

A Cidade do Huambo e a Expansão do Império Colonial Português **The City of Huambo and the Expansion of the Portuguese Colonial Empire**

André G. Tchoia Relógio¹

Fernando Oliveira Tavares²

Resumo: Este trabalho analisa o papel estratégico da região do Planalto Central de Angola, com destaque para a cidade do Huambo, no contexto da expansão do Império Colonial Português em território angolano. A consolidação do domínio português foi influenciada por dinâmicas políticas internas e externas ao longo de vários séculos. A literatura revela que as viagens dos descobrimentos portugueses foram precedidas por rigorosos preparativos científicos, permitindo manter em segredo a descoberta de Angola por cerca de 48 anos. A ocupação do território passou por diferentes fases, incluindo períodos marcados pelo tráfico de escravos e, mais tarde, um investimento significativo em infraestruturas e desenvolvimento económico, sobretudo no último século que antecedeu a independência de Angola. A cidade do Huambo destaca-se como um polo fundamental neste processo histórico e geopolítico.

Palavras-Chave: Expansão Colonial Portuguesa; Planalto Central de Angola; Angola Colonial; Império Português; História de Angola; Huambo; Infraestruturas coloniais.

Abstract: This work aims to analyze the contributory role that the Central Plateau region in Angola, particularly the city of Huambo, played in the expansion of the Portuguese Colonial Empire. The expansion of the Portuguese Colonial Empire in Angola was influenced by international policies and those of Portugal over several centuries. A review of the literature reveal that Portuguese discovery voyages followed scientific preparations, which allowed the secret of Angola's discovery to be kept for 48 years. The conquest of the territory in Angola had alarming periods, such as the slave trade. On the other hand, in the century leading up to Angola's independence, it was marked by investment in infrastructure and economic development.

Keywords: Portuguese Colonial Expansion; Central Plateau of Angola; Territory.

1 ISPLH – Lusíada Polytechnic Higher Institute of Huambo/Huambo/Angola.
 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8635-770X>. Email: andre.gaspar.tchoia@uvigo.es

2 REMIT, Department of Economics and Management, Universidade Portucalense/Porto/Portugal.
 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9672-8770>. Email: ftavares@upt.pt



Introdução

No período entre os séculos XV e o início de XX, Portugal protagonizou fortes ligações de exploração no continente africano. Antes de Portugal redefinir o seu percurso para África, tinha tido a América como palco e no concreto, o Brasil, onde a aproximação dos dois povos e a língua foi o grande instrumento de comunicação entre as duas nações (Silva, 2022). Para Godinho (1950), os efeitos revolucionários ocorridos em Portugal, fizeram com que a corte portuguesa fosse para o Brasil no período de 1807 a 1821, e acabaram por abalar o progresso das posses de Portugal em África. Godinho (1950) sustenta que Angola integrava as possessões coloniais de Portugal em África, cuja configuração geográfica decorre da expansão marítima promovida pelos portugueses. Tal expansão foi, em grande medida, motivada por um espírito aventureiro e pelo anseio pela conquista e apropriação de riquezas tangíveis.

O movimento dinâmico de expansão ultramarina portuguesa possibilitou a ocupação de territórios africanos e a exploração de seus recursos, fortemente alicerçado na prática do tráfico de escravos. Contudo, esse sistema começou a demonstrar sinais de declínio, especialmente após a assinatura de dois tratados entre o Brasil e a Inglaterra, em 1810 – um relativo ao comércio e outro às relações de paz e amizade –, conforme aponta Dias (1959).

O tráfico de escravos teve efeito contraditório quando visto na relação do comércio e nas possessões portuguesas, dado não produzirem resultados alinhados, pois a facilidade que houve em termos de conquista de espaços territoriais e a mobilização da força de trabalho de baixo custo foram contrapostas com a dificuldade na implementação do mercantilismo praticado na época. Pacheco, Costa e Tavares (2018) ressaltam que as dificuldades ocorreram porque, de um modo geral, os europeus encontraram a economia africana pouco desenvolvida, agravado com o facto dos mesmos espoliarem os territórios tomados, o que acabou por configurar ainda mais a economia para a base assente no modelo de subsistência. Como consequência, houve a frustração da expectativa nas trocas comerciais, uma vez que o escravo era dos poucos ativos com valor de troca.

A dinâmica de reversão das práticas associadas ao tráfico de escravizados manteve-se em curso, resultando em novos impactos sobre o pacto colonial português. Conforme salienta Dias (1959), o Congresso de Viena, realizado em 1815, promoveu uma reconfiguração da ordem política europeia, evidenciando princípios emergentes do direito internacional, especialmente aqueles voltados à liberdade de navegação e à abolição da escravidão. Pacheco *et al.* (2018) enfatizam que a apropriação de territórios e a manutenção da escravidão foram elementos estruturantes da trajetória económica e social de Angola, onde a violência se destacou como aspeto central, ao colocar as populações africanas em confronto direto com os colonizadores europeus.

A posição antagónica entre os povos africanos e europeus teve como base, não só, a ocupação de territórios e a utilização da força de trabalho nativa de baixo custo, como também a confrontação armada. Essa postura mais bélica imposta pelos portugueses aos nativos africanos contribuiu, à partida, para debilitar a economia das áreas conquistadas que, como consequência, originou a economia de subsistência em três períodos ligados primeiro aos séculos XV e XVI, séculos XVII e XVIII e, finalmente, no século XIX. Os registos que integram a ocupação de Angola por volta de cinco séculos, de XV a XIX, ocorrem em termos territoriais, no litoral na fase inicial e posteriormente foi progredindo para o interior. As relações entre os povos europeus e nativos africanos são marcadas por períodos diferenciados. Desde logo, o primeiro período colonial foi marcado por uma economia assente no comércio de escravos, já o segundo período colonial despontou a economia nacional integrada na dinâmica do comércio internacional.

A postura tomada por Portugal abriu espaço para Angola, como sua colónia, fazer parte desse movimento de exportação que Portugal garantia ao mundo com a oferta da sua produção (Pacheco *et al.*, 2018). De acordo com Langa e Sacavinda (2019), a compreensão do contexto histórico e político de Angola está profundamente ancorada na sua inserção nas dinâmicas das relações internacionais, tanto políticas quanto económicas. Essa abertura ao cenário internacional impulsionou progressos significativos nesse domínio e, após aproximadamente 150 anos, o continente africano vivencia a chamada “década das independências”, iniciada em 1960. Nesse processo de transformações, diversas colónias conquistaram a sua soberania, incluindo Angola, que obteve sua independência 15 anos após os primeiros países africanos se emanciparem.

Este trabalho tem como objetivo analisar o papel contributivo que a região do Planalto Central em Angola, nomeadamente a cidade do Huambo, teve para a expansão do Império Colonial Português. Assim, para além da introdução, esta investigação apresenta três secções e a conclusão. A primeira secção refere a expansão portuguesa em Angola, nomeadamente com a conquista efetiva de território. Segue-se uma secção sobre o desenvolvimento da Província do Huambo, e sobre a construção das suas infraestruturas e o processo de tomada do Planalto Central em Angola. Na terceira secção é apresentado o planeamento da indústria aérea em Angola e na Província do Huambo. Por fim, são apresentadas as conclusões.

1. A Expansão Portuguesa em Angola

Na história colonial portuguesa em África, os termos “colónia” e “província ultramarina” refletem diferentes estratégias políticas e ideológicas do império. Inicialmente, as colónias eram territórios de exploração económica e dominação política, onde os africanos eram tratados como súbditos sem cidadania plena. Em 1951, para responder à pressão internacional por descolonização, Portugal passou a designá-los como “províncias ultramarinas”, procurando afirmar a sua integração formal no Estado. No entanto, essa mudança foi sobretudo simbólica, mantendo-se profundas desigualdades jurídicas, sociais e económicas (Castelo, 1998; Mateus, 2004). A distinção entre os dois termos expressa, assim, mais uma tentativa do regime do Estado Novo de preservar o domínio colonial do que uma transformação efetiva na realidade vivida pelas populações africanas (Mateus, 2004; Pimenta, 2014).

