

Caminho-de-Ferro de Benguela: património luso-britânico em solo angolano

Expirou, no ano passado, o prazo de 99 anos da concessão outorgada ao empresário e engenheiro escocês Robert Williams pelo Governo português com vista à construção do Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB). Dificilmente poderiam os subscritores imaginar as convulsões porque haviam de passar, ao longo da vigência desse fabuloso contrato, os respectivos países e o território onde se iria desenvolver o projecto. Quando o engenheiro Robert Williams (Fig. 1) propôs ao Governo português chamar a si a construção de uma linha férrea, com cerca de 1400 quilómetros, do Lobito ao Luau, na fronteira com o então Congo Belga (Fig. 2), a importância de uma tal via de penetração na África Central era ponto assente. Tinha sido criado, pelo Governo português, um fundo para a sua construção⁽¹⁾ e estavam feitos os estudos de um primeiro troço, até ao monte Saha, a cargo do eng.º Joaquim José Machado por indicação da Sociedade de Geografia de Lisboa.

A ideia de Robert Williams era muito simples: queria escoar os minérios de uma enorme concessão no Katanga, que ele tinha recentemente negociado com Leopoldo II da Bélgica, e a via do Lobito era (no trajecto combinado transporte ferroviário-transporte marítimo) cerca de 2700 milhas mais curta que a melhor das alternativas então existentes: Beira e Cabo. Para conseguir o seu objectivo, Robert Williams propôs ao Governo português a

construção do caminho-de-ferro, seguindo a antiga "picada" por onde, a pé, de tóia às costas de nativos, ou de galera puxada por bois, se subia ao planalto e se penetrava em direcção ao coração de África. Em contrapartida, Robert Williams (ou melhor, a recém-formada Companhia do Caminho-de-Ferro de Benguela), explorava a via durante 99 anos e tinha o exclusivo de minérios e madeiras numa faixa de 120 quilómetros para cada lado da linha, para além de outras facilidades fiscais e aduaneiras.

Assinado o contrato os trabalhos avançaram, com alguns precalços, chegando a linha ao Huambo (futura-ex-Nova Lisboa) em 1911. A I Guerra Mundial originou uma prolongada interrupção pelo que a inauguração do último troço só veio a ocorrer em 1929. Para assinalar esse acontecimento, Robert Williams promoveu o que deve ter sido uma excursão memorável, para a qual convidou ilustres perso-

nalidades portuguesas e britânicas. Depois de viajarem de "vapor" até ao Lobito, os convidados embarcaram nas magníficas carruagens do CFB, percorrendo, entre 7 e 10 de Junho, o trajecto até ao rio Luau, na fronteira com o Congo Belga. As personalidades continuaram, depois, por estrada e comboio até Joanesburgo e daí para a então Lourenço Marques. Entre os participantes nessa fantástica viagem encontrava-se um representante da então Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, o eng.º Raul Couvreur, que publicou, em separata da revista da associação, um relato pormenorizado da viagem.

Na subida do litoral ao planalto, a linha incluía um troço em cremalheira, com a extensão de 2 quilómetros e uma inclinação de seis por cento. As composições saídas do Lobito aguardavam no monte Saha que uma máquina especial traccionasse, carruagem a carruagem, vagon a vagon, na ultrapassagem do desnível, sendo a

Robert Williams: o homem por trás do projecto

Nascido em 1860, o escocês Robert Williams é uma personalidade fascinante de engenheiro e empresário. Foi, a certa altura, contratado por Cecil Rhodes (que veio a dar o nome, durante algum tempo, aos territórios hoje designados por Zâmbia e Zimbabué), de quem se tornou amigo e homem de confiança. Robert Williams tem o seu nome ligado a vários projectos grandiosos visando, bem ao estilo da época, a exploração das riquezas da África central e austral. Abordou o ganancioso Leopoldo II da Bélgica e obteve dele, nos finais do séc. XIX, uma concessão para explorar uma área de dezenas de milhares de quilómetros quadrados, no Katanga, onde acreditava haver ouro.

No projecto do CFB, mais do que a cupidez pelas riquezas da África negra, seduz em Robert Williams a figura do engenheiro perfeccionista e do empreendedor resiliente (a linha Lobito-Luau é, em muitos aspectos, uma jóia da engenharia colonial e demorou um quarto de século a construir).



Figura 1 – O engenheiro e empresário Sir Robert Williams.

