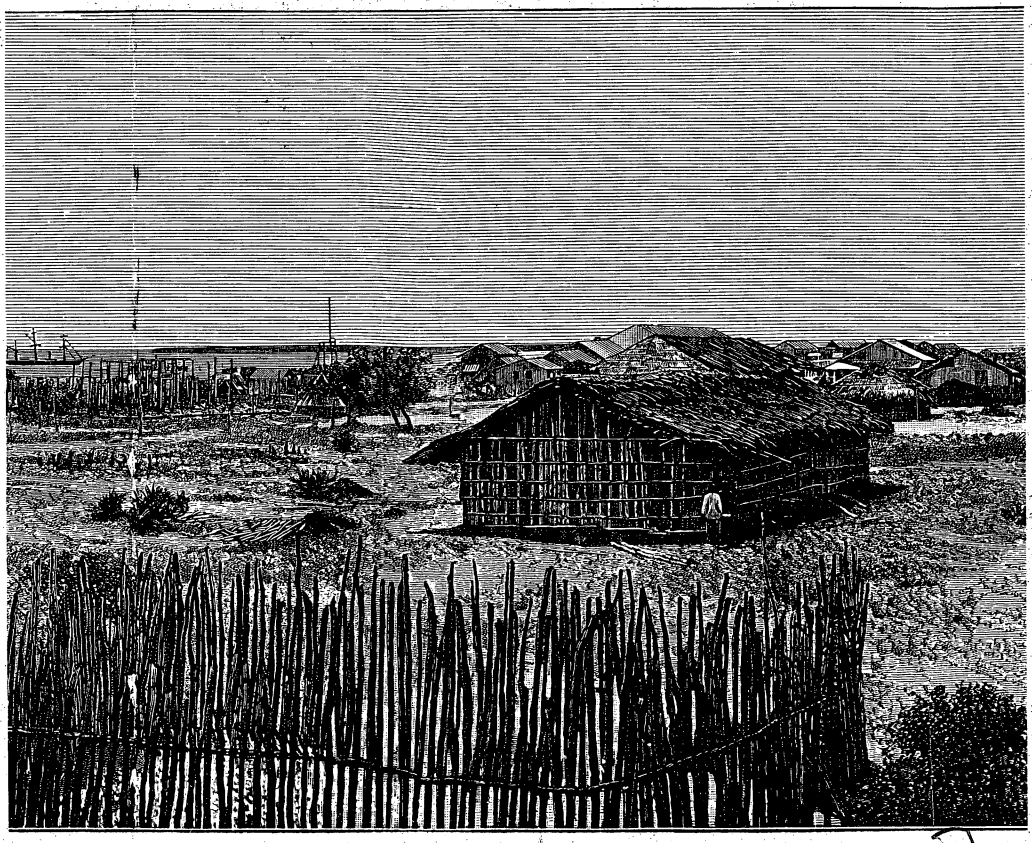
arquivo

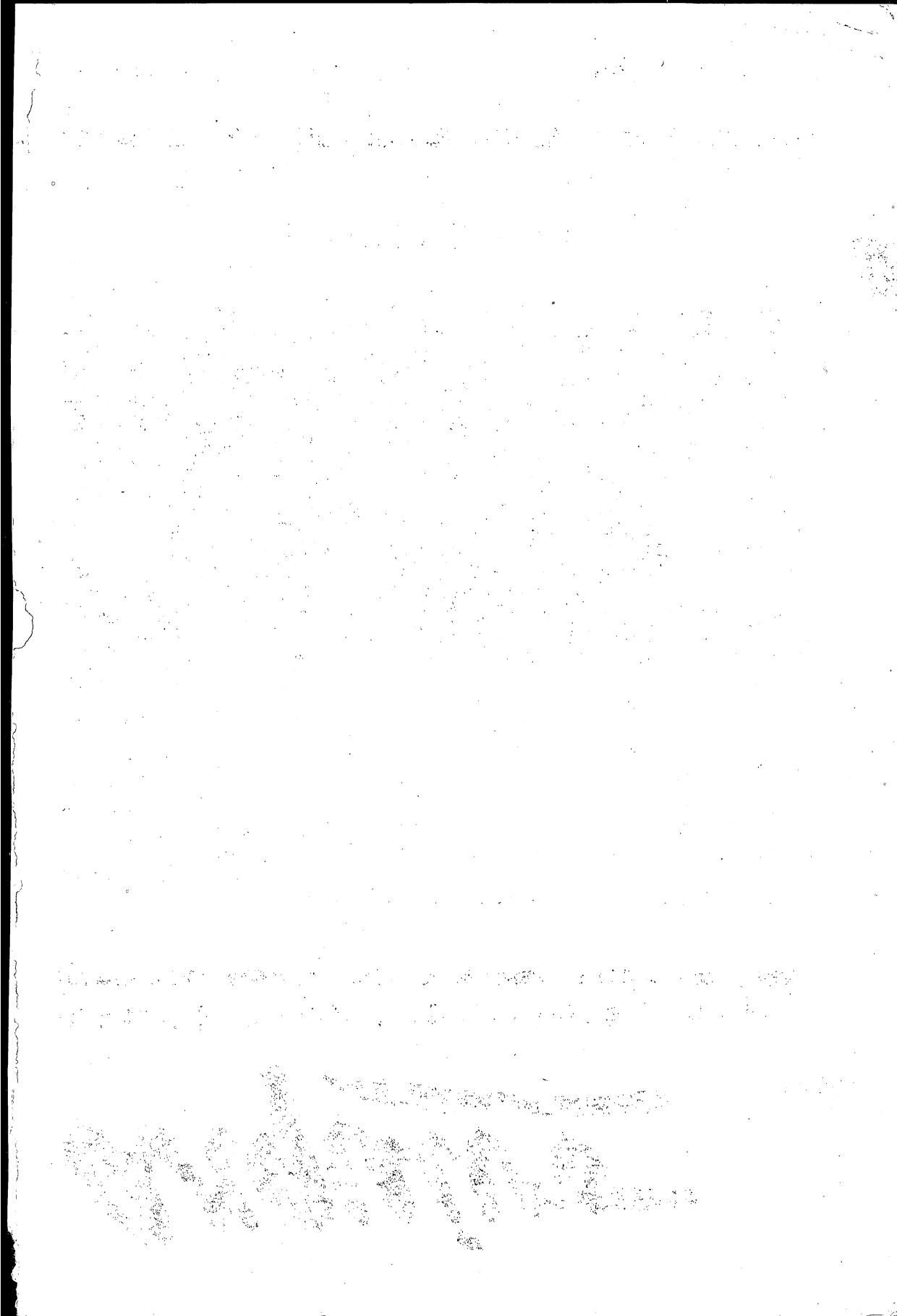
Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique



CIDADE DA BEIRA

nº 6 ESPECIAL

OUTUBRO DE 1989



Arquivo

Boletim Semestral do
Arquivo Histórico de Moçambique

SUMÁRIO

Apresentação 3

Aruângua, Chiveve ou Bângoè? Breves Considerações Sobre a Toponímia da Cidade da Beira, por Manuel J.C. de Lemos 5

Sofala, Beira e a sua Zona, por Gerhard Liesegang 21

No Centenário da Companhia de Moçambique, 1888-1988, por Inês Nogueira da Costa 65

Condições de Habitabilidade numa Pequena Povoação Costeira da África Austral, 1892-1925, por António Sopa 77

Proto-Nacionalismo em Moçambique: Um Estudo de Caso: Kamba Simango (c.1890-1967), por Mário Pinto de Andrade 127

D.Sebastião Soares de Resende, Primeiro Bispo da Beira: Notas para uma Cronologia, por Gulamo Taju 149

Para a História do Diário de Moçambique, por José Capela 177

Beira: Lembranças da Cidade Colonial, por Alexandrino José 181

Mulheres Trabalhadoras na Beira, por Kathleen Sheldon 201

Alguns Dados Históricos Sobre o Parque Nacional da Gorongosa, por Armando Rosinha 211

Aspectos Geográficos da Cidade da Beira, por Aniceto dos Muchangos 239

Alguns Aspectos do Retrato Histórico e Perspectivo do Porto da Beira, por Isaías Muhate 297

Fontes para a História de Manica e Sofala no Arquivo Nacional do Zimbabwe, por David Beach 347

Para um Conhecimento Bibliográfico da Cidade da Beira, por Pedro Roque 369

ARQUIVO. Maputo (Moçambique). Nº 6. Outubro de 1989. Páginas 1 a 404.

Na Capa: Vista Geral tomada da Sede do Comando Militar do Aruângua (Beira), Agosto de 1891.

Este número contou com a colaboração editorial de Manuel J.C. de Lemos.

arquivo

Boletim Semestral do Arquivo Histórico de Moçambique
Universidade Eduardo Mondlane

Director: Inês Nogueira da Costa
Editor: João Paulo Borges Coelho

47/INLD/PUB 87
Nº 6, Outubro de 1989

APRESENTAÇÃO

Dando continuidade àquilo que é já uma tradição, o boletim ARQUIVO do segundo semestre deste ano é dedicado a um tema especial, desta feita a cidade da Beira e, também, de alguma maneira, a região onde ela se implanta.

No conjunto das cidades moçambicanas, a Beira sobressai pelas suas características particulares: o seu nascimento foi ditado fortemente por razões conjunturais da penetração imperialista no centro do país; o seu desenvolvimento pressupôs uma dura luta contra as condições adversas do local onde se implantou; e hoje, volvidos um pouco mais de cem anos, o seu futuro apresenta-se promissor como porta natural do vasto "hinterland", papel esse em processo de concretização através dos projectos do chamado Corredor da Beira.

* * *

Como vem sendo hábito, indagámos sobre o passado e o presente, procurámos diversificar os temas e as perspectivas.

Quanto à "história", questiona-se a toponímia, analisa-se a conjuntura política da região à altura da implantação da então sede do Comando Militar colonial do Aruângua, aborda-se o desenvolvimento da Companhia de Moçambique, dona e senhora da região durante longos anos, enfim, descreve-se o crescimento da cidade.

Não deixámos também de recorrer à memória daqueles que ali viveram o passado, nem de referir o percurso de alguns protagonistas.

Em longos artigos sobre a geografia e o porto apontam-se alguns constrangimentos e, também, muitas possibilidades.

Finalmente, não quisémos deixar de lado os aspectos documentais, que ajudarão, sem dúvida, ao surgumento de mais trabalhos sobre este tema geral.

A abordagem feita neste número não está isenta de lacunas — nem de outra forma poderia ser. Um caso concreto a apontar é, por exemplo, o da chegada da Luta de Libertação Nacional à então província de Manica e Sofala, entre muitos outros. Caberá, evidentemente, ao leitor apontar outras, ajuizar sobre o material que apresentamos e — porque não — contribuir com novas perspectivas.

Inês Nogueira da Costa

ARUÂNGUA, CHIVEVE OU BÂNGOÈ? BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE A TOPONÍMIA DA CIDADE DA BEIRA

Manuel J.C.de Lemos

Não pretendendo ser um estudo exaustivo e acabado, o trabalho que a seguir apresentamos é a nossa modesta contribuição para o esclarecimento de alguns dos equívocos em que assenta a história da cidade da Beira. Equívocos surgidos ao longo do tempo, por se desconhecer a sua origem ou então por se fazer uma má leitura e interpretação dos seus documentos fundamentais. Nele pretendemos mostrar como, onde, porquê e quando surgiu a Beira, que antes se chamou Chiveve e nunca Aruângua — como por vezes, erradamente, se tem propalado — , nas terras tradicionalmente conhecidas por Bângoè.

Por uma questão metodológica, transcrevem-se neste artigo, numa sequência cronológica, sempre que se justifique, extractos dos textos oficiais coloniais em que nos fundamentamos, que nos permitem situar no tempo, à medida que foram sendo utilizados, cada um dos topónimos acima referidos e, ainda, compreender qual o espaço geográfico que designavam.

A história da cidade da Beira inscreve-se no contexto histórico da ocupação efectiva de toda a região central de Moçambique, que Portugal iniciou no último quartel do século XIX, através de uma série de acções de carácter político, administrativo e, sobretudo, militar. Acções realizadas directamente, a partir de Lisboa, ou por meio dos seus agentes aqui estabelecidos, nomeadamente na Ilha de Moçambique (o governador geral), em Sofala, Quelimane ou Tete (os respectivos governadores de distrito e seus subordinados).

Foi nesse quadro que, em 1882, o então capitão Joaquim Paiva de Andrada — que viria a ficar conhecido entre os moçambicanos como o 'mafambisse' (pessoa que anda muito)[1] — realizou a sua célebre viagem à região de Manica, de que deu testemunho à Sociedade de Geografia de Lisboa. Na sua comunicação, datada de 18 de Fevereiro do mesmo ano, aquele oficial português descreveu a situação em que encontrou todo o vasto interior, desde o Zambeze até Mossurize, na altura sede do império de Gaza, e a precária influência que ali tinham os portugueses[2].

Paiva de Andrada, ao descrever a extensa zona que visitou, informava o seguinte:

> "O prazo da coroa da jurisdição de Sena, que se estende mais para o Sueste, é o prazo Gorongosa, que compreende a serra Gorongosa (...). O rio Vanduzi, afluente do Aruângua ou Púnguè, separa a Gorongosa do Báruè e o Aruângua separa o Báruè da Manica. A passagem por esta ponta ou esporão das terras do Báruè, que fica no ângulo agudo formado pelo Vanduzi com o Aruângua, dava lugar a muitos vexames que sofriam os antigos moradores portugueses e negociantes de Manica, que tinham que pagar com as fazendas que lhes eram extorquidas a faculdade de continuar no seu caminho.(...).
> Deve desde já ficar dito que para assegurar completamente as comunicações entre Gorongosa e Manica é necessário ocupar um ponto junto à confluência do Vanduzi, na serra Humbe, onde se achavam antes os Baruístas, que exigiam pagamento aos viajantes.
> Passando o Púnguè nesta altura, entra-se nas terras de Manica, notavelmente férteis, elevadas e sadias, cortadas de rios com excelente água, com grandes pastagens e em tudo iminentemente próprias para a colonização europeia. (...).
> .....
> É ao centro do reino de Manica, no formosíssimo e salubérrimo vale do Rio Révuè, afluente do rio Búzi, que se vêm as ruínas da antiga feira portuguesa ou vila de Manica, em língua cafre Chuamo de Macequece."[3]

Era sua opinião que o domínio de Manica garantiria a posse efectiva dos territórios limítrofes, cujo valor não poderia "escapar por muito tempo à atenção da Europa", e que, depois de feita essa ocupação, se deveria procurar "estabelecer com segurança um caminho de Manica para o mar de Sofala, pelo vale do Búzio e terras do Quiteve: caminho de não mais de 8 dias de marcha"[4]. Com esta última sugestão, ele pretendia que fosse retomada uma rota que anteriormente já fora utilizada, mas que havia sido abandonada devido à expansão nguni[5].

Para se poder concretizar tudo isso, apresentava, entre outras, as seguintes propostas, confirmadas pela Sociedade de Geografia de Lisboa:

— Que fosse mandado um emissário do Rei de Portugal às terras de Muzila, então imperador de Gaza, para com ele regular as questões relativas aos prazos da coroa da jurisdição de Sofala e de Sena, à segurança das comunicações entre as terras dependentes de Manica e estes prazos e entre essas terras e a costa e à instalação permanente de um residente político português junto àquele potentado.

— Que fosse imediatamente criado um comando militar em Manica[6].

Alguns dos argumentos expostos por Paiva de Andrada viriam, pouco tempo depois, a ser tidos em conta pelas autoridades coloniais portuguesas, na sua estratégia de ocupação do interior centro, ao mandarem criar, pelo decreto com força de lei de 14 de Junho de 1884, o distrito de Manica e, su

bordinado a ele, "um comando militar no Aruângua, no ponto mais apropriado junto à margem direita deste rio". Para sede desse distrito o referido diploma indicava a antiga vila de Manica [7].

A determinação de se estabelecer um comando militar — forma de administração adoptada quando a circunscrição civil era impossível [8] — na região, em local não especificado da margem sul do rio Aruângua, mas em área que se sabia estar sob a influência nguni, era a prova acabada de que os portugueses encaravam seriamente a dominação do território, que a não ser por eles feita, outros a fariam, como afirmara Paiva de Andrada já em 1882 [9].

Citando Renato Baptista, a denominação Aruângua "parece provir de lângua, nome com que também figura nalgumas cartas, e é o que os indígenas costumam dar aos cursos temporários de água, que se formam nos terrenos baixos durante a época das inundações". O mesmo autor acrescenta ainda, e nós confirmamos, que em Moçambique existem "diversos rios com o nome de Aruângua, o que mostra que esta designação é mais ou menos genérica"; terá sido essa constatação que levou a que se preferisse chamá-lo rio Púnguè [10].

Como governador do recém-criado distrito de Manica foi nomeado o tenente Francisco Izidoro Gorjão Moura [11].

Ainda em 1884, por meio da portaria nº229, de 15 de Setembro, o governador geral designou para comandante militar do Aruângua o tenente Jaime José Ferreira [12], que nunca chegou a tomar posse do referido cargo, pois, por conveniência de serviço, viria a ser nomeado, alguns dias depois, comandante militar da vila de Sena [13].

Paralelamente, nesse mesmo ano, foi o capitão Paiva de Andrada incumbido, por portaria de 30 de Junho, "de auxiliar a instalação do governo de Manica" e "visitar os régulos vizinhos e de procurar estreitar com eles relações de comércio e amizade", missão que viria a iniciar no mês de Dezembro [14].

Dentre esses 'régulos vizinhos', com quem se deveriam estabelecer contactos, tendo em vista a obtenção de privilégios que permitiriam mais tarde a ocupação, contava-se Ngungunhane (Mundungaz), que recentemente subira ao trono em Mossurize, por falecimento de Muzila, seu pai [15]. O império de Gaza, centrado no vasto interior entre o Bilene, no sul de Moçambique, e o rio Púnguè, mantinha como tributárias as regiões que se estendiam entre este último e o Zambeze, não sendo possível, por esse motivo, a fixação dos portugueses na zona sem o consentimento de Ngungunhane [16].

