

Fast track to Dondo

After more than 18 years the rail link from Luanda to Dondo has reopened, offering a powerful opportunity for trade – or an exciting day trip to the country. Nelo António went along for the ride

It was 5:30am on Saturday in Luanda, and still dark when my two friends and I get up, have breakfast and grab our backpacks for our day outing in Dondo. Until very recently, such a prospect would have been a fantasy, but now it's an excursion anybody can do by train.

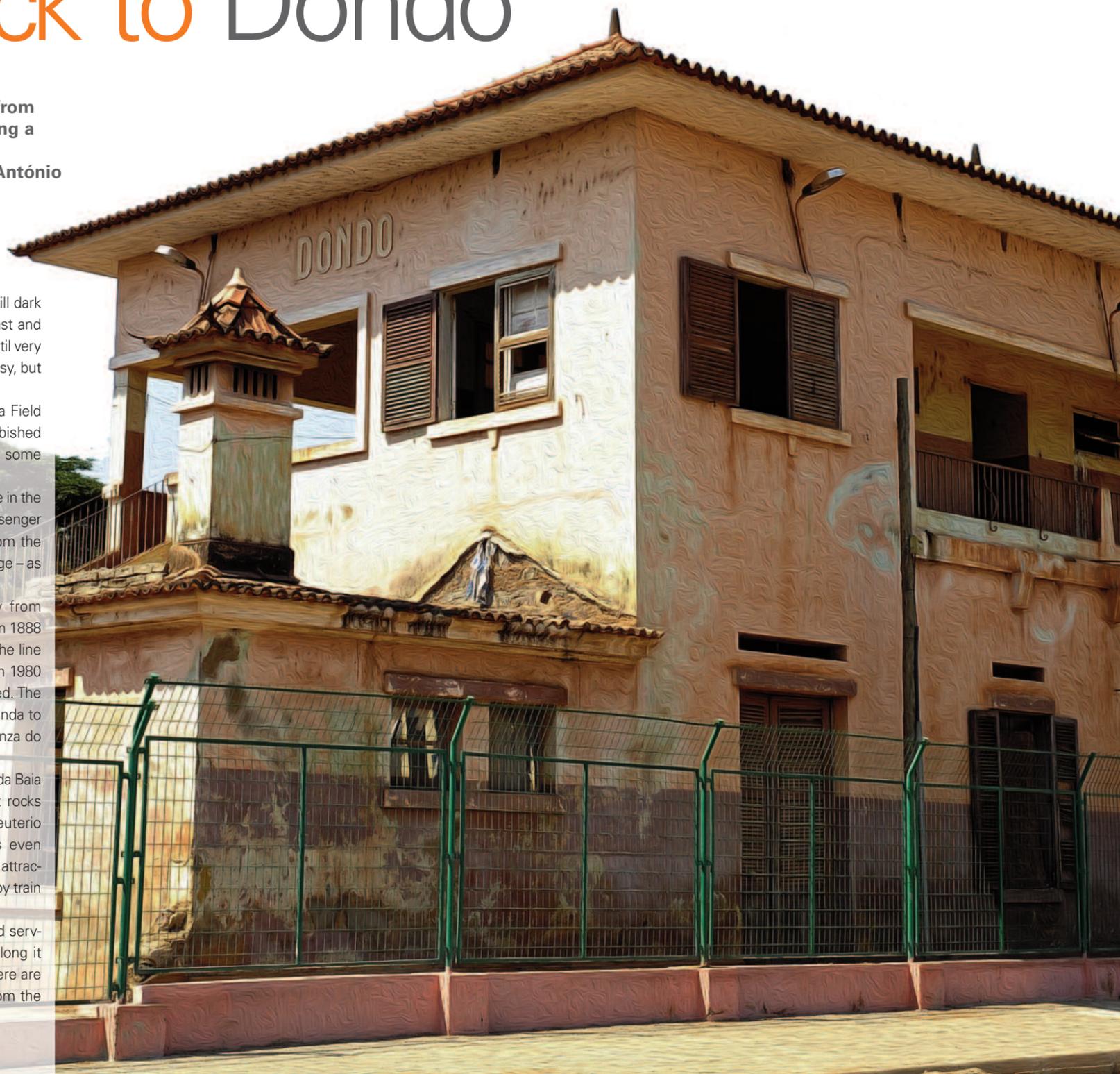
Our special trip was organised by the Angola Field Group, and when we arrive at the newly refurbished Luanda Railways Bungo Station close to the port, some 30 members are waiting to board.

