Acerca da ideia:

cruzar *natureza, ciência, património, história, cultura e ensino* num *projeto internacional e multidisciplinar* no sul de Angola, reunindo o património das coleções naturais sediadas no Lubango e o património da linha ferroviária de Lubango e do porto do Namibe, as histórias dessas coleções e dessas infraestruturas ao longo do atribulado século XX africano, e o seu papel no desenvolvimento e na sociedade.

Um projeto multidisciplinar com docentes e estudantes do ensino superior das regiões da Huíla e Namibe (em especial do ISCED Instituto Superior de Ciências da Educação, em Lubango) e com académicos de instituições portuguesas e internacionais, incluindo o MIT e o programa MIT Portugal e os museus da Universidade de Harvard, entre outros.

O projeto articula-se em várias iniciativas coordenadas

- uma iniciativa sobre a recuperação, musealização e exploração genética (?????) das coleções naturais de pássaros, mamíferos e plantas existentes no Lubango, e que nunca foram objeto de exposição pública, apesar do seu notável valor
- uma iniciativa sobre a história da linha de Moçamedes e seu património: a iniciativaCFM que visa estudar e compreender a linha de Moçâmedes e o século XX através de estudos sobre caminhos de ferro africanos, tecnologia e desenvolvimento em África (que se esboça adiante)
- uma iniciativa sobre o porto de Namibe (ex Moçamedes) e as ligações entre a ferrovia e o porto de mar ao longo do século XX

- uma iniciativa de musealização e animação cultural em espaços em Lubango (estação dos caminhos de ferro) e Namibe (junto ao porto de mar) que promova a participação das populações locais na memória do território e seja instrumento educativo e de atração de visitantes.

A participação de estudantes da região nos trabalhos das várias iniciativas do projeto e na sua operacionalização constitui uma importante oportunidade pedagógica de aprendizagem baseada na prática para alunos dos diversos cursos, desde as ciências naturais e a biologia à história, geografia, linguística e outras disciplinas.

*i*CFM

*iniciativa*CFM

**estudar e compreender a linha de Moçâmedes e o século XX:
ESTUDOS SOBRE CAMINHOS DE FERRO,
TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO EM ÁFRICA.
Um projeto internacional.**

v0

5fevereiro2017, EB



Introdução

Propõe-se uma iniciativa internacional para estudo da linha de Moçâmedes e para a instalação de um núcleo de memória da linha no edifício da estação do Lubango.

A história da linha de Moçâmedes atravessa todo o século XX. A discussão da sua necessidade começou mesmo ainda na década de 80 do século XIX. É possível organizar a sua história nos seguintes períodos:

1885 a 1905: o debate, a decisão e o projeto, em Portugal e em Angola

1905 a 1923: construção da linha entre Moçâmedes e Lubango (Sá da Bandeira)

1923 a 1961: construção da linha para Leste (até Vila de Serpa Pinto) e do ramal de Chibia

1961 a 1975: o período do conflito colonial

1975 a 2002: o período do conflito interno

2002 a 2015: a reconstrução

2015 - ... : novo período operacional

A equipe proponente pretende usar a experiência internacional do projeto FOZTUA, que entre 2010 e 2016 estudou a linha do Tua e a região envolvente, produzindo um grande número de estudos e livros a partir de um grupo multidisciplinar de especialistas que permitiu dar um significativo impacto internacional aos trabalhos desenvolvidos. O projeto foi financiado pela EDP no âmbito das contrapartidas pela construção do novo aproveitamento hidroelétrico de Foz Tua (atualmente a entrar em funcionamento).

Parte do modelo desse projeto agora proposto para a linha de Moçâmedes baseia-se, com as devidas adaptações, na experiência e na equipe do FOZTUA e da iniciativaTUA, que lhe dá continuidade.

Contexto

Em 1923 o caminho de ferro chegava a Lubango, onde se fundaria depois a vila de Sá da Bandeira. As obras da linha tinham começado quase vinte anos antes, em 1905, no porto de Moçâmedes. Pelo meio aconteceu a primeira guerra mundial, o que obrigou a uma paragem nas obras. Nessa altura a linha já tinha chegado a Vila Arriaga, em 1912. Mas só mais de dez anos depois a linha chegaria à cidade de Sá da Bandeira.