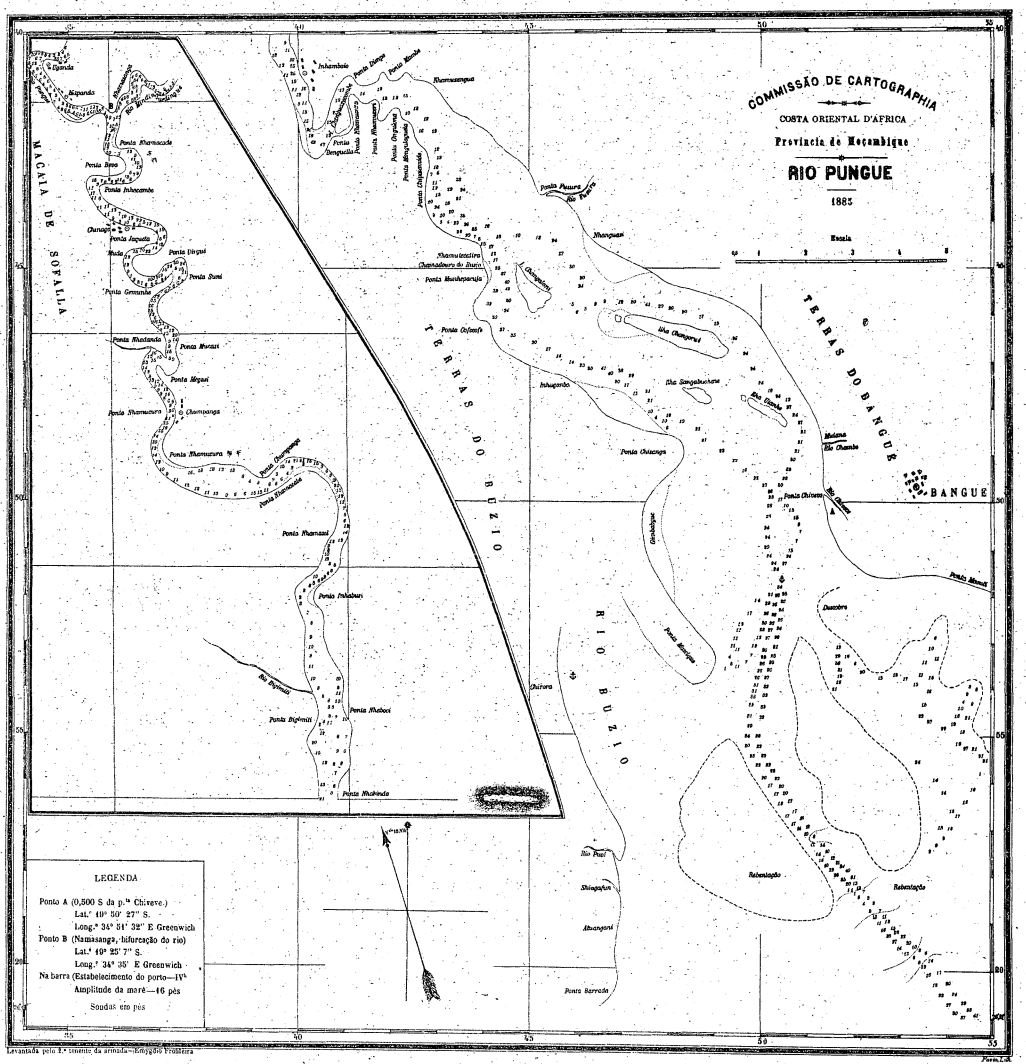
O que foi a sua missão, cumprida entre Dezembro de 1884 e Janeiro de 1885 — numa altura em que decorria já a célebre Conferência de Berlim, que viria a "impor o princípio da ocupação efectiva para o reconhecimento da soberania colonial" [17] —, Paiva de Andrada deixou registado no seu 'Relatório de uma Viagem às Terras dos Landins' [18]; dele extraímos a seguinte passagem, em que se fala, pela primeira vez, da possibilidade de se utilizar o rio Púnguè, a partir da sua foz, como via de penetração para o interior:

> "(...). Nesta grande lagoa desembocam vários rios da serra da Gorongosa (...); desta lagoa nasce o rio Urema, navegável todo o ano e que juntando-se ao rio Púnguè ou antes ao seu novo braço Mudinguedingue, causado por uma cheia, vai lançar as suas águas na costa de Sofala. O rio Urema separa o prazo Gorongosa do prazo Cheringoma e, por isso, é hoje limite entre os distritos de Quelimane e de Manica.
> No itinerário seguido, a partir da serra Gorongosa para as terras dos landins, o primeiro rio de importância que se encontra é o Vanduzi, afluente do rio Púnguè; este afluente, que tem um leito de uns 100 metros de largo, mas não é navegável, é limite do prazo Gorongosa e do reino do Bárue. Depois do Vanduzi encontra-se o rio Aruângua, que desde aqui até à foz é mais conhecido com o nome de Púnguè, representando os dois nomes o mesmo rio.
> Na altura em que o atravessei, na minha viagem a Manica em 1882, tem o rio Púnguè muita água, mas corre sobre um leito irregular de grandes rochas, que o torna inteiramente impróprio para a navegação (...). Um pouco, porém, mais abaixo, logo a jusante da foz do Vanduzi, as rochas desaparecem e o rio continua até à foz sobre leito só de areia e com uma altura de água que o torna em toda esta extensão navegável por qualquer vapor fluvial ou por vapores costeiros (...). Todas as informações que tenho colhido me fazem supor que na foz do Púnguè e até em frente do lugar chamado Bânguè, no prazo Cheringoma, há um porto capaz de dar abrigo a navios de grande tonelagem". [19]

Paiva de Andrada, conhecendo melhor a região, abandonava a hipótese de se procurar uma saída para o mar através do Búzi e terras de Quiteve, como havia sugerido em 1882, e propunha que se organizasse "por qualquer modo um serviço de transportes a vapor, mensal, ou, para começar, bimensal ou ainda trimestral, mas regular, entre os portos de Quelimane ou Chiloane e o rio Púnguè, até ao ponto onde este rio" fosse navegável [20].

Em resumo, pode-se dizer, citando o historiador Alexandre Lobato, que "o plano de Paiva de Andrada era a alteração radical do sistema de comunicações com Manica, que tradicionalmente se faziam por Quelimane e Sena, aproveitando o Zambeze, e se haviam feito anteriormente por Sofala, seguindo o Búzi" [21].

Desejando reconhecer a região e escolher o local onde deveria ser estabelecido o comando militar do Aruângua, o governador de Manica, Francisco Gorjão Moura, partiu, em Abril de



Carta do Reconhecimento Hidrográfico
da Foz do Rio Púngoè em 1885.

1885, na companhia de Paiva de Andrada, de vila Gouveia, na serra Gorongosa, sede provisória do distrito, para o rio Púngue[22]. No relatório que elaborou e apresentou ao governador geral de Moçambique no final dessa viagem, refere a esse propósito o seguinte:

> "(...) Às 10 horas e meia chegámos à margem esquerda do Medinguedingue (...). — O Medinguedingue, braço do Aruângua ou Púnguè continua sempre em leito arenoso, até que engrossado com as águas do rio Urema, seu afluente, entra novamente nele, formando então uma importante corrente de água que vai sair no oceano num ponto denominado Bânguè. As informações que tenho sobre a embocadura do Púnguè ou Aruângua, são as melhores e todos a uma afirmam a sua navegabilidade por barcos de certo calado, numa grande extensão, sendo o porto que ele forma acessível e seguro. (...). É por isso que eu julgo de máxima conveniência o estudo da barra do Púnguè e o reconhecimento rigoroso deste rio na sua parte navegável.
>
> .....
>
> Sobre a escolha do ponto para o estabelecimento do comando militar, só depois de obtida a firme certeza de navegabilidade do Púnguè e da bondade do seu porto é que eu poderei afoitamente determiná-lo. Porquanto: se o porto é bom e acessível a navios de uma tonelagem importante parte do comércio que hoje se faz por Quelimane deverá vir a este porto, que aberto ao comércio exigirá a criação de uma alfândega e de outras repartições e então deve, a meu ver, o comando ser aí estabelecido. No caso, porém, de que as informações que tenho sejam erradas, o ponto a escolher para aquele comando deve estar muito a montante ainda do sítio escolhido para a aringa[23] e, como que formando a obra central dum sistema de defesa que se estabelecesse ao longo daquele rio, não deixando contudo de se ocupar a sua embocadura que acessível, como certamente é para pequenos vapores, pode em muitos casos ser aproveitada com vantagem como porta da costa para o interior destas importantes regiões."[24]

Passos decisivos para a ocupação do interior centro viriam a ser dados a partir de Julho de 1885, com a chegada do recém-nomeado governador geral, Augusto de Castilho, a Moçambique[25].

Por determinação sua, logo a 25 desse mês os prazos da coroa denominados Cheringoma e Chupanga, situados do lado direito do rio Zambeze, mas pertencentes ao distrito de Quelimane, passaram a fazer parte do distrito de Manica, cabendo a este arrecadar por arrematação ou administração os respectivos impostos[26]; a seguir, em Agosto, viriam a ser realizadas pela canhoneira Quanza comandada pelo 2º tenente Emídio Augusto de Cárceres Fronteira e levando a bordo o governador de Manica, Gorjão Moura os primeiros trabalhos de reconhecimento da baía de Massanzane e da foz do rio Púnguè[27], que permitiram a elaboração de uma das cartas hidrográficas mais antigas que se conhecem daquela região[28].

Em ofício datado de 18 de Agosto, dirigido ao comandante da divisão naval da África oriental e mar da Índia, o 2º tenente Cárceres Fronteira expõe alguns dos resultados preliminares dos seus trabalhos no rio Púnguè, conhecido localmen

te, conforme diz, "pelo nome de Bângué desde a foz até ao ponto em que se bifurca, sendo o ramo da esquerda o Púnguè e o da direita o Medinguedingue"[29]. Segundo ele, até ao ponto onde chegou, "a margem esquerda é formada pelo prazo Cheringoma e conhecida por terras do Bângué; e a direita, a partir da foz até ao pequeno rio Muda, são as terras do Búzio e depois a Macaia de Sofala"[30].

No 'Relatório da Comissão ao Rio Púngoè em Agosto de 1885' [31], apresentado por Cárceres Fronteira, a sua foz é descrita nos seguintes termos:

> "Passada a ponta Massique para dentro do Púngoè há uma porção de costa com areia que denominavam Gimbabgué, onde avistei alguns indígenas.
> Em seguida, demorando ao NW do fundeadouro do navio, vê-se a ponta Chisanga, bem saliente e com uma pequena restinga, continuando até N1/2 NE a abertura do rio que tem perto de 2 milhas de largura e parece estar fechado a partir do W pelas ilhas Sangabuchene, Chongoruè (ao fundo) e Sutanhe, sendo esta cortada por um canal próximo da ponta N, existindo entre a primeira e terceira um canal que pode dar passagem a lanchas; continuando para o sul pela margem esquerda, encontra-se um mucurro junto ao pequeno esteiro Canhe, chamado Muiana aparecendo logo a ponta Chiveve, areal perfeitamente destacado e separado do terreno lodoso de norte pelo pequeno rio Chiveve, onde entram lanchas que na vazante ficam completamente em seco, sendo preciso atravessá-lo para ir à povoação do secretário a que já me referi[32].
> Esse areal prolonga-se para E até à ponta Macúti, que tem pouca vegetação e é a última que se avistava do ancoradouro"[33].

A concluir o relatório, Cárceres Fronteira afirma:

> "Na ponta Chiveve julgo haver lugar apropriado para estabelecer um posto fiscal, enquanto que para o comando militar não vi junto às margens terreno apropriado, visto ser tudo alagado no tempo das águas, porém não muito longe em direcção ao Monte Nhanainga talvez seja fácil encontrá-lo"[34].

Reconhecida a foz do Púnguè e confirmadas as suas boas condições de navegabilidade, estava encontrada a porta que permitiria um rápido acesso ao interior; restava apenas franqueá-la. Porém, aos desígnios dos portugueses opunha-se sobretudo Ngungunhane, que de modo algum estava disposto a renunciar à posse dos territórios que seu pai conquistara, não obstante 'ter assinado' o chamado tratado de vassalagem de 12 de Outubro de 1885 [35].

Como forma de tornear esse obstáculo a algumas das suas pretensões, "como o abrir à exploração as minas de Manica e ocupar o Bângoè", o governador geral Augusto de Castilho viria a encarregar, em 1886, o secretário geral José de Almeida, de se deslocar a Mossurize para negociações com o imperador de Gaza[36].

Finalmente, a 14 de Fevereiro de 1887, com muita relutância, Ngungunhane acabou por prometer aos portugueses que

não impediria que eles habitassem no Bângoè ou em qualquer outro ponto da costa onde antes haviam habitado [37], numa clara alusão à região de Sofala, que eles haviam abandonado em 1865, refugiando-se na ilha de Chiloane, devido à expansão militar nguni conduzida por Muzila [38].

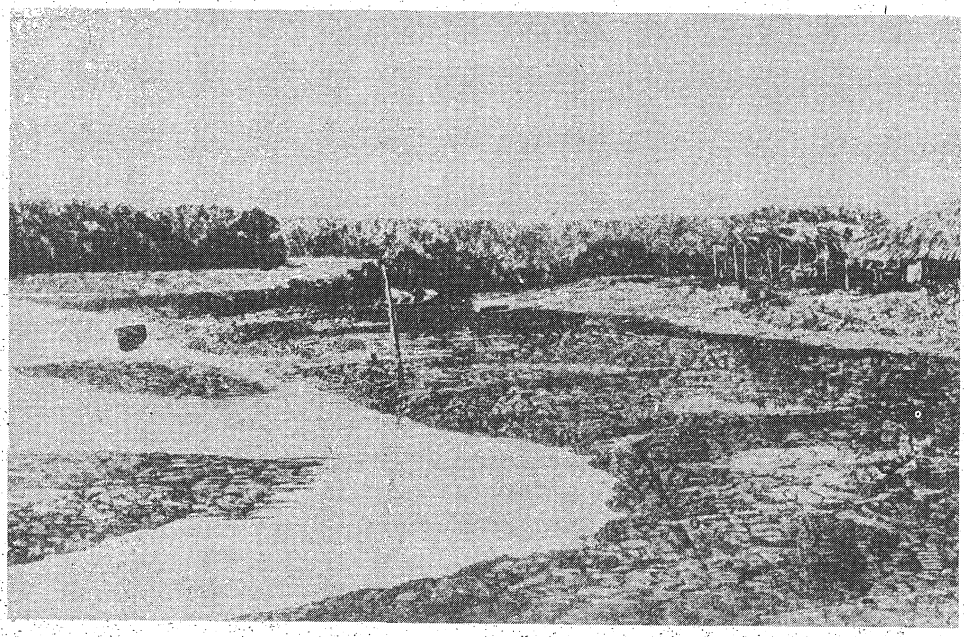
Na sequência dessa promessa, o governador geral Augusto de Castilho viria a ordenar a ocupação do Bângoè, na foz do Púnguè, em cujo futuro afirmava ter enorme confiança[39]. Ao tenente Luís Inácio da Assunção, nomeado comandante militar do Aruângua a 20 de Abril de 1887 [40], foi incumbida, por portaria de 1 de Julho, a missão de "instalar o sobredito comando, cuja sede será por enquanto na ponta Chiveve, na margem esquerda ou N do rio Púnguè, no prazo Cheringoma" [41].

Perante esta nova realidade, tornou-se necessário actualizar o dispositivo legal relativo à região. Foi nesse quadro que, pela portaria nº 303, de 22 de Julho de 1887 — considerando que "razões geográficas, políticas e comerciais" haviam determinado que o comando militar do Aruângua e a respectiva sede fossem estabelecidos na margem esquerda e foz do rio Púnguè e não na direita, como mandava o decreto de 14 de Junho de 1884 —, se ordenou que o referido comando, até então subordinado ao distrito de Manica, passasse para a dependência do distrito de Sofala, dada a sua proximidade de Chiloane [42].

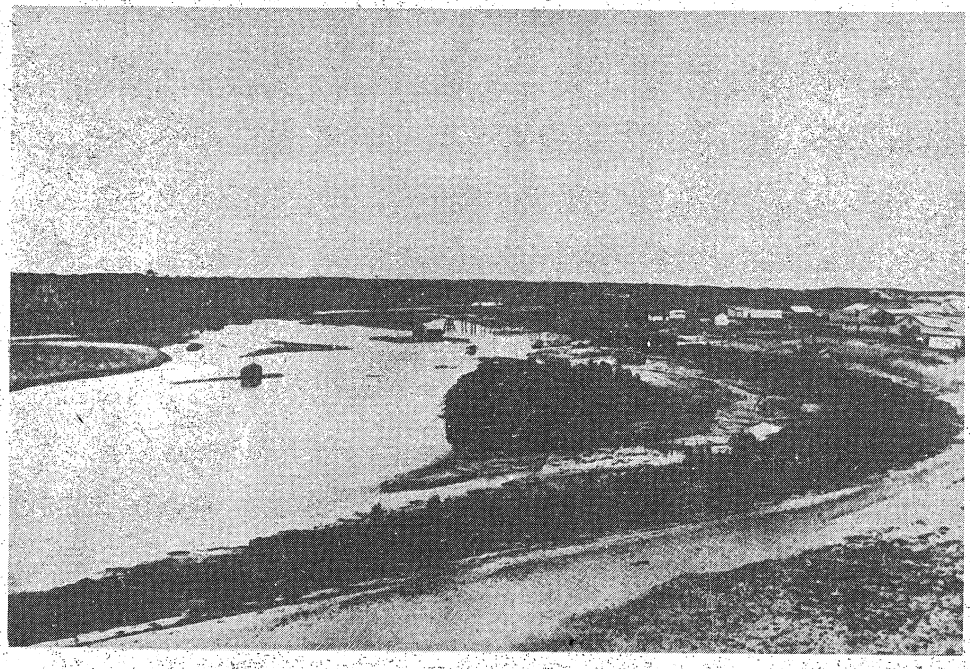
Por arrastamento, foi ainda determinado, através da portaria nº 304, com a mesma data, que o prazo Cheringoma, a que pertencia a margem esquerda do rio Púnguè, ficasse desligado de Manica e passasse, igualmente, para o domínio do distrito de Sofala [43].

Conforme informação do governador de Sofala, Jorge Pinto de Morais Sarmento, que acompanhou a expedição do tenente Luís Inácio, a 15 de Agosto partiu de Chiloane "para o Chiveu, o comandante militar do Aruângua e todo o pessoal e material destinado para aquele ponto", onde chegou no dia 19, depois de ter escalado o Buene e Sofala, devido ao mau tempo[44].

"Aos vinte dias do mês de Agosto do ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil oitocentos oitenta e sete, no sítio de Chiveve, margem esquerda do rio Púnguè", foi solenemente inaugurada a sede do comando militar do Aruângua, como consta no 'termo de instalação' na altura lavrado; uma cópia do referido termo, feita na "secretaria do comando militar do Aruângua em Chiveve", aos 2 de Setembro de 1887, encontra-se publicada no Boletim Oficial nº 42, de 15 de Outubro do mesmo ano [45].



Bângoè, ao tempo em que o tenente Luís Inácio estabeleceu a sede do Comando Militar, em 1887.



A mesma sede do Comando Militar, cerca de 1889.

A sede do comando militar do Aruângua surge com a designação "Beira" na informação mensal (relatório) de Setembro de 1887, datada de 1 de Outubro, a primeira que o tenente Luís Inácio elaborou[46]. A partir daí, com excepção da informação referente a Outubro, que indica como local de proveniência "Chiveve" [47], todos os documentos emanados da secretaria do comando militar do Aruângua passam a mencionar como procedência a "Beira" [48].

A origem do nome "Beira" é-nos explicada pelo próprio Luís Inácio, num texto por ele escrito mais tarde, do seguinte modo:

> "Vim para Lisboa e ao desembarcar do comboio de Sta Apolónia, ouvi grandes girândolas de foguetes e morteiros — Perguntei o que era e responderam-me eram sinais de regozijo pelo nascimento do Príncipe da Beira, o que me fez sugerir a ideia de pôr o nome de 'Príncipe da Beira' à sede do Comando que ia criar em Moçambique. (...)"[49].

Gostaríamos de abrir aqui um parêntesis, para referir que 'Príncipe (ou Princesa) da Beira' foi um título criado por Carta régia de 17 de Dezembro de 1734, pelo então rei de Portugal D.João V a favor da sua neta, a princesa D.Maria (depois, rainha D.Maria I), que o usou até à morte do avô, em 1750'; D.Luís Filipe, filho primogénito de D.Carlos, nascido a 21 de Março de 1887, foi O 8º Príncipe da Beira, título que manteve até à morte do seu avô, o rei D.Luís, em 1889 [50].

