

Representações sociocultural e cartográfica do patrimônio industrial ferroviário de Moatize – Beira, Moçambique.

Sociocultural and cartographic representations of the railway industrial heritage of Moatize – Beira, Mozambique.



MUACHISSENE, Eduardo Simba Rashe Jeremias*

 <https://orcid.org/0000-0003-0830-8336>

RESUMO: O patrimônio industrial pela sua significância contribui para a fruição cultural e o deleite histórico. Em Moçambique e, sobretudo, na cidade ferroviária de Moatize, este tipo de patrimônio cultural é pouco conhecido e se desconhece o quanto representativo ele é no tecido sociocultural. O objetivo é demonstrar e explicar os valores e significados que os objetos técnicos industriais ferroviários possuem na construção da memória cultural coletiva; daí questionamos: o que representa e que significados têm os espólios ferroviários de Moatize para os cidadãos? Nossa abordagem foi qualitativa, explicando com categorias argumentativas o valor representacional deste patrimônio. De forma cruzada, usamos o método cartográfico para ilustrar a distribuição espacial do patrimônio industrial ferroviário de Moatize e da rede ferroviária da região centro de Moçambique, entendendo a sua polissemia e significâncias úteis para a cultura e para a história das sociedades que surgiram pelo seu efeito e para a ciência.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio industrial; espólios ferroviários; legado cultural; memória coletiva; Moatize.

ABSTRACT: Industrial heritage due to its significance contributes to cultural enjoyment and historical delight. In Mozambique, and especially in the railway town of Moatize, this type of cultural heritage is unknown; and, unaware of how representative it is in the socio-cultural tissue. The aim is to demonstrate and explain the values and meanings that railway industrial technical objects have in the construction of collective cultural memory; hence we question: what does the railway remains of the Moatize line represent and what meanings do they have for citizens? Our approach was qualitative and explain it with argumentative categories the representational value of this heritage. In a cross way we use the cartographic method to illustrate the surface distribution of the railway industrial heritage of Moatize and of the railway network of the central region of Mozambique, understanding its polysemy and useful significance for the culture and history of the societies that emerged by its effect and for science.

KEYWORDS: industrial heritage; railway spoils; cultural legacy; collective memory; Moatize.

*Recebido em: 13/02/2023
Aprovado em: 15/04/2023*

* Mestre em Patrimônio Cultural e Museologia, estudante do doutorado no Programa de Pós-graduação em História na Universidade Federal de Ouro Preto/Minas Gerais. Assistente universitário na Universidade Púnguè – Moçambique. Bolsista da ProAfrica. E-mail: eduardomuachissene@gmail.com



Considerações Iniciais

A constituição de patrimônios industriais através de objetos/bens e determinados agentes culturais que o representam é ainda uma prática muito recente e menos entendida em Moçambique ao ponto de se constatar perdas de objetos técnicos/industriais de elevados valores e significância representacional da cultura. Pelo valor que atribuímos e que representam os bens ferroviários, enquanto manifestações técnicas e socioculturais devem merecer um outro cuidado e proteção a fim de serem perenes. Nesse sentido, as políticas de preservação do patrimônio cultural devem ser mais abrangentes, fortes e atuantes para permitir a devida contemplação cultural pelos indivíduos, pois reforça identidade coletiva e possibilita formação e educação dos cidadãos, como se descreve no texto adentro.

A produção do universo cultural através de representação por objetos técnicos é uma tarefa possível e benéfica para a cidade de Moatize que tem uma história adjacente com a história do Caminho-de-Ferro de Moçambique (CFM). Os equipamentos existentes na estação ferroviária de Moatize emanam uma memória histórica e estruturadora da identidade organizacional que, igualmente, auxiliará na compreensão do tecido cultural das cidades e vilas ferroviárias da linha/troço ferroviário – Moatize-Beira. É nosso objetivo, neste texto, demonstrar e explicar os valores e significados que os objetos técnicos industriais ferroviários possuem na construção da memória cultural coletiva. E para legitimar este objetivo e os bens patrimoniais em voga, recorreremos a um processo metodológico cruzado que pudesse nos permitir alcançar o nosso propósito. Importa referir que o nosso artigo é norteado pelo seguinte questionamento: o que representa e que significados têm os espólios ferroviários da linha de Moatize para os cidadãos?

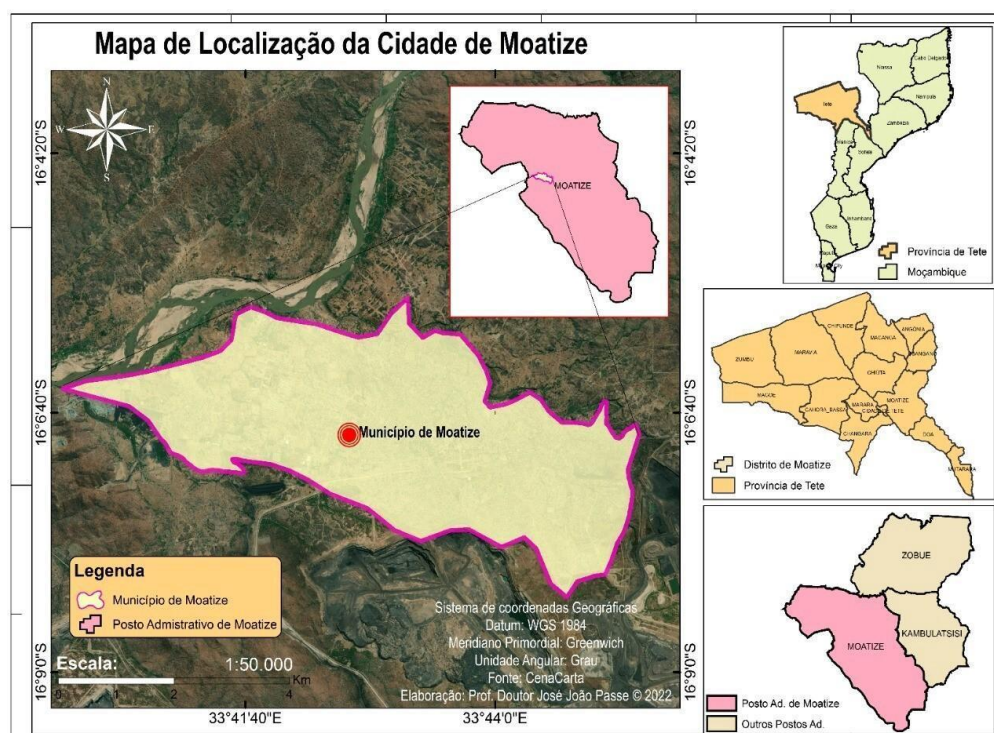
Apesar de serem muito escassas as pesquisas e estudos ligados à arqueologia industrial (Patrimônio Industrial) e ferroviária de forma muito específica, o artigo se propõe em desenvolver reflexões à volta deste patrimônio que se desaproveita para a fruição cultural e intelectual. A teoria de suporte a esta reflexão é a de Arqueologia Industrial, surgida na escola inglesa depois do fim da II Guerra Mundial para preservar e salvaguardar os bens e saberes da revolução da ciência e da técnica. Para Nabais (1999, p. 177 [sic]), “Patrimônio Industrial compreende todos os testemunhos móveis – máquinas, instrumentos, ferramentas, equipamentos, arquivos, desenhos fotográficos, produtos, e.t.c – e imóveis – edifícios, armazéns, sítios, jardins, portos, pontes, aquedutos, vilas e.t.c.” A estes são associadas as imaterialidades contidas, as transformações que a sociedade sofreu devido à ação das fábricas, indústrias e das empresas de cariz industrial.