The original railway was built by the Portuguese in the 19th century and was an important conduit for passenger traffic and produce such as cotton and coffee from the immediate hinterland of Kwanza Norte and Malange – as well as for imports through the port of Luanda.

The inauguration of the first train journey from Luanda along 45 kilometres of line to Funda was in 1888 with the Caminho de Ferro de Ambaca. In 1899 the line was extended 364kms to the Lucala River, and in 1980 the Caminho de Ferro de Luanda was established. The company now operates 424kms of line from Luanda to Malange with another 55kms branching from Zenza do Itombe to Dondo.

“Around 1926, with the construction of Morro da Baía and Luanda Port, trains were used to transport rocks from Morro da Samba,” our guide, historian Eleuterio Freire, explains. “At some point the line was even extended from downtown Luanda to the resort attractions of the Ilha, so people could go to the beach by train on Sundays.”

Now, with the novelty of the newly reopened service wearing off, residents of the communities along its route are quick to see the advantages – while there are significant benefits in transporting containers from the port to depots in Viana.



Após mais de dezoito anos, a linha ferroviária de Luanda para o Dondo reabriu, proporcionando uma grande oportunidade para negócios e a possibilidade de uma visita ao interior de Angola. Nelo António acompanhou a expedição

Eram 05H00 de sábado, em Luanda. Estava ainda escuro quando eu e os meus dois amigos nos levantámos, tomámos o pequeno-almoço e agarrámos nas mochilas, preparados para o nosso passeio pelo Dondo. Até muito recentemente, esta realidade seria apenas uma fantasia. Actualmente, é uma excursão que qualquer um pode fazer de comboio.

Esta viagem especial foi organizada pelo Angola Field Group. Chegados à recém-renovada estação do Bungo, perto do Porto de Luanda, cerca de trinta dos membros do grupo esperam pelo embarque.

O caminho de ferro original foi construído pelos portugueses, no século dezanove. Era uma ligação importante para o trânsito de passageiros e mercadorias – tais como o algodão e o café – que partiam do interior do Kwanza Norte e Malange, mas também para importações que chegavam pelo Porto de Luanda.

A inauguração da primeira viagem de comboio de Luanda para a Funda – 45 quilómetros de distância – foi feita em 1888, com o Caminho de Ferro de Ambaca. Em 1899, a linha foi estendida por mais 364 quilómetros, até ao rio Lucala. O Caminho de Ferro de Luanda (CFL) foi fundado em 1980. Hoje em dia, a companhia opera 424 quilómetros de linha, de Luanda à Malange, e ainda outros 55 quilómetros de Zenza do Itombe ao Dondo.

“Por volta de 1926, com a construção do Morro da Baía e do Porto de Luanda, os comboios eram usados para transportar pedras do Morro da Samba,” explica o nosso guia e historiador, Eleuterio Freire. “A linha foi, ainda, estendida da baixa de Luanda às atracções nos resorts da Ilha, permitindo que as pessoas fossem para a praia de comboio, aos domingos.”

Mas, agora que o recém-reaberto serviço deixou de ser novidade, os residentes das comunidades existentes ao longo da rota vêem as suas vantagens. Existem benefícios significativos em transportar contentores do porto de Luanda para armazéns em Viana.

Um bilhete de passageiro para uma viagem de quatro horas para o Dondo custa, actualmente, apenas quinhentos kwanzas. As carruagens estão providas de casas-de-

O caminho férreo para o Dondo

Today, a passenger ticket to Dondo costs us just Kw500 for the four-hour trip. Carriages have toilets, TV and comfortable seats. While we wait to embark, we take pictures of the station and watch the long train and spread its charm as it approaches.

The clock shows 6:30am as we board – the train's red, black and yellow livery reprising the Angolan flag. As railway officials welcome us with broad smiles, the passengers seem to be a cross-section of the world. There are Angolans, Canadians, Americans, British, Russians and New Zealanders looking forward to the journey to the country.

Right on time, the train moves off. With the jumbled skyline of the port slipping by, we wind up into the teeming suburbs, passing the Sonils Logistics Base and heading for Viana.