A linha de Moçâmedes foi uma obra da engenharia colonial portuguesa, então financiada pelo Estado português (através do chamado “Fundo de Malange”), projetada por engenheiros portugueses e construída por empreiteiros portugueses e locais - depois de um processo atribulado de adjudicação inicial a ingleses. Este já é um cenário diferente do que aconteceu com as primeiras linhas de caminho de ferro em Angola, que foram financiadas por capitais estrangeiros e liderados por engenheiros e empreiteiros estrangeiros - casos das linhas de Ambaca (1885-1907) e depois da linha de Benguela (1902-1928).

A linha de Moçâmedes nasce de considerações militares e de ocupação do território no contexto complexo do início do século XX, mas também com a expectativa de valorizar o “celeiro” do interior e o papel do porto de Moçâmedes. Pretendia então sinalizar uma mudança de paradigma da política colonial portuguesa, mais apostada na ocupação efectiva do território, pela inoculação de colonos portugueses, atraídos para o interior da província, para a dinamização da agricultura e do comércio, empreendida por nacionais, em vez de se limitar à exploração comercial dos produtos autóctones. A preferência pelo porto seguro de Moçâmedes era uma obrigação moral do Estado português para com os colonos que fundaram estações civilizadoras no planalto da Chela, onde a salubridade do clima permitia a fixação e reprodução da raça branca, à semelhança do que acontecia nas colónias inglesas; onde o elemento indígena não oferecia resistência ao influxo da civilização; onde a indústria da pesca, da salga do peixe e da goma, a produção de cereais, o cultivo da vinha e a abundância de gados e pastagens pareciam tão auspiciosos que faziam lembrar “os milagres da primeira colonização da América do Norte”, bastando, para isso, que ali fosse introduzida a “viação acelerada”.

Iniciada nos princípios do século XX, a construção da linha completa prolongar-se-ia por décadas. A seguir ao Lubango, a linha continuou para leste, tendo chegado à então vila de Serpa Pinto apenas em 1961, mais de 700 kms depois. Mas foi também construído um ramal para sul, o ramal de Chibia, que chegou a Chiange em 1955, ao fim de cerca de 120 kms de linha férrea. A construção da linha concluiu-se portanto nas vésperas do início do conflito colonial em Angola. Depois da independência de Angola, em 1975, e com os conflitos internos posteriores, a maior parte da infraestrutura da linha foi afetada, tendo sido objeto de uma grande reconstrução entre 2006 e 2015 (por um grupo chinês) e voltando a operar.

Ao longo de todo o século XX, a linha de Moçamedes percorre diferentes tipos de conflitos e atribuições, sofre alterações tecnológicas importantes, quer da via (que foi objeto de uma rebitolagem em 1955) como do material circulante, serve gerações de angolanos e colonos, ligou o interior remoto e o mar, importou e exportou muito do que o sul de Angola produziu.

Perspectiva

Mais de cem anos depois, o património imaterial da memória da linha merece ser registado, recuperado, analisado e discutido. As facilidades das novas tecnologias audiovisuais e multimédia ajudar a melhor preservar essa memória e a facilitar a sua difusão. As condições atuais permitem valorizar o magnífico edifício da estação de Lubango (da autoria de Humberto Trindade e hoje classificado como património histórico e cultural) e instalar aí um núcleo de memória moderno que motive a comunidade e os visitantes.

Este projecto pretende produzir materiais de qualidade e desafiar a comunidade académica angolana, portuguesa e internacional a estudar e reflectir sobre este século de história de desenvolvimento do sul de Angola e do papel do caminho de ferro ao longo de todo esse longo e atribulado processo, assim como explorar os arquivos e recolher a memória e as “histórias” da linha. Pretende-se reflectir sobre o que ela significou e significa, contribuindo para dar maior protagonismo à região e valorizar a linha, contribuindo para colocar o estudo da experiência ferroviária da Huíla e Moçamedes no mapa da investigação internacional sobre o assunto.