Usamos o método cartográfico (SANTOS, 1985) para ilustrar os espaços e a distribuição territorial/de superfície do patrimônio industrial ferroviário de Moatize e da rede ferroviária da região centro de Moçambique. Foi-nos útil a análise documental e bibliográfica sobre a arqueologia industrial/patrimônio industrial para entender a sua polissemia de significância úteis para a cultura, para a ciência e para os transportes. Todavia, a abordagem é qualitativa, explicando com categorias argumentativas o valor representacional do patrimônio ferroviário. Destaca-se na nossa abordagem os seguintes autores: LIMA, 1971b; MENDES, 1990, 1992, 2000; NABAIS, 1999; CHOAY, 2016, MUACHISSENE, 2019, que permitiram o conhecimento conceptual do patrimônio industrial *versus* arqueologia industrial, seus aspectos técnicos, sociais e culturais. Entretanto, o patrimônio industrial “tem um valor documental sobre uma fase da civilização industrial [...]” (CHOAY, 2016, p. 192) que, uma vez capitalizado, trará uma outra dinâmica cultural para a empresa e permitirá maior interesse pelas pesquisas em arqueologia industrial em Moçambique.

Localização geográfica da cidade de Moatize

A cidade de Moatize (FIG. 1) situa-se a nordeste da cidade de Tete, província do mesmo nome – na região centro de Moçambique. A cidade situa-se entre os paralelos 15° 37' e 16° 38' de latitude Sul e entre os meridianos 33° 22' e 34° 28' de longitude Este em relação ao Meridiano de Greenwich.

Figura 1. Cidade de Moatize.



Fonte: Elaborado por José Passe, solicitado pelo autor.

A cidade é atravessada pela Estrada Nacional n.º 7 – EN7, que a liga com o país vizinho – Malawi. Moatize é a terminal das linhas férreas Beira-Moatize e a de Nacala-Moatize. Possui uma extensão territorial de 46 Km² e é composto por 7 bairros habitacionais.

Caracterização socioeconômica da cidade de Moatize

Devido à existência dos megaprojetos de extração mineira, a cidade de Moatize vem registrando gradual crescimento socioeconômico e um fluxo populacional sem precedentes, proporcionando uma dinâmica assinalável de crescimento populacional. Apesar da existência dos megaprojetos de mineração e a reativação de várias outras instituições econômicas, a agricultura familiar e o comércio informal e semiformal sustentado por produtos agrícolas, pesqueiros e outros de uso corrente, transportados por comboio e camionetas, continua sendo a atividade econômica base e de maior dinâmica para o sustento de várias famílias. Não obstante, a atividade econômica formal tem vindo a ganhar corpo de forma paulatina e tem possibilitado a melhoria do ambiente urbano com edificações de novos estabelecimentos comerciais e a criação de zonas de expansão urbana com moradias modernas.

Em 1998, a cidade ascendeu à categoria de autarquia e volvidos mais de 22 anos, o município tem o objetivo de a tornar mais urbana, proporcionando uma infraestrutura territorial com água, luz, vias de acesso ordenado que permita, de modo claro, ultrapassar o ambiente rústico dos bairros que a compõe. O bairro ferroviário, erguido na década de 1940/50, apresenta uma organização e estrutura urbana que se pode considerar histórico, permitindo que haja nele um roteiro turístico de apreciação às residências de estilo colonial ligado à atividade ferroviária; porém, este vem perdendo seu estilo original por várias razões, que vão desde à falta de intervenção ou reabilitação por parte dos seus ocupantes e da própria empresa dos caminhos-de-ferro.

A pobreza é um elemento que se faz sentir nesta cidade, notadamente pela existência de famílias carentes que não conseguem proporcionar uma habitação, educação, alimentação e plano de saúde adequado aos seus membros. Este cenário é ainda pior nas zonas situadas além da cidade – as percorridas ou adjacentes à linha férrea, onde se vê casas de pau a pique e capim, um ambiente totalmente rural. Mas, há outras zonas em que o CFM criou bairros ferroviários e proporcionou um ambiente

diferente do rural e, com uma estratificação social diferente; assinalamos a vila de Mutarara, Marromeu, Inhaminga – junto da linha Moatize – Beira, que conheceram uma dinâmica cultural e civilizacional semiurbano e urbano. Nestes pontos o comboio impulsiona a atividade comercial ao se constatar uma maior circulação de pessoas e bens.

Sistema de transporte ferroviário e seus vestígios em Moçambique

O sistema ferroviário em Moçambique surgiu no final da década de 80 do século XIX, impulsionado com a descoberta das minas de diamante (e vários outros recursos minerais como grafite e ouro) na República da África do Sul. O seu patrimônio foi regionalizado (zona Sul, Centro e Norte) devido aos interesses econômicos de Portugal e pelas políticas de concessão de terras implementadas em finais do século XIX para que não perdesse os seus territórios coloniais a favor de outras potências imperialistas. Mas, “não é só a valorização econômica do distrito que impõe a construção do caminho-de-ferro; é principalmente, a integridade política cada vez mais ameaçada por ambições estranhas.” (LIMA, 1971b, p. 239).

Distinguem-se três principais polos/estações dos caminhos-de-ferro em Moçambique – Maputo, Beira e Nacala, que se situam junto dos principais portos do país. Os caminhos-de-ferro de Moçambique constituem uma organização que detém maior número de infraestruturas industriais no país, muitas delas estão abandonadas devido a guerra civil que terminou em 1992, e outras, desde o ano de 2000, vão sendo reabilitadas para o seu reaproveitamento.

O sistema ferroviário do Centro, com sede na cidade da Beira, começou a funcionar nos finais do século XIX, e a 14 de julho de 1900 foi inaugurada uma nova linha do caminho-de-ferro para a então Rodésia – atual Zimbabwe. Desde então, várias estações foram sendo edificadas no corredor ferroviário – Centro, destacando-se neste conjunto a estação de Moatize-Tete, concluída em 1949¹, para dinamizar o escoamento de vários produtos econômicos, com enfoque no carvão mineral. Foi edificado em Moatize uma gare (Porto seco) como primeira obra insólita de gênero em Moçambique, adstrito à companhia ferroviária, que hoje rui sem nenhuma intervenção.

O CFM – Moatize possui vários empreendimentos espalhados pela cidade, desde a esplanada, o edifício do clube e campo de futebol, piscinas, bairro dos funcionários, para além do edifício central da estação²; circundado de armazéns, oficinas e alpendres. Mesmo com muitas das suas infraestruturas a ruir, a “Estação de Caminho de Ferro

¹ A inauguração teve lugar a 29 de junho do mesmo ano.

² O edifício da estação não carrega hoje os traços arquitetônicos de quando da sua construção.

parece ser hoje o único elemento que preserva a memória da importância da cidade.” (MAGALHÃES, 2012, p. 6).

Entretanto, a história da cidade de Moatize não se faz sem referenciar o CFM e as minas do carvão mineral que conjuntamente atraem mais indivíduos, tornando a região mais habitada. Nesse sentido, é indispensável que haja uma ação de preservação do patrimônio industrial ferroviário por parte do CFM e da sociedade para manter viva a memória coletiva quer organizacional quer sociocultural.