1.1. A Conquista Efetiva do Território

A efetiva conquista territorial fez emergir o caráter científico das viagens, onde os seus preparativos eram realizados com determinado método e rigor na qual, entende-se que parte de África já era do conhecimento de Portugal desde 1434. Volvidos 48 anos, Angola vê Diogo Cão atingir, em 1482, a foz do rio Zaire e explorar a costa do reino de Angola da enseada do Lobito até ao cabo de Santo Agostinho e aí é colocado um Padrão (Godinho, 1950). Santos (1954) salienta que Angola tem marcado o início da sua história ligado ao conhecimento que se passou a ter da sua costa litoral, efetuada pelo navegador português Diogo Cão que, nos anos de 1482 a 1483, fixou os padrões na foz do Zaire. Nos anos seguintes, entre 1484 e 1486, fixou outro padrão no cabo de Santa Maria. Progressivamente os portugueses foram conquistando territórios e populações, com o contributo dos missionários católicos e comerciantes.

O regresso de Diogo Cão à costa de Angola é realizado após um ano de interregno, aí é explorada a vertente de navegação no sentido de subida ao Zaire até as quedas do Yelala, onde enceta contactos e estabelece relações amigáveis com as autoridades do reino do Congo (Godinho, 1950). Ao retornar o oceano, esse navegador percorre o litoral sul até ao Cabo Negro e na Serra Parda fixa o último padrão que evidencia a descoberta de toda a costa que viria a ser Angola. Seis anos após a colocação do último padrão no cabo de Santa Maria. O movimento de conquista de territórios na zona que viria a ser Angola, é marcado pela participação, em 1490, da empresa de Rui de Sousa, que foi a primeira a adotar práticas passivas na conquista de espaços territoriais (Santos, 1954).

No entender de Dias (1959), os portugueses em Angola têm a sua presença marcada por épocas no que se refere à conquista efetiva de territórios e com populações que serviam de mão de obra. Assim, a primeira época está ligada aos anos de 1482 a 1601, em que esse espaço africano foi descoberto na era de Afonso V, através das viagens de Diogo Cão. Esse processo foi dinâmico e integrou de forma crescente outros atores representantes de Portugal, com destaque para Paulo Dias de Novais e os missionários jesuítas. Godinho (1950) destaca que volvidos cerca de quatro séculos (XV a início de XX), Portugal protagoniza as grandes viagens de exploração ao continente africano.

Dias (1959) destaca que no intervalo de tempo à volta de 213 anos, o quadro dinâmico da presença portuguesa em Angola sofreu uma viragem na vertente económica ao ver Portugal ficar na dependência do Brasil e a ser obrigado a disputar com outros concorrentes europeus, no caso, os franceses e os holandeses, que, em muitos momentos, desejavam uma mesma parcela de África. Nessa altura, nos espaços territoriais de pleno domínio português, e no caso de Angola verifica-se a sua restauração, passou a haver, no período de 110 anos, a submissão ao colonizador dos reis do Congo, Ngola e Matamba. Assim, ainda na segunda época, são lançados os planos de fomento para a exploração do Sul que se materializou em cerca de 62 anos.

Independentemente de alguns feitos portugueses de conquista territorial em África estarem associados a aventuras e ações do acaso, muito da realidade mostra que esse entendimento não era correto, dado que foi propositado, pois era desejo de Portugal que os seus feitos científicos ligados às descobertas fossem sigilosos (Godinho, 1950). Assim, para manter em segredo os seus achados, optou por promover a censura, para reprimir a divulgação ao exterior de Portugal, quanto às cartas geográficas, mapas e roteiros ligados aos achados de terra firme ou ilhas.

No entender de Godinho (1950), o surgimento da designação Angola é resultado dos contactos dos portugueses com os povos ambundos (mbundos), depois de terem contactado e penetrado o reino do Congo. Por consequência dessa aproximação, os exploradores colonizadores atribuíram esse nome para designar os povos sob o comando de Ngola, e com o mesmo formou-se Angola, que veio a ganhar maior dimensão à medida que foram conquistados novos espaços. O processo da conquista dos novos espaços pertencentes à população indígena foi na base do uso da força militar que teve um interregno no final do século XVII e, mais tarde, veio a ser encerrado por muito tempo.

O processo da conquista dos novos espaços pertencentes à população indígena marca o período de expansão portuguesa em Angola nos mais de 400 anos, onde sobressai nos primeiros períodos a ocupação de Cambambe e Benguela, no espaço de tempo de 1589 a 1639. Esse processo de conquista ganhou contornos alarmantes, dado que a partir de 1700 o tráfico de escravos foi intensificado em África, com os portugueses, os espanhóis, os ingleses e os franceses como mentores (Santos, 1954).

A partir do século XIX, registou-se uma mudança na forma como era conduzido o processo de conquista territorial. Aí ocorreram uma série de acontecimentos que envolveram as autoridades coloniais e a população indígena, em que Portugal optou por implementar ações práticas viradas para a edificação de obras públicas e, assim, revitalizar a sua presença (Godinho, 1950). Desse modo, em 1877 são edificados os serviços de telégrafos em Luanda; quatro anos depois, são erguidas as missões religiosas da Huíla e São Salvador do Congo; para em 1886, Angola ficar ligada à Europa e ao cabo da Boa Esperança, através de cabo submarino. As ações coloniais em Angola continuaram de forma diversificada com a construção do caminho de ferro em Ambaca no ano de 1888, um ano a seguir é inaugurado o abastecimento de água a Luanda.

Godinho (1950) considera que no âmbito das ações coloniais em Angola é publicada a primeira carta geográfica da colônia pela comissão de cartografia em 1892, onde em paralelo prosseguia com o processo de ocupação de novos territórios e a fundação de distritos. Como resultado desse procedimento atrelado à ocupação de novos territórios, são criadas as primeiras divisões administrativas e organizacionais de Angola, que passou a ser formada por cinco províncias, lideradas por Luanda, seguida de Malange, Bié, Huíla e Benguela que à época integrava o Huambo.

Pacheco *et al.* (2018) ressaltam que a ação ligada à definição das fronteiras coloniais assente na carta geográfica trouxe como ganhos o surgimento de novos países, a exemplo de Angola, mas tem também nessa ação a origem do lançamento da divisão arbitrária dos espaços territoriais conquistados. Assim, para a realidade angolana, o reino Bacongo foi dividido em três áreas territoriais (Angola, Congo e República Democrática do Congo), os reinos Jagas e dos Lundas em duas (Angola e República Democrática do Congo) e o reino Ovambo dividido igualmente em duas áreas (Angola e Namíbia).

1.2. Portugal e a Província Ultramarina

O processo iniciado em França ligado à sua revolução foi secundado pelo período das revoluções liberais na base de guerras civis prolongadas com efeitos desestabilizadores sobre a organização administrativa existente. Godinho (1950) entende que o fim do período de instabilidade ocorre por volta de 1834, marcada pela vitória da estratégia liberal, o que marcou também, o início da Monarquia representativa e, no caso de Portugal, deu origem à formação do Ministério da Marinha e do Ultramar. Na base do surgimento deste Ministério, as colônias de Portugal ganham outra designação, a de províncias ultramarinas, demonstrativo da unidade política entre a metrópole e as suas colônias em número de oito, da qual África se destaca com cinco, em que Angola é integrante.

