

João Dias | Cuemba

A escassos dias do Presidente da República, João Lourenço, efectuar uma visita de trabalho ao município bieno do Cuemba, na fronteira com o município de Cangumbe, Moxico, há obras por todo o lado.

Tudo está por fazer, num município onde o desenvolvimento teima em chegar, embora os tímidos sinais estejam à vista: atravessado pelo Caminho de Ferro, um hospital regional de média dimensão, a ser inaugurado, duas escolas, um balcão do BPC, uma casa para médicos e o palácio do administrador.

Por enquanto, o município tem apenas algumas instituições que representam a presença do Estado. Não existem quaisquer tipos de alojamentos. É uma terra por explorar. A escassas horas da visita do Chefe de Estado, há pinturas por fazer, portas por colocar, ligações eléctricas por instalar, muros por levantar e pavimentos por concluir. Mas é no Cuemba onde está reservada a realização da próxima reunião do Conselho de Governação Local.

**A comunidade está mobilizada. Todos trabalham para que tudo corra conforme o esperado, sendo que a rua principal já se encontra embelezada com as cores da bandeira nacional e os caules das árvores pintados a branco**

As autoridades asseguram que tudo está a ser preparado para a visita. A comunidade está mobilizada. Todos trabalham para que tudo corra conforme o esperado, sendo que a rua principal já se encontra embelezada com as cores da bandeira nacional e os caules das árvores pintados a branco. Na medida do possível, as poucas ruas do município do Cuemba estão por asfaltar. Com o Plano Integrado de Intervenção nos Municípios (PIIM), estão previstas a asfaltação de dez quilómetros de estradas da sede municipal.

#### Viagem ao Cuemba

A estação está cheia de passageiros, logo pela manhã. Todos com os bilhetes de passagem bem guardados para garantir a viagem, pois no interior do comboio existem várias vistorias. O bilhete para segunda classe custa 1.800 kwanzas e o da 3ª 800 kwanzas. “Os vagões para mercadoria estão cheios. Para hoje, já não existem carruagens vagas”, avisa o maquinista. Há alguma desorganização à partida. Ainda assim, tudo aponta para que o comboio parta da estação do Cunje na hora marcada: 8h00. O destino final é Luena, numa viagem de quase 15 horas.

7h59 - A um minuto para embarque a confusão instala-se na carruagem de 2ª classe do comboio com destino ao Cuemba. Um passageiro da 3ª classe entendeu que deve viajar na 2ª classe.

#### ■ VISITA DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

# Cuemba está mobilizado e ultima os preparativos



De facto, a carruagem de onde ele saiu é caracterizada pela confusão, mistura de odores corporais com outras combinações e até amontoados de mercadorias sobre as pessoas. Era um autêntico atentado à sua dignidade.

A carruagem de 2ª classe é mais calma e um pouco elegante. “Aqui ninguém me tira. Tenho o meu dinheiro e se quiserem acrescento dinheiro ao bilhete de terceira”, disse, em voz alta, ao confrontar-

se com os agentes da polícia e funcionários dos Caminhos de Ferro de Benguela (CFB).

O problema é só um: desorganização. A bilheteira da estação do Cunje vendeu bilhetes para lá do número de assentos. Deviam vender mediante o número de cadeiras disponíveis. Compram-se os bilhetes contendo o número do assento, mas as cadeiras não estão numeradas, o que gerou imensa confusão, mas também conversas paralelas.

“O problema do angolano é que não respeita a lei. Até um agente da autoridade, uma pessoa fardada não é respeitada. Até um agente fardado é agredido. No monopartidarismo não havia isso”, lamenta um passageiro, ao referir-se ao “passageiro confusionalista”. Outra passageira, completamente incrédula com o que estava a acontecer, disse: “há pessoas que nasceram complicadas, vivem complicadas e continuam

complicadas”, afirmou, para mais adiante tentar levar o confusionalista à reflexão: “assim mesmo, não tens bilhete dessa classe, mas continuas a fazer confusão?”.

8h07 - Ligeiro atraso. O comboio parte da estação do Cunje para o Cuemba. São 5 horas pela frente e uma velocidade de 40 km/h, embora o maquinista, ora sim, ora não, atreva-se a esticar um pouco mais. Às vezes arriscava os 80 por hora, mas era um

risco, pois a linha, reparada meses a fio pelos chineses, não está em boas condições.