O sistema ferroviário de Moçambique, mormente na região centro, é dinamizado por duas principais linhas ou troços, nomeadamente: a linha da Beira, junto ao Porto – a zona fronteiriça de Machipanda, e a linha de Sena – esta que tem como o fim em Moatize na província de Tete (FIG. 4). Destaca-se ainda nesta linha a monumental ponte ferroviária Dona Ana (FIG. 2) sobre o rio Zambeze, construída entre 1931-1935, que na altura da sua inauguração era a maior ponte ferroviária do mundo, e atualmente é a maior ponte ferroviária da África Austral.

Figura 2. Ponte Dona Ana.



Fonte: autoria própria.

A linha férrea de Moatize desempenhou e desempenhará, se acuteladas todas as formas de gestão patrimonial das suas infraestruturas, um papel preponderante para o desenvolvimento da província de Tete e dos distritos potencialmente agrícolas no escoamento dos seus produtos para mercados diversos. Aliás, a cultura organizacional permite olhar com rigor todas as formas de valorização e rentabilização do patrimônio, interligado às várias atividades econômicas de promoção da imagem institucional; “esse novo olhar passa pela assunção da organização como cultura.” (GOMES, 2000, p. 16). Este enfatiza que “a organização não é um mero receptáculo de culturas societais,

podendo ela própria estar na origem duma cultura, ser um meio portador de cultura ou local de aprendizagem cultural, pelo que faz sentido falar-se de cultura organizacional a par de culturas societais ou nacionais.” (GOMES, 2000, p. 16). Mendes (1997a, p. 144) e (1997b, p. 252), conceitua cultura de empresa como o “conjunto de normas, valores e modos de pensamento comuns que marcam o comportamento dos empregados a todos os níveis e, por conseguinte, a imagem da empresa”. E, enquanto cultura, “a organização dispõe de meios para se representar e apresentar: uma história, uma identidade, uma linguagem própria, histórias (sobre como aproveitar oportunidades, superar crises, vencer ameaças, e.t.c), modelos de comportamentos desejáveis e indesejáveis.” (GOMES, 2000, p. 16 [sic]).

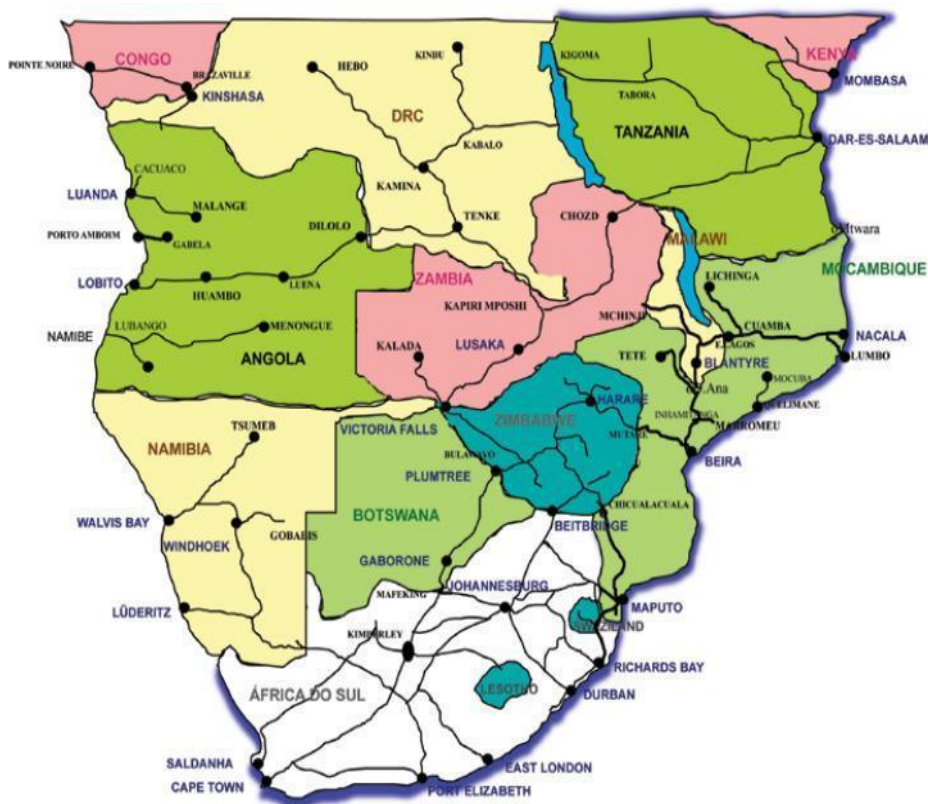
Entretanto, (MUACHISSENE, 2019) realça que a cultura organizacional/empresarial envolve normas, valores, ações e modos de pensamento que permitem uma partilha de informação a todos os níveis e com todos os funcionários ou colaboradores para maior progresso da empresa com a gestão dos símbolos, objetos, histórias, o que permite a afirmação/consolidação da sua imagem. A técnica evoluiu e consigo evoluiu a forma de funcionamento da empresa, cujos marcos dessa evolução interna e externa estão ricamente em cada uma das peças e pessoas que encontramos.

Existe em Moatize aqueles que foram antigos trabalhadores do CFM que guardam uma memória, um manancial histórico do que foi esta organização que hoje funciona em moldes tão variantes do que foi. Desta classe trabalhadora,³ pode-se ter informações que muitas das obras publicadas não fazem menção, pois eles constituíram uma mão de obra na construção dessa organização e ferrovia, prestando bom serviço ao projeto que hoje o país usufrui. Essa relação social é uma memória e, concomitantemente, elemento do patrimônio pelo grau do seu envolvimento e significância (FONSECA, 2009).

O sistema ferroviário de Moçambique não liga o país, na extensão Norte a Sul, por linhas ferroviárias; este fato deve-se, em parte, pelo contexto econômico colonial português, ao concessionar terras às companhias arrendatárias belgas, britânicas, alemãs e canadianas, cujo interesse fora meramente econômico voltado para a exploração de infraestruturas de longa duração que não garantiram o desenvolvimento social inclusivo. Foi iniciativa do estado português, com parceria privada, construir linhas férreas que pudessem desenvolver a colônia e ligar a costa do Índico com o *hinterland* – às colônias britânicas, de modo a facilitar o escoamento de produtos diversos. (vide FIG. 3).

³ Não foram visíveis pesquisas que abordam sobre o resgate da memória ferroviária ou do patrimônio industrial ferroviário com enfoque nos antigos trabalhadores e na sua relação de dominação e hierarquias estabelecidas, nem de mudanças socioculturais por si promovida. Muitos trabalhos versam sobre a economia dos transportes ferroviários e do patrimônio arquitetônico das estações.

Figura 3. Rede de vias férreas da região Austral de África.



Fonte: Revista Xitimela, 2006

Em 1895, inaugura-se na zona Sul a primeira linha férrea em Moçambique que ligava Lourenço Marques⁴, (atual Maputo) com a África do Sul. A este subsistema ferroviário sul, (corredor sul) compreendem os troços de Xinavane, Marracuene, Manhiça, Limpopo, Gaza e Inhambane. O CFM – Centro é composto, como já dissemos, pelas linhas de Sena com o *terminus* em Moatize; Machipanda e Quelimane;⁵ e, por último, e menos extenso, é o corredor ferroviário Norte, composto pelo caminho de ferro de Nacala, Nampula, Cuamba e Lichinga. Este subsistema ferroviário foi o último a ser estabelecido em Moçambique e data do ano de 1913.