Godinho (1950) realça que Angola, como parte das cinco províncias ultramarinas, tem a situação geográfica caracterizada pelo limite a Oeste feito pelo Oceano Atlântico e a Norte secundado pelo curso de rio Zaire, desde a sua foz até Noqui. Acompanhando o paralelo 5.º 52" de latitude Sul, com limite nas águas do Cuango até a confluência do Utunguila. A partir dessa confluência, segue o paralelo 8.º também de latitude sul, ligado à fronteira com a ex-colônia belga, a atual República Democrática do Congo. Ao se infletir para Norte, sobressai o paralelo 7.º de latitude Sul, que desemboca no rio Chicapa em direção norte-sul atinge o paralelo 7º 14' sul, indo até Cassai que simboliza o traçado Leste da fronteira Norte com uma linha quebrada integrada por paralelos e rios. Ainda via região Norte sobressai o enclave de Cabinda que consome uma porção do território da República do Congo antiga colônia francesa.

Gonzaga (1965) considera que a antiga província de Angola, enquanto colónia de Portugal, constituía uma das frações da metrópole portuguesa no mundo, que tinha a particularidade de estar a milhares de quilómetros de distância, tal como muitas das outras colónias espalhadas pelos continentes africano, asiático e sul americano. Angola, na vertente geográfica, apesar de alguma irregularidade na configuração, assemelha-se a um quadrilátero, do qual os limites marcantes são a Oeste o Oceano Atlântico, a Norte os Congos francês e belga, hoje República Democrática do Congo e a República do Congo *Brazzaville*. Os limites das fronteiras Este e Sul são marcados a Este pela Rodésia do Norte, atual República da Zâmbia, e a Sul com a República de Namíbia, antigo Sudoeste Africano. Fruto de alguns tratados entre Portugal e os colonizadores vizinhos, com destaque para a Bélgica, a Alemanha e depois a República da África do Sul, Angola passou de 4.837 km terrestre e 1.650 km marítima para um total de 6.487 km de extensão fronteiriça, ao passo que de superfície passou a ter 1.246.700 km².

Godinho (1950) considera que, ao ser levado em conta o percurso linear dos limites fronteiriços, sobretudo a sua área, quando comparado com a metrópole, Portugal é menor em cerca de 14 vezes e, ao nível africano, Angola ocupa uma superfície perto de 4,3% do total do continente. Na vertente climática, Angola faz parte do quadro do clima intertropical com alguma exposição oceânica, onde a corrente fria de Benguela influencia para a não generalização ao clima tropical (Gonzaga, 1965). Esta corrente provoca o surgimento do clima mesotérmico que se junta a variedade de climas tropicais do tipo continental, clima subtropical, clima litoral e o clima de brisas continentais. Por sua vez, a pluviosidade tende a ser mais presente à medida que se deixa a costa, ao ponto da mesma atingir no interior, os 1.700 mm por ano. Os períodos em que ocorrem as chuvas em Angola, são de outubro e prolongam-se até meados de maio, cabendo a estação seca iniciar em finais de maio até setembro.

A participação de Portugal como metrópole nas relações internacionais possibilitou, de certo modo, ganhos diplomáticos, dado que pôde dar a conhecer ao mundo as fronteiras das suas colónias e salvaguardar as potencialidades terrestres e aquáticas. Pacheco *et al.* (2018) e Cossengue *et al.* (2025) consideram para o caso de Angola que o período entre 1885 e 1891, foi de destaque, pois ela adquiriu a extensão de 1.246.700 km², que perdura até ao presente com a sua independência de Portugal.

A extensão de 1.246.700 km² do país integra a província do Huambo e tem como sede a antiga cidade de Nova Lisboa, presentemente cidade do Huambo, e representa o principal centro político, administrativo e socioeconómico. A cidade do Huambo permite o acesso para o centro e sul do país através do nó rodoviário que liga as províncias de Benguela, Cuanza Sul, Huíla, Bié e Cuando Cubango. Sambongo (2016) destaca que o município do Huambo, na qual está situada a sede da cidade, é um dos 11 municípios da província, que detém uma extensão territorial de 2 609 km² de um total de 35 771 km². A cidade do Huambo detém o grosso da população na ordem de 727.574, cerca de 36% de um total à volta de dois milhões de pessoas da província (Sambongo, 2016).

A cidade do Huambo foi fundada no século XX, possui na sua disposição física uma configuração circular, onde nascem nove faixas de avenidas principais, com ponto de partida a rotunda Dr. António Agostinho Neto. A cidade possui duas estradas principais com pista dupla, em que uma dá acesso ao Aeroporto Albano Machado (Sambongo, 2016).

O estilo arquitetónico da cidade é destacado por Castro (2016) como um motivo para ser palco das viagens presidenciais às colónias ultramarinas, durante o Estado Novo português e decorreram num período à volta de 41 anos (1933-1974). Nessa fase, a metrópole estava preocupada em divulgar ao mundo o Império Colonial português, demonstrativo da mudança no comportamento que desde a época dos descobrimentos até próximo de 1933, foi adotado. De acordo com o Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1942), a viagem do Presidente da

República portuguesa à África ultramarina, nomeadamente a São Tomé e Angola, por parte de Óscar Carmona em 1938, constituiu a primeira deslocação de um estadista português às colónias de África. Óscar Carmona foi transportado por um navio que partiu do largo do rio Tejo, na companhia de 100 outras embarcações.

No período em que se deram grande parte das viagens presidenciais, as províncias ultramarinas de São Tomé e Angola eram consideradas como possuidoras das melhores terras para a colonização. A boa qualidade atribuída às terras de Angola permitiu subdividi-la em regiões de primeira, entre as quais sobressai o Huambo, a Huíla e Benguela e as de segunda, na qual, Luanda encabeçava a lista. O critério adotado pela metrópole para classificar os terrenos foi na base da sanidade. Assim, em muitos casos, os terrenos de primeira categoria eram vistos como melhores do que os de Portugal, por denotarem ausência de mosquitos *anófeles* e *coulex*, nem moscas do sono, coisa que muito raramente os terrenos de segunda deixavam de ter (BGU, 1942).

O eclodir da II Guerra Mundial colocou uma interrupção nas deslocações presidenciais, acrescido com o facto de ter sido agravado, com o surgimento da nova ordem mundial, decorrente da Carta da Organização das Nações Unidas, datada de 26 de junho de 1945. Castro (2016) entende que essa Carta estabeleceu novas regras quanto aos Impérios coloniais europeus que, na realidade, punha fim ao colonialismo. Assim, decorridos cinco anos, foram retomadas as viagens presidenciais nos anos de 1950, com figurino diferente dos empregues nos anos de 1930. Para essa época sobressai o ano de 1963, ligado à primeira viagem de Américo Thomaz a Angola como Presidente. A exemplo dos anteriores estadistas, também visitou a cidade de Nova Lisboa, onde inaugurou a Exposição Permanente de Atividades e o Centro Emissor de Macolocolo.

A Carta da Organização das Nações Unidas que, na realidade, propunha o fim ao colonialismo, teve como resultado a realização da primeira Conferência Económica do Império Colonial Português, seguindo o que outras potências europeias fizeram, nos casos da Inglaterra e da França. Para os portugueses, uma das preocupações estava ligada à necessidade do estabelecimento da ponte aérea entre a metrópole e as suas colónias, da qual Angola era parte (BGU, 1942).

As autoridades coloniais consideraram para a materialização da ligação aérea com as suas colónias a necessidade de cumprir com alguns pressupostos técnicos e financeiros assente em sete bases. O BGU (1942) realça que a necessidade da realização de experiências práticas nos troços de linhas aéreas fez parte da base I, a necessidade do uso de pessoal navegante e do material de voo foi previsto para ser cedido temporariamente pelo então Ministério da Guerra e constou da base II, cabendo as bases III e IV introduzir flexibilidade quanto ao pessoal navegante e ao material de voo na fase da experimental, a base V, concedeu privilégios ao Ministério das Colónias para escolher as rotas aéreas, ao passo que a base VI, definiu as componentes a transportar entre elas correios e mercadorias, finalmente a base VII conferiu ao Ministério das Colónias o direito de escolher em caso de resultados satisfatórios, as condições como deveriam ser asseguradas as ligações aéreas.