A primeira utilização do designativo "vila da Beira" que conhecemos encontramo-la na informação do [governo do] distrito de Sofala respeitante a Janeiro de 1888, quando se refere, a propósito da construção de embarcações, que "no escaler do estado no Aruângua, na vila da Beira, é que as obras têm tido bastante desenvolvimento" [51].

Voltamos a encontrar essa mesma designação no 'Relatório do [Governo do] Distrito de Sofala' referido ao ano económico de 1887-1888, datado de 3 de Julho de 1888, no seguinte trecho, que passamos a transcrever:

> "O comando militar do Aruângua não poude ainda abraçar na sua jurisdição a área que lhe foi marcada; o terreno principal deste comando é o prazo Cheringoma, e a sede do comando foi escolhida na margem esquerda do rio Púnguè e junto ao Cheveu, pequeno rio afluente daquele. Ao novo estabelecimento foi dado o nome de vila da Beira, e é ao pequeno espaço compreendido entre os dois rios que se resume actualmente a nossa ocupação de facto, porque os vátuas nos contestam a posse do prazo"[52].

No plano legislativo, ao que sabemos, não existe qualquer disposição que eleve à categoria de vila o nascente povoado do Chiveve. Porém, aspecto curioso e que merece aqui menção é o facto de desde muito cedo se ter começado a pensar

no local para sede do distrito de Sofala, que convinha fosse estabelecida no continente, num ponto que pudesse reunir melhores condições comerciais do que as que existiam na ilha de Chiloane, onde ela se encontrava[53]. Textualmente, afirmava-se a esse propósito o seguinte:

> "À falta de um ponto mais central para sede do governo, tudo induz a fixá-lo no Chiveve ou em outro lugar da margem esquerda do Púngoè, porque esta parte do distrito deverá tornar-se o verdadeiro centro da actividade do comércio logo que a companhia de Moçambique comece a desenvolver o seu programa civilizador"[54].

Por 'programa civilizador', deve-se entender a exploração do território, cuja concessão, requerida a 8 de Março, viria a ser outorgada pelo governo português àquela companhia, em 20 de Dezembro de 1888[55]; mas ela só se pôde realizar depois da autorização que Ngungunhane, senhor absoluto de todo o sertão, acabaria por dar, nesse mesmo ano, para que se iniciassem as pesquisas mineiras em Manica[56].

Conforme nos diz Alexandre Lobato, "foi a partir de Agosto de 1888 que a Beira se animou e começou a participar na vida do interior, a ser escala e entreposto"[57]. E foi o já tenente-coronel Paiva de Andrada, o 'mafambisse', o principal impulsionador de toda essa movimentação[58].

A transferência da sede do governo do distrito de Sofala para a Beira viria a verificar-se em 1892, através da portaria N, de 2 de Fevereiro, por se reconhecer então ser ali, de facto, "o centro do movimento comercial e principal ponto de partida para o interior"; por esse facto, mandou-se "passar para Chiloane o comando militar do Aruângua, que se achava estabelecido na Beira"[59].

Na sequência dessa decisão, a 26 de Abril do mesmo ano foi também mudada de Chiloane para a Beira a sede da Comissão Municipal de Sofala, por ali se encontrar já "a maior parte dos funcionários, habitantes e negociantes", em resultado da passagem para aquela localidade do governo e repartições do distrito de Sofala[60].

Uma nova era avizinhava-se para o estabelecimento do Bângoè. Por força do decreto de 7 de Maio de 1892, que aprovou as 'Bases para a Administração da Companhia de Moçambique', a 18 de Julho tomou posse do Território de Manica e Sofala o seu primeiro governador, Joaquim José Machado, sendo extintos os respectivos governos distritais e demais serviços do estado que lhes estavam subordinados; apenas continuou em exercício na Beira a Comissão Municipal de Sofala, até ser mandada de volta para Chiloane, por portaria régia de 6 de Outubro do mesmo ano[61].

No que respeita à capital do referido Território, a 7ª base estabelecia o seguinte:

> "A sede do governo do território da Companhia de Moçambique será na localidade que mais conveniente parecer e de preferência na proximidade do local escolhido para terminus, do lado do mar, do caminho de ferro de Manica. Provisoriamente a dita sede será na Beira"[62].

Em 1907, "tendo em consideração o notável desenvolvimento que tem adquirido a povoação da Beira", "atendendo à excepcional importância da sua posição e manifesto valor do movimento do seu porto e do tráfego do caminho de ferro" e para comemorar a visita que lhe iria fazer o Príncipe Real D.Luís Filipe, foi a mesma elevada, por decreto régio de 29 de Junho, "à categoria de cidade com a denominação de — Cidade da Beira"[63].

Finalmente, por decisão da comissão administrativa da Câmara Municipal da Beira, na sua sessão de 27 de Maio de 1943, ao abrigo do disposto no decreto nº 17.171, de 29 de Julho de 1929, foi adoptado o dia 20 de Agosto, data da instalação da sede do comando militar do Aruângua, no 'sítio de Chiveve', como seu feriado municipal, o vulgarmente chamado dia da cidade[64].

A terminar esta inventariação, que já vai longa, de pessoas, lugares, factos e datas, directa ou indirectamente relacionados com a história da Beira, gostaríamos de referir que, contrariamente ao que se previa, à capital da actual Província de Sofala não se mudou o nome, por ocasião da independência nacional de Moçambique.

Nada temos contra o facto, mas, por uma questão de coerência (a ex-cidade de Porto Amélia, assim chamada em homenagem à Rainha D.Amélia, mãe do Príncipe D.Luís Filipe, retomou o seu nome original — Pemba[65]), julgamos que à Beira se deveria chamar, se a escolha se baseasse em critério histórico, Cidade do Bângoè.

NOTAS

[1]Alexandre Lobato, Breve História da Fundação da Beira (Moçambique 1885--1892), Lisboa, 1981, pp.8 e 50.

[2]Comunicação intitulada "A Manica e o Musila (Exploração Paiva de Andrada)", publicada no Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 3ª série, nº 1 (pp.57.64) e nº 2 (pp.67-69), Lisboa, 1882; reimpressa com o título "Manica", Lisboa, 1890.

[3]Joaquim Carlos Paiva d'Andrada, Manica, Lisboa, 1890, pp.6-7.

[4]Idem, p.8.

[5]Idem, p.5. Ver nota 38.

[6]Idem, p.9.

[7]Remetido ao governador geral de Moçambique para conhecimento e execução, pela portaria ministerial nº 116, de 16 de Junho de 1884, B.O. nº 33, de 16 de Agosto de 1884, pp.148-9.

[8]José Justino Teixeira Botelho, 'História Militar e Política dos Portugueses em Moçambique de 1883 aos nossos dias', Lisboa, 1936, p.80. O mesmo autor refere ainda que os comandos militares, compreendendo cada um determinada zona de território (p.82), foram estabelecidos pelos sucessivos governadores gerais, a partir de 1884 (p.85), para fazer consolidar a ocupação (p.81).

[9]Ver J.C.Paiva de Andrada, 'Manica', p.8.

[10]J.Renato Baptista, Caminho de Ferro da Beira a Manica, Lisboa, 1982, p.17. Com o mesmo nome existiam o rio Aruângua afluente da margem esquerda do Zambeze, onde desagua por alturas da vila do Zumbo, na província de Tete (servindo de fronteira entre Moçambique e a Zâmbia), também designado Ruanga ou Luanga e anteriormente conhecido por Aruângua Grande, em Moçambique, e Aruângua do Norte, fora do nosso território; o rio Aruângua de Chacuamin quira (ou Chacuamiguira), nome porque era conhecido, há longos anos, o afluente do Zambeze que desemboca em frente de Cachomba, hoje chamado Duândua ou Luângua; rio Aruângua Passe, afluente do rio Luângua, conhecido actualmente por Mutechime. (Ver Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura, 2º volume, pp.1442-3, e Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, volume III, pp.445-6).

[11]Decreto de 17 de Junho de 1884, B.O. nº 35, de 30 de Agosto de 1884, p.160.

[12]B.O. nº 39, de 27 de Setembro de 1884, p.180.

[13]Portaria nº 235 A, de 24 de Setembro de 1884, B.O. nº 40, de 4 de Outubro de 1884, p.185.

[14]Joaquim Carlos Paiva de Andrada, Relatório de uma Viagem às Terras dos Landins, Lisboa, 1885, p.3.

[15]Idem, p.4. Ver A.Lobato, ob.citada, p.9, e Informação do distrito de Sofala referida ao mês de Dezembro de 1884, in B.O. nº 26, de 27 de Junho de 1885, p.164.

[16]A.Lobato, ob.citada, pp.9-10. Ver também 'A Conferência do senhor Paiva d'Andrada', in B.O. nº 11, de 17 de Março de 1888, p.193.

[17]Idem, p.15.

[18]Landins ou vátuas era como os portugueses chamavam aos nguni ou zulu.

[19]J.C.Paiva de Andrada, Relatório de uma Viagem (...), p.5. O rio Púnguè era desde há muito frequentado por "alguns pangaios de mouros [muçulmanos], que vinham fazer negócios com as povoações marginais". (Renato Baptista, ob.citada, p.17). A.Lobato, ob.citada, pp.7-8, informa também haver "tradição e notícia de navios negreiros se meterem ao rio, escondidos, ao trato, para evitarem o cruzeiro inglês e a fiscalização das canhoneiras portuguesas".

[20]Idem, p.31.

[21]A.Lobato, ob.citada, p.7.

[22]'Viagem da Villa Gouvêa para o Rio Púnguè. Relatório', de 17 de Maio de 1885, B.O. nº 39, de 25 de Julho de 1885, p.191.

[23]No mesmo relatório, Francisco Gorjão Moura informa que decidiu "a construção de uma aringa junto à margem esquerda do Púnguè", a cerca de 6 km a jusante da bifurcação do Púnguè (onde se forma o Mudinguedingue, para evitar, quando bem guarnecida, a passagem dos homens de Ngungunhane (p.192). Paiva de Andrada, no seu 'Relatório de uma Viagem às Terras dos Landins', pelos mesmos motivos, havia já chamado a atenção para a necessidade de se ocupar um ponto naquele local (pp.8-9). Contudo, em Setembro de 1887 essa ocupação ainda não fora feita, conforme se pode concluir da leitura da informação do governador do distrito de Sofala referente àquele mês: "julgo necessário o aumento da guarnição daquele comando [militar do Aruângua], assim como a ocupação da Macaia, ponto que em todo o tempo se presta às correrias dos landins". (B.O. nº 43, de 22 de Outubro de 1887, p.490).

[24]'Viagem da Villa Gouvêa para o Rio Púnguè. Relatório', pp.191-2.

[25]Nomeado por decreto régio de 15 de Janeiro de 1885 (B.O. nº 14, de 14 de Abril de 1885, p.103), tomou posse no dia 5 de Julho do mesmo ano (B.O. nº28, de 11 de Julho de 1885, p.173).

[26]Portaria nº239, de 24 de Julho de 1885, B.O. nº30, de 25 de Julho de 1885, p.188. Sobre o Prazo Cheringoma e seu arrendatário, ver G.Liesegang, neste Boletim.

[27]'Relatório da Comissão ao Rio Púnguè em Agosto de 1885', B.O. nº 39, de 26 de Setembro de 1885, p.300.

[28]Companhia de Moçambique, A Beira no Passado e no Presente, Beira, 1939, p.6.

[29]Ofício nº 118, de 18 de Agosto de 1885, B.O. nº 35, de 29 de Agosto de 1885, p.253.

[30]Idem, p.254.

[31]B.O. nº 39, de 26 de Setembro de 1885, pp.300-4.

[32]Numa passagem anterior do relatório que estamos a citar (p.301), Cárceres Fronteira afirmava: "Por cima do areal a que já me referi, divisava-se um palmar que o prático Januário me disse ser da povoação do secretário do Capitão do Bângue, onde o mandei dar notícias da chegada do navio e que conduzia a seu bordo o governador do distrito de Manica, a fim d'ele o vir cumprimentar.
Às 9h estava de volta, tendo-me dito que o capitão do Bângue seria avisado no dia seguinte por ser a sua povoação distante da do secretário".

[33]Ibidem.

[34]'Relatório da Comissão...', p.304.

[35]A.Lobato, ob.citada, p.11. Os termos da 'vassalagem' encontram-se transcritos entre as pp.11 e 14. Ver também o artigo de G.Liesegang neste Boletim.

[36]Idem, pp.15-6.

[37]Idem, p.22.

[38]Conforme se pode ler no 'Relatório do Distrito de Sofala, referido ao ano económico de 1887-1888' (B.O. nº 38, de 22 de Setembro de 1888, p.584), a vila de Sofala "conservou-se capital do distrito até Julho do ano de 1865 em que, pelas correrias constantes dos vátuas, se tornou necessário mudar a sede do Governo para Chiloane. Desde então Sofala sofreu a última degradação; (...) ficou reduzida ao espaço ocupado pela Praça de S.Caetano, unico refúgio que os vátuas não tentaram nunca devassar, poupando também a vila pelo tributo que se prestaram a pagar os seus diminutos habitantes. Hoje a pouco se reduz a nossa posse de facto (...)".
Sobre o mesmo assunto, ver J.C.Paiva de Andrada, 'Manica', p.5, e 'A Conferência do Sr.Paiva d'Andrada', in B.O. nº 11, de 17 de Março de 1888, pp.192-3.

[39]A.Lobato, pp.23-4.

[40]Portaria de 20 de Abril de 1887, B.O. nº 29, de 16 de Julho de 1887, p.321.

[41]Portaria nº 287, de 1 de Julho de 1887, B.O. nº 27, de 2 de Julho de 1887, p.291. O mesmo diploma exonerava o capitão Jaime José Ferreira do cargo de comandante militar do Aruângua. (Ver notas 12 e 13).

[42]B.O. nº 30, de 23 de Julho de 1887, pp.330-331.

[43]Idem, p.331.

[44]Informação do distrito de Sofala, referente a Agosto de 1887, B.O. nº 38, de 17 de Setembro de 1887, p.428. Sobre a data exacta da chegada da expedição ao Bângoè ver 'Informação do Comando Militar do Aruângua de Setembro de 1887' (B.O. nº 43, de 22 de Outubro de 1887, p.490), e o ofício nº 6 do governador do distrito de Sofala para o secretário geral, de 24 de Janeiro de 1888, B.O. nº 6, de 11 de Fevereiro de 1888, p.83.

[45]B.O. nº 42, de 15 de Outubro de 1887, p.477.

[46]B.O. nº 43, de 22 de Outubro de 1887, p.490.

[47]B.O. nº 51, de 17 de Dezembro de 1887, p.598.

[48]Ver, por exemplo, informações de Dezembro de 1887 a Junho de 1888: B. O. nº 6, de 11 de Fevereiro de 1888, pp.83 e 94; B.O. nº 11, de 17 de Março de 1888, p.189; B.O. nº 14, de 7 de Abril de 1888, p.251; B.O. nº 18, de 5 de Maio de 1888, p.303; B.O. nº 23, de 9 de Junho de 1888, p.386; B. O. nº 29, de 21 de Julho de 1888, p.469; B.O. nº 30, de 28 de Julho de 1888, p.484.

[49]Luís Inácio, Notas sobre a Fundação da Cidade da Beira — 1878-1905, p.62 -a, citado em 'Pequena História da Cidade da Beira', editada pelo Projecto ARPAC, Beira, 1989, p.17. Luís Inácio desembarcou pela primeira vez em Moçambique em 5 de Setembro de 1878 e desempenhou aqui, em diferentes lugares, variadas funções, sempre na esfera administrativo-militar. Embarcou para Portugal para ser presente à junta de saúde naval em 26 de Agosto de 1886. Aquando da sua nomeação para comandante militar do Aruângua, em 20 de Abril de 1887, ainda lá se encontrava. Regressou a Moçambique em 23 de Junho desse mesmo ano. (B.O. nº 35, de 29 de Agosto de 1891, p.365). Ver mais dados biográficos na página 27 da obra 'A Beira no Passado e no Presente', editada pela Companhia de Moçambique.

[50]Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura, Editorial Verbo, s/d, 2º volume, p.907.

[51]B.O. nº 11, de 17 de Março de 1888, p.189.

[52]Num passo anterior do mesmo relatório, afirma-se o seguinte: "O território em que tem alçada a nossa autoridade, pode-se dizer qua não aumentou com o estabelecimento da Beira, no comando militar do Aruângua, comando que deve abranger todo o prazo Cheringoma até à Macaia. Este prazo por muitos anos arrendado em praça no distrito de Quelimane, esteve sempre mais ou menos sujeito às correrias dos vátuas que, desde o tempo do Muzila, o tributavam como pertença da família de Singuimene, uma das mulheres do Manicusse; porém desde o nosso estabelecimento no Chiveve, que teve lugar em 20 de Agosto de 1887, recrudesceu a pretensão vátua, sendo por eles invadidas todas as povoações do Bângoè e assente o seu domínio definitivo. Actualmente o comandante militar de Aruângua não estende a sua autoridade fora dos limites da praia em que estão levantados os seus estabelecimentos. Para lá desta barreira, são as leis cafreais que imperam, e Gungunhana o único juiz". B.O. nº 38, 22 de Setembro de 1888, p.584.

[53]Idem, p.587.

[54]Ibidem.

[55]Trata-se da Companhia de Moçambique que precedeu a companhia homónima com poderes majestáticos concedidos por decreto de 11 de Fevereiro de 1891, que viria a ser legalmente constituída em 5 de Maio de 1892. Ver sobre este assunto, neste mesmo Boletim, o artigo de Inês Nogueira da Costa.

[56]A.Lobato, ob.citada, p.43.

[57]Idem, p.41.

[58]Idem, pp.41-2. Ver também Inês Nogueira da Costa, artigo referido na nota 55.

[59]B.O. nº 8, de 20 de Fevereiro de 1892, p.57.

[60]Portaria nº 189, de 26 de Abril de 1892, B.O. nº 18, de 30 de Abril de 1892, p.158.

[61]B.O. nº31, de 30.7.1892, pp.308-12, e Bol.Comp.Moç. nº4, de 1.1.1893, p.30.

[62]Boletim da Companhia de Moçambique, nº 1, de 1 de Julho de 1892, p.6.

[63]Decreto de 29 de Junho de 1907, B.O. nº 31, de 3 de Agosto de 1907, p.341. D.Luís Filipe chegou à Beira a 4 de Agosto de 1907, um dia após ter sido publicado no Boletim Oficial o referido decreto ('A Beira no Passado e no Presente', p.45, nota de rodapé).

[64]Edital da Câmara Municipal da Beira, emitido em 11 de Junho de 1943, transcrito no nº 21.275 do Jornal 'Notícias', de 18 de Agosto de 1989, últ.pág. (10), num artigo dos Serviços Redactoriais da sua Delegação na Beira.

[65]Pemba era o nome da povoação que em 1899, pela Ordem nº 230, de 30 de Dezembro, o governo da Companhia do Niassa decidiu chamar Porto Amélia, em homenagem à Rainha de Portugal D.Amélia (Boletim da Companhia do Niassa nº 23, de 13 de Janeiro de 1900, p.165). Ver também Portaria de 22 de Outubro de 1899, B.O. nº 6, de 10 de Fevereiro de 1900, p.60.