Por quase meio século, os caminhos-de-ferro estiveram sob tutela administrativa de companhias privadas, aquelas que teriam contribuído com um capital maioritário aquando da sua construção, como forma de recuperar o capital investido e o lucro do investimento. Como exemplo, afirma Lima (1971b, p. 146) que:

⁴ Delagoa Bay – Baía de Maputo, que foi o ponto estratégico e onde se construiu o Porto para descarga dos produtos que vinham da África do Sul. Nesta altura, os recursos minerais como o ouro e o diamante constituíam o principal produto de escoamento proveniente das descobertas minas do Transvaal Kimberley. O Caminho de Ferro de Moçambique como hoje se denomina funcionou sempre ligado com os Portos, razão que leva também a denominação de Portos e Caminhos de Ferro.

⁵ O antigo caminho de ferro da Trans – Zambezia Railway.

Todas as concessões de que a Beira Railway era titular terminavam para efeitos de contrato de compra, à meia-noite de 6 para 7 de Abril de 1949, revertendo nesta data para o Estado português todos os direitos que constituíam objectos dessas concessões, assumindo este a posse do Caminho de Ferro com todos os direitos e obrigações inerentes deste contrato e dos acordos e contratos celebrados pela Beira Railway.

A semelhança do CFM – Centro, outrora a *Beira Railway company*, estivera nas mesmas circunstâncias de gestão o CFM Norte e Sul. O Estado português teve a administração direta deste empreendimento em outubro de 1949.

A passagem do caminho de ferro da Beira para a administração directa do Estado português se bem que só se tenha efectuado oficialmente no dia 1 de Outubro de 1949. *No sul, o mesmo processo teria iniciado* em Setembro desse ano, onde os inspectores teriam começado a instruir o pessoal das estações sobre a forma de trabalhar nos moldes das escritas das estações dos C.F.M. com a adaptação às circunstâncias especiais do tráfego em serviço combinado (LIMA, 1971a, p. 16-17).

Afirma o Eng. Pinto Teixeira no relatório anual do CFM de 1951 que, “A nacionalização do Caminho de Ferro da Beira embora exigindo, de começo, um grande sacrifício, representa um ato de elevado patriotismo e uma conquista no sentido da valorização da província de Moçambique [e do seu património].” (GAZETA, 1953, p. 195, grifo nosso).

Em 1948, tinha sido reconhecido o quão importante seria o CFM – Moatize no desenvolvimento da região;

Êste caminho de ferro acima mencionado, além de ser a condição *sine qua non* para o desenvolvimento efectivo das riquezas carboníferas de Tete, será, ao mesmo tempo, a solução criadora do distrito mineiro, porque desenvolver-se-ão outros jazigos mineiros que se encontram abandonados por falta de meios de transporte (LIMA, 1971b, p. 232).

A abertura desta via férrea e conseqüente edificação da estação tem um significado nacional; trouxe novas e boas sinergias de mobilidade organizacional e cultural quer para o CFM, quer para a população da vila, da província e da região Centro, tornando possível o fluxo da economia, comunicação e mobilidade populacional em Moçambique, em tempos de difícil acesso aos meios de transporte.

É sobre todo este sistema ferroviário que tem várias estações, obras de arte em edifícios e pontes, linhas secundárias e terciárias que muitas delas deixaram de funcionar e estão totalmente obsoletas, que nos focaremos em desenvolvê-lo, retratando a sua

significância e relevância patrimonial, sociocultural, histórica e simbólica, enquanto memória coletiva e representacional do país.

Alcançada a independência em 1975, o modelo de gestão regional do CFM continuou centralizado e com sede geral em Maputo. Esta gestão centralizada teve suporte na política de economia centralmente planejada que vigorou de 1975-1990. No mesmo período, o contributo ferroviário foi reduzido para o país devido à guerra civil que se fez sentir. Depois da guerra, o tráfego ferroviário retomou e vários empreendimentos se erguem no país que gradualmente a preponderância do CFM vem sendo, cada vez mais, reconhecida.

Situação atual do sistema ferroviário Centro, Moatize – Beira

Depois de um período de quase vinte anos,⁶ em que o CFM teve um funcionamento muito abaixo da sua capacidade normal devido à guerra civil que afligiu o país e, conseqüentemente, muitas vias e ramais ferroviários ficaram destruídos; a partir dos meados dos anos 90, o CFM começou um processo gradual e contínuo de reestruturação do sistema ferroviário moçambicano. “A trajetória que conduziu à actual fase de reestruturação dos CFM, iniciou-se em meados dos anos 90, quando os primeiros sinais de abertura ao envolvimento do sector privado na gestão das infra-estruturas da empresa foram dados.” (XITIMELA n.º 17, 2006). Já no início do ano 2000, o sistema ferroviário moçambicano conheceu uma nova dinâmica, mas ainda é notória uma certa ausência de políticas claras de gestão patrimonial e uma cultura organizacional que se interesse na preservação do patrimônio no seu todo, que dele se perceba o seu valor quer para a dinâmica da organização quer para a dinâmica da sociedade em si; e de modo particular, para a região Centro do país pela história que se circunscreve a este empreendimento. A cidade de Moatize e muitas outras cidades e vilas do país surgiram ou tem uma história adjacente à história do CFM, o que reforça a ideia de considerar o patrimônio ferroviário – um patrimônio histórico-cultural. “A história dos Caminhos de Ferro de Moçambique confunde-se com a nossa história como povo e como nação.” (MOÇAMBIQUE. Presidente, 2015, p. 7).

O processo de reestruturação é feito em parceria, ou simplesmente, com o envolvimento do setor privado de modo a dar à empresa maior competitividade econômica, quer no país, quer na região. “Hoje vivemos um novo contexto. A empresa e o sector empreenderam uma transformação estrutural, onde operadores privados,

⁶ Em 1976, teve início em Moçambique a guerra civil que dificultou, de sobremaneira, a transitabilidade das ferrovias e o funcionamento normal da empresa que só em meados da década 90 do século passado, começou de modo dinâmico, o processo de reestruturação da empresa, recomposição e reposição das linhas.

nacionais e estrangeiros, dão a sua participação ao sistema.” (MOÇAMBIQUE. Presidente, 2015, p. 7). A mesma parceria envolve este setor na gestão das infraestruturas da empresa para torná-la altamente rentável e provedora de serviços de qualidade à altura das exigências do mercado nacional e internacional.