De acordo com o BGU (1952), muito antes dos esforços para a criação das condições de asseguramento das ligações aéreas ao nível de Angola, inicialmente foram realizados esforços para a criação da cidade de Nova Lisboa (Huambo) que nasceu de uma situação minúscula, formada à base de alguns barracões, um pequeno forte e algumas modestas casas de adobe, abandonadas pelos religiosos de uma missão Católica. Nessa localidade foi assinado por Norton de Matos, o auto de inauguração da cidade numa pequena casa de madeira que foi adquirida para habitação e sede dos diferentes serviços do Administrador bem como da circunscrição. O BGU (1952) ressalta que no auto de inauguração da cidade desenrolaram-se rápidas ações no domínio das obras de construção que passados alguns meses foram disponibilizados edifícios para moradia até os ligados, aos Correios e Telégrafos, a Fazenda (Finanças) e aos Serviços Médicos (Hospital). Esses procedimentos ligados

às edificações acabaram por atrair mais construções, onde muitas delas destinaram-se à habitação e ao comércio. O crescimento do centro urbano da antiga Nova Lisboa não se deveu apenas à presença dos edifícios do Governo, mas também, pelo Caminho de Ferro de Benguela que é dos maiores impulsionadores da cidade.

O crescimento da cidade de Nova Lisboa foi marcante. No domínio da educação esse crescimento é assinalável a partir de 1936, onde existiam 627 alunos distribuídos por 10 escolas primárias oficiais e 3 escolas particulares. A tendência de crescimento ligado a cidade de Nova Lisboa, foi sentida em outros domínios da vida cotidiana ocorridos entre duas décadas. Assim, é notório para a população entre 1940 a 1950 essa evolução dos 16.288 para 50.432 indivíduos, quanto ao número de edifícios construídos de 1940 para 1952, esses passaram de 7 para 66. No domínio da contribuição predial, no espaço de dez anos (1942 a 1952), houve um crescimento em contos de 417 para 2.669, acrescido a outro facto ligado ao ensino que, de 1936 a 1952, o número de alunos subiu de aproximadamente 627 para 1.825 e para as escolas de 13 para 32 (BGU, 1952).

2. O Desenvolvimento da Província do Huambo

2.1. A Administração de Infraestruturas

A administração das infraestruturas, quando levadas na perspetiva da continuidade, promovem a ascensão do património cultural e com isso abrem a possibilidade da promoção do setor turístico (Wright *et al.*, 2023). Em Angola, a administração de infraestruturas é notada por intermédio da componente do melhoramento dos Aeroportos de Angola, onde o Huambo foi abrangido pelo II Plano de Fomento Nacional em que, do total de 14.000 contos, foram destinados 1.000 contos para a construção da aerogare na cidade de Nova Lisboa. Essa ação beneficiou, de modo geral, o Huambo, com obras nos seus campos de aviação (BGU, 1959).

As atividades desenvolvidas pelas autoridades coloniais para a melhoria das comunicações e transportes em Angola constavam da ordem de prioridades (BGU, 1965). Assim, foi inaugurado em 28 de maio de 1965 a primeira fase ligada às obras de ampliação da pista do aeródromo de Nova Lisboa. Kirdar *at al.* (2023) consideram que a utilização de novas tecnologias de comunicação, quando bem administradas, se afiguram como fazendo parte do domínio do património cultural, pelo que permitem que os meios ligados ao *hardware* e *software* sejam utilizados não só para a apresentação e armazenamento, mas também para a criação de um quadro sociocultural interativo.

O esforço interativo no quadro das tecnologias de informação, iniciado em 1961 pelas autoridades portuguesas para melhorar as comunicações e os transportes em Angola, permitiu transformar, três anos depois, em 1967, o Aeródromo do Huambo em Aeroporto Internacional, a par do Aeroporto de Luanda (BGU, 1967; Relógio & Tavares, 2023). Essas ações visavam a remodelação do dispositivo aeronáutico, a infraestrutura aeronáutica e o fomento aeronáutico. Diante disso, Angola passou a ter dois Aeroportos Internacionais, 14 aeródromos principais, 19 aeródromos secundários e à volta de 300 pistas de recurso (Relógio & Tavares, 2023).

As ações voltadas para a melhoria das comunicações e transportes em Angola permitiram ao Huambo ganhar não só um Aeroporto Internacional, como também aeródromos secundários e pistas de recurso (BGU, 1969). O Aeroporto Internacional de Nova Lisboa, dois anos depois de ganhar esse estatuto, foi renomeado, em 17 de junho de 1969, para Aeroporto Gago Coutinho, em cerimónia presidida pelo governador-geral de Angola, Tenente-Coronel Rebocho Vaz, que inaugurou também a aerogare nesse Aeroporto.

Durante o período colonial, os militares desempenharam um papel relevante na construção de infraestruturas em Nova Lisboa (atual Huambo). Atuaram no controlo e ocupação do território, garantindo segurança para a expansão urbana e projetos estratégicos como o Caminho de Ferro de Benguela. Unidades de engenharia militar participaram na construção de estradas, pontes, quartéis e sistemas básicos de abastecimento. Além de garantirem a ordem, os militares contribuíram com mão de obra e apoio logístico em obras públicas e infraestruturas civis, especialmente em áreas de difícil acesso. A sua presença foi essencial para consolidar o domínio colonial e fomentar o desenvolvimento da cidade segundo os objetivos da administração portuguesa (Castelo, 2007).

Durante o período colonial, o catolicismo também desempenhou um papel estruturante, integrando-se nas estratégias do Estado português no âmbito do Padroado. A Igreja Católica foi responsável pela edificação e gestão de numerosas infraestruturas sociais e comunitárias. No domínio da educação, criou escolas missionárias, promoveu a formação de professores e incentivou a assimilação cultural através da língua portuguesa e da moral cristã (Ferreira, 1995; Matos, 2006). Na área da saúde, estabeleceu hospitais missionários, maternidades e organizou campanhas sanitárias, sobretudo em zonas rurais. Arquitetonicamente, a sua presença materializou-se em igrejas, conventos e centros paroquiais, elementos centrais da paisagem urbana. No campo social e técnico, fundou orfanatos, centros agrícolas e oficinas, contribuindo para a formação profissional e o controle social das populações africanas (Ferreira, 1995; Matos, 2006).

Durante a época colonial, a autoridade civil teve um papel central na expansão da cidade de Nova Lisboa. Coordenou o planeamento urbano, promovendo uma cidade modernista. Implementou políticas do Estado Novo, como o Estatuto do Indigenato, incentivou a colonização agrícola com concessões de terras a colonos portugueses e apoiou a integração económica via o Caminho de Ferro de Benguela. Atuou também na mediação com autoridades tradicionais locais (sobas), subordinando-as ao poder colonial. A autoridade civil foi o principal agente administrativo, económico e simbólico do projeto colonial em Huambo (Ferreira, 1995; Pimenta, 2014).

Oliveira Rodrigues e Migon (2019) destacam que, após o alcance da independência, Angola atravessou um período de estagnação e retrocesso na sua tendência de crescimento em todos os domínios socioeconómicos. O período menos bom teve muito a ver com a guerra civil pós-independência, situação só invertida a partir dos acordos de Luena em 2002.

Assim, na sequência desses acordos ligados ao Memorando de Entendimento de Luena de 2002, Angola começou a dar passos para a recuperação da situação socioeconómica. Apesar do quadro de recuperação económica que os acordos de Luena permitiram a Angola, ela não foi, de todo, crescente, conforme os dados fornecidos pela Seção de Operações Aeroportuárias do Huambo [SOAH] (2022), onde o movimento de aeronaves e passageiros, bem como de carga e correio nesse Aeroporto, forneceu informações variadas no período de 21 anos. Nelas é notório o declínio, de modo geral, no total do movimento das aeronaves e passageiros, bem como da carga embarcada e desembarcada.