SOFALA, BEIRA E A SUA ZONA (c.900-1894)

Gerhard Liesegang

1. INTRODUÇÃO

A fundação de um porto novo e a construção do caminho de ferro no centro deram origem às cidades da Beira e de Chimoio e contribuiram para que três pequenos centros comerciais mais antigos, a saber, Sofala e Chiloane, na costa, e Sena, no vale do rio Zambeze, perdessem a importância que detinham anteriormente. Macequece, onde tinha havido uma fortificação e um feira portuguesa até cerca de 1830, foi ocupada pela Companhia de Moçambique [1].

A fundação da Beira e a ocupação dos outros pontos não é um caso isolado em Moçambique. Insere-se num período de implantação de novas estruturas de comunicações, de produção e de exploração.

Esse período de implantação inicia-se no centro de Moçambique por volta de 1887, quer dizer, no mesmo ano em que foi construído o caminho de ferro de Lourenço Marques e em que a actual capital do país foi elevada a cidade. Passou-se antes da definição das actuais fronteiras de Moçambique. Se bem que se tratasse de uma espécie de implantação de elementos estranhos, houve também, como se irá notar, iniciativa e cooperação locais. Não foram só alguns dos antigos arrendatários dos prazos que foram aliciados a cooperar. Assim, a mão de obra para o caminho de ferro era parcialmente de origem local. Naturais das antigas povoações de Sofala e Chiloane foram procurar trabalho na Beira, etc. Outros foram recrutados nas antigas terras de Sofala, no Buzi e em Cheringoma [2]. E os netos e bisnetos daqueles que haviam vindo como mão de obra qualificaram-se mais tarde, em alguns casos, para dirigir as instituições em cuja fundação os seus avós haviam participado.

A fundação da Beira traz consigo, também, uma refundição parcial de uma população com raízes culturais e históricas próprias. É a algumas dessas raízes que nos queremos referir na parte 2, que se segue.

2. O CENTRO-SUL ca.900-1880

2.1. As fontes para a reconstrução da história populacional e dinástica

A história do Centro-Sul está documentada em fontes arqueológicas, orais e escritas. Os séculos XIX e XX são os mais bem cobertos pelas fontes escritas, mas mesmo para os séculos XVI a XVIII há já um bom número de fontes acessíveis. Uma das primeiras é a carta em que Diogo de Alcáçova informa detalhadamente sobre a interior, em Novembro de 1506 [3]. Há ainda algumas outras, importantes, datadas dos anos seguintes. Uma, não datada mas aproximadamente de 1512, refere-se a uma viagem feita por um certo António Fernandes pelo interior, em Manica e no estado de Mutapa [4]. Há depois outra carta conhecida, de João Vaz de Almada, quando António Fernandes, carpinteiro degredado e iletrado, era já um agente diplomático-comercial importante. A carta está datada de 20 de Junho de 1516 [5]. Referente a Sofala nos finais do século XVI (1586--1590), quando ali era pároco, há a monografia de Frei João dos Santos, que também descreve estados do interior como o estado de Quiteve [6]. Deparamos em seguida com um período relativamente mal documentado que vai até cerca de 1740. Deverá haver em arquivos algumas fontes importantes para o conhecimento do "hinterland" de Sofala, mas ainda não foram devidamente identificadas e publicadas. A acção política tinha passado para o vale do rio Zambeze e para o planalto do Zimbabwe, e o entreposto mais importante na costa moçambicana do Índico era a Ilha de Moçambique, de maneira que Sofala terá ficado com um papel secundário, o que se reflecte também na documentação. Apenas, talvez, uma certa reestruturação após as campanhas de Changamire Dombo Dombo, em 1695-96, parece ter recolocado Sofala outra vez relativamente no centro das atenções na primeira metade do século XVIII. O período anterior a 1740 é crítico para a reconstrução da história dinástica do "hinterland" de Sofala, porque abrange o período por volta de 1680-1720, quando o poder de Changamire se fez sentir também nessa zona e, possivelmente, foram substituídas dinastias [7].

A partir de aproximadamente 1740 pisamos terreno mais seguro graças principalmente à actividade de João Julião da Silva, a quem se devem todas as notícias detalhadas escritas sobre o interior de Sofala entre 1796 e 1846, duas das quais, datando de cerca de 1820 e 1825, já foram publicadas mas sem a menção do nome do autor [8]. O filho e o neto de João Julião da Silva, ambos nascidos na povoação de Sofala, também contribuiram para a historiografia de Sofala, ainda que em me-

nor grau, através da cópia de documentos perdidos e de escritos próprios[9]. Uma grande parte das informações dadas por J. J.da Silva está directamente ligada a questões de posse de terras, sendo portanto altamente unilateral, como aliás uma grande parte da tradição oral em que ele parcialmente se baseia. Entre aqueles que recolheram a tradição oral encontra-se H. P.Junod, que fez uma viagem pelo "hinterland" da antiga Sofala em 1933[10]. Há ainda fontes administrativas qua cobrem alguns anos da vida das povoações de Sofala e Chiloane a partir de 1770, e com mais densidade a partir de cerca de 1850[11]. Se fôssemos seguir estritamente estas fontes, a história transformar-se-ia numa história dos invasores que se fixaram nesta zona. Contrabalançar isso, mostrando que houve sínteses culturais e continuidades, nem sempre é fácil. Pela fama da riqueza da região, as fontes tendem a privilegiar estes aspectos e o próprio historiador pode ser levado a explicar como consequência da caça ao ouro muito mais factos do que aqueles que é lícito assim justificar.

No que toca às fontes arqueológicas, é preciso ter em conta que a zona centro de Moçambique afunda-se muito lentamente e que, por isso, verifica-se uma certa transgressão do mar. O mar, ao avançar, "come" a terra, remove pequenas dunas nas quais os homens residiam e destrói, com isso, os testemunhos arqueológicos da sua superfície. Pode calcular-se que em 1500 a praia, na zona de Nova Sofala, estava situada aproximadamente entre 200 a 400 metros a leste da sua posição actual, e que em 1800 se localizava ainda a pelo menos uns 70 a 100 metros a leste dessa mesma linha actual. Na Beira e na ilha de Chiloane a tendência é a mesma[12]. Por isso, muitas fontes arqueológicas referentes aos primeiros contactos comerciais entre africanos e comerciantes do Índico desapareceram irremediavelmente. Urge porém fazer um levantamento das estações arqueológicas do continente fronteiro à ilha de Chiloane, onde existem muitos restos de antigas dunas circundados por mangal, assim como da zona entre a foz do rio Save e Sofala em geral. Outra zona de interesse devem ser certos pontos no vale do rio Zambeze, perto de Sena, onde existiu uma povoação de um chefe importante e um lugar de trocas[13], além de antigas residências de autoridades de Quiteve, no interior da província de Manica, algumas das quais foram já objecto de investigações arqueológicas preliminares[14].

2.2. Modificações da estrutura política

2.2.1. Primeiros estados e contactos comerciais

Os comerciantes muçulmanos do Golfo Pérsico que vieram comerciar na zona de Sofala no início do século X da nossa

era[15], encontraram ali uma população com chefes que praticava a agricultura, pastorícia e mineração. Estudos de linguística comparativa permitem concluir que o grupo bantu, cuja imigração data talvez do século II-III, possuía já chefes políticos instituídos e, por isso, os comerciantes devem ter encontrado já chefaturas[16]. No decorrer dos três séculos que se seguiram (X-XIII) nasceram estados maiores, como o estado do Zimbabwe no interior, e dinastias locais, entre as quais uma dinastia em Manyika[17].

A maior parte dos mercadores eram mercadores individuais que passaram pelas cidades costeiras do Quénia e Tanzania, e por alguns portos de Moçambique como Vamizi, Mussangage, ao sul do rio Lúrio, a Ilha de Moçambique, Moma, etc. De entre as cidades da Tanzania, Kilwa (Quíloa) foi durante algum tempo a mais poderosa e exerceu, durante partes dos séculos XIV e XV, uma hegemonia sobre pontos da costa de Moçambique, de Madagascar e das Comores. Os portugueses souberam depois de 1500 que os reis de Kilwa haviam confirmado os chefes da povoação muçulmana de Sofala e dominado as ilhas Quirimbas. Foram ainda informados que um comerciante que passara por Kilwa rumo a sul e dali regressara, tivera que pagar uma parte da sua mercadoria como imposto[18]. Isso explica a capacidade que teve o rei de Kilwa para construir grandes edifícios na zona da sua capital.

2.2.2. Da expansão do estado do Mutapa até finais do séc.XVII

Por volta de 1450-1470, o estado de Mutapa, que tinha o seu centro no norte do planalto zimbabweano, empreendeu vastas conquistas. A primeira fonte escrita por uma testemunha ocular que esteve na África Oriental no século XV, possivelmente antes de 1475, refere-se já a este estado, ainda que de forma vaga[19]. Não sabemos qual terá sido o resultado imediato dessas conquistas. É talvez significativo que nem Gaspar Veloso nem os apontamentos contabilísticos do escrivão Pero Lopes, nem Vaz de Almada em 1516, mencionem o nome de Quiteve ou Uteve. Essa unidade talvez não existisse ainda como tal. No centro de Uteve, algures em volta da actual cidade de Chimoio, o já referido António Fernandes notou a presença de um governador do Mwenemutapa, cujo nome (ou talvez título) era "Inhacouçe", que pode significar simplesmente "chefe" ou "lugar do chefe"[20]. Entre este "Inhacouçe" e a costa perto de Sofala havia ainda, pelo menos, dois chefes, "Micandira", de cujo território os portugueses haviam de receber algum arroz em 1515[21], e Nhambia. Este último vivia possivelmente na zona do Buzi. A sua autoridade pode ter sido extensiva a Bangoé,

zona onde a Beira viria a ser fundada e onde havia outros pequenos chefes aos quais os portugueses deram presentes ou tributo quando compraram cereais, em 1515[22]. Depois, algo repentinamente, faz-se sentir o chefe "Nhamunda" que — rivalizando com Nhambia — tenta controlar o comércio de Sofala e actuava possivelmente entre a Machanga e o rio Buzi. O seu porto era "Inhabibe", certamente o "Inhabimbi" de João Julião da Silva, que o situa ao sul de Sofala, na margem esquerda do rio Garagba, ao norte da ilha de Buene[23]. A esta localização corresponde também a informação que no ano de 1515, quando as colheitas foram escassas provavelmente devido a uma seca, não havia muita alimentação nas suas terras. Isso aponta para uma zona baixa e relativamente seca ao sul do rio Buzi[24]. Na altura da chegada dos portugueses, em 1505, havia ainda um outro chefe, com o título de 'Moconde', que vivia possivelmente também ao sul de Sofala, entre Ampara e Machanga[25]. Tratava-se talvez de um título dado pelos swahili de Sofala. Poucos anos depois ele deixa de ser mencionado, como, de resto, Nhambia. Dentro do horizonte sofalense havia ainda, em 1516, "Osono" [Sono?[26]], que vivia possivelmente ao sul do rio Save mas é considerado como tendo feito parte do estado de Mutapa, e "Omboiro" [Mbire], no planalto zimbabweano.

Pensamos, embora as fontes sejam um pouco precárias, que o "Nhamunda" de 1515-1517 seja o Nyamunda que se tornou um título dinástico na dinastia de Madanda, que no século XVI-XVII incluía ainda, ao que parece, alguns territórios ao sul do rio Save. Nhamunda ou "Sono" até podem ter estado relacionados com o Zimbabwe de Manhiquene (Maniyikene)[27]. O reino de "Quiteve" deve-se ter formado com base em "Nhambia" ou "Inhacouçe".

Tradições recolhidas nos séculos XIX e XX referem-se também às origens das dinastias no "hinterland" de Sofala[28]. As do século XIX, como aliás já Frei João dos Santos no começo do século XVIII, tentam relacionar as grandes unidades existentes (Quiteve, Madanda, Quissanga, Manica) com o estado de Mutapa, atribuindo por vezes a sua fundação a filhos do Mutapa. A tradição parece esconder um processo histórico mais complicado. Um problema especial deriva do facto que o 'mutupo' ou nome clânico de todas as dinastias principais desta zona é 'moyo' (coração, especialmente de boi)[29]. Porém, o nome clânico do Mwenemutapa parece ter sido outro. Por isso, as tradições que dizem que os reis de Quiteve, Madanda, etc., eram filhos do Mwenemutapa não são provavelmente muito exactas[30]. Parece mais provável uma ligação com o Changamire dos finais do século XV[31].

Segundo as informações recolhidas por João Vaz de Almada em 1515-16, já o rei swahili Issufo, morto pelos portugueses em 1506, tinha que jogar com unidades políticas independentes uma da outra, no interior. Por esse meio teria conseguido comprar uma boa quantidade de ouro[32]. Essa informação prova também que não foi só no período do domínio português que começara a falta de poder do imperador Mutapa na zona costeira. A informação dada anteriormente por Diogo de Alcáçova, sobre uma revolta de Changamire contra o Mutapa, aponta na mesma direcção[33]. Só durante um ou dois reinados é que o estado de Mutapa funcionou como unidade centralizada, e esse momento já estava ultrapassado em 1500. Mas num considerável núcleo central o poder continuou ainda indisputado e só quatro séculos depois se desmoronaram os últimos restos[34]. Nos finais do século XVI, o território do Mwenemutapa chegava até ao mar, entre a foz do rio Zambeze e o rio Tendaculo, ao noroeste da Beira. Bangoé, onde se encontra actualmente a cidade da Beira, fazia parte do estado de Quiteve[35].

Em 1575, uma expedição chefiada por Vasco Fernandes Homem saiu de Sofala, atravessou o Quiteve, onde chegou a capturar parte da família do rei, e foi até Manica (Manyika). Lá constatou que ou as minas não se prestavam à exploração em grande escala ou que não havia meios para isso, e voltou a Sofala, com declarações vazias de vassalagem e amizade por parte dos dois reis de Manica e Quiteve.

A partir do século XVII, Manica fica dependente de Sena no que toca ao seu comércio[36]. Já os muçulmanos do início do século XVI haviam ali feito o seu comércio, e ali montam os portugueses uma "feira", lugar fortificado com muros de barro ou pedra para a compra de ouro. O controlo sobre a mineração fica nas mãos da dinastia local e da população de Manica[37].

Para Sofala resta apenas o comércio de Quiteve e da zona sul que, até 1728, incluía frequentemente o "hinterland" de Inhambane, só irregularmente visitada por navios oriundos da Ilha de Moçambique. Por volta de 1727 os portugueses de Sofala conseguem até organizar ali uma expedição contra chefes e comerciantes de Inhambane que haviam comerciado com os holandeses.

2.2.3. Intervenções portuguesas em Quiteve, ca.1695-1750

O acontecimento seguinte que influenciou a zona foram as conquistas do Changamire Dombo Dombo, cerca de 1694-95. Elas podem ser também vistas como constituindo uma resposta "nacionalista" aos ataques dos portugueses no século que decorreu antes de 1670. Pelo menos Sanga (zona de Mossurize) e Ma

nyika viriam a ficar quase mais um século na dependência da dinastia de Changamire[38]. Em Teve há menos indícios do seu envolvimento[39]. Em contrapartida, temos nesta zona mais testemunhos da actuação dos portugueses em guerras de sucessão e de simples conquista. J.J.da Silva narra três episódios.

Diz, a propósito de uma terra chamada Quizamacungo, na zona conhecida por Mugova, no vale do rio Buzi:

> "José da Fonseca Coutinho, depois de ter governado Rios de Sena [por volta de 1695[40]], quando estava sujeito a Goa, veio estabelecer-se nesta villa. Comprou aos quiteves Dendira e Chupavo até Macanzane[41]. Indo negociar ao mesmo Quiteve um principe armando-lhe traição o roubou, e neste assalto deram-lhe muitas pancadas, que lhe quebraram dois dentes [e por isso ficou chamado Inhamavende (desdentado)[42]]. Recolheu-se a villa, e com ajuda do Matire e de cafrarias que convocou com despezas [suas] hostilizou todas as terras do mesmo Quiteve circumvizinhas a esta villa e para ele não continuar deram-lhe esta terra..."[43]

Silva omite aqui toda uma tentativa de Coutinho de substituir o rei de Quiteve, tentativa essa bem documentada por fontes contemporâneas[44]. O estado de Quiteve já havia sido ameaçado pelo norte, onde os territórios além do rio Púngoè vieram a ser incorporados no prazo Cheringoma, a título de uma doação de territórios feita por outro rei de Quiteve, Peranhe[45].

Um outro episódio refere uma história de tipo semelhante:

> "No ano de 1735 um morador desta vila chamado João Peres já proprietário das terras de Mugova, ou 'Rios'..., indo com fazendas negociar ao Quiteve Alto, encontrando-se no caminho com um principe do mesmo, denominado Muchuchu, que ia dar guerra a outro principe a cuja povoação ele Peres se dirigia, o atacou para lhe roubar as tais fazendas. Este as mandou pôr em monte, e como a escravatura que levava lhe fugiu, restando só um mandou queimar toda aquella fazenda, e elle se pôs a ofender os inimigos. E logo que ficou exaurido de munições o mataram e tambem o negro. Maria de Maia Barreto, sua mulher, recebendo esta trágica notícia, com licença deste governo, mandou juntar a cafraria das ditas suas terras, e com outra que com fato convocou das outras, com alguns habitantes desta vila com armas e munições comandados pelo Matire, e Zingombe... deu uma cruel guerra aos quiteves assolando as suas terras, e matando os que podiam, chegando a ameaçar a corte do rei. Este temerozo de alguma funesta catástrofe, mandou matar à traição o mencionado Muchuchu, e remeteu a cabeça à mencionada mulher."[46]

Silva refere ainda como Maria da Maia recebeu de Quiteve a terra Chironde, que depois da sua morte passou eventualmente para a coroa portuguesa, que a transformou em prazo. Noutro ponto, Silva menciona ainda que o aliado Zingombe recebeu como recompensa uma parte de Mugova chamada Inhaxango, ao norte do rio Buzi. Em 1844 Zingombe, que nessa altura já não se distinguia dos africanos circunvizinhos, residia em Bangoé, que pertencia a Sena, e era o seu "capitão ou administrador"[47]. A família de Zingombe ficou na zona de Bangoé.

Teve menos contactos com Sofala do que a família de Matire. Esta família de Matire surgiu do casamento de uma princesa de Quiteve com um português, Raimundo Pereira de Barros, que desempenhava as funções de intérprete e intermediário. Essa função passou a ser hereditária na sua família[48].