Já a viagem seguia tranquila com o balançar subtil do comboio, quando o passageiro que tinha sido retirado voltou. Para ele, foi cometida a maior injustiça na face da terra. “Isso até é melhor só cubar (morrer). Mesmo por cima do meu dinheiro, queriam me enviar lá nos subúrbios”, disse, numa referência à carruagem da terceira classe.

Ao som dos trilhos, num compasso binário, a viagem seguia tranquila, na permanente fricção da aderência das rodas de ferro à linha férrea, no sempre estridente som do “tic-tac”. Os ânimos até há pouco tempo exaltados, deram lugar à calma, não raro, provocada pelo sono que vem sem avisar. Ao longo da linha, no serpentear dos trilhos, a paisagem é vislumbrada.

Passados 25 minutos de viagem, o comboio chegava à pequena estação da Chipeta, onde entraram mais passageiros nas já estoiradas carruagens de terceira classe, tamanha era a desorganização e o modo como as pessoas viajam “amontoadas”. A mistura de odores se torna numa experiência difícil. Mas, quem pagou para ali estar, conforma-se. Não há volta a dar, não há alternativa.

De quando em quando, da janela avistam-se, à distância, pequenas aldeias no meio de densos espaços verdes. Apenas casas, nos vilarejos de adobes e tectos de capim seco. Dependem de si próprios. Afastados de tudo, os “eremitas” estão entregues à própria sorte. Vê-se ao longe, gente na lavoura a semear o futuro. A semear sobrevivência debaixo de um sol que a todos toca, mas vê-se também, ao longe, gente a praticar desmatamento para fazer carvão. Afinal, nem sempre a sobrevivência é acompanhada da ética!

## E se o comboio não existisse...

9h05 - Estação da Catabola. Comércio informal fértil. Os passageiros do comboio desdobram-se em compras, na sua maioria, de produtos agrícolas. Os vendedores “despacham” tudo a preços módicos. Não satisfeitos com as vendas fora do comboio, os pregões de produtos passam para o interior das carruagens, onde se vende de tudo. Até perna de boi (o chamado “mocotó”), medicamentos de maculo (oxiúros), alimentos, bebidas e até medicamentos para “aliviar ciúmes”.

A zanga é imensa e intensa no interior das carruagens. Afinal, há também a zanga sobre trilhos. É engraçado, mas os pregões são tão expressivos, retóricos e convincentes que se chega a pensar que são verdades... mas o que se quer é apenas vender e há por detrás um marketing eficaz, embora sem escola. Muitos vão vender em Camacupa. E depois regressam com o comboio que sai do Luena. Há movimento. Mas, movimento nem sempre pressupõe desenvolvimento. “O comboio é lento mas já ajuda. E se não o tivéssemos... não sei o que seria de nós”, diz um passageiro.

10h10 - Estação de Camacupa. Mal o comboio pára, uma multidão tomada pela ansiedade sobe às pressas como se não houvesse amanhã. Passageiros com trouxas de todos os tamanhos à

cabeça querem seguir viagem. Nada os pode deter. É, pelo menos, o que mostram... as trochas são, em muitos casos, tão grandes que parecem indicar mudança de uma comuna a outra. Mas não. São apenas negócios de sobrevivência. É peso que se farta sobre as cabeças, mas mantêm-se firmes. Há venda, há comércio do lado da janela do comboio.

Mas o preço do feijão desanima. É assunto de conversa. É mote para conversas de teor político e conjecturas do futuro. O preço do quilo de feijão que passou dos 250 kwanzas para os 700. “É demais! Será que comer feijão vai ser luxo? E se o feijão se tornar no nosso cavari?”, queixam-se algumas pessoas, assustadas com o preço do feijão em Camacupa, considerada a fonte de variedades do produto. “Como é possível se é aqui onde mais cultivam”, questionam alguns passageiros.

O preço do feijão deixa-os preocupados. Mas, há mil e uma coisas por escrutinar. É lá, em Camacupa, onde as crianças acreditam que o futuro começa na escola ainda que a céu aberto, mas é lá onde elas, desde cedo, aprendem o marketing da sobrevivência, vendendo produtos do campo, faça sol, faça chuva. E a infância?? Os 11 compromissos, que

lhes devia dar guarida, parecem miragem. A realidade é bem mais hostil para quem vê do lado da janela do comboio.