O declínio nos totais dos movimentos de aeronaves e passageiros, bem como de carga, foi motivado por causas diversas, onde sobressai o ano 2001, período que antecedeu os acordos de paz de Luena. Aí é notória, a redução de voos de 9.603 em 2000 para 8.951 em 2001 e 5.350 em 2002, por sua vez no decurso dos três anos, 2000, 2001 e 2002, o movimento de passageiros oscilou ao registar 69.955 para o primeiro ano, seguindo-se 54.990 e para o terceiro ano 66.184 indivíduos. Para o movimento de carga também houve uma oscilação no seu total, onde em 2000 a carga atingiu em quilogramas 8.573.764, em 2001 foi para 3.518.724 e em 2002 atingiu 13.511.837.

Apesar do Aeroporto do Huambo ter funcionado no quadro da normalidade, num período à volta de treze anos (2000 a 2013), o ano de 2014 destaca-se por estar ligado à interrupção de todos os serviços operacionais devido às obras de reabilitação e restauro levado a cabo pelas autoridades nessa infraestrutura. Na generalidade, os acordos de Luena acabaram por ser marcantes para o país, dado que os mesmos permitiram redirecionar a recuperação socioeconómica.

Assim, por via desses acordos de paz, a atividade aeroportuária no Huambo registou dos maiores movimentos de aeronaves, passageiros e carga, motivado pela existência de poucos aeroportos em uso no país, dado ser recente o fim do conflito armado. Os anos a seguir aos acordos de paz de 2002 foram marcados pela recuperação económica e com ela o aumento dos investimentos em infraestruturas, face a isso, muitos aeroportos do país foram beneficiados e com o passar do tempo, à volta de 20 anos, o total de voos em 2021 decresceu para 522 (Relógio & Tavares, 2023). Esse comportamento também ocorreu com o movimento de carga em que os números de milhões caíram para 121.578 kg, por sua vez, o comportamento de declínio no total de voos e carga transportada não foi diferente para o movimento de passageiros, ao cifrar-se em 12.045 transportados (SOAH, 2022).

O desenvolvimento da infraestrutura aeronáutica em Huambo durante o período colonial reforçou a sua integração estratégica na rede de transportes de Angola. A elevação do aeródromo a Aeroporto Internacional consolidou o controlo administrativo e militar da região, promovendo também a modernização urbana. Estas intervenções fortaleceram a presença colonial portuguesa, atribuindo à cidade um papel central no território angolano.

2.2. O processo da tomada do Planalto Central de Angola

O processo da tomada do Planalto Central de Angola por Portugal, de acordo com Neto (2012) é marcado por muitas dificuldades de ordem natural, dado que o rio Kwanza era apenas navegável numa parte do seu percurso e foi percebido isso no século XVII. O século seguinte é marcado por inércia quanto ao avanço na conquista do Planalto Central de Angola, o que só veio a melhorar um século depois, fruto das ações comerciais.

Apesar de na altura apresentar dificuldades de penetração por razão natural para os conquistadores, a região do Huambo, segundo Machado (1926), é atrativa devido às ótimas condições climáticas, conforme os dados do então Governo Geral de Angola, onde o vento dominante é de W 1/4 SW, com a temperatura na estação chuvosa de 30.º a sombra no período das 11 às 15 horas e a máxima de 13.º às 2 horas. Por sua vez, na estação seca a temperatura mínima atinge 5.º no mês de junho de dia e a noite 1.º. O início da estação chuvosa ocorre em outubro, seguindo-se os meses de novembro e dezembro, o qual é contrastado com a ausência de chuva em janeiro e a retoma ocorre em fevereiro com o pique chuvoso em março e abril, onde a humidade nessa época é de 72% de máxima e 60% na época seca. A natureza do terreno à volta do local da cidade tem 0,25 metros de húmus misto com argila e areia Pacheco, Lote, Tavares, 2017; Lote & Tavares, 2023).

A presença de duas estações baseadas nas estações chuvosa e seca conferem ao Planalto Central de Angola características incomuns, onde Neto (2012) realça o clima tropical moderado devido a altitude que varia de 1.500 a 1.800 metros que tem grande efeito sobre a temperatura para níveis abaixo dos 20.º com variação ao longo do ano para 10.º. Por sua vez, quanto a precipitação ela é média na ordem dos 1.250 milímetros anuais que ocorre de outubro a maio. Presentemente os solos outrora férteis já não são devido ao desflorestamento e das grandes quedas pluviométricas que aí ocorrem.

Independentemente das transformações climáticas ligadas a modificação de algumas características do solo que atingem o Planalto Central de Angola, ainda assim, o clima dessa região não deixou de ser um dos fatores de atração percebido pelos governantes portugueses (Pacheco *et al*, 2017; Lote & Tavares, 2023). No entender de Figueiredo (2019), eles notaram que o mesmo era propício para incentivar o povoamento da zona por casais vindos da metrópole, dada a pouca diferença do clima dessas duas diferentes regiões quando comparados com o litoral angolano, o Planalto Central de Angola tinha vantagem, pois o litoral era visto como insalubre. O ensaio de povoamento só voltou a ser implementado 140 anos depois, isso a partir de 1910, com Norton de Matos na liderança. Não obstante serem conhecidas as condições climáticas excepcionais da região do Planalto Central de Angola, de acordo com Figueiredo (2019), o povoamento ainda assim foi paulatino em direção ao interior sul do espaço territorial de África. A chegada dos colonizadores para o interior do que veio a constituir-se Angola, foi no sentido do litoral para o interior com destaque para Benguela.

Benguela acabou por ser a porta de entrada para o acesso à região do Planalto Central de Angola que antes era designada por reino de Benguela. Aí processaram-se os ensaios das ações de transposição de terras, a exemplo do que a Espanha realizou. Figueiredo (2019) considera que os primeiros passos para a constituição de uma cidade no Planalto Central de Angola remontam ao ano de 1764, no consulado de Marquês de Pombal. Nesse período foram erguidas infraestruturas ligadas à fábrica de fundição de ferro, casa da Alfândega e a criação dos rudimentos do Estado.

O erguer das infraestruturas tem paralelismo com a penetração da linha férrea para o Planalto Central de Angola, onde ela teve como condão acrescentar novos centros populacionais que na região do Huambo pontificam o Cuma, Chicanda que são adicionadas ao Lepi e Caála. O CF também permitiu fomentar o comércio da cera, borracha, legumes, cereais e dinamizar a permuta entre nativos e europeus. No domínio das infraestruturas para além dos dois estilos de residências para empregados e responsáveis do Caminho de Ferro de Benguela, são acrescentados os armazéns dos negociantes, hotéis, bares, casas residenciais e lojas de permuta que seguiam o percurso do Caminho de Ferro de Benguela, finalizado por outro núcleo de residências ligado ao quartel de cavalaria (Machado, 1926; Relógio, Tavares, & Pacheco, 2017).

Apesar da cidade do Huambo ter o seu surgimento ligado ao Caminho de Ferro de Benguela, ela é de raiz a exemplo do aconteceu para as cidades de quase toda Angola, foram precedidas no seu nascimento por um decreto (Figueiredo, 2019; Relógio *et al.*, 2017). Assim de modo geral a cidade do Huambo foi erguida toda ela quase em simultâneo no seio de um plano de caris unicamente português, assenta no propósito de erguer uma cidade em torno de um processo ordenado e composto que permitiu ser inaugurada em 21 de setembro de 1912, pelo Governador Geral Sr. Norton de Matos (Machado, 1926).