Having been born in Luanda, it is fascinating to watch vibrant tableau of how so many Luandans live, looking right into their backyards. The city is awakening as we speed past: some people washing dishes, some doing their laundry or preparing a meal while kids play.

Beyond the high-rise housing and the sprawling warehouses of the new industrial areas of Viana, we soon find ourselves moving into open country: the small farms and rural activities taking over from the dusty city. The trees, birds and the Lucala River make the landscape unique, marvellous and refreshing.

Mario Cuambua, team leader at the Technical Office of Locomotive and Rolling Stock Division, who has been working for the Luanda railways for 20 years, tells us this is his first trip to Dondo by train.

"It is quite surreal," he says. "So enjoyable to travel in such friendly and multicultural company."

In Catete, just beyond the new station we pass by a still life of rusting engines and rolling stock, overgrown with grass and bushes: old locos and equipment that have made their final journey to the cemetery of trains.

"They were functioning when we brought them here," says public relations and marketing director at Luanda Railways, Augusto Ozorio. "The dust, rain, and other environmental factors have not treated them kindly since then."

At Cassualala station, 25 minutes from Dondo, there is a small country village with houses of grass and adobe. Kids are waving and beaming their open and wonderful smiles, running along beside the train much to the delight of us all.

"The waving reflects the peace the country is enjoying," says Mario Cuambua. "Those kids are welcoming the bright future, keeping hope alive. The coming of the railway will transform their lives with quick travel to Dondo, Malange, N'Dalatando – and to Luanda."

"Fast, good-value rail transportation will be key to developing, industry and agriculture all along the corridor of this rail link. The area is rich in hydrological resources, coffee, forest products and iron," he added – while I am thinking of the animals that could be hiding in the rolling sea of grass and trees as the train trundles through the lush landscape.

We finally arrive at our destination. With two floors, offices, restrooms, ticket areas and a waiting room, Dondo station is one of Luanda Railways' largest.

The city is famous for EKA beer, one of the most appreciated in the

country. So given the hot weather, some Field Group members can't resist a refreshing can (or two) in a nearby restaurant.

As we tour the city, Eleuterio Freire points out two important historical buildings: the Casa dos Bentes and Casa do Leao, named after families who were leading business people.

"The houses were built in the 19th century. Initially, they were used for the slave trade, but later for agricultural business," he explains. "Just 200 metres from where we are standing is Kwanza River, linking the Province of Kwanza Norte and Luanda. Slaves were transferred to boats for Kalumbo downstream, from where they would go to Luanda on foot – or sometimes to Tombo to what is now the Slave Museum on the shore opposite Mussulo."

At 4:49pm the whistle blows for the last time. We have arrived back at the station, and now it is time to return to Luanda.

In a very full day, we have made a journey that not long before, would have taken more than this time to go just one way. The potency of the railway to reach the interior of this country, to cheaply transport significant volumes of freight and to ease the contact between communities, offers an exciting prospect. 150 years ago, it was the railroads that opened up America.

On arrival back in the capital, the happiness on the faces of the passengers was evident. We shake hands and say our good-byes – quite unusual for train travellers.

But the last word from a passenger: "The landscape was very soothing and as a lover of trees, I was delighted to see my first Imbondeiro (Baobab)," says Sharon Van Dijk. "And the big African sunset topped off the day perfectly." ●



banho, televisão e assentos confortáveis. Enquanto esperamos pelo embarque, tiramos fotografias da estação e observamos o longo comboio, que espalha o seu charme à medida que se aproxima.

Quando embarcamos, o relógio marca 06H30. O comboio ostenta as cores da bandeira angolana – vermelho, preto e amarelo – e os funcionários recebem-nos com largos sorrisos. As nacionalidades dos passageiros parecem atravessar o globo. Angolanos, canadianos, americanos, britânicos, russos e neozelandeses anseiam pela jornada ao interior.

O comboio parte à hora prevista. Os contornos arrastados do porto vão desaparecendo. E passando pela base da Sonils Logistics, em direcção a Viana, entramos nos populosos subúrbios da cidade.

Tendo nascido em Luanda, considero fascinante observar o modo como muitos Luandenses vivem, através de vislumbres dos seus quintais – como se de um vibrante quadro se tratasse. À medida que deslizamos a alta velocidade, a cidade começa a despertar. Uns lavam pratos, outros roupa. Alguns preparam refeições enquanto as crianças brincam.