A realidade é dura, concreta e corrosiva para as crianças, que são o futuro. Com roupas aos farrapos, as crianças estão privadas de sonhos e de fantasia. São elas e as suas circunstâncias. Vendem mais do que deviam às margens da linha férrea. Outras, vão de carruagem em carruagem a vender. Têm a missão de esgotar os produtos que levam para dentro do comboio, enquanto durar a viagem. É quase que obrigatório que vendam tudo, pois disso depende o bilhete para o regresso à casa, quando o sol já se põe.

10h40 - O comboio faz uma paragem no meio do nada. Não há quaisquer justificações para a paragem. Receios instalam-se. Mas a buzina estridente, depois de alguns minutos, anuncia o retomar da viagem. Afinal não há azar, há apenas viagem. 11h00 - Estação do Kwanza. O nome é dado por estar localizada a poucos metros do Rio Kwanza. O comboio parte. Minutos depois, passa sobre o silencioso e emblemático rio, que nasce no Bié. Nada de novo. Tudo se repete, mas com a diferença de que naquela estação entrou para o comboio apenas um passageiro.

11h20 - Estação do Cuéji. O comboio pára em todas as paragens. Por isso, a viagem não é mesmo fácil. Quando se viaja assim, o melhor é preparar-se men-

talmente de que a lógica da viagem é a de “pára e anda, anda e pára”.

Nos bancos de trás, uma conversa saudosista dos tempos que já se foram. São senhores a aberrar os 70 que se lembram dos tempos em que se aproveitava a produção nacional para exportação. Tempos em que “as autoridades coloniais exploravam bem estas terras. Nós é que andamos numa letargia que só visto”. Mal avançamos, o comboio pára mais uma vez. São 11h34. Há mais uma avaria. Receios instalam-se, mais uma vez. A mangueira que dá pressão ao motor rebentou, mas uma das portas do vagão que transporta atados de peixe seco e cervejas tinha aberto por si. Quem vai ao Luena está preocupado. “Hoje só chegamos às 20 horas”. No banco imediatamente atrás de mim, ouve-se a conversa sobre a riqueza de Angola, das suas regiões e gentes. “Ficam a lutar na cidade, mas olha a imensidão do espaço. Pensa-se que Angola é só Luanda”. Há no vagão conversa construtiva ao som de uma das músicas mais badaladas dos Nirvanas.

11h55 - Estação do Cuiva. É a última até ao nosso destino, o Cuemba. Ao longe, divisam-se as Quedas do Cuemba. Mesmo à distância, parecem magníficas.

12h30 - Estação do Cuemba. O comboio do Luena aguarda pelos passageiros vindos do Bié. Há uma dinâmica económica entre as regiões. É lenta mas existe.



■ PROVÍNCIA DO BIÉ

## Reabilitação de estrada encurta distância entre Cuito e o Cuemba

João Constantino | Cuemba

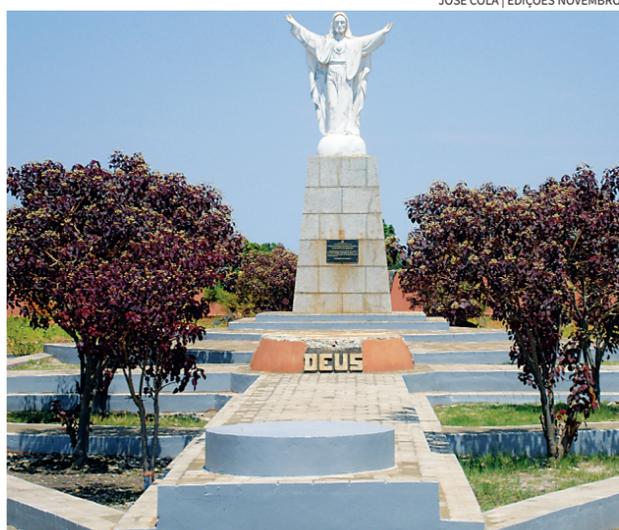
Quando nos propusemos a percorrer os 162 quilómetros de estrada entre os municípios do Cuito e do Cuemba estávamos conscientes das dificuldades que encontraríamos.