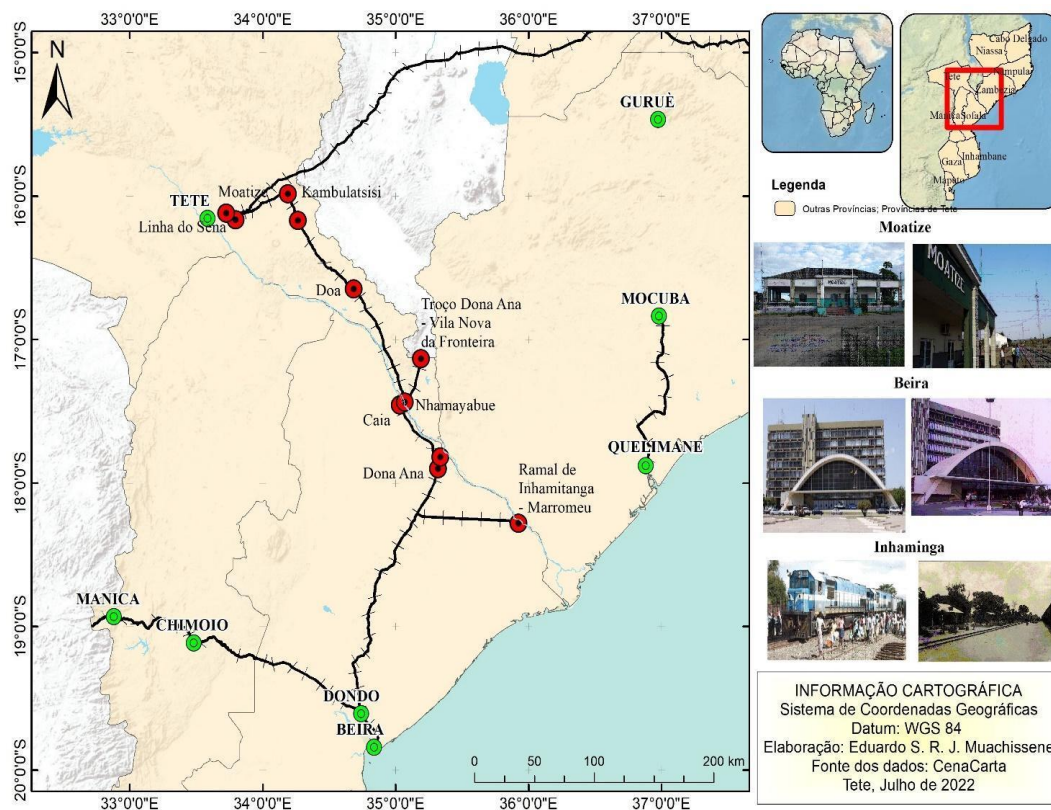
É de assinalar a reposição de todas as principais linhas ferroviárias no país. Porém, o corredor norte e parte do centro carecem de recuperação dos ramais secundários e das linhas terciárias, aquelas de ligação de zonas comerciais aos portos; por ex., a linha de Mocuba – Porto de Quelimane, Mutarara – Porto de Chinde, e os ramais da província de Cabo Delgado.

Em 40 anos de Independência Nacional, fomos construindo a Nação através das ferrovias que nos ligam de lés a lés. Referimo-nos as linhas de Ressano, Limpopo, Goba, os ramais da Machava e Salamanga; as linhas de Xinavane e Marracuene; as antigas linhas de Xai-Xai e de Inhambane; as linhas de Machipanda ou de Sena, ou as Linhas do Norte, do antigo ramal do Lumbo, a linha de Nacala a Lichinga. O ramal de Entre-Lagos, mas também os estratégicos portos de Nacala, Beira e Maputo, os portos de Mocimboa da Praia, Pemba, Quelimane, Angoche, Inhambane, entre outras (MOÇAMBIQUE. Presidente, 2015, p. 8).

Entretanto, o novo paradigma de visão empresarial do CFM tende a uma gestão estratégica fundamentalmente direcionada para o futuro, atendendo às dinâmicas econômicas que o país e a região têm registado; alargando a sua base de atuação e permitindo a sua modernização e rentabilização. Desta forma, a rentabilidade econômica do CFM deve preocupar os seus dirigentes a cultivar um código e/ou uma estratégia de comunicação horizontal de modo a se alcançar não só as metas de rentabilidade mas, também e principalmente, da salvaguarda de todo o seu patrimônio ferroviário móvel e imóvel; e, de todo o seu patrimônio sociocultural e humano.

Os trabalhos de reposição da linha de Sena com términos em Moatize (com 545 km de extensão), teve início em 17 de fevereiro de 2003 e o seu fim em 2010. Diante de todo esse trabalho de reposição das linhas (vide FIG. 3) e da reconfiguração da empresa, a preocupação com o patrimônio tem sido muito pouco referenciada nos diferentes diplomas e decretos ministeriais; aliás, todo o patrimônio ferroviário do corredor centro não está preservado para a sua perenidade. É crucial a salvaguarda dos espólios ferroviários – Centro pela pertinência que este teve e tem tido na promoção econômica e social do país desde o limiar do século XX.

Figura. 4. Corredor ferroviário Centro: Moatize – Beira – Manica/Machipanda e seus ramais.



Fonte: autoria própria.

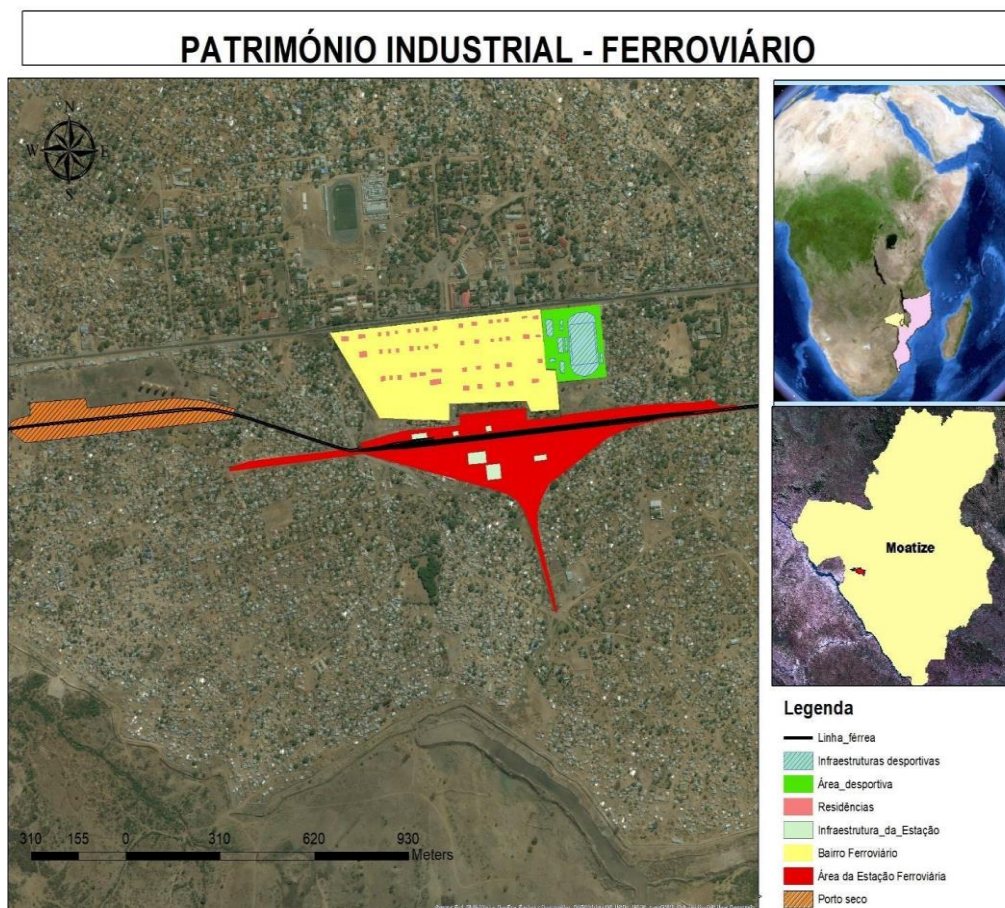
Moçambique carece de pesquisas e estudos ligados à arqueologia industrial ou patrimônio industrial (e ferroviário de forma muito específica)⁷ que o descreve desde o seu início aos dias correntes com interesse de tornar não só rentável, do ponto de vista econômico como se esforça em fazer, mas também cultural.