Um terceiro episódio está ligado a uma outra terra perto do rio Buzi, chamada Zomba, e ao rei Bendiranhe:

> "Há... um território denominado Zomba o qual foi doado a um habitante desta vila chamado João de Pinho Soares no ano de 1745[49] pelo rei do Quiteve chamado 'Bendiranhe' por uma carta passada por ele (que naqueles tempos os ditos Reis pagavam um homem branco que soubesse ler e escrever para suas correspondencias com este Governo) [que] eu ja encontrei registada em uns papeis ja carcomidos que estavam no arquivo deste Governo, do teor seguinte:
> 'Dom Bendiranhe por graça de Deus Rei do Reino Quiteve e seus domínios & 'cª, pelos muitos e grandes serviços que me fez João de Pinho Soares, 'chamado por outro nome 'Muxicamaõe', perdendo seus escravos, fazendas, 'e tudo quanto comsigo tinha na sua maçassa de Xanja[50] a meu respeito, 'por lhe ter[em] repentinamente atacado os parentes do defunto principe 'Murajoa; e para de alguma sorte ressarcir-lhe de outra sorte, dou de 'minha livre vontade ao dito João de Pinho Soares a terra Zomba, esta em 'Mandeve com todas suas anexas, e pertences, tal, e qual em que 'presentemente está com todos seus limites e confrontações antigos e 'modernos; desmembrando-a da dita terra Mandeve, para ele e seus 'descendentes a possuirem livremente, como coisa sua comprada com seu 'dinheiro, e nenhum dos meus sucessores por pretexto algum lhes poderá 'tirar. Como Rei do Quiteve sou legitimo Senhor dela para a dispor como 'entender. E para firmeza de tudo mando na companhia do mesmo Pinho Grandes 'da minha Corte para o meter de posse dela com todas as ceremónias do 'costume. E para constar mandei a Pascoal Ignacio de Salazar, escrivão da 'minha correspondencia com o Governo de Sofala passasse esta Carta em que 'me assinei com o meu sinal, e ele tambem. Dada nesta Corte de Ussoma aos 'vinte dias do mez de Abril de 1740[?]=Sinal de D.Bendiranhe = Pascoal 'Ignacio de Salazar'[51].
> João de Pinho a possuio, como tambem depois delle Custódio e Manuel seus filhos: os destes como fossem pobres; não tendo meio de ostentar como seus pais, foram viver na Macaia, terras de Sena. E como tivesse falecido Bendiranhe, Nemandeve regulo daquela terra de que foi desmembrada, encorpou-a nela como d'antes alegando frivolos pretextos, dizendo que as Inhacuavas do Quiteve (isto é, filhas dos reis) não se dão em casamentos por serem pessoas livres segundo o estilo cafrial"[52].

O carácter precário desta doação é ainda posto em evidência por parte de uma descrição de Frei Francisco de Santa Catarina, que escreveu em 1744, referindo-se a guerras que devem ter começado pouco depois de 1730:

> "...agora de próximo veio a povoação de Sophala sendo eu ali vigário, e sendo capitão Bernardo de Castro Soares, chegou o Rei Bendiranhe a valer-se da coroa de El Rey nosso senhor, e de sua fortaleza para que lhe acudisse a perseguição dos seus filhos e irmãos. E assim o socorreo o dito capitão na forma que podia, e os pôs no seu lugar de Rei gastando do seu e de El Rey nosso senhor, e depois de alguns anos tornou ausentar-se para as terras da Coroa que existem em poder de Lopo Sanches, e se acha fora do seu reino governando absolutamente outro irmão seu..."[53]

É possível que a doação referida seja ligeiramente posterior aos acontecimentos descritos por Frei Francisco, que se refere provavelmente ao governo de Murajoa. As alusões de J.J.da Silva à pobreza dos sucessores de Pinho mostram também que as terras apenas tinham valor para os grandes comerciantes com muitos dependentes, cujas famílias ali podiam viver e que faziam guerras se fosse necessário. A terra não bastava como fonte de rendimento para os habitantes das vilas.

2.2.4. O período 1750-1825

Neste período verifica-se a coroação, por volta de 1774, do último rei de Quiteve, Tica (Thika), que se viu envolvido em guerras, como já se haviam envolvido os seus predecessores, e se retirou para as terras de "Macaya", ao norte do rio Púngoè. Morreu em 1805 e existe ainda uma terra com o seu nome, herdada pelos seus sucessores. É provado que por volta de 1800 ainda se praticava alguma extracção de ouro, nas minas de Inhaoxo ou de Bandire. Em ambos os casos tratava-se de jazigos de ouro aluvial.

Macaya fazia parte do prazo Cheringoma, que abrangia Inhaminga e pertencia a Sena. A riqueza agrícola e em população desta zona é atestada pelo facto que o prazeiro, que cobrava ali três tipos de imposto, a saber 'Máruo', 'Sacora' e 'Missonco' (Mussoco), esperava anualmente 26 machilas (panos de algodão feitos no país) a título de máruo[54], 26 machilas e 26 galinhas a título de missonco e 31 machilas a título de sacora[55]. De Teve Teve, que era uma zona mais perto do mar a cerca de 100 km a nordeste da actual Beira, esperava receber 100 fumbas (sacos de esteira feitos para transportar cargas ou para dormir dentro ao abrigo dos mosquitos, tecidos de folha de palmeira), 19 panelas de mel, 228 apas (pães ou bolinhos de cera), 500 peixes secos e mais 2.400 apas de cera em vez das 100 enxadas que os habitantes da zona também tinham que pagar como imposto, e ainda 10 bares de marfim, o que mostra como esta zona era rica em peixe e caça[56].

Bangoè não aparece na lista de receitas do prazeiro de Cheringoma no século XVIII. Talvez estivesse englobado numa das terras ou muzindas que ainda não tinham sido identificadas. Bangoè estava em posição muito periférica porque ainda não passava por ali nenhum comércio a longa distância e devia ser relativamente pouco povoada. A Gorongosa, que pertenceu ao mesmo prazeiro durante a maior parte do tempo, detinha todo o trânsito entre Sena e Macequece, e os seus habitantes costumavam ser alugados como carregadores. Ali o prazeiro recebia também produtos agrícolas e de artesanato, além de al-

gum ouro e marfim [57]. O rendimento destes dois prazos era superior ao de todas as terras de Sofala.

Há ainda, neste período, um avanço dos Tsonga ("Landins") vindos do sul, em direcção ao rio Save. Os Bila nkulu (Vilanculos) avançaram para cima e alguns dos anteriores habitantes fugiram para a zona ao norte do rio Save. Posteriormente o já citado João Julião da Silva viria, em Sofala, a atribuir a decadência do comércio da sua vila a estas migrações:

> "No anno de 1770 os Landins dos sertões de Inhambane invadirão 'Dombe', e ultimamente 'Madanda' vastas regiões de donde vinha todo o marfim para esta Villa, e elles o levarão para Inhambane, e por isso aquelle Paiz que era indigente, e de pouco Comercio tornou-se opulento, e este foi decahindo gradualmente por que os mesmos Landins forão conquistando aos poucos ate que entrarão, e se apossarão dos prazos Dope, Vuhoca, e ultimamente Mambone. Tãobem concorreu para o deterioramento [a falta] do ouro, a perda do nosso Territorio Bandire na Corte do Quiteve, e as continuadas guerras e dezordens entre os Principes, e Regulos do mesmo Quiteve, não consentindo que houvesse um Rei que os dominasse como d'antes."[58]

Por volta de 1810, num período em que também em Inhambane e, em menor escala, em Lourenço Marques se planeiam conquistas do interior, um governador, Ruxleben, fazia expedições à zona do Buzi e à Machanga, mas os portugueses não conseguem estabelecer ali um domínio permanente. Possivelmente estas guerras terão estado relacionadas com o comércio de escravos, mas para maior certeza seria necessário analisar todas as fontes desse tempo com maior profundidade.

2.2.5. O período 1826-1885

A partir de 1826 as guerras dos 'mfecane' alastram para esta zona. Um chefe nguni, Nqaba Msane, conhecido localmente por Muava, ocupa o território sanga ou tomboji (em volta de Mossurize, em Moçambique, e de Chipinge, no Zimbabwe) e faz, por volta de 1831, investidas ao território Teve de Murivane (na zona de Dombe). Um outro chefe nguni, Ngwana Maseko, passa por Manyika e é a principal causa da retirada dos portugueses de Sena, onde tinham a mencionada feira para a compra do ouro. Eles abandonam o seu último posto, um pequeno reduto na margem do rio Púngoè (Aruângua) em 1835, e até 1889 não houve portugueses estabelecidos em Manica, se bem que se tenha planificado a reocupação da feira por volta de 1854-60.

Em 1836 os guerreiros de Nqaba entram mesmo na povoação de Sofala e os habitantes tiveram que refugiar-se na fortaleza, perdendo muito gado e outros haveres. Houve mortes entre aqueles que não conseguiram entrar na fortaleza [59].

Tanto Nqaba Msane como Ngwana Maseko não conseguem manter-se com o domínio do território. Ficou vencedor o estado

de Soshangane Nqumayo (Manukuse), que inicialmente tinha a sua base no vale do rio Limpopo. Numa batalha perto de Chipinge, por volta de 1835-36, Soshangane consegue derrotar Nqaba. Soshangane e os seus filhos, a quem o rei confia a administração e tributação de certas zonas, procedem depois a uma lenta conquista do território. Em cerca de 1840, os guerreiros de Gaza fazem-se reconhecer como senhores das zonas perto da foz dos rios Save e Buzi. Alguns chefes do Quiteve valem-se dos nguni para fazer face a pressões portuguesas. Em 1855 um descendente do Matire ambiciona inclusivamente ser reconhecido pelo rei de Gaza como governador de Sofala[60]. Em 1845, o estado de Gaza atinge o rio Zambeze, que ficará como seu limite setentrional até aos primeiros anos da década de noventa, sem que ali fossem, contudo, imediatamente estabelecidos residentes permanentes. Mas parece que por volta de 1855 tinham já ficado alguns nguni perto de Sofala. Para as restantes regiões eles dirigiam-se apenas alguns meses por ano, quando os rios baixavam e permitiam a passagem a vau.

2.3. A expressão cultural das conquistas e dos contactos comerciais

A população do centro e do sul do rio Zambeze partilhara um passado comum com a população do planalto zimbabweano. Por isso a sua língua, subdividida em vários dialectos, pertence ao grupo Shona, e os cerimoniais da corte de Quiteve, tradições culturais transmitidas até ao século XIX, altura em que João Julião da Silva as descreve com minúcia, têm muita semelhança com a vida cerimonial na corte de Mutapa[61]. Partilha igualmente com esse estado o modo de sucessão, que permite a sucessão de irmãos, tios e sobrinhos. (Este modo é também característico da zona de Inhambane, encontrando-se ainda em outras partes de África. Só funciona sem guerras se houver um painel de anciães, chefes vizinhos ou autoridades religiosas que atribuam o poder).

O impacto cultural da costa não é talvez, hoje, muito nítido. Mas há uma certa influência linguística do swahili, que se exemplifica pela ocorrência de 'hapana' (nada) em ndau, e ainda outras expressões que o ndau partilha com o sena, que ostenta um cunho ainda mais forte do swahili. Poder-se-iam ainda apontar os coqueiros e a sua designação em ndau ('nazi'), que é também de origem swahili, por exemplo.

O período nguni teve um impacto mais forte na região de Mossurize do que na costa onde, porém, ele é também bastante nítido. A região de Mossurize constitui o centro da antiga zona ndau. Ela foi centro de estados nguni durante 39 anos

(1826-1836, 1836-1837, 1862-1889). A própria palavra 'ndau' surgiu apenas depois das conquistas dos nguni de Nqaba. Designava homens da população local assimilados no traje e armamento aos nguni [62]. Toda a nomenclatura dos clãs sofreu uma modificação. O Moyo transformou-se em Nkomo ou Sithole (pronunciado no sul como Sithoyi e escrito Sitoi), por exemplo.

Os ndau que tiveram que migrar para o sul de Moçambique em 1889, com Ngungunhane, levaram consigo a sua técnica de curar, os seus tambores relativamente chatos em forma de panela com base anelar, e o termo 'nhamussoro'. As trocas culturais não foram apenas, portanto, unilaterais.

3. MODIFICAÇÕES NA UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO

As linhas de comunicação e transporte são factor importante na utilização do espaço. Nos pontos de baldeação e carregamento há tendência para o desenvolvimento de centros populacionais. Centros populacionais como Sofala e Chiloane, com uma actividade mercantil que mobilizava pelo menos centenas de carregadores durante alguns meses do ano, que necessitavam de alimentação para os habitantes e trabalhadores e mesmo, ocasionalmente, de cereais para exportação para a Ilha de Moçambique e para o abastecimento de navios. Por isso os camponeses do interior e os donos da terra planificavam a produção de excedentes. Havia portanto uma pequena produção mercantil. Ela aumentou quando, nos anos 70 do século passado, a procura de borracha e oleaginosas também aumentou. Sofala nunca foi grande produtor de oleaginosas mas podia colher-se borracha em certas matas do interior desde Cheringoma até à Madanda, em quantidades relativamente importantes para esse período em Moçambique. Nas redes que então surgiram, Bangoè teve uma posição secundária. Nos anos 80 foi certamente um local visitado por comerciantes indianos, mas não está documentado que eles ali se tivessem estabelecido em casas mais ou menos permanentes. O celeiro principal da zona era o baixo Buzi, situado perto da antiga vila de Sofala.

Esta situação começará a modificar-se alguns anos após a ocupação da zona do Bangoè por um comando militar e pela Companhia de Moçambique. Como ainda não havia infraestruturas suficientes, começam a importar-se quantidades importantes de géneros alimentícios. Com a construção de um caminho de ferro do Púngoè para Manica e para a Rodésia e com o aparecimento de colonos com concessões de terra, o elemento africano perde importância como produtor (mas não como trabalhador). Trata-se de um tema complexo que necessita ainda de muitos estudos [63].

Nas alíneas seguintes iremos tratar com mais pormenor alguns aspectos deste tema, a saber, a estrutura das povoações no tempo mercantil, correspondendo 'grosso modo' ao período antes de 1890, a utilização do Bangoè e alguns elementos sobre a composição social das antigas povoaçoes de Sofala e Chiloane.

3.1. Estrutura do povoamento no período mercantil

No período pré-imperialista havia, em Moçambique, povoações diferenciadas em termos de funções e outras característica. Havia:

— Pequenas povoações de agricultores, geralmente situadas perto das machambas. Seguiam muitas vezes as machambas e por isso raras vezes ficavam mais de oito a quinze anos no mesmo lugar. Só na zona costeira, onde havia árvores de fruto, parece terem mudado relativamente pouco de lugar; é um tipo de povoação meio disperso.

— Capitais de estados pré-coloniais, que podiam ser permanentes ou sujeitas a mudanças frequentes (as residências dos reis de Gaza raramente ficavam mais que três ou quatro anos no mesmo lugar, enquanto que alguns dos zimbabwes, nomeadamente o do rei de Manyika, parece terem tido uma utilização mais demorada)[64].

— Povoações de refúgio nas montanhas, nos campos (fortificadas com paliçadas), no mato ou na água, constituindo também, por vezes, capitais ou povoações de agricultores (as chamadas aringas).

— Povoações de comerciantes e de colonos proprietários de terras, como existiram desde o século XVI até meados do século XIX; os seus habitantes tinham geralmente uma casa na povoação central e outra situada nos arredores, na zona das machambas ou mesmo a um ou dois dias de distância.

— Acampamentos mais ou menos fortificados com muros em plano rectangular, os chamados chuambos, documentados para o período 1780-1833. Havia um na zona de Manica, em Macequece[65], junto ao Púngoè superior (designado de Aruângua pelos mercadores que vinham de Sena para Macequece).

— Os 'luanes' dos donos dos prazos. Existiu um luane em Macaya mas não encontrámos ainda uma descrição desse complexo. Existem algumas, todavia, sobre luanes da zona de Quelimane.

No período imperialista, juntaram-se àquelas:

— Os comandos militares, que começaram a surgir em maior número em Moçambique por volta de 1885-1888. Podemos talvez incluir nesta categoria os acampamentos da Companhia de Moçam-

bique estabelecidos em 1889, no seu avanço para o interior. Eles constituem expressão de um poder colonial centralizado[66].
— As "feiras" ou povoações comerciais na antiga zona dos prazos. Elas começaram principalmente depois do enfraquecimento do poder dos prazeiros, e na maior parte do interior parece datarem do século XX. Apenas no vale do Zambeze elas datam já, possivelmente, da década de 80 do século XIX.
— As sedes administrativas, às quais se juntam muitas vezes também centros de distribuição comercial.
— As povoações ligadas ao funcionamento do caminho de ferro.
— As plantações de cana de açúcar com as suas fábricas.

Devido à criação dos novos centros, os velhos definharam e sobreviveram apenas durante algum tempo como postos administrativos, se é que não foram, como Sofala, engolidos pelo mar.

3.2. Características das povoações de comerciantes no período mercantil

As principais povoações tinham o carácter de colónias. Nelas, o domínio das terras tinha passado para os imigrantes e assumia a forma de propriedade individual. A partir de 1850 ou 1860 esse domínio podia também ser conseguido através de aforamento ao estado português[67]. Incluímos igualmente nesta categoria de povoações os lugares ocupados pelos persas e afro-árabes ou swahili, chegados provavelmente a partir do século IX às costas de Moçambique, e não apenas as povoações dos portugueses, que começaram a ocupar pontos no litoral a partir de 1505.

O tipo de local ocupado pelos comerciantes dependia da sua tecnologia de transporte e dos géneros que procuravam, além de certos factores políticos, na medida em que, por exemplo a forma de acolhimento terá talvez sido decisiva na escolha do local. Com a evolução da tecnologia naval ao longo dos séculos houve, também, uma lenta modificação no que toca aos tipos de lugares preferidos. Inicialmente eram necessárias apenas costas com praias relativamente limpas e abrigadas, que davam acesso a navios cujo calado não era muito superior a dois ou três metros, e que ficavam a seco durante a maré baixa, altura das cargas e descargas. Assim, Pate, na costa do Quénia, que era um posto bastante importante no século XVIII, com muitos contactos com o Ibo e a Ilha de Moçambique, fica numa zona de águas pouco profundas e na maré baixa as águas afastam-se três milhas da cidade. Mas os barcos utilizados pelos portugueses já nos séculos XV-XVI, saíam menos frequentemente da água e precisavam de maior profundidade.

Eles preferiam, portanto, zonas onde os navios pudessem ancorar relativamente perto das povoações mas em águas fundas. Em Moçambique, os portos ocupados pelos portugueses no século XVIII obedeciam todos a este critério. Tanto o Ibo como Inhambane e Lourenço Marques situam-se perto de ancoradouros com águas profundas.

Em contrapartida, os primeiros lugares ocupados pelos comerciantes do Índico encontram-se em lugares como Vamizi, foz do Mussangage ao sul do rio Lúrio, Moma, Sofala, e Chibuene (Bazaruto), que não obedecem a estas condições[68]. A partir de 1873, com o aparecimento dos navios a vapor com maior calado e cascos de aço, assiste-se a outra transformação. Aparecem linhas de navegação com horários fixos e encurtam as permanências nos portos[69]. Os navios dessas linhas necessitavam de um cais ou ponte-cais acostável, ou pelo menos de um serviço eficiente de baldeação de e para as lanchas. Geralmente necessitavam também de docas para reparação do casco, principalmente por serem muito maiores e pesados do que os barcos dos séculos XV ou XVI. Neste período inicia-se igualmente a navegação fluvial a vapor, que chega a ter alguma importância nos rios Buzi e Púngoè a partir de 1888, e no Zambeze a partir dos anos 70[70].

Um outro ponto de vista a observar é que cada porto e lugar de comércio necessitava de uma certa área de influência e volume de mercadorias para poder sobreviver. Inhambane, fundada no século XVIII, diminuiu a área comercial de Sofala, e isso nota-se nas exportações de marfim, etc. Por isso, no século XIX, Sofala estagnava enquanto Inhambane crescia, se bem que esta última tivesse começado, por sua vez, a sentir a presença de Lourenço Marques a sul. Mais tarde, depois da fundação da Beira, são os portos de Sofala e Chiloane que acabam por desaparecer.