Se, por um lado, há paisagens maravilhosas, por outro temos o espectro deixado pela guerra e uma população carente de bens e serviços. Mas o nosso propósito foi mesmo inspecionar uma estrada muito importante para estes dois municípios do Bié, e não só.

Durante a nossa caminhada, logo no quilómetro 17, podemos observar que ela começou a ser construída. A Estrada Nacional 250, que liga a cidade do Cuito ao município do Cuemba, a oeste, começou a ser reabilitada na última terça-feira, 15. Homens e máquinas começaram a movimentar-se ao longo da via, fazendo terraplanagem. Um trabalho que se encontrava paralizado há cerca de um ano.

Logo à entrada da comuna da Chipeta, no município de Catabola, a nossa equipa de reportagem fez a primeira paragem para falar com um grupo de adolescentes que saía da escola e se dirigia à sede comunal.

Manuel Chagas, adolescente de 16 anos, afirmou desconhecer o que estão a fazer na estrada, mas admitiu ter visto algumas máquinas pesadas a passar. “Seria bom se as obras da estrada comessem. A estrada está muito mal. Para nos deslocarmos ao Cuito demora-se muito, por causa dos buracos”, disse. Continuando a nossa viagem,



Centro Geodésico de Camacupa onde está a estátua de Cristo Rei

depois de 10 quilómetros de estrada, encontramos mais uma brigada da empresa Engevia, encarregada da reabilitação da estrada Catabola-Camacupa, num percurso de quase 20 quilómetros. Até aqui a estrada é muito péssima e vai dar até à aldeia do Chikue. Daí para a localidade de Kalombambu encontramos um desvio de cerca de cinco quilómetros, onde paramos para conversar com um dos encarregados de obra.

Depois de uma breve apresentação, o encarregado de obra explicou que, devido ao tempo chuvoso, poderão levar mais de três meses para terraplanar os 17 quilómetros restantes até ao município de Camacupa. “Agora estamos a colocar a sub-base, depois a base e só mais tarde vamos colocar o asfalto”, explicou o responsável de obras, de nacionalidade brasileira, mas que não aceitou identificar-se. A matéria-prima, subli-

JOSÉ COLA | EDIÇÕES NOVEMBRO

tagem pôde verificar no local. Retornando a nossa viagem, até ao município de Camacupa, podemos percorrer cerca de 10 quilómetros em estrada de terra batida, mas em bom estado. A nossa velha Toyota Land-Cruiser chegou a atingir a velocidade de 100 quilómetros por hora.

### Satisfação de taxistas

A reabilitação do trajecto Cuito-Catabola deixa alguns taxistas satisfeitos, pois as viaturas que necessitavam de trocar os acessórios com regularidade irão deixar de o fazer. Ernesto Tomás, taxista há oito anos na via Cuito-Catabola, mostrou-se satisfeito pelo facto da viagem ser mais cómoda.

“Desde terça-feira que as viagens deixaram de ser muito penosas. Estão a terraplanar a estrada e isso nos facilita

muito. Agora basta apenas nós fazermos a nossa parte e não acelerarmos muito, porque podem surgir outros problemas, como acidentes”, disse, por sua vez, um condutor de um velho Toyota Corola, que o encontramos a lotar o seu carro, na paragem do bairro Lundumba, na sede de Catabola.

O lotador, André Pedro, de 27 anos, exerce esse tipo de actividade com mais três colegas e disse que ganham por dia entre cinco a sete mil kwanzas, valor que é dividido por ambos.

“Tenho formação de nível médio, mas não consigo emprego. Trabalhar aqui já me ajuda muito. Não temos constrangimentos, porque mensalmente pagamos aos fiscais da administração dois a três mil kwanzas”, afirmou o jovem, que tem mulher e

duas filhas. “Deste trabalho sai o sustento da família”, disse. Encontramos o senhor Jorge Artur Dias no interior de um Toyota Land-Cruiser e nos confidenciou que vai ao Cuito para receber uma visita. Afirmo que dificilmente viaja por estrada devido ao mau estado da via e da idade.