A rica história que emana do CFM como organização secular não pode desaparecer sem nenhuma memória registrada e evidente. Todavia, a salvaguarda dos equipamentos e máquinas diversas tem de ser para o CFM uma prática desenvolvida, comum e habitual. Em Moçambique, a conservação de máquinas e equipamentos técnico-industriais ainda não se tornou uma prática comum nos estabelecimentos fabris ou industriais, grandes ou pequenos, verificando-se que variadíssimos materiais técnicos se encontram dispersos sem a devida atenção de conservação e salvaguarda. É fundamental que o CFM – Moatize (FIG. 5.), e todo o corredor centro, aposte na salvaguarda do seu espólio ferroviário, valorização e divulgação de uma cultura

⁷ Estudos sobre os Caminhos de Ferro de Moçambique e seu patrimônio principiaram no final da década de 60 do século XX, com os trabalhos do jornalista e historiador Alfredo Pereira de Lima. Outros estudos visíveis versam sobre a arquitetura monumental do edifício da estação de Maputo e sobre a temática econômica dos corredores ferroviários.

organizacional apostada numa imagem forte e moderna de seu funcionamento e valor, quer com os bens da organização quer com os trabalhadores, rebuscando seu preponderante passado em que se ergue este presente.

Figura. 5. Área de cobertura do patrimônio ferroviário da Estação de Moatize.



Fonte: Elaboração: Joaquim Txifunga, solicitado pelo autor.

O patrimônio ferroviário de Moatize é composto por várias infraestruturas que emanam, simultaneamente, a história da cidade, da técnica, da indústria, da revolução industrial, da empresa (como organização), da locomotiva e da engenharia de edifícios e pontes que devem ser vistos como conhecimento útil e vital para a representação da memória coletiva. Como dissemos acima, a história da cidade se confunde com a história do CFM pelo impacto deste no desenvolvimento social e cultural das comunidades. Mais de 70 anos que as infraestruturas ferroviárias impactam na vida dos cidadãos de Moatize, pela preponderância dos mesmos no tecido social, consubstanciando valores identitários e de memória e de representação no tempo e no espaço. Moscovici (1978, p. 25) realça que “uma representação social é a organização de imagens e linguagem, porque ela realça e simboliza atos e situações que nos são e que nos tornam comuns.” As estações, os espólios ferroviários, as locomotivas a vapor, as linhas férreas e seus

ramais, os arquivos, as construções habitacionais que deram origem a cidade, o ser trabalhador do CFM, o viver nas casas do CFM (construídas para os trabalhadores); tudo isso, reflete como imagens na consciência de muitos indivíduos que vivem nessa cidade e se traduz em uma linguagem coletiva dos seus *modus vivendis*, constituindo dimensões da representação de que nos referimos. Esses elementos mencionados, que pelo seu significado, constituem elementos de construção e de mudança dessas comunidades que ergueram e consolidaram suas estruturas, sem olvidar das metamorfoses sociais, dignas de um processo histórico evolutivo. Entretanto, o CFM por constituir fator mobilizador e agregador de pessoas e bens é possível afirmar, por analogia, que sem ele a cidade não seria o que ela é.

Os vestígios dos processos industriais de produção, extração, transformação e infra-estruturas envolvem também considerar o ambiente cultural e natural, as dimensões materiais (edifícios, objetos, lugares) e imateriais (como o saber relacionado, a memória), organização de trabalho e trabalhadores, além do modo de vida das comunidades operárias. Essa concepção diz respeito a uma cultura industrial que pode ser muito bem caracterizada no tempo e no espaço, ainda que com variações históricas de sua manifestação (OLIVEIRA, 2017, p. 314).

Podemos (re)afirmar que o CFM é simultaneamente promotor da cultura e de mobilidades sociais, uma realidade inegável. Os espólios são portadores de tempo e ajudam-nos a percorrer o tempo para perceber a evolução dos transportes que partira das locomotivas a vapor, com toda sua estrutura, exigência e precauções, ao tempo de locomotivas a diesel. Este aspecto em particular é fundamental, que se perceba o transporte que revolucionou a vila e esta deve-se rever pelos seus vestígios (MUACHISSENE, 2019).

Caminhos-de-ferro – um legado patrimonial, cultural e identitário

O CFM contribuiu na mudança de hábitos de vida das populações, cujos territórios são atravessados pela via férrea. O caminho de ferro não só beneficiou a essas populações como também beneficia uma comunidade complexa quer por constituir um meio de transporte de pessoas e bens, quer por constituir um posto de trabalho e um fator mobilizador de sinergias socioeconômicas que permitiu um florescimento cultural e civilizacional das regiões que afirmamos (MUACHISSENE, 2019). Os espólios ferroviários de Moatize evocam distintas atividades laborais de homens e mulheres que vão desde carvoeiros, maquinistas, revisores de material, escriturários, manobristas, auxiliares, estafetas, telégrafos, eletricitas, mecânicos, serralheiros, ferreiros, administradores e

outros, que de forma diversificada realizaram suas atividades, marcadamente quotidianas, que ao serem mantidas vivas, este passado contribui para o consumo de uma história que se perdia despercebida, mas que é vetorial. Como uma experiência histórica evolui relativamente à experiência do sujeito que encontra no objeto/espólios, um valor sempre renovado, novo, tornando sempre o patrimônio uma peça viva, uma realidade merecedora de um reconhecimento (MARTINS, 2017).

O estudo das representações sociais diz respeito ao entendimento de como os indivíduos se percebem na relação com a sociedade mais ampla, como se sentem frente à realidade. Nesse processo, sua identidade se constrói, dando-lhe especificidade (MINAYO, 1994). E para Gomes (2003), as representações sociais são elaboradas nas esferas próximas da vida social, ou seja, não se constroem representações sociais sobre o que não se relaciona ou do que pouco se tem conhecimento. Entretanto, os espólios ferroviários de Moatize constituem máquinas de memória e eternizam atividades e relações laborais, sociais e econômicas havidas. E, como afirma Folgado (2005), os objetos industriais evidenciam e eternizam a relação mais simbólica com o sujeito que ainda usufrui e os sente como seus. As representações sociais podem ser entendidas, segundo Minayo (1994, p. 108), como “imagens construídas sobre o real” e “elas são elaboradas na relação dos indivíduos em seu grupo social, na ação no espaço coletivo comum a todos, sendo assim, diferente da ação individual” (ARAUJO, 2008, p. 100).

Portanto, as representações sociais têm um caráter dinâmico e relacional à trajetória do grupo. Elas são fruto de um processo sempre atuante, desencadeado pelas ações coletivas dos indivíduos, mas implicam em um reflexo nas relações estabelecidas dentro e fora do grupo, no encontro com outros indivíduos ou outros grupos sociais (ARAUJO, 2008).