O comerciante fixa-se onde tem acesso mais fácil e barato à mercadoria importada e onde está perto dos seus clientes. Caso compre também mercadoria produzida na região, fixa-se onde o produtor do interior lhe traz a mercadoria ao melhor preço e em maior quantidade, e onde consegue mais facilmente despachá-la.

A localização das povoações depende portanto, mais que dos factores físicos em si, da tecnologia e de factores económicos.

3.3. As povoações de Sofala e Chiloane

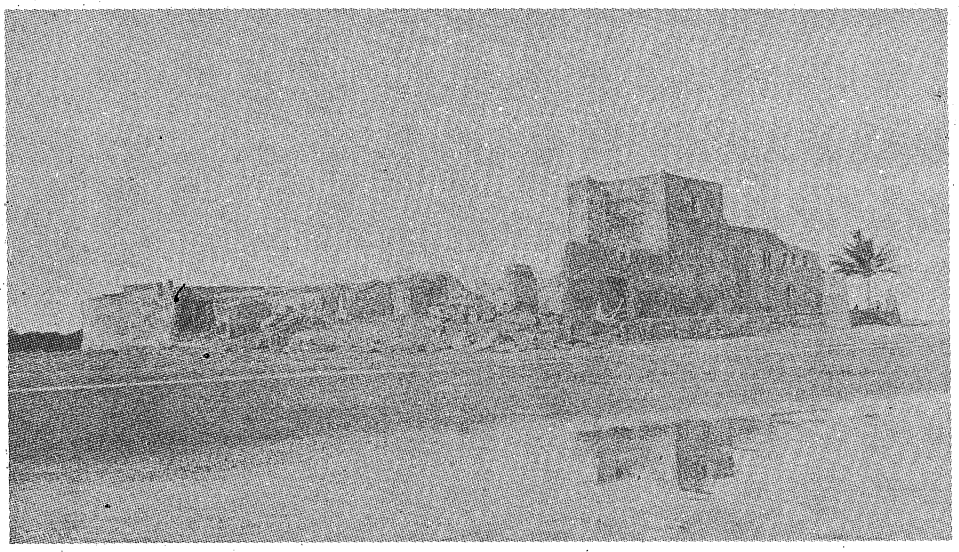
Sofala situava-se na margem de uma baía que, em tempos pré-históricos, terá constituído a foz do rio Buzi. No perío

do em causa desaguavam ali pequenos riachos e, durante a maré baixa, a baía tinha grandes extensões de areais a descoberto. Um canal que atravessava a baía servia de ancoradouro para os navios maiores.

Quando os portugueses chegaram pela primeira vez a Sofala, em 1502[71], conseguiram comprar algum ouro e receberam como presentes bananas, cocos, cana doce e, mais tarde, do chefe da povoação, até uma vaca. Sofala situava-se na margem da baía, numa costa baixa, donde o nome que significa 'baixios'. A população vivia ali dividida em pelo menos dois núcleos. Para poder dominar o comércio, os portugueses fundaram, em 1505, uma fortaleza, estabelecendo-se portanto mais dois núcleos — a zona da fortaleza e a vila ao norte dela. Sofala constituía o centro de uma rede comercial, tanto para aquisição de ouro como de marfim e de cereais para a alimentação.

Na segunda metade do século XVI havia em Sofala três concentrações de casas e uma fortaleza. A leste da fortaleza, perto da praia do Índico e também ao norte da baía, havia uma aldeia de pescadores muçulmanos chamada Inhacamba. Devido ao avanço do mar, esta teve que ir recuando para oeste, e entre 1815 e 1830 foi transferida para nordeste da fortaleza, onde o mesmo processo continuou até ao fim do século XIX.

A fortaleza foi construída perto do mar, para dominar o ancoradouro. Era aproximadamente quadrada e tinha uma torre e uma cisterna. Mapas feitos nos séculos XVIII e XIX mostram



Ruínas da Fortaleza de Sofala em 1904.

que era circundada por mar e riachos dos lados este, oeste e sul, e que ao norte havia havia uma língua de terra que a unia à vila. Seguiam-se depois uma igreja com paredes de pedra e cal, cujas fundações ainda eram visíveis em 1969, com um tecto de palha (capim), casas de alguns oficiais e, finalmente, a povoação principal. Esta encontrava-se numa pequena elevação em forma de ilha. Tinha relativamente pouco espaço e por isso as casas não possuiam quintais grandes. Durante as marés vivas a povoação e a fortaleza ficavam separadas do continente. As zonas de agricultura encontravam-se de 2-3 a 15 quilómetros, aproximadamente. Um plano de 1749 deixa ver que as casas tinham varandas à frente, com balaústres ao lado da entrada[72]. Uma descrição de 1844 diz, sobre as casas:

> "As Cazas, assim da Villa como as da povoação dos Moiros são de Madeira, e barro cubertas com palha, e esta he uma das cauzas por que muitas vezes o incendio tem devorado muitas dellas, e estar[em] a fabricar novamente. Pella extenção da Villa se ve[em] alguns alicerces de Cazas de pedra, q antigamente houverão; ainda restão alguns Coqueiros de muitos que havia pela mesma extensão"[73].

No centro da povoação havia duas ruas mais ou menos paralelas e um espaço mais livre, utilizado em 1844 para erigir um monumento comemorando a visita e o naufrágio do governador geral Abreu de Lima. Havia também um pelourinho que servia para afixar anúncios públicos e, possívelmente, também para castigar um "mau comportamento". No século XVI houve ainda, além do antecessor do bairro dos muçulmanos (Inhacamba), uma outra povoação ao norte ou noroeste da fortaleza, onde viveu o "rei" de Sofala. É possível que um monumento funerário localizado a noroeste da antiga fortaleza, restaurado várias vezes no tempo colonial, indique o local desta povoação. Da povoação propriamente dita nada restava já em 1844.

Nos séculos XVIII e XIX, a câmara e os governadores de Sofala discutiram várias vezes a transferência da povoação para outro sítio. Os locais previstos eram ou Maoto, a zona onde foi estabelecida a administração de Nova Sofala no tempo colonial, ou a ilha de Chiloane.

Em 1864-5 a sede do governo foi transferida para a ilha de Chiloane, principalmente por razões de segurança. A transferência fora preparada pelo estabelecimento de um comando militar em 1860. Em 1865, no tempo do governador José Pacífico, as repartições públicas passaram para a ilha. Aí ficaram até que em 1892 a sede do governo e outras instituições foram transferidas para a Beira. Sofala e Inhacamba não foram abandonadas mas tornaram-se povoações dependentes, ficando em Sofala apenas um destacamento com um oficial e alguns habitantes[74].

Na ilha de Chiloane havia uns vagos arruamentos onde ficaram a secretaria do governo e as casas principais. Existiu também, aparentemente, uma certa disposição de bairros, um dos quais se chamava Inhacamba, como em Sofala[75]. Mas como o espaço não faltasse nesta ilha arenosa e pouco fértil, tudo ficou um pouco mais disperso.

Existem alguns documentos sobre a composição da população e a vida cultural dessa pequena povoação de Sofala. Ela era tão pequena que praticamente toda a gente era parente, ou por descendência ou por casamento[76]. Isso pelo menos até aos anos quarenta do século XIX, altura em que chegaram os primeiros comerciantes hindus e parsi. Mas como estes também se consorciavam com mulheres locais, a estrutura básica não terá sido muito afectada.

Pelo menos na primeira metade do século XIX parece ter havido apenas uma família com certas posses. Era a de Francisco Miguel Rodrigues Nunes, que entre 1814 e 1839 governou quatro vezes, com um total de 13 anos no cargo. O seu filho António Rodrigues Nunes ainda governou de 1845 a 1847, altura em que foi rendido, acusado de envolvimento no tráfico de escravos. Morreu em 1847 ou 1848 na Ilha de Moçambique, e com isso a família deixou de dominar Sofala. Além destas, pouco mais de meia dúzia de pessoas havia com algumas posses, a maior parte das quais sabia ler, escrever e fazer contas. Uma grande parte da população, incluindo os mulatos, era relativamente pobre. J.J.da Silva atribuía a esse facto o pouco sucesso dos alunos nas escolas iniciadas em 1827 e 1835:

> "A maior parte dos rapazes a excepção de 3 ou 4 são filhos de pais pobres, ou de viuvas indigentes que vivem de suas culturas de arroz a que devem assistir a maior parte do tempo nos subúrbios desta vila e nestas occasiões não tem quem nesta vila concorra com o diário alimento para eles, e por isso os levam consigo; e de tudo quanto tivessem aprendido se esqueciam"[77].

E um pouco adiante continua a tratar o mesmo assunto, referindo as condições difíceis do seu tempo, as secas frequentes, gafanhotos e guerras com o Quiteve e, depois, com os nguni de Nqaba e Soshangane:

> "Os mouros habitantes da mesma vila têm sido o contrário por que sendo a maior parte delles naturais do Norte [da Índia] e de Moçambique e marinheiros, levaram ou mandaram seus filhos pequenos aos seus parentes, que os mandavam ensinar a ler, escrever, e o seu Alcorão, e depois de completos voltavam para a sua pátria uns pilotos, outros marinheiros, e outros negociantes, e com capitais. O que os christãos têm horror o sair da sua miseravel pátria o único recurso que têm é ser soldado na companhia da guarnição desta praça vencendo 7 mil reis mensais, sem mais fardamento, nem mantimento, e com isso se contentam, vivendo miseravelmente com as suas famílias, e muito principalmente estes últimos anos faltos de tudo,

e teriam morrido à fome se da capital [na Ilha de Moçambique] não mandas sem anualmente mantimentos para lhes serem descontados nos seus soldos. As mulheres assim christãs, como moiras, com poucas excepções têm os mes mos hábitos, e costumes e superstições como as mesmas pretas dos sertões, e nada de costumes europeus, e a maior parte nem entende a língoa portuguesa. O seu trajar é pano, amarrado na cintura com uma cinta, umas roupinhas, que chamam quimsés, e um quissambe, que são dois lenços pegados que enrolam por sima dos peitos descalços; quando muito umas arrecadas nas orelhas, e um afogador no pescoço, e nada mais. Umas e outras emquan to da religião nada sabem" [78].

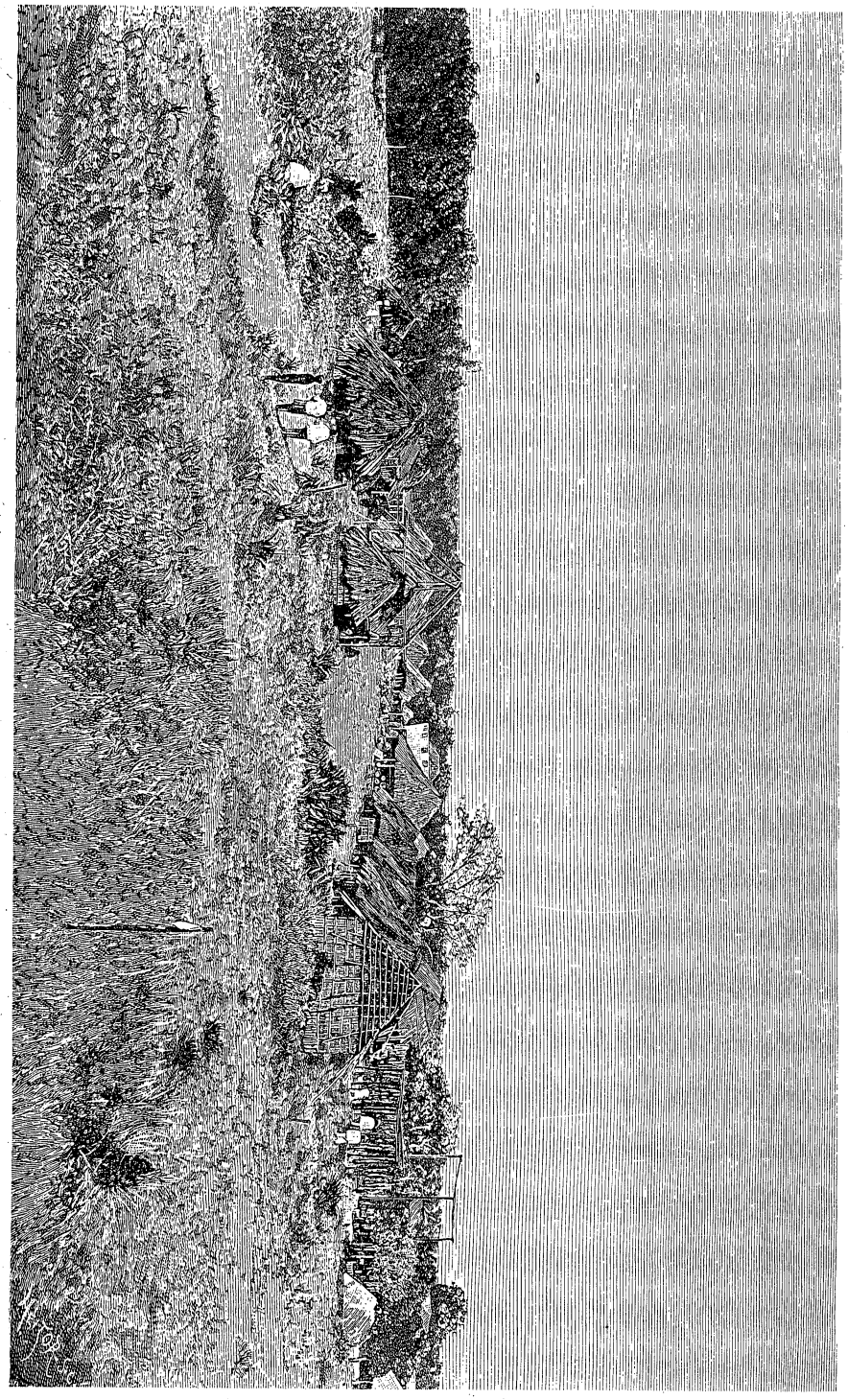
Pode-se portanto dizer que nas vilas de Sofala e Chiloane predominava aquilo que os portugueses do século XIX designavam por cultura "cafreal", uma mistura de cultura swahili e teve, e que hoje está englobada na cultura ndau. Como traço dela o arqueólogo encontra na praia de Sofala predominantemente loiça local, decorada com ocre e grafite, e algumas formas que só se encontram na zona costeira, e foram provavelmente feitas pelas mulheres muçulmanas locais. Mas ele depara também com muita loiça chinesa e alguma europeia, principalmente dos séculos XVIII e XIX. Esta loiça importada terá sido utilizada em primeiro lugar, provavelmente, por europeus e seus descendentes, mas o elemento africano é numericamente predominante.

Os pedidos para licenças de organização de festas e ritos feitos na ilha de Chiloane em 1887-1890 (em papel selado de 60 reis!) também reflectem essa imagem de pluralidade de influências culturais. Há pedidos para "mandiqui" (mandiki), dedicado à cura de doentes possessos por espíritos ndau, feitos por "Chicuauna no bairro Chivute", há os de divertimento ("catico" ou "catheico"), há os de "shabane" ou "chambane", pedidos por "Mateus carpinteiro", Razão Nunes e Mafanhe, há "madôa" ou "mandôa", pedidos por António e Domingos Fernandes, há o "carnaval" de Moralgy Gocoldas, etc. [79]

É certo que uma parte dos habitantes da vila, incluindo alguns goeses e naturais de Sofala, se terão sentido portugueses, mas os europeus oriundos da metrópole refinavam as distinções, colocando-se a si próprios no topo. Os habitantes de origem local eram certamente maioritários, mas a autoridade máxima do distrito vinha geralmente de fora. No século XIX, de entre os mais de 50 governadores de Sofala apenas quatro eram naturais de Moçambique, dos quais um de Sofala, um da Ilha de Moçambique e dois de Inhambane [80].

3.4. A utilização da região de Bangue por comerciantes e agricultores em ca.1508-1880

Foi com o intuito de adquirir cereais num ano de fome que os portugueses estabeleceram em 1515, em "Bangoe", um pos



Povoação indígena no Bângoè.

to de permutas volante durante alguns meses, e entabularam negociações com o rei Nhamunda. Comprou-se alguma coisa mas não, talvez, o suficiente para fazer face às despesas em anos normais, e por isso não há indicações que a experiência da feitoria de Bangoè tivesse sido repetida nos anos seguintes[81]. A ocupação de Sena pelos portugueses e as suas conquistas na margem sul deste rio, por volta de 1640, tiveram como resultado — como vimos — que um extenso território que já tinha pertencido às terras de Quiteve (Vuteve), fosse incorporado no prazo Cheringoma, a que Bangoè passou também a pertencer. Cheringoma esteve quase dois séculos na posse do ramo feminino de uma família Castelo Branco, descendente do conquistador Sisnando Dias Bayão[82]. O último arrendatário do prazo Cheringoma foi Eduardo Coelho Barata. Ele havia casado com a mulher considerada herdeira do prazo segundo os costumes zambezianos. Esta conservou o nome de Inês Castelo Branco e manteve, tal como os seus antecessores, vários luanes ou muzindas, um dos quais em Macaia[83]. Nasceu provavelmente por volta de 1845 e morreu cerca de 1894[84].

Um dos predecessores de Dona Inês e Barata terá estado envolvido no comércio de escravos, utilizando o porto de Bangoè nos anos 40 do século XIX. É de supôr que os negócios fossem fechados em Quelimane ou no Brasil e os escravos rapidamente embarcados em local pouco frequentado da costa. Daí que em 1848-49 se tivesse estacionado temporariamente em Bangoè um destacamento de trinta praças, sem incidentes conhecidos.

As povoações dos habitantes da zona, como por exemplo a de Zingombe, encontravam-se a duas ou três horas de marcha da pequena língua arenosa a leste do rio Chiveve, que viria a ser escolhida para local de posto militar em 1887[85]. Para si a estratégia principal deverá ter sido o estar perto das suas machambas, em zonas relativamente secas, e não perto de um ancoradouro para grandes navios.

4. A SITUAÇÃO POLÍTICA NA REGIÃO CERCA DE 1885-1887

No início da década de 60 o estado de Gaza, chefiado desde 1862 por Muzila, entrou em confronto, na região, com dois prazeiros do Zambeze. Estes haviam tirado proveito da guerra civil entre Muzila e Mawewe (1860-62) em Gaza, para avançar de Sena para a Gorongosa e dali para a zona entre o Buzi e o Púngoè[86]. Muzila veio do vale do Limpopo em Abril de 1862 e escolheu como sua primeira residência um local situado no vale do rio Buzi, a leste das altas montanhas de Chimanimani. Dali enviou guerreiros seus para norte, reocupando territó-

rios que, no tempo de seu pai, tinham sido feudos seus e de irmãos seus como Xihono, que Mawewe mandara assassinar em 1859. A todas estas guerras os habitantes de Sofala, que na sua maior parte já se encontravam na ilha de Chiloane, assistiram impotentes. Os prazeiros de Sena, um dos quais era Manuel Antônio de Sousa, haviam invadido a sua área de comércio e de caça e por isso não eram vistos com bons olhos em Sofala. Até 1866 os guerreiros de Gaza revelaram-se relativamente hostis em redor de Sena, mas depois mostraram uma certa abertura a negociações. Manuel Antônio de Sousa tinha entretanto feito uma retirada estratégica estabelecendo-se na área de Chemba, de onde voltou a acumular poder, fornecendo ajuda aos portugueses em algumas ocasiões e avançando sobre o Báruè, fora da área de influência de Gaza. Conquistou o Báruè em 1880, depois da morte do rei Chipapata [87].