A inauguração da cidade ocorreu num contexto marcado por limitações infraestruturais, devido ao reduzido número de edificações existentes, o que levou à adaptação da antiga missão católica para funcionar como hotel. Foi nesse cenário que se deu início a um processo acelerado de construção de infraestruturas e que, em 1928, se oficializou a transição do nome Huambo para Nova Lisboa. Essas transformações segundo Figueiredo (2019), contam com a ilustre figura de Norton de Matos quem nas suas duas passagens por Angola e sobretudo em 1921 a 1923, permitiu acrescentar mais infraestruturas como os casos do Hospital, o edifício dos correios e, não obstante, os dois serem a base de madeira. Outras infraestruturas foram erguidas, como os casos do aeroporto, uma oficina de construção de carros Bóeres e alentejanos.

Os acontecimentos marcantes na evolução do Huambo, segundo Neto (2012), são o resultado dos efeitos à volta de 40 anos, iniciados no período 1880 até 1920, onde sobressaem uma série de eventos evolutivos desde a criação da cidade até a expansão do império colonial português. A região em que foi fixada a cidade do Huambo e por qual também passa a linha férrea é marcada por um relevo de 1.650 metros de altitude, onde cruzam a antiga via do Sambo para o Bailundo e de Caconda ao Bié, o qual dista 317 quilómetros do litoral do Lobito. Essa região é marcada por várias lombas no relevo da qual percorrem as águas de nascentes e afluentes dos rios Cunene e Queve que acabam por sinalizar o término do relevo íngreme de Benguela ao Huambo (Machado, 1926). No global o Huambo conta com uma população na ordem dos 2.000.000 habitantes, dos quais 20% reside na cidade sede e a sua superfície é de 35.771,15 Km² que representa 2,6% da extensão territorial do país, o qual é percorrido por muitos rios dos quais sobressaem o Kubango, o Queve e Cunene.

A edificação de infraestruturas em boas zonas para se viver tem grande implicação sobre as regiões em que se situam, no caso, as obras do Caminho de Ferro de Benguela tiveram impacto sobre o meio, ao dar origem a relações interdependentes ligadas às infraestruturas na vertente da transportação. Assim, a trilha é substituída pela linha férrea que por sua vez, permite o nascimento da malha rodoviária assente nos transportes motorizados e esses põem fim a influência das transportadoras africanas (Neto, 2012). Para Relógio *et al.* (2017) o lançamento das obras do Caminho de Ferro de Benguela, permitiram não só a edificação de infraestruturas, mas também, ajudaram a consolidar os territórios conquistados, acrescido de vários outros acontecimentos ocorridos durante o avanço nos espaços conquistados por Portugal, resultou no Estado mais alargado. A política da transposição é substituída pela aplicação de uma jurisdição e autoridade política administrativa centralizada, aberta ao investimento, lhe conferiu aceitação da comunidade internacional que tendia para pressão no nascimento dos novos países em termos de infraestruturas urbanísticas que dessem sinal de desenvolvimento (Figueiredo, 2019; Milheiro, 2013).

O processo de transformações verificado principalmente quanto a edificação de habitações é reforçada com a entrada em ação do diploma que reafirma o direito de Portugal sobre os seus territórios, apesar desse posicionamento, esse diploma não trouxe a mesma vantagem para as duas partes. Na realidade, as colónias viram o seu crescimento abrandar face aos ganhos do passado, em que na véspera da Segunda Guerra Mundial elas foram beneficiadas com variadas obras de lançamento das infraestruturas direcionadas ao aumento da exploração, o que influenciou a aposta na melhoria do sistema de transporte e sobretudo na área dos portos (Castelo, 2014).

Foi entre a primeira e a segunda guerra mundial, que as metrópoles passaram a ter melhor conhecimento das potencialidades dos seus territórios ultramarinos. Esse fato para Castelo (2014) ocorreu devido às críticas que se colocaram às potências coloniais como a Grã-Bretanha e a França sobre o sistema colonial percebido no interior das metrópoles e das colónias que eram contrastantes em demasia. Diante dessa realidade, os colonizadores perceberam e foram obrigados a levar o movimento mais amplo do desenvolvimento para as colónias.

2.3. Novo conceito de arquitetura colonial em África

No novo conceito de arquitetura colonial em África, Figueiredo (2019) dá corpo à ideia que Angola é um Estado de formação derivado, pois originou-se da junção dos territórios ultramarinos no período colonial, como resultado dos esforços políticos de Portugal antes da conferência de Berlim. Antes da nova soberania, Angola foi-se compondo nos seus variados espaços territoriais e assim surge a cidade do Huambo, originária da ideia

assente em três possíveis zonas do qual pontificavam o forte da Quissala, o Alto do Caululo e o da Missão do Huambo próximo da antiga cova dos bois “Ombila y Ongombe” (Machado, 1926). É nesse último local que recai a preferência, ao qual seguiram-se os trabalhos taquimétricos.

O ato da fundação da cidade do Huambo foi realizado por Norton de Matos em 21 de setembro de 1912, e é marcado igualmente pela mudança de local da Missão Católica como sinal de antecipação ao crescimento da cidade e da quebra da acalmia. O descampado que antes esteve ligado ao Planalto Central de Benguela devido às reformas administrativas, passou a ser chamado de Planalto Central de Angola, que integra as províncias do Huambo, Bié e Huíla (Figueiredo, 2019). A constituição da cidade do Huambo materializou uma antiga ideia de alargar a colonização territorial ao planalto central, adicionados os acontecimentos da conjuntura internacional que considerava o reconhecimento das possessões em África a ocupação efetiva demonstrada com a promoção de ações do progresso administrativo colonial reclamado pelo seu direito a posse.

Assim, na base da promoção de ações do progresso administrativo colonial e dado o início da construção de casas na nova cidade do Huambo, a base de alvenaria é projetada de acordo com o estilo português. O número de residências estava acima das duzentas, dispunham-se alinhadas em obediência à planta original (Machado, 1926). A esse processo de transformações juntam-se as ações do Caminho de Ferro de Benguela, com novas transformações do rio Cuando para o aproveitamento da produção de energia elétrica destinada à cidade. Nesse período também é notória a presença da estrada que liga o Huambo ao Lobito num percurso de 310 Km, o qual era feito em 7 horas de automóvel e propiciava um ganho de 41 horas face ao comboio que demorava dois dias (Neto, 2012).

As novas transformações por que passava, sobretudo no domínio da produção elétrica, feita de estradas e habitações de acordo com Figueiredo (2019), permitiram a mudança de designação no ano de 1928, da cidade do Huambo para Nova Lisboa. Nessa, sobressaem as infraestruturas ligadas à sede da administração, a escola mista, a escola de Artes e Ofícios, a missão Geografias e a Direção das Obras Públicas.

No total de sete mil hectares concebidos para a projeção da cidade, a sua configuração é marcada por aspetos peculiares, onde a parte baixa é destacada por uma grande ligação à estação do caminho de ferro, ao passo que a parte alta da cidade nessa época a sua relação é ligada às infraestruturas de cariz mais administrativo e habitacional. Fonte (2006) destaca que do conjunto de modificações introduzidas na cidade do Huambo, sobressai a mudança de designação para Nova Lisboa e a conversão para capital de Angola durante 22 anos (1928 a 1950). Nesse período são assinalados feitos marcantes no domínio do lançamento de infraestruturas, como as oficinas do caminho de ferro, com o respetivo bairro residencial inaugurados em 1930, a construção do edifício hospitalar e a construção dos arruamentos, o que lhe conferiu o aspeto de cidade concluída.

Assim, a fundação e o desenvolvimento da cidade do Huambo como parte da estratégia colonial portuguesa de ocupação efetiva do território angolano, especialmente no contexto do Planalto Central, contribuiu em muito para a expansão colonial portuguesa. De destacar que o planeamento urbano, a construção de infraestruturas como habitação, escolas, estradas e o Caminho de Ferro de Benguela, contribuíram para a consolidação da presença colonial. A mudança de nome para Nova Lisboa e a sua elevação a capital de Angola entre 1928 e 1950 reforçaram o papel simbólico e administrativo da cidade no projeto colonial português.