Desde o final do século XIX e, mais precisamente, para o caso de Moatize, desde a primeira metade do século XX, construiu-se a memória histórica da região sobre atividade ferroviária que hoje constitui um suporte de novas atividades econômicas, sobretudo no escoamento de minérios de carvão para os portos da Beira e Nacala. Os espólios ou objetos industriais ferroviários traduzem e explicam uma realidade dinâmica que não se deve perder, porque engrandecem o conhecimento existente sobre realidades não imaginadas. Reiteramos a significância simbólica e cultural dos objetos em Moatize e, como afirma Muachissene (2019, p. 83), “Os espólios ferroviários têm um percurso técnico valioso e culturalmente impressionante, devendo não cair em desgaste sem que haja uma ação de resgate. Para além da materialidade técnica e laboral é ainda impressionante a sua significância, essencialmente marcada pelas atividades laboriosas.”

A estação de Moatize constituiu e constitui uma peça estruturante da rede infraestrutural ferroviária, invocada como símbolo do desenvolvimento socioeconômico da cidade e da província. “Conhecemos também a ligação afetiva de uma parte significativa da população moçambicana a essa herança secular, entendida como valor de relevância insubstituível do padrão identitário.” (NAVARRO, 2012, p. 200). Mendes, (1990, p. 119), afirma que:

Muitos monumentos revestem-se de um significado histórico-cultural que muito reforça o seu valor intrínseco. A qualidade do produto ou serviço, o tipo de inovação eventualmente introduzido, o significado para a população da respectiva localidade — o qual, frequentemente, se encontra bem vivo na memória e no respectivo imaginário — são elementos a que é necessário atender.

O CFM - Moatize é referenciado pela população como um elemento de identidade, uma referência histórica que permite encontrar nele elementos de identidade coletiva. É comum ouvir dos habitantes da cidade de Moatize quando perguntados onde vivem, suas respostas, majoritariamente, tem sido: “Vivo na vila ferroviária de Moatize”. Outros dizem que: nasci na vila ferroviária. Esses referenciais identitários tornaram-se um legado (MUACHISSENE, 2019).⁸ E, sobre a significância dos espólios, um trabalhador reformado do CFM disse: “eu vivi e vivo desde a minha mocidade, aos 21 anos aqui. (...) isso me toca o coração.... Portanto, fiquei familiarizado e percebi que estou numa empresa que me podia fazer crescer, por isso mesmo que até agora estou aqui”. Um outro disse: “(...) para mim significa minha vida [...].” (MUACHISSENE, 2019, p. 149). Há nos entrevistados um conhecimento prático e referencial sobre o CFM e sobre os espólios que é compartilhado e que pode contribuir para a construção de uma realidade comum, social e cultural.

Choay (2016, p. 22) afirma que “o passado invocado e convocado, de certa forma encantada, não é um passado qualquer: foi localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, diretamente, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade.” Estes elementos são característicos de um legado, uma herança que não se deve perder nem postergar. Os bens da cultura técnica são preponderantes na e para a manutenção do tecido social das comunidades, sem descuidar as organizações empresariais; pois, estes feitos consubstanciam valores identitários e de memória, para além dos valores científicos de representação no tempo e no espaço. Mais do que a noção técnica e de memória do patrimônio é relevante atestar efetivamente a

⁸ Algumas dessas respostas foram dadas quando das entrevistas realizadas em 2019.

consciência valorativa patrimonial no seu todo, sem perder seu valor funcional (MUACHISSENE, 2019).

Fonseca (2009, p. 51) afirma que “a questão de patrimônio se situa numa encruzilhada que envolve tanto o papel da memória e da tradição na construção de identidades coletivas, quanto os recursos de objetivação e legitimação da ideia de nação.” Assim sendo, os espólios ferroviários traduzem uma memória, uma dor de um trabalho forçado, de uma história de exploração, mas, também, uma invenção da tradição cultural quando se viu circular um novo meio de transporte. As novas vilas, novos operários – trabalhadores das ferrovias –, novos hábitos, novas sociabilidades, constituíram novas identidades circunscritas ao caminho-de-ferro, como nos referimos nas páginas anteriores. Por outro lado,

Os espólios ferroviários possuem um valor de testemunho e ainda uma relação interpretativa e informativa dos estágios da empresa, que emanam de modo intrínseco um interesse cultural e concomitantemente histórico, científico, técnico, social e, sem deixar de fora, o reflexo do valor de memória, antiguidade, raridade, exemplaridade e singularidade. Esses objetos reforçam a identidade da empresa e a possibilitam compreender o grau de significância local, regional e nacional (MUACHISSENE, 2019, p. 86).

Os espólios ferroviários permitem a leitura da ligação intrínseca entre o sujeito e objeto, o trabalhador e seu instrumento de trabalho, vendo refletido nestes o seu percurso profissional, sua rotina e vivência laboral, sua história existencial e da existência dos seus predecessores em uma representação onde se articulam as categorias de tempo e espaço. Esses espólios enquanto patrimônio e meios de referir o passado proporcionam prazer aos sentidos, ao ponto de produzir e veicular conhecimento.

O patrimônio, tal como afirma Mendes (2000, p. 201), é “de índole diversa (histórico-cultural, econômica e relacionada com o desenvolvimento e com a própria memória) [...]”, memória esta que o país tem de se valer dela como importante legado que nos permita reelaborar o passado e fruir o presente. Fonseca (2009, p. 51) diz que “os bens que constituem os patrimônios culturais se propõem como marcas do tempo no espaço [...]” onde nele é indissociável a percepção, o simbolismo e a imaginação da sociedade (SARMENTO, 2004).

A índole representacional do patrimônio industrial ferroviário se traduz na nossa experiência histórica através das suas implicações e polissemia. Não são experiências estáticas ou ideais retidos no passado, do qual não pode evoluir (MARTINS, 2017). Mas sim, “são experiências que compõem uma memória viva, crucial como fonte de

orientação para o futuro, a – memória funcional que tem consequências para os processos identitários.” (CHIARINI, 2009, 105). Os espólios são objetos da cultura material feitos pelo homem para o homem e estiveram sempre ao serviço do homem; são provas de um processo e progresso técnico, e não são obras do acaso, são testemunhos valiosos, vivos e históricos.

Caracterizados como de importância polissêmica, os objetos detêm uma dimensão social ao constituírem elementos que medeiam relações sociais, não só na estação como local de trabalho mas, também, nos bairros e vilas ferroviárias que surgiram com suas características típicas que não se dissociam das peças ferroviárias e que criaram um estilo e contextos de vida em Moatize, Sena, Marromeu e Inhaminga. Neste contexto, estes bens devem ser encarados como medidas civilizacionais, pois “as pessoas também se ‘constroem’ a partir da relação que estabelecem com os objetos, uma vez que estes possuem poder de ação sobre o homem social.” (SAMPAIO, 2017 p. 73).

Como uma experiência histórica evolui relativamente à experiência do sujeito que encontra no objeto um valor sempre renovado, novo, tornando sempre o patrimônio uma peça viva, uma realidade que deve merecer um reconhecimento (MARTINS, 2017). Podemos (re)afirmar que os espólios são portadores de saberes e ajudam-nos a percorrer o tempo para perceber a evolução dos transportes ferroviários com toda sua estrutura, exigência e precauções. Na medida em que as configurações culturais se consubstanciam em Moatize, o patrimônio industrial é o garante da memória identitária e guarda a sua própria consistência socioeconômica e cultural. E, perante o dispor desse patrimônio, é imperativo o aproveitamento desses espaços que são, simultaneamente, uma elevada expressão do espírito secular da economia social, valorizando-o, administrando-o em prol do seu múnus.