⁽¹⁾ Desde 1899

- É, sem dúvida, um trabalho criativo, associado ao "génio" de Robert Williams;
- Constitui um exemplo notável, paradigmático, da penetração imperial europeia no coração da África;
- Ilustra, de forma eloquente, os dramáticos desenvolvimentos económicos e sociais da história da África lusófona, senão de toda a África austral;
- Faz prova de uma excepcional capacidade de pôr em prática, em condições adversas, a melhor arte e ciência da construção de caminhos-de-ferro, existente na época.


As descrições são omissas quanto à dimensão humana do projecto, nada se dizendo sobre os milhares de indígenas anónimos, mobilizados para que a visão se tornasse realidade. Contudo, esgotado o prazo da concessão, levados pelos ventos da história o poder colonial e a memória das ilustres personalidades, o C.F.B. fica para mais um século, em condições de servir um país que emerge agora para a paz e o desenvolvimento. Para portugueses e britânicos, o C.F.B. é um legado de que se podem orgulhar. 



Figura 5

Em cima, Figura 5: Vagon restaurante.

À direita, Figura 6: Estação da Catumbela.
Figura 7: Ponte sobre o rio Quaza, com 4 vãos de 40 m.



Figura 6



Figura 7

Sobre os autores (colegas do então Liceu Nacional de Nova Lisboa):

VÍTOR MANUEL BRAVO CÓIAS E SILVA, nascido em 1943, engenheiro civil pelo IST, dedica-se à área da reabilitação de edifícios e outras construções há mais de vinte anos. Foi inicialmente funcionário do LNEC, docente universitário, e trabalhou, depois, durante vários anos, como projectista. Fundou um conjunto de empresas que operam na área da reabilitação, desde o diagnóstico das anomalias até à intervenção em obra. Promoveu, há alguns anos, a criação do GECORPA e, no âmbito desta, a Pedra & Cal. É autor de várias publicações das suas áreas de especialização. Passou a infância e adolescência em Angola, altura em que foi sócio do

Club Desportivo Ferrovia, o club do CFB, na então Nova Lisboa.

ANTÓNIO SEGADÃES MADEIRA TAVARES, nasceu no Luau, em Angola, em 3 de Dezembro de 1944, tendo-se licenciado em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (curso de 1968), tendo recebido o Prémio da Fundação Engenheiro António Almeida para o melhor aluno do curso. Tem desenvolvido actividade de projectista desde 1969, tendo participado em inúmeros trabalhos principalmente na área de estruturas e fundações. Actualmente desenvolve a sua actividade profissional como director e responsável principal da STA – Segadães Tavares & Associados, Engenheiros e Arquitectos Consultores, Lda e é professor associado (convitado) do departamento de engenharia civil da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa. Foi honrado com o louvor de Grande Oficial da Ordem de Mérito e distinguido com o Prémio SECIL de Engenharia Civil – 2001 e Prémio Leca da Construção – 1998.

Bibliografia

Couvreur, Raúl da Costa – Inauguração do último troço do Caminho-de-Ferro de Benguela e travessia do Lobito a Lourenço Marques, em 1929. Separata dos n.ºs 657, 658 e 660 da Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, Lisboa 1930
Caminho de Ferro de Benguela - Publicado em 1929(?) com autorização do Conselho de Administração da Companhia do C.F.B.
Coulls, Anthony – Railways as world heritage sites. ICOMOS 1999

V. CÓIAS E SILVA E
A. SEGADÃES TAVARES.

Início da construção:

1903

Chegada ao Huambo:

1911

Conclusão da obra:

1928

Empreiteiros:

Pauling e Griffiths, em sucessivos contratos, por vezes em alternância. No aterro da Chabaia que, numa recta com mais de 100 quilómetros atravessa as planícies alagáveis da *chana* da Cameia, no Leste de Angola, foi empreiteiro um italiano de nome Vignano.

Máxima extensão de via construída num dia:

1,5 km.

Bitola:

1,067m (apenas mais 6,7 cm que a da nossa via estreita).

Carris:

tipo Vignoles, com cerca de 30 kg/m.

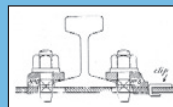
Travessas:

metálicas, com 1,98 m de comprimento e 31,2 kg de peso.

Fixação:

por cunhas e por *crapauds*.

Figura 8 – Fixação dos carris por cunhas e *crapauds*.



Gabarito:

2x1,981m (mais largo que o da nossa via larga).

Quantidade de material aplicado na via:

cerca de 104 T/km.

Vagons:

fechados para 40 T e abertos, para 35 T.

Combustível:

lenha (ungerite, tacula, muchito, etc...).

Comunicações:

por linha telefónica, interligando todas as estações.