Manuel Antônio de Sousa foi um aliado indispensável para Joaquim Carlos Paiva de Andrada, o fundador de duas antecessoras da Companhia de Moçambique, quando em 1879 e 1881 fez as suas primeiras expedições à procura de jazigos de ouro nas bacias do Zambeze, Revué e Púngoè. Já em 1881 Andrada havia deparado com o problema de alguns dos jazigos da antiga zona de comércio de Sena se encontrarem em zona tributária do estado de Gaza. Por isso, como era pessoa de bastante influência política em Portugal, com acesso a chefes de partidos e do governo, Andrada conseguiu que em 1882-3 se enviasse uma missão ao rei de Gaza[88]. Essa missão, que partiu de Inhambane chefiada pelo oficial A.M.Cardoso e pelo médico Franco, tinha por tarefa negociar o acesso às minas de Manica. Mas Muzila não achou o momento oportuno e queixou-se de Manuel Antônio de Sousa. Os encarregados da missão recomendaram então que se iniciasse o programa de expansão política portuguesa após a morte de Muzila, que parecia próxima pois o rei estava doente. Previram uma guerra civil originada pela sucessão porque três dos filhos de Muzila eram pretendentes ao trono[89].

De facto, os portugueses procederam em parte como fora recomendado. Muzila morreu em Agosto ou Outubro de 1884. Depois houve uma breve confrontação entre os irmãos Mafemane e Ngungunhane (que deve ter durado no máximo alguns dias), no decorrer da qual Ngungunhane obteve maior apoio da corte e Mafemane foi morto. Como-Como, um terceiro irmão de Ngungunhane, não interveio e ainda se encontrava vivo em 1892. Ngungunhane iniciou assim o seu governo, pouco depois da morte do pai. Deve ter assumido as rédeas do governo em Setembro ou Outubro, apoiando-se tanto no principal ministro de seu pai

(Magidjani Tavedi), como em alguns tios e tias e no novo comandante do seu exército, Magigwane Khosa. Logo após a sua ascensão surgiu uma situação potencialmente perigosa, que exigia acção imediata. De Quelimane, alguns portugueses estavam a avançar com Paiva de Andrada para a Gorongosa, com a ajuda de Manuel António de Sousa [90].

No ano de 1884, Paiva de Andrada tinha fundado uma nova companhia, para a qual tinha conseguido dinheiros britânicos. Chegou à Gorongosa vindo de Quelimane, via Sena, em 15 de Dezembro de 1884. O avanço lento e a chegada não passaram despercebidos em Gaza. Provavelmente, receberam-se ali também algumas informações sobre a fundação de um novo distrito, o distrito de Manica, certamente estabelecido a instâncias de Paiva de Andrada[91]. A sua capital provisória era a fortificação de Manuel António de Sousa ("Massara Gouveia"), ao norte do maciço da Gorongosa, estando prevista em futuro próximo a sua passagem para Macequece.

Esse avanço deve ter constituído a razão principal porque foram enviados com urgência alguns emissários a Sofala (Chiloane), onde consultaram, entre outros, um antigo oficial e funcionário de alfândega que tentara a sua sorte como comerciante em Gaza [92]. Estava provavelmente casado com uma mulher local, não sendo de excluir que esta fosse natural de Gaza [93]. Este oficial, José Cavaleiro d'Alegria Rodrigues, conhecia o então governador geral Agostinho Coelho. Decidiu ir vê-lo porque o governador local não se queria envolver no assunto. As ligações rápidas em vapores cómodos convidavam a isso. Sem perda de tempo, Coelho encarregou Casaleiro Rodrigues de uma missão oficial junto de Ngungunhane. Provavelmente não teve tempo de consultar Paiva de Andrada ou funcionários do distrito de Manica, na Gorongosa. A viagem para Mossurize foi relativamente lenta. As negociações ali, também. Mal Rodrigues chegou a Gaza o Conselho do Governo, que tinha substituído o governador geral Coelho, que entretanto regressara a Lisboa, ou alertado por representantes na Gorongosa ou por outras razões, mandou que ele regressasse. A notícia só chegou a Rodrigues, em Mossuri



Paiva de Andrada

ze, em Junho. Em Julho ele encontrava-se já na Ilha de Moçambique com dois enviados de Ngungunhane, onde se apresentou ao novo governador geral Augusto de Castilho. Houve depois, provavelmente, uma troca de telegramas ou mesmo uma certa hesitação em saber-se se se deveria fornecer transporte a Rodrigues e aos enviados de Ngungunhane mas em fins de Setembro ou princípios de Outubro eles chegaram a Lisboa. Esta delegação levava uma proposta de tratado na qual constavam já cláusulas referentes à exploração de minas e à caça ao elefante. Rodrigues encontrou lá, novamente, Coelho, mas já como funcionário do Ministério da Marinha e do Ultramar. A delegação terá excedido o seu mandato quando assinou um tratado de vassalagem que modificava bastante as cláusulas trazidas. O resultado foi que mesmo depois do estabelecimento de uma residência junto de Ngungunhane não foi possível começar com a exploração de minas em Manica e Quiteve. A licença só foi conseguida após negociações realizadas em 1887 e 1888.

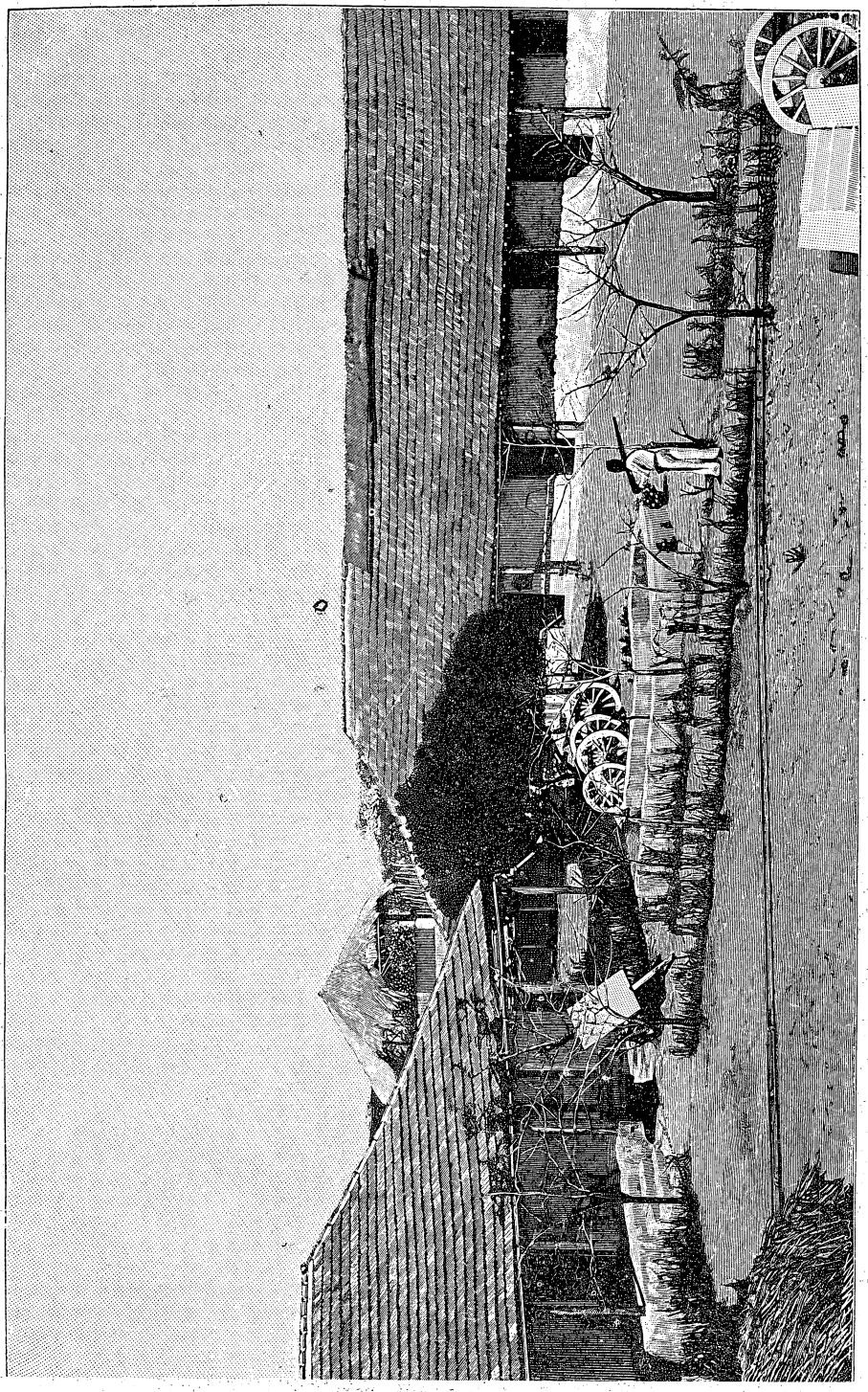
A fundação de um posto militar em Banguè ("Aruângua"), subordinado não ao distrito de Manica mas ao de Sofala (Chiloane), terá exercido alguma pressão e parece ter sido ilegal aos olhos do residente, e contra o tratado assinado [94]. Tratava-se de uma invasão do território que tinha sido garantido a Ngungunhane. Porém, era indispensável a Paiva de Andrada como base, além de permitir ao governo português permanecer ao corrente do que se estava a passar em Manica [95]. Viria, também, a garantir uma certa autonomia a Paiva de Andrada quando, na segunda metade de 1888, o seu aliado Manuel António se viu em dificuldades frente à fortificação de Massangano. Permitia estabelecer contactos com o estado de Gaza mais livremente.

Passemos, então, à história desse posto militar.

5. OS PRIMEIROS ANOS DA BEIRA, 1887-1892

5.1. A fundação do posto militar

Em 19 de Agosto de 1887 chegou um grupo de soldados e trabalhadores, chefiado pelo tenente Luís Ignácio (de Assumpção) e vindo de Chiloane, fundou a sede do comando militar do Aruângua, a leste do riacho Chiveve [96]. Ao arvorar da bandeira portuguesa assistiu também o arrendatário do prazo Cheringoma, Eduardo Coelho Barata, a quem a área formalmente pertencia do ponto de vista jurídico português. O domínio real era exercido por enviados de Gaza e por Zingombe, um "muzungo" estabelecido no prazo há longa data (cf. 2.2.3.), chefe tributário do estado de Gaza, que tinha a sua residência a



Beira. Interior da aringa sede do Comando Militar.

Beira. Dependências da Alfândega na margem esquerda do Chiveve.

cerca de três horas de marcha do posto então fundado. Terá havido outras povoações mais próximas mas não há indicações muito detalhadas sobre as que se situavam na zona de Bangoè.

O local escolhido situava-se entre o Chiveve e o mar, e viria a inspirar cuidados devido à erosão, nos primeiros meses após a fundação e depois de um temporal, a 11 de Setembro de 1888. O mar destruiu com grande fúria o local onde se tinham feito maiores obras de protecção[97]. Porém, a projecta da mudança para a outra margem do Chiveve nunca se chegou a efectuar.

Em primeiro lugar construiu-se uma casa de 15 por 8 metros e um quartel (espécie de barracão com 27 por 7 metros), com materiais locais[98] e alguma caixilharia provavelmente fornecida a partir de Chiloane. As casas foram circundadas por uma estacaria de 60 por 50 metros, com 6,5 metros de altura e com a possibilidade de se montarem peças de artilharia nos seus ângulos[99]. Na sequência de fortes chuvadas que ocorreram em Janeiro de 1891, ruiu uma parede ou baluarte, perdendo-se as munições que ali estavam armazenadas, e em 1892 a Companhia declarou a fortaleza como estando em ruínas[100]. Os artesãos que trabalharam na obra vinham, em parte, de Quelimane, e dois dos carpinteiros foram cedidos pelo capitão-mor Barata[101]. No ano seguinte foi ainda construído um barracão com 50 por 12 metros e algumas lanternas montadas em pau-preto para alumiar a rua principal à noite. Nas redondezas fixaram-se alguns comerciantes, entre os quais o "negociante de Sofala Germano", Hagy Adamo Jumá e o alemão Doerrbecker. Este último e Barata encontravam-se entre os primeiros a pedir concessões de terras, em 1888[102]. Outros viriam a pedi-las em 1890 e 1891, depois de ter sido feito um plano da povoação e quando os planos para a construção do caminho de ferro deixavam antever um futuro promissor para os negócios. Em 1891 e 1892 estabeleceram-se ali as principais casas de Moçambique e António Dúlio Ribeiro, com interesses na Zambézia e em Tete, além de comerciantes individuais[103]. Desde 1890 que pagavam taxas e a décima predial[104]. No mesmo ano fez-se também um arrolamento das palhotas e Barata cobrava uma renda aos africanos dos arredores[105]. Em 7 de Setembro de 1887 Luís Ignácio pediu para estabelecer uma escola, que de facto chegou a funcionar com o alferes chefe do destacamento como professor. Ignácio não queria uma escola para a população em geral mas para a elite política local, com fins de assimilação[106].

5.2. A reacção de Gaza e dos chefes locais

Pouco depois da chegada dos portugueses houve um pequeno incidente no comando militar e os nguni retiraram-se das povoações que ocupavam nas cercanias. Terão ido, provavelmente, consultar os "grandes", em Mossurize. Em Outubro, aproximadamente dois meses após o estabelecimento do comando, começaram a aparecer números relativamente grandes de nguni na zona. Escrevia o comandante a 27 do mesmo mês:

> "Há proximamente oito dias passaram para cá junto a Macaia mais de 200 [vátuas = nguni] que se dividiram pelas povoações onde ainda hoje estão fazendo, como de costume, as maiores exigencias dizendo aos moradores que a nossa vinda para aqui os não isempta [isenta] de pagar-lhes a contribuição costumária, visto que estas terras são do Gungunhana. O referido capitão [Zingombe] veio dar-me parte de tudo isto dizendo-me que na sua povoação se acham 30 e tantos que não querem sair d'ali sem que ele lhes desse tributo. Ordenei-lhe que não lhes desse cousa alguma...
> Os vátuas que actualmente estão desseminados pelo prazo vem capitaneados pelo irmão do Gungunhana Magutecuto que os ficou esperando com uma reserva de 100 homens na povoação de Nhanguaraguara no Buzi"[107].

O mencionado Mgudogudo (Magutecuto) era provavelmente filho de um irmão de Muzila chamado Ventangue, que administrava uma das casas reais de Gaza designada Singuimene[106]. Esta casa teria sido fundada pelo pai e albergava, ao tempo, igualmente, algumas viúvas de Muzila. A ela pertencia o tributo do prazo Cheringoma e por isso sentir-se-ia directamente prejudicada pelo facto da área ficar plenamente dependente dos portugueses.

Em Junho de 1888 Inácio teve conhecimento de um outro incidente que revelava como Zingombe se considerava um súbdito nguni. Zingombe soube que uma linhagem vizinha, a dos "Inhametucuas", se tinha queixado dele na corte de Ngungunhane, acusando-o e pedindo a sua execução. Zingombe enviara o seu irmão, o "muzungo Fernando", para tratar do caso na corte e conseguira que ou Ngungunhane ou a casa de Singuimene mandasse um grupo de guerreiros que atacaram a referida linhagem, matando os homens e levando as mulheres e crianças para Mossurize[109]. Já num caso anterior Inácio havia desabafado: "É necessária uma limpeza geral de vátuas e muzungos e estes dão uma boa companhia para Timor". Mas ele não tinha poderes nesta zona[110].

Em Julho de 1888 o representante local dos nguni, Metimbue ou Metembue, dera ordem para capturar ou matar um caçador africano do comerciante Doerrbecker que havia morto uma zebra e não quisera dar metade ao chefe local. O caçador foi perseguido até ao interior da casa de Doerrbecker, onde este o salvou com a entrega de algumas peças de fazenda para Me-

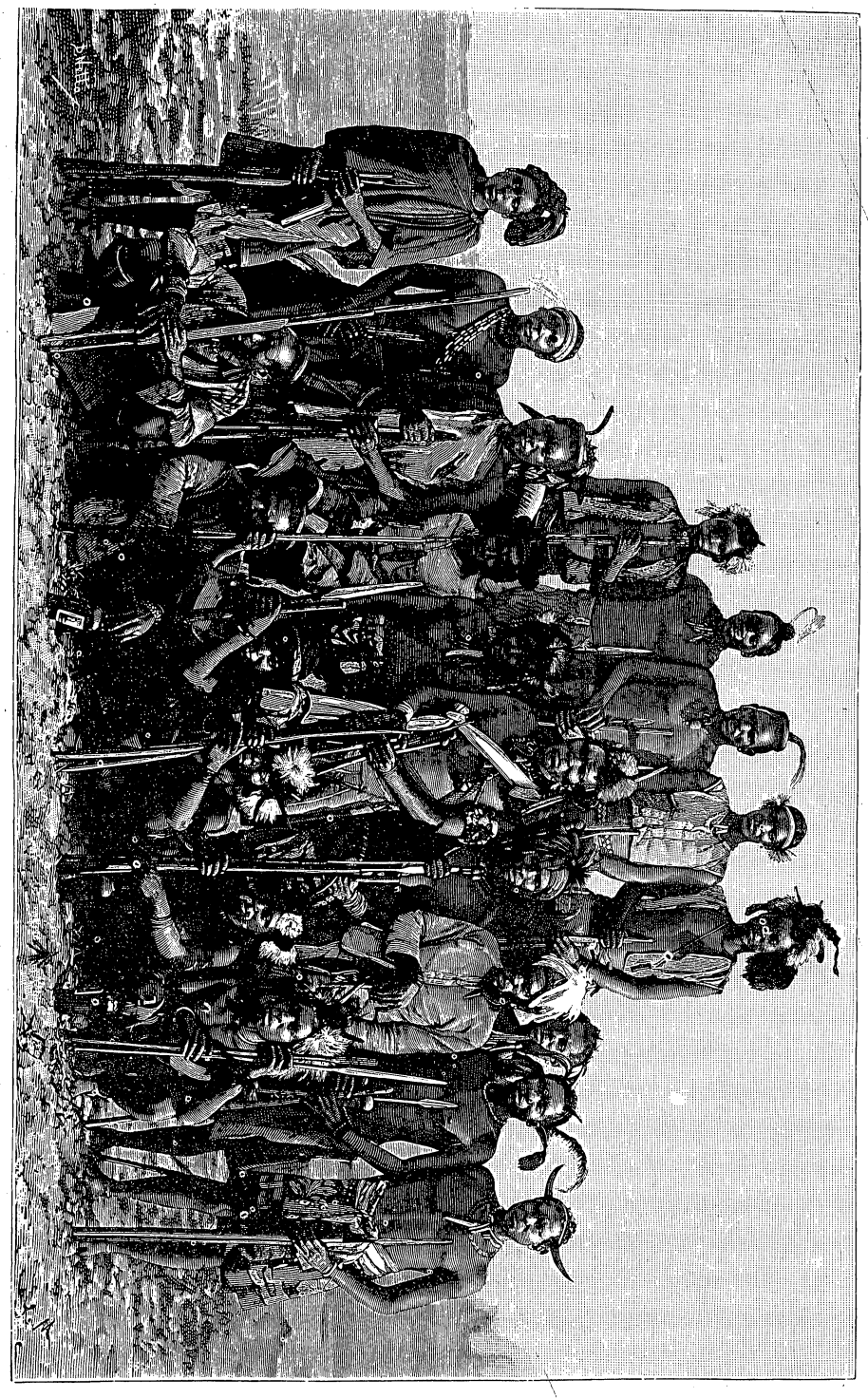
timbue. Em fins de Agosto Ngungunhane enviou um representante seu para ouvir o caso. As peças de fazenda foram restituídas mas Metimbue insistiu no seu direito de controlar a caça[111]

Em Setembro do mesmo ano um outro grupo de guerreiros da casa Singuimene acusou Zingombe de ter enviado um presente (saguate) directamente a Ngungunhane. Zingombe passou 24 horas amarrado a uma árvore e só conseguiu ser solto com a entrega de sessenta peças de algodão, uma filha sua e uma espingarda[112] . Estes episódios mostram que no primeiro ano da sua existência, o comando militar do Aruângua assistia impotente ao prosseguimento do domínio de Gaza, baseado na defesa dos interesses da sua classe dominante.