Estrutura do projecto iCFM

O projecto iCFM pretende explorar as temáticas de

- a linha como uma obra colonial e como obra de engenharia ao longo do tempo
- a história empresarial do Caminho de Ferro de Moçamedes e outros atores empresariais associados à exploração da linha
- o uso e impacto da linha no desenvolvimento da região ao longo do século XX

O projecto pretende também ter as seguintes características:

- uma abordagem multidisciplinar que combine história, engenharia e tecnologia, biologia e ambiente, desenvolvimento económico, história económica e social, sociologia e cultura
- um nível académico de reconhecida qualidade
- uma abordagem internacional, incluindo o MIT (USA) e o programa MIT Portugal
- e participação de um conjunto seleccionado de convidados internacionais nos eventos do projecto
- uma participação e ligação com as comunidades locais, integrando inclusivé a comunidade escolar da região de forma activa, e abrindo oportunidades de participação da comunidade de entusiastas ferroviários nalgumas das actividades do projecto
- dar forte visibilidade às actividades e resultados do projecto, quer na forma de materiais impressos (livros, ...), como audiovisual (documentários,...), como arquivos digitais baseados na web.

Subprojectos

O projecto iCFM organiza-se em dois subprojectos integrados, a correr em paralelo e com uma coordenação central pela equipe promotora:

- **subprojecto iCFMhistoria**, que se debruçará sobre a história da linha, da tecnologia e engenharia da linha e os seus impactos de longo prazo
- **o subprojecto iCFMmemória**, para a recolha da memória da linha e dos seus utilizadores, através da recolha de entrevistas e documentos numa iniciativa de integração de metodologias de historiografia oral com a participação escolas secundárias e superiores da região, mobilizar os estudantes e docentes a recolher testemunhos orais sobre a linha e organizá-los na forma de uma “colecção oral”,

com vista a obter materiais e conteúdos para o núcleo da memória da linha de Moçâmedes a instalar na estação do Lubango

Resultados principais:

Duração do projecto: 4 anos

- um ciclo de três conferências internacionais anuais, com convidados nacionais e estrangeiros de reconhecida qualidade académica, a realizar no Lubango, Moçâmedes e num terceiro local da linha a definir. Cada seminário será residencial, com a duração de dois ou três dias, com a participação de especialistas nacionais e estrangeiros convidados para o efeito. Os seminários terão o formato de “research seminars” e incluirão um programa de visitas locais relacionadas com a história da linha.
- Publicação das contribuições das conferências internacionais em livros (dois ou mais volumes, ilustrados), de natureza académica.
- publicação, em reimpressão, de obras / documentos importantes da história da linha e já no domínio público. Um caso típico será a edição de uma colectânea anotada e comentada de extractos dos debates parlamentares sobre a construção da linha de Moçâmedes.
- Uma série de três documentários temáticos (tempo total: cerca de 1 hora, cerca de vinte minutos por capítulo), formatos “*broadcast ready*” para TV e para web, locução em português e em inglês. Os temas da série: processo de decisão / a engenharia da linha e a odisseia da sua construção / um século anos de impacto da linha.
- website do projecto, com repositório dos materiais e eventos do projecto (rica de conteúdos gráficos e video)
- publicação de um livro em banda desenhada, vocacionado para público jovem e escolar, sobre a história da linha, versões em português
- publicação de uma colecção de livros com ensaios sobre a linha e a região ao longo do século XX.

- publicação de um livro sobre a memória oral coligida e organização de uma “coleção oral” com os contributos recolhidos (disponível na web).
- projeto de museologia para o núcleo de memória (estação de Lubango)

Equipe principal de projeto

Fernanda Vale (ISCED Instituto Superior de Ciências da Educação, Lubango)

José Luís Mateus (ISCED Instituto Superior de Ciências da Educação, Lubango)

Nuno Ferrand (U. Porto e CIBIO)

Eduardo Beira (IN+ e programa MIT Portugal)

Anne McCants (MIT)

José M. Lopes Cordeiro (U. Minho)

Paulo Lourenço (U. Minho, a confirmar)

Hugo Silveira Pereira (U. Nova Lisboa, programa MIT Portugal)

Bruno Navarro (a confirmar)

Sobre o projeto FOZTUA, ver www.foztua.com

Sobre a iniciativa TUA, ver <https://sites.google.com/site/iniciativatua/home>