Ultrapassados os prédios de vários andares e os armazéns que se alastram ao longo das novas áreas industriais de Viana, rapidamente entramos em campo aberto. As pequenas quintas e as actividades rurais substituem o movimento poeirento da cidade. As árvores, os pássaros e o rio Lucala tornam a paisagem única, maravilhosa, e refrescante.

O líder de equipa do gabinete técnico de locomotiva e da divisão de material circulante, Mário Cuambua, trabalha para o CFL há vinte anos. Segundo afirma, é a sua primeira viagem de comboio ao Dondo.

"É bastante surreal," admite. "É muito agradável viajar com uma companhia tão amigável e multicultural."

Em Catete, um pouco além da nova estação, passamos por uma natureza morta, composta por motores enferrujados e material circulante coberto de ervas e arbustos – locomotivas velhas cuja viagem final as levou ao cemitério de comboios.

"Quando as trouxemos para aqui, ainda funcionavam," afirma o responsável de relações públicas e director de marketing do CFL, Augusto Osório. "Mas, desde aí, o pó e a chuva, entre outros factores ambientais, não as trataram com gentileza."

A estação de Cassualala, a vinte e cinco minutos do Dondo, fica numa pequena vila rural com casas feitas de ervas e adobo. As crianças, correndo paralelamente ao comboio, acenam e oferecem-nos sorrisos abertos e encantadores, que nos conquistam.

"Os acenos reflectem o clima de paz que se vive no país," declara Mário Cuambua. "Aqueles crianças dão as boas-vindas ao futuro e mantêm viva a esperança. O novo caminho de ferro vai transformar as suas vidas, proporcionando rápidas ligações ao Dondo, Malange, N'Dalatando e Luanda."

"O transporte ferroviário rápido e de boa qualidade é a chave para as indústrias e agricultura em desenvolvimento que se encontram ao longo desta linha. Esta área é rica em recursos hídricos, café, produtos florestais e ferro," acrescenta. Dou comigo a pensar nos animais escondidos entre o mar de ervas e árvores que se desenrola, à medida que o comboio atravessa a sumptuosa paisagem.

Chegamos, por fim, ao nosso destino. Com dois andares, escritó-



rios, casas-de-banho, bilheteiras e sala de espera, a estação do Dondo é uma das maiores do CFL.

A cidade é famosa pela cerveja EKA – uma das mais apreciadas no país. Dadas as temperaturas quentes, alguns dos membros do Field Group não resistem a uma lata refrescante (ou duas) num restaurante próximo.

Enquanto passeamos pela cidade, Eleutério Freire chama-nos a atenção para dois monumentos históricos importantes, a Casa dos Bentes e a Casa do Leão, cujos nomes foram dados em homenagem a famílias de empresários influentes.

"As casas foram construídas no século dezanove. Inicialmente, eram utilizadas para o comércio de escravos. Mais tarde, serviam de ponto de negócios agrícolas," explica. "O rio Kwanza fica a apenas duzentos metros daqui, interligando a província do Kwanza Norte e Luanda. Os escravos eram transferidos para Kalumbo de barco, rio abaixo, de onde caminhavam até Luanda ou, por vezes, em direcção ao Tombo – na costa oposta ao Mussulo e onde é, actualmente, o Museu da Escravatura."

O apita soa, pela última vez, às 16H49. Estamos de volta à estação. Está na hora de regressar a Luanda.

A expedição que fizemos resultou num dia preenchido. Até à pouco tempo, só a viagem de ida teria sido mais longa do que a nossa completa. O potencial que o caminho de ferro tem de chegar ao interior do país, de transportar – a um preço baixo – volumes de carga e de facilitar o contacto entre comunidades é uma perspectiva empolgante. Foram também os caminhos de ferro que, há 150 anos atrás, abriram as portas na América.

Chegados à capital, a felicidade estampada dos rostos dos passageiros é evidente. Damos apertos de mão e despedimo-nos – o que não é habitual entre viajantes desconhecidos.

"A paisagem foi muito tranquilizante e, como amante de árvores, fiquei encantado, pois vi o meu primeiro Imbondeiro," foram as palavras de um dos passageiros, Sharon Van Dijk. "E o grandioso pôr-do-sol africano foi a melhor maneira de acabar o dia." ●