“Raramente viajo, mas quando o faço sinto muito pelo mau estado das estradas. Vejo que estão a fazer algum trabalho, mas recomendo já que façam valas de drenagem ao longo da via”, alertou.

Fernando Machado, taxista há sete anos, afirmou que cobrar pela passagem mil kwanzas por cabeça é o mínimo que lhes permite repor as peças que se estragam por causa do mau estado da estrada. “Não podemos cobrar mais porque as pessoas têm pouco dinheiro, o estado da via não facilita”, lamenta Fernando, 36 anos, que tem sob sua dependência a esposa e oito filhos. O taxista espera que as obras não voltem a parar, para não dificultar a vida da população.

### "Marco zero" reabilitado

À entrada da sede municipal de Camacupa, a nossa equipa de reportagem fez um desvio e fomos até ao conhecido "Marco zero de Angola", no famoso Centro Geodésico de Camacupa, onde está a estátua do Cristo Rei. Vimos no local alguns homens a reabilitar o recinto e, segundo o chefe de obras, Celestino Inácio, a empreitada, que consiste na reabilitação dos muros, pintura e colocação da vedação, teve início há seis meses. “Ainda esta semana vamos fazer a entrega da mesma à Administração”, garantiu.

O Centro Geodésico de Camacupa poderia servir de fonte de receita para as actividades turísticas. A sede municipal, também a precisar de reabilitação urgente, tem as suas infra-estruturas ainda com aspecto do tempo da guerra, apesar de existirem novas estruturas, como escolas e hospitais. Aqui em Camacupa, o comboio do CFB tem servido para o transporte de pessoas e bens. À saída do município não foi possível abastecer a viatura. A ideia era atestar o depósito, já que o próximo destino, o Cuemba, não tem um único posto de abastecimento de combustível.

## Município do Cuemba

Entre boas paisagens e as imponentes pontes, sem deixarmos de nos referir ao mau estado da estrada, chegamos à localidade de Chindumba, um sector localizado a cerca de 20 quilómetros da sede municipal do Cuemba.

As várias máquinas avariadas a beira da estrada chamaram a nossa atenção. São máquinas de terraplanagem e asfaltagem de estradas de grande porte. “Estas máquinas pertenciam a ex-Bricomil (Brigada de Construção Militar). Estão aqui desde 1992 e devido ao retorno da guerra acabaram por estragar-se mesmo aqui”,

conta um dos moradores, sem querer identificar-se.

Assim que mantínhamos a conversa, chegou um idoso que na língua local, umbundu, pedia dinheiro. Graças ao gesto que fazia entendemos que queria dinheiro. Sem notas pequenas, oferecemos mil kwanzas ao ancião que, agradecido, afastou-se satisfeito.

Mais adiante encontramos o Comando do 2º Batalhão de Infantaria das Forças Armadas Angolanas. Logo depois, o pior local da estrada para se circular devido ao terreno argiloso.

À entrada da sede municipal, vemos as 100 casas construídas

pelo Governo, no âmbito do Programa de Investimentos Municipal. A seguir, localizamos a pista de terra batida que está a ser construída. Pela estrada nacional ainda são visíveis carcaças de camiões queimados durante a guerra, blindados destruídos à beira da estrada, mas também belas pontes construídas com engenharia de ponta. Pena é que a lama e a argila estão a criar charcos de água, que podem acelerar a deterioração das mesmas, pois não se faz a sua manutenção regular.

Depois de percorrermos os 162 quilómetros de carro, encontramos o administrador municipal, João Baptista Mário, entretanto bastante ocupado. Concedeu uns minutos para

os jornalistas. Na ocasião, pediu ajuda ao Executivo para recuperar a Estrada Nacional 250. Para ele, esta a condição sine qua non para o desenvolvimento do município.

“A estrada está a fazer muita falta. Eu creio que quando o asfalto chegar até aqui, o nosso município vai desenvolver muito”, afirmou o administrador.

A nossa reportagem terminou aqui, mas a Estrada Nacional 250 vai até ao município do Cangombe, província do Moxico, passando pela comuna do Munhango. Até onde podemos chegar, concluímos que ainda é difícil viajar por estrada do Cuito ao Cuemba, passando pelos municípios de Catabola e Camacupa.