3. Planeamento da Indústria Aérea em Angola e na Província do Huambo

A infraestrutura aeroportuária tem um grande impacto sobre a urbanização e sobre o crescimento económico, no entender de Chourasia, Jha e Dalei (2021), pelo que o seu surgimento deve ter como base o desenvolvimento planeado de infraestruturas sustentáveis.

A conceção do planeamento do desenvolvimento sustentável contribui para a integração quer de uma localidade ou país na economia global. A preocupação com o desenvolvimento planeado da indústria aérea é motivada pelo facto de essa não fornecer apenas benefícios, pois as infraestruturas aeroportuárias, quando em atividade, são capazes de influenciar negativamente o ambiente, a ecologia e a sociedade.

Dado a região do Huambo gozar de uma posição especial por estar localizada no centro geográfico de Angola, isso permitiu que fosse determinado por necessidade a construção nessa cidade planáltica de um aeroporto principal, provido de grandes oficinas de reparação (BGU, 1929). Assim, no quadro do planeamento das autoridades coloniais, os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes, passaram a agregar também a divisão dos transportes aéreos de Angola que tem o ano de 1938, como o de referência. Passados 12 anos, a divisão dos transportes aéreos de Angola dispunha de uma frota com 19 aviões, que percorriam os céus da Província Ultramarina, numa rede aérea de 7.000 Km, distribuídos por 11 linhas com um total de 25 voos semanais (Godinho, 1950).

Nessa época, em Angola, assistia-se ao planeamento de um conjunto de ações que estavam ligadas à disponibilização de verbas para aquisição de material de aviação, montagem do serviço aéreo sob controlo oficial. Assim, coube a Nova Lisboa (Huambo), por determinação oficial, receber como sede a aeronáutica angolana, onde na época funcionavam os serviços de aviação de Angola no tempo do primeiro Alto Comissário da República (BGU, 1938).

Figueiredo (2019) considera que nesse período são dados os primeiros passos para a criação no Huambo do núcleo da aviação militar, inicialmente intitulado por *Grupo de Esquadilha do Huambo*, posteriormente, o *Grupo Esquadilha de Aviões de Angola* que contava recuperar parte dos aviões em número de 9 bimotores *Coudron G4* da antiga esquadilha expedicionária de Angola em 1917, que foram aí colocados para defender a fronteira sul. Foi planeado a criação do campo da aviação no Huambo, como local escolhido para parquear esses equipamentos. Na realidade, acabou por ser nominativa, dado que os bimotores tinham que ser antes recuperados devido à sua degradação. As boas condições dependiam de autorização para abate de carga (Figueiredo, 2019).

O ano de 1938 foi o ano do início dos transportes aéreos (BGU, 1948). Assim, em 1940, foram iniciados os serviços ligados às primeiras carreiras regulares áreas, pese embora as grandes dificuldades com que se depararam para a reposição e melhoramento da frota de aviões. Nesse período, a Divisão de Exploração dos transportes aéreos era uma realidade a operar à volta de cinco carreiras, entre elas a carreira do Sul, a carreira do Leste que permitia ligar Luanda a Silva Porto (Bié), Porto Amboim, Novo Redondo (N'Dalatando), Lobito e Nova Lisboa (Huambo), a carreira do Norte, a carreira de Malange e a Carreira de *Leopoldville*.

O desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária no Huambo foi uma peça-chave da expansão colonial portuguesa, servindo simultaneamente interesses logísticos, económicos, administrativos e militares. Essa infraestrutura consolidou a posição estratégica da cidade no interior angolano, impulsionou a sua urbanização e reforçou o controlo colonial sobre a região.

Conclusões

Por intermédio da revisão da literatura foi possível acercarmo-nos do papel contributivo que a região do Planalto Central de Angola desempenhou, sobretudo, a cidade do Huambo, para o êxito da expansão do Império Colonial Português. A criação do Império Colonial Português em Angola passou por um longo processo iniciado por Portugal, na base das viagens de descobrimento além-mar. Os preparativos para as viagens obedeciam a uma característica científica, dado incluir a sequência metódica assente no rigor, o que permitiu manter segredo por 48 anos (1434 a 1482) sobre o referido acontecimento (Godinho, 1950).

O processo ligado ao início da conquista efetiva do território sofreu uma modificação em 1490, com a integração nesse movimento da empresa privada de Rui de Sousa que se junta aos militares, contudo, ela adotou práticas pacíficas que na época eram raras, para a conquista de território. O alargamento de espaços territoriais pelos portugueses foi feita por épocas, num processo dinâmico, integrando cada vez mais outros atores, onde Diogo Cão, Paulo Dias de Novais e os missionários se destacam, no período de 1482 a 1601.

É fruto desse processo dinâmico, e com base nos contactos dos portugueses com os povos abundos (umbundos) do Reino Ngola, que a designação de Angola ganhou forma. A conquista do território por alguns períodos assumiu contornos alarmantes, sobretudo a partir de 1700, com a introdução do tráfico de escravos de origem africana, protagonizado pelas potências coloniais como a Inglaterra, França, Espanha e Portugal. A partir do século XIX, houve uma modificação na forma da conquista do território, por Portugal, pois foram adotadas práticas de desenvolvimento com ações viradas para a construção de infraestruturas de domínio público, com o fim de garantir a aceitação da população indígena.

Na base do processo de reformas ligadas ao lançamento de obras públicas, são criadas condições para divulgação da primeira carta geográfica da colónia em 1892, pela Comissão de Cartografia. O feito ligado ao lançamento da Carta Geográfica de Angola é acompanhado pela continuação da conquista de territórios e a fundação de distritos que resultou no surgimento das primeiras divisões administrativas e organizacional de Angola, formada por cinco províncias em que o Huambo era parte integrante da província de Benguela.

As revoluções iniciadas na Europa, com destaque para a ocorrida em França por via da revolução de 1789, foram secundadas por períodos de revoluções liberais, assentes em guerras civis devastadoras sobre a organização administrativa existente. Precavendo-se, Portugal inicia reformas para lidar com as suas colónias e garantir a unidade política, criando o Ministério da Marinha e do Ultramar, que permitiu que as colónias passassem a ser designadas por províncias ultramarinas.

A antiga Angola, integrante das cinco províncias ultramarinas coloniais, passou a ter extensão de 1.246,700 km² com a situação geográfica caracterizada por limites da República Democrática do Congo e Congo-Brazzaville a Norte, o Oceano Atlântico ao Oeste, República da Zâmbia a Leste e a República da Namíbia a Sul. A província do Huambo é uma das 18 províncias do país, detendo uma extensão de 35.771 Km², onde a cidade do Huambo, antiga Nova Lisboa tem a extensão de 2.609 Km² e população a volta de 727.574 de um total de 2.000.000 de habitantes. A cidade do Huambo, é relativamente nova, fundada a 21 de setembro de 1912, com uma configuração assente na disposição física circular, onde nascem novas avenidas principais, com o ponto de partida na rotunda Dr. António Agostinho Neto.

O crescimento da antiga Nova Lisboa, atual Huambo, deveu-se muito pela presença do Caminho de Ferro de Benguela que tinha o propósito de transportar o minério do Catanga na República Democrática do Congo.

A presença do Ferro de Benguela, acabou por atrair a construção de outros edifícios, onde muito deles eram governamentais e acabaram por influenciar o crescimento do centro urbano da cidade, não só, em edificações, como também, em população, unidades escolares, hospitalares e o incremento da contribuição predial na Fazenda (Finanças).

As infraestruturas ao nível do Huambo, durante muito tempo foram beneficiadas de obras de restauro e de construção, iniciadas no período colonial que permitiu no quadro do II Plano de Fomento Nacional, dar passos para a transformação do aeródromo em Aeroporto Internacional. Com o passar do tempo, viria a perder esta classificação no período depois da independência, não obstante as reformas levadas a cabo no seu aeroporto.

A cidade do Huambo ainda é, atualmente, um centro regional importante, ao nível de Angola, onde o investimento é diversificado e orientado para a educação, saúde e infraestruturas, buscando proporcionar melhores condições de vida para a sua população.