Pouco tempo depois, todavia, Paiva de Andrada, através de contactos directos com a corte em Mossurize, viria a criar certa margem de manobra para a Companhia de Moçambique em Manica e no Vumba.

Em Julho de 1888, regressado da Europa, Paiva de Andrada recebeu a notícia que Ngungunhane estava de acordo com o início dos trabalhos de prospecção e mineração em Manica. Mas a decisão de facto não estava ainda tomada. Por isso Paiva de Andrada viajou para Gaza em Outubro e Novembro de 1888. Ali, o intérprete apresentou-o como representante do rei português que iria controlar os mineiros europeus[113] que se esperavam em grande número. Visto estes serem apregoadamente de nacionalidade britânica, cujo governo era temido devido ao seu procedimento contra o estado Zulu em 1878, Ngungunhane não se queria ver envolvido. Com um argumento semelhante a British South Africa Company obteve, na mesma altura, a sua concessão mineira de Lobengula, rei dos Ndebele. Possivelmente pensava-se, em Gaza como no estado Ndebele, num tipo de solução como a que existia já no estado Swazi, onde havia um representante dos cantineiros e mineiros europeus que estava também encarregado de controlar as actividades dos caçadores de concessões. Essa instituição (que viria a funcionar com deficiências no estado Swazi) poderia parecer uma solução. Mas não se adequava de forma alguma aos intentos de Paiva de Andrada e da Companhia de Moçambique, interessados não só no controlo da mineração do ouro mas também no controlo de terras e suas populações. E aqui poderia haver conflitos.

Quando deu licença para se iniciar a mineração, Ngungunhane estava já decidido a mudar a sua residência para Bilene, mudança essa que se efectuou em meados do ano do 1889. Ngungunhane, a aristocracia nguni e outros dignitários foram acompanhados por milhares de pessoas recrutadas entre os rios Save e Zambeze nos primeiros meses do mesmo ano. Estas viriam



Grupo de guerreiros de Ngungunhane.

a fazer parte dos antepassados dos "ndau", que ficaram em grande número no sul de Gaza depois de 1895.

No início do ano de 1889 podiam portanto começar os primeiros trabalhos de prospecção mineira na zona de Macequece, em Manica.

5.3. Uma crise na grande política

Com a retirada de Ngungunhane para sul em 1889, Paiva de Andrada dava por concluída a necessidade de tratar com o rei de Gaza[114]. Estava todavia enganado. A partir de Londres e da África do Sul, a British South Africa Company preparava-se para se instalar no planalto do Zimbabwe e tentar ocupar um porto na costa. Para tal entrou em contactos com Ngungunhane, o rei de Gaza. Visando defender a sua posição, o governo português foi até obrigado a nomear um funcionário de categoria mais elevada para o posto de residente. Tratava-se do antigo secretário do governo geral António José de Almeida, que possuía já experiência de Gaza e viria a ser mais tarde, durante alguns anos, o secretário geral da Companhia de Moçambique. Os britânicos ocuparam o planalto do Zimbabwe em 1890, e no mesmo ano a BSAC enviava ainda emissários ao rei de Manyika e, posteriormente, aos chefes teve, junto ao vale do Revué, para que firmassem as suas assinaturas em tratados já impressos de concessão de terras e de soberania. Mas internacionalmente, mesmo face ao governo britânico, a posição portuguesa era a mais forte e por isso Portugal não perdeu tudo o que tinha explorado e ocupado parcialmente quando, em 1891, as fronteiras actuais foram fixadas num tratado entre Portugal e a Grã-Bretanha sobre a definição de esferas de influência na África oriental. Uma parte da zona mineira em volta de Macequece e Mutare (Umtali), para a qual a Companhia de Moçambique tinha já emitido concessões, ficou território britânico, mas a maior parte do território de Gaza ficou no interior de Moçambique[115].

Após a ratificação dos acordos de Junho de 1891, faltava apenas construir o caminho de ferro e delimitar a fronteira no terreno.

5.4. Gaza mantém o poder entre o Save e o Zambeze, 1890-1895

Contrariamente ao que se esperava, a retirada de Ngungunhane para sul não significou o fim do poder de Gaza ao norte e ao sul do rio Púnguè. Logo em Agosto de 1890 reapareceram 22 cobradores de tributos que se alojaram na povoação de Zingombe[116]. Já não encontraram porém o muzungo Inácio Zingombe. Barata tinha aproveitado a ausência dos nguni para pren

der Zingombe e remetê-lo ao comandante militar, que o enviou duas semanas depois para Quelimane, de onde deveria seguir para a fortaleza da Ilha de Moçambique.

Barata acusara-o (e julgara-o ao mesmo tempo) por

> "faltar ao respeito a autoridade local [que era ele] e que em Junho de 1888 mandou matar pelos landins os Inhamtucuas pai e filho, sendo nesta occasião tambem arrazadas e roubadas por aqueles algumas povoações em redor; que o mesmo muzungo tendo sido collocado por ele capitão-mór nas terras do prazo, como capitão em 1883 tem praticado desde então a esta parte toda a qualidade de abuso desprestigiando o comando militar para com o regulo Gungunhana a quem se mostrou muito afeiçoado e que sem autorização decide milandos, quebrava [sic] tributos pelo corte de madeira e de licença de negócio..."[117]

O que Barata não diz é que Zingombe ou os seus antecessores já faziam tudo isso antes da vinda dele, Barata, que arrendou o prazo provavelmente por volta de 1878, quando construiu uma casa em Mopeia, ao norte do rio Zambeze, fora do alcance do estado de Gaza. Em Bangoè, em 1887, era ainda pouca a autoridade real [118]. Em 1890, Barata visava talvez amedrontar a população para meter ao próprio bolso aquilo que Zingombe e os nguni vinham recebendo.

Mas o representante local da Companhia de Moçambique, o coronel Morais Sarmento, antigo governador de Inhambane e Sofala e que deve ter detestado todos os potentados que viviam e administravam segundo a tradição zambeziana, querendo também controlar a mão de obra do prazo para a poder recrutar mais facilmente para a Companhia, envidava já, em Abril, esforços para conseguir o arrendamento do prazo para a Companhia[119]. Prometeu pagar mais pelo arrendamento e foi atendido. Em 1 de Dezembro o arrendamento passou para a Companhia de Moçambique e Barata foi exonerado da posição de capitão-mor[120]. Mas a Companhia não podia, depois da saída de Sarmento, prescindir dos serviços de Barata, e em 1894 encontramo-lo como administrador de Cheringoma por conta dela[121].

Da mesma maneira como a Companhia de Moçambique utilizava os conhecimentos e a experiência de Barata, queria também aproveitar-se da posição política dos nguni entre os rios Save e Zambeze. Os guerreiros e cobradores de Gaza tinham regressado em 1891 e 1892, ainda com mais força que em 1890. Nos territórios de Gaza nem Portugal nem a Companhia de Moçambique tinham direito legal à cobrança de impostos. Por isso António José de Almeida, secretário geral da Companhia, que queria evitar conflitos, dirigiu-se em Outubro de 1892 a Mandlakazi para conferenciar com Ngungunhane e com a aristocracia da corte, incluindo Magudogudo. O seu contacto com o estado de Gaza que vinha desde 1886, facilitou-lhe a tarefa

e conseguiu concluir um acordo com o rei e a corte de Gaza, segundo o qual todos os postos administrativos da Companhia de Moçambique deveriam ter estacionados dois ngunis com 10 guerreiros jovens ("mufanas"), que seriam rendidos anualmente. Metade do imposto a cobrar, que seria de 10s (2$250), reverteria em favor de Ngungunhane, bem como um terço dos emolumentos judiciais[122]. Em 1895, a Companhia preparava-se para pagar a primeira prestação da soma devida na base desse acordo quando foi impedida de o fazer pelo comissário régio António Enes[123]. Só quando a guerra com o estado de Gaza estava quase terminada é que Almeida organizou uma campanha de ocupação, que se saldou no fuzilamento de alguns dos principais partidários de Ngungunhane e opositores à Companhia de Moçambique nesta zona.

5.5. A Beira como centro novo

A nova povoação adquiriu rapidamente funções de centro regional, não só para a população colona. Para darmos um exemplo concreto, Khamba Simango, um dos primeiros moçambicanos a conseguir um grau académico e que é considerado um "protonacionalista, nasceu por volta de 1890 na ilha de Chiloane, sede do governo do então "Districto de Sofala". Era parente do chefe Chicugo da Machanga, que tinha sido um dos fuzilados pelos portugueses em fins de 1895 ou princípios de 1896 por ter enviado soldados em apoio a Ngungunhane, contra eles. Simango foi depois trabalhar para a Beira, onde recebeu parte da sua educação, que viria a ser completada em Mt.Silinda, nos Estados Unidos e em Portugal[124]. Entre outros habitantes da Beira, permanentes ou temporários, encontramos o amador de história e 'factotum' nas eleições de deputados Guilherme Hermenegildo Exequiel da Silva[125], professor primário em Chiloane e neto de João Julião da Silva, cujos trabalhos citámos atrás. Em 1893 serve de testemunha a João Eduardo Coelho Barata, que ali vive, separado (e, pouco depois, também viúvo) de sua mulher Inês Pessoa de Almeida Castelo Branco, descendente dos antigos prazeiros da Gorongosa e Cheringoma, e que lhe havia facilitado o arrendamento do prazo[126]. Uma filha sua será ali baptizada em 1894[127]. Esperava que dos rios de dinheiro que o solo de Moçambique devia fazer brotar, alguns pingos viessem a regar os terrenos arenosos que ele em tempo açambarcara na zona da Beira[128]. Ali se encontram também Manoel Nunes Cezerillo, oficial de diligências, oriundo de uma família sofalense, e Cesário Francisco Durbeck (Durbeque), empregado da Companhia de Moçambique, que parece ter nascido na mesma vila[129]. As autoridades locais antigas en-

contravam-se presas entre o novo poder e as autoridades de Gaza, que controlavam esta zona há cerca de 40 anos. Elas acabam por ficar nos subúrbios, não sem terem sofrido as consequências da sua posição "entre dois fogos", como mostrámos para o caso de Inácio Zingombe. Junto aos muitos estrangeiros que se estabelecem na Beira há, portanto naturais da zona e antigos colonos.

6. SUMÁRIO E PALAVRAS FINAIS

No momento da sua fundação em 1887, a sede do Comando Militar do Aruângua tinha duas funções:

Em primeiro lugar, devia servir de ponto de apoio e porto para as actividades de Joaquim Carlos Paiva de Andrada e do distrito de Manica, que tinha nessa altura ainda a sua capital na Gorongosa mas que deveria passar para Macequece (o que nunca chegou a acontecer porque a Beira assumiu as funções de centro).

Em segundo lugar, contribuir para a limitação do poder do estado de Gaza, que os portugueses queriam afastar do rio Zambeze e da costa.

A primeira função foi cumprida logo em fins de 1887 e inícios de 1888. A segunda não foi logo alcançada. A razão de tal facto parece ter sido que, após quarenta anos de existência, o estado de Gaza estaria mais bem organizado do que se pensava. Uma parte da população e a aristicracia local, entre eles até alguns 'muzungos', preferiam o governo de Gaza ao domínio português. O poder de Gaza ressurgiu mesmo após a retirada de Ngungunhane para sul, obrigando a Companhia de Moçambique a entrar em novos acordos com o rei de Gaza. Foi só com a captura de Ngungunhane e uma campanha contra os chefes que o tinham apoiado através do envio de soldados que a Companhia de Moçambique conseguiu estabelecer um domínio directo em Cheringoma e ao sul do rio Púngoè.

NOTAS

[1]Baptista 1892: 16. Agradeço a M.J.Correia de Lemos uma crítica construtiva de uma versão anterior e a António Rita Ferreira a fotocópia de parte do MS 'Resumo' de G.H.E.da Silva na Sociedade de Geografia de Lisboa.

[2]Cf. Cod.1409, fol.139v-40r, 8 de Dezembro de 1888 (pedido para Inhamissengo), 51v. recrutamento de carregadores em Sofala, Abril de 1889, e passim.

[3]Carta publicada em Documentos I: 388-398 e Theal, I:57-62, comentada e utilizada, por exemplo, por Beach 1980:53,82; Mudenge 1988:47-48; Lobato 1960. Diogo de Alcáçova só tinha estado alguns meses em Sofala, onde fazia parte da classe superior entre os portugueses que tomavam as refeições com

o governador. Escreveu ainda em 1506 de Cochim, na Índia, e tinha talvez mercadores islâmicos entre os seus informantes.

[4]Documentos III:181-184, Apontamentos de Gaspar Veloso.

[5]Documentos IV:274-294. Sobre a figura de António Fernandes, Lobato 1960: 105-115, 171-5, 222-224.

[6]Parcialmente reimpressa em Theal, Records, vol.VII:1-182, ainda na edição de Lisboa, 1891, etc. Na edição de Theal as páginas 3-9 tratam de Sofala e 9-33 de Quiteve.

[7]Beach 1980:162, 166-170; Mudenge 1988:292-3.

[8]Owen, 1833, vol.II, apêndices I e II (ali atribuídas erroneamente a Truão mas segundo informações de A.Smith o original no arquivo do almirantado é identificado como sendo de J.J.da Silva); Botelho 1835:117-240. Segundo notícias dadas pelo neto, Guilherme Exequiel da Silva, num manuscrito na Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa, datado de 1884, intitulado "Resumo das notícias do destricto de Sofala e sertões vizinhos", a família de J.J.da Silva era natural do Porto, mas ele veio da China para Moçambique. Por volta de 1790 chegou a Sofala e trabalhou em casa do governador Nobre, que era negociante e um dos muito poucos paisanos que chegaram ao cargo de governador. Devido sem dúvida à sua capacidade de escrever, foi promovido a ajudante às ordens e ingressou no regimento de milícias, onde chegou a tenente coronel. Fez viagens para o interior em 1795, por volta de 1810 e em 1830-31, quando dirigiu a tentativa de reocupação da feira de Bandire, no vale do rio, não muito longe de Dombe. Em 1844 e 1846 escreveu ainda dois volumosos manuscritos sobre Sofala e interior, que cobrem em parte terreno idêntico (em parte contido já na versão publicada por Botelho) e que ainda aguardam ser editados.

[9]Silva, manuscritos na Sociedade de Geografia de Lisboa, 1884.

[10]Junod 1934.

[11]Estas fontes encontram-se no Arquivo Histórico Ultramarino (A.H.U.) em Lisboa (e em microficha na Hemeroteca do Arquivo Histórico de Moçambique) e no A.H.M. no que toca a originais após 1820 e 1834.

[12]Owen 1833, vol.II, apresentando um texto de João Julião da Silva de cerca de 1815. Silva 1844:§68. Sobre a situação de Sofala por volta da sua fundação em 1505 (Liesegang 1972).

[13]Documentos IV:286 (carta de Vaz de Almada, de 1516) sobre a "cidade" de Ounharouro, 30 léguas (ca.120-200 km) acima da foz do rio Zambeze. A importância desta referência foi já reconhecida por Lobato.

[14]Cf. Oliveira 1963 sobre os zimbabwes de Chimoio que podem ser atribuídos ao "Quiteve". Essas investigações não atingiram o nível técnico que hoje se exige para monumentos desse tipo, que são em número bastante limitado e por isso devem ser mais documentados do que escavados, reconstruindo-se todo o padrão de ocupação em volta.

[15]Não há dúvidas que houve contactos comerciais no século X. Há as indicações de Masudi (referentes talvez ao período em volta de 915) e Buzurg ibn Shariyar referentes a 922 (Freeman-Grenville 1975:9, 14-15). Desse período datam talvez também os vasos importados encontrados em Chibuene e Bazaruto. O que é mais difícil de provar são os contactos pré-islâmicos do período das Sassânidas (século V-VI), se bem que um certo número de arqueólogos não os excluam.

[16]Pode-se deduzir isso da distribuição de títulos como Mani-, Mwene. -muno, Ne-, etc., na área linguística bantu, o que confirma a história de Masudi referindo um rei em Sofala. Cf. Freeman-Grenville 1975:14-15.

[17]Beach 1980:42-43, 47, 80, 166-67.

[18]Documentos sobre os Portugueses... vol.I:396 (carta de Diogo de Alcáçova 1506). Barbosa, o cronista Barros, informam também sobre Sofala e Kilwa. Ver também Freeman-Grenville 1975:9, 15.

[19]Beach 1980:49. Referência a "Muna-batur", ou em transcrição ligeiramente diferente edição mais recente de Khoury 1983, que justifica a datação mais antiga, um problema que já tinha sido exposto, mas sem conclusão, por autores anteriores como Ferrand e Barradas.

[20]Documentos III:182, 184.

[21]Documentos IV:72 (compra de 33 alqueires de arroz "por pilar" [em casca]).

[22]Documentos III:181-2, IV:64, 142, 162, etc.

[23]Silva, memória de 1844, parágrafos 117-118; Almeida 1898:399.

[24]Documentos IV:142, 282, 474; Lobato 1954:107.

[25]Documentos III:612, referente provavelmente a ca.1507; Lobato 1954:107 dá como data Dezembro de 1506.

[26]No século XVIII encontramos os "Sono" já transformados linguisticamente em Tsongas. Na tradição oral eles são os predecessores dos Chauke nesta zona.

[27]O nome de Manhiquene ou Manyikene é posterior ao período da ocupação do zimbabwe. Vem de uma dinastia tsonga que ocupou a zona na segunda metade do século XVIII ou mesmo início do século XIX. Teresa da Cruz e Silva, que participou nas escavações de 1975, informou-me que ouviu de tradições orais segundo as quais os ocupantes desse zimbabwe se teriam retirado em direcção ao rio Save.

[28]Manuscritos de J.J.da Silva, incl. Botelho 1834, e Junod 1934:19-25 e passim.

[29]Junod 1934:20-22.

[30]Cf. Junod 1934, da Silva em Botelho 1835. A discussão em Mudenge 1988:46, levanta ainda outros problemas de discordância de fontes.

[31]Lopes 1928:3. Beach 1980:170 parece favorecer a ideia de um reforço do elemento 