Figura 6: Vista aérea e parcial do parque industrial ferroviário da Estação da Beira.



Fonte: autoria própria.

Conclusão

O potencial do espólio ferroviário de Moatize (e de toda a linha de Sena) é enorme e permite desenvolver muitas atividades que garantam a preservação do patrimônio industrial existente e consolidar cada vez mais a cultura. Entretanto, o CFM constituiu e constituirá em Moçambique (e em Moatize) um vetor fundamental de mobilidade populacional, de uma história clara de representação identitária, cheia de simbolismos e categorias socioculturais. Este valor do patrimônio industrial é em si o motivo de se preservar os espólios ferroviários que constituem, no seu todo, o patrimonial cultural; testemunhos da atividade econômica/produtiva e de adorno territorial.

O vasto material ferroviário desaproveitado na estação de Moatize (e ao longo da via-férrea) constitui um rico patrimônio arqueológico industrial que deve ser preservado e estudado por e para constituir uma base de dados que pode ser usado para vários fins. Como se viu descrito ao longo do texto, os objetos industriais emanam valores polissêmicos de uma memória funcional que vão além de uma simples referência cultural e temporal, pois estes categorizam o espaço social, cultural e histórico em um diálogo frutivo e perene.

Os espólios ferroviários detêm uma dimensão social e cultural ao constituírem elementos que medeiam relações sociais não só na estação como local de trabalho, mas também, nos bairros e vilas ferroviárias que surgiram com suas características típicas, que não se dissociaram das peças ferroviárias e que criaram um estilo e contextos de vida diferenciado em Moatize.

Entretanto, o patrimônio industrial e ferroviário pode ser culturalmente reutilizado, rememorado e granjear maior cuidado por tudo quanto ele representa e representou para a cidade, a província e para o país. Pois, sem dúvida, na medida em que as configurações culturais se consubstanciam, o patrimônio industrial é o garante da memória identitária e guarda a sua própria consistência socioeconômica e cultural.

Portanto, a preservação destes bens patrimoniais é pertinente e imprescindível para salvaguardar as suas significâncias culturais, que vão além de uma simples peça. Estes objetos traduzem uma invenção da tradição cultural secular circunscrita em torno de um meio de transporte. As novas vilas, novos operários e trabalhadores, novas práticas e sociabilidades, constituíram novas identidades circunscritas ao caminho-de-ferro.

Referências

- ARAÚJO, Marivânia Conceição de. *A teoria das representações sociais e a pesquisa antropológica*. Revista Hospitalidade. São Paulo, ano V, n. 2, p. 98-119, jul.- dez. 2008.
- CAMINHO DE FERRO DA BEIRA. *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*, Lisboa, n. 1575, Ano LXVI, ago. 1953.
- CHIARINI, Ana Maria. Identidade de memória na terra de todos. In: RAVETTI, Graciela; CURY, Maria Zilda; ÁVILA, Myriam. (Orgs.). *Topografias da cultura: representação, espaço e memória*. Belo Horizonte: UFMG, 2009. p. 99-112.
- CHOAY, Françoise. *Alegoria do património*. Lisboa: Edições 70. 2016.
- FOLGADO, Deolinda. Património industrial: que memória? In: JORGE, Vítor Oliveira, *Conservar para quê?* Porto, FLUP, 2005, p.355-366.
- FONSECA, Maria Cecília Londres. *O património em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.
- GOMES, Duarte. *Cultura Organizacional, Comunicação e Identidade*. Coimbra, Quarteto Editora. 2000.
- LIMA, Alfredo Pereira de. *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*. Lourenço Marques, Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, vol. 1, Cap. I-IX, 1971a.
- LIMA, Alfredo Pereira de. *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*. Lourenço Marques, Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, vol. 2, Cap. X-XVII, 1971b.
- MAGALHÃES, Ana. *Estação de Caminho de Ferro da Beira: Apogeu e crítica do movimento moderno em Moçambique*. Lisboa, IICT – JBT/Jardim Botânico Tropical, 2012.
- MARTINS, Guilherme d'Oliveira. *Património, herança e memória: a cultura como criação*. 3. ed. Lisboa, Gradiva, 2017.

MENDES, José Amado. *A Arqueologia Industrial: uma nova vertente de conservação do património cultural*. Património e desenvolvimento regional - CEFA, Coimbra, 1990, p. 111-124.

MENDES, José Amado. *Cultura de empresa: uma nova dinâmica organizacional*. Gestão e Desenvolvimento, n. 1, 1992, p. 49-57.

MENDES, José Amado. *Cultura empresarial e «nova história» de empresas*. Gestão e Desenvolvimento, n. 5/6, 1997a, p. 141-158.

MENDES, José Amado. *Cultura empresarial: Um novo instrumento ao alcance do gestor*. Anais universitários. Série de Ciências Sociais e Humanas, n. 8, 1997b, p. 245-265.

MENDES, José Amado. *Uma nova perspectiva sobre o património cultural: preservação e requalificação de instalações industriais*. Gestão e Desenvolvimento, n. 9, 2000. p. 197-212.

MINAYO, Maria Cecília S. O conceito de representações sociais dentro da sociologia clássica. In: GUARECHI, Pedrinho A. e JOVCHELOVITCH, Sandra. *Textos em representações Sociais*. Petrópolis - RJ: Vozes, 1994.

MOÇAMBIQUE. Presidente (2015-2024: Filipe Jacinto Nyusi). Discurso por ocasião da Cerimônia de Inauguração do Museu dos CFM-Maputo. Disponível em <http://www.frelimo.org.mz/frelimo/diario/DISCURSO%20MUSEU%20CFM%20FINAL.pdf> Acesso em: 19 de abr. 2019.

MOSCOVICI, Serge. *A representação social e psicanálise*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

MUACHISSENE, Eduardo Simba Rashe Jeremias. *A Musealização como uma estratégia de salvaguarda do património industrial ferroviário em Moatize, Moçambique*. Dissertação (Mestrado em Património Cultural e Museologia), Faculdade Letras, Universidade de Coimbra. Coimbra, 2019.

NABAIS, António. *O Conceito de Património e Arqueologia Industrial, seus limites, problemas de conservação e musealização*. Amada, 1999.

NAVARRO, Bruno. J. *A Estação Central de Maputo no contexto das políticas de preservação do patrimônio edificado de Moçambique: estudo de caso*. Historiae, [S. l.], v. 3, n. 1, p. 171–200, 2012. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/hist/article/view/3154>. Acesso em: 04 jul 2022.

O CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE. *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*, Lisboa, n. 1273, Ano LIII, jan. 1941.

REESTRUTURAÇÃO PRODUZ BONS RESULTADOS. *Xitimela*, Maputo, n. 17, Ano 11, dez. 2006.

SAMPAIO, Maria da Luz. *Da Fábrica ao Museu: Identificação, Patrimonialização e Difusão da Cultura Técnico – Industrial*. Porto, Caleidoscópio – Edição e Artes Gráficas, SA, 2017.

SANTOS, Adeildo Antão dos. *Representações cartográficas*. Recife: UFPE, 1985.

SARMENTO, João Carlos Vicente. *Representação, imaginação e espaço virtual: geografias de paisagens turísticas em West Cook e nos Açores*. Coimbra: Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.