Este trabalho oferece contributos significativos para diferentes segmentos da sociedade. Para os estudantes, constitui uma fonte valiosa de conhecimento sobre a história colonial de Angola, promovendo uma compreensão crítica do passado e do seu impacto no presente. Para os formuladores de políticas públicas, fornece subsídios históricos e geográficos que podem orientar decisões mais fundamentadas no planeamento urbano, na preservação do património e no desenvolvimento regional equilibrado. Já para as comunidades locais, em especial os habitantes da cidade do Huambo, este estudo reforça a valorização da identidade histórica e cultural da região, promovendo o sentimento de pertença e orgulho local. Por fim, para os investigadores e académicos, abre caminhos para novas abordagens interdisciplinares entre história, geografia, economia e urbanismo, ampliando o debate sobre o legado colonial e os desafios contemporâneos do desenvolvimento em Angola.

Referências bibliográficas

- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1929). Agência Geral do Ultramar, Vol. V – 046, 241 págs., Portugal.
- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1938). Agência Geral do Ultramar, Vol. XIV – 160, 162 págs., Portugal.
- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1942). Agência Geral do Ultramar, Vol. Índice – 001-200, 632 págs., Portugal.
- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1948). Agência Geral do Ultramar, XXIV – 273, 225 págs., Portugal.
- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1952). Agência Geral do Ultramar, Vol. XXVIII – 328, 248 págs., Portugal.
- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1959). Agência Geral do Ultramar, Vol. XXXV – 411-412, 464 págs., Portugal.
- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1965). Agência Geral do Ultramar, Vol. XLI – 478, 245 págs., Portugal.
- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1967). Agência Geral do Ultramar, Vol. XLIII – 504, 269 págs., Portugal.
- Boletim Geral do Ultramar [BGU] (1969). Agência Geral do Ultramar. Vol. XLV – 528, 225 págs. Portugal.
- Castelo, C. (1998). *O modo português de estar no mundo: O luso-tropicalismo e a ideologia colonial portuguesa (1933–1961)*. Porto: Edições Afrontamento.
- Castelo, C. (2014). “Novos Brasis” em África: desenvolvimento e colonialismo português tardio. *Varia História*, 30(53), 507-532. doi:10.1590/S0104-87752014000200009.
- Castro, M. J. (2016). Império e Propaganda: as viagens presidenciais às colónias ultramarinas durante o Estado Novo. *Revista Brasileira de História da Mídia*, 5(1).

- Chourasia, A. S., Jha, K., & Dalei, N. N. (2021). Development and planning of sustainable airports. *Journal of Public Affairs*, 21(1), e2145. doi:10.1002/pa.2145.
- Cossengue, P.R., Fraiz Brea, J.A. & Tavares, F.O. (2025) Perceptions of Ecotourism Potential Amongst Residents in the Central Plateau of Angola. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 14(1):237-249. <https://doi.org/10.46222/ajhtl.19770720.604>.
- Dias, G. S. (1959). *Os portugueses em Angola*. Agência-Geral do Ultramar.
- Ferreira, M. (1995). *A Igreja Católica e o Estado Novo em África: O caso angolano (1930-1961)*. Lisboa: Estampa.
- Figueiredo, X. (2019). *Crónica da fundação Huambo-Nova Lisboa: uma cidade criada em condições inéditas, em tempos de mudança*. Luanda: Alende.
- Fonte, M. M. A da. (2006). *Urbanismo e Arquitetura em Angola de Norton de Matos à Revolução*. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico apresentada à Universidade Técnica de Lisboa.
- Godinho, D. A. M. (1950). *Geografia Económica Portuguesa (Notas para um curso): Portugal Ultramarino*, Vol. II. Lisboa.
- Gonzaga, N. (1965). *Angola: pequena monografia*. Lisboa: Agência-Geral do Ultramar, Centro de Informação e Turismo de Angola.
- Kirdar, G., Ozgun, F. N. K., Balaban, Ö., & Varinlioglu, G. (2023). An Augmented Reality Supported Participatory Web Platform to Track Eastern Anatolian Caravanserais. *Herança-Journal of History, Heritage and Culture*, 6(1), 85-98.
- Langa, E. N. B., & Sacavinda, P. G. (2019). SADC: análise do contexto histórico e político (1970-1992). *Tensões Mundiais*, 15(29), 143-164.
- Lote, E., & Tavares, F. O. (2023). Influential Factors in the Evaluation of Agricultural Lands in the Huambo Province, Angola. *Land*, 12 (10). doi:10.3390/land12101823.
- Machado, C. R. (1926). Início e fundação da cidade do Huambo. *Boletim da Agência Geral das Colónias*, 7, 30-58.
- Mateus, D. C. (2004). *A colonização de Angola e a ideologia do colonialismo tardio português*. Lisboa: Edições Colibri.
- Matos, P. F. de. (2006). *As Cores do Império: Representações raciais no império colonial português*. Lisboa: ICS.
- Milheiro, A. V. (2013). Africanidade e Arquitectura Colonial: A casa projectada pelo Gabinete de Urbanização Colonial (1944-1974). *Cadernos de Estudos Africanos*, (25), 121-139. doi:10.4000/cea.866.
- Neto, M. da C. (2012). *In Town and Out of Town: A Social History of Huambo (Angola), 1902-1961*. These of Doctored. SOAS, University of London.
- Oliveira Rodrigues, A de & Migon, E. X. F. G. (2019). Do Acordo Tripartido (1988) ao Acordo de Paz em 2002: O Processo de Paz Conduzido em Angola. *Revista Brasileira de Estudos Africanos*, 4(7).
- Pacheco, L. M., Costa, P., & Tavares, F. O. (2018). História económico-social de Angola: do período pré-colonial à independência. *Revista População e Sociedade*, 29(1), 82-98.
- Pacheco, L. M., Lote, E., & Tavares, F. O. (2017). Empresas agrícolas e desenvolvimento económico: potencialidades da província do Huambo, em Angola. *Revista em Agronegócio e Meio Ambiente*, 10(4), 1051-1076. doi:10.17765/2176-9168.2017.
- Pimenta, J. (2014). *Do império à nação: Historiografia, memória e ensino da história de Portugal (1930-1974)*. Lisboa: Edições 70.

- Relógio, A. T., & Tavares, F. O. (2023). An Evaluation of Passenger Satisfaction among Users of Huambo Airport in Angola. *Urban Science*, 7(2), 57. doi: 10.3390/urbansci7020057.
- Relógio, A. T., Tavares, F. O., & Pacheco, L. (2017). Importância do Caminho de Ferro de Benguela para o desenvolvimento regional. *Cadernos de Estudos Africanos*, (33), 9-30. doi:10.4000/cea.2243.
- Sambongo, A. C. (2016). *A valorização dos bairros peri-urbanos (informais) da cidade de Huambo (Angola): O caso do bairro Kalundo* (Doctoral dissertation).
- Santos, Francisco Bahia dos. (1954). *Angola. Sociedade de Geografia de Lisboa, Semana do Ultramar*.
- Seção de Operações Aeroportuárias do Huambo [SOAH] (2022). Estatística analítica consolidada 2000-2021.
- Silva, J. (2022). O “número Extraordinário” da Revista Brasil-Portugal e o 4.º Centenário do Descobrimento do Brasil. *Herança-Revista de História, Património e Cultura*, 5(2), 103-118.
- Wright, K. D., Wright, D. K., & Wiltshire, N. (2023). Digital Kitambo: Decolonising Narratives and Bringing the Past Into the Future at the National Museums of Kenya. *Herança-Journal of History, Heritage and Culture*, 6(1), 115-131.

Recebido para publicação: 16 de maio de 2024

Aceite após revisão: 17 de junho de 2025

Received for publication: 16 May 2024

Accepted in revised form: 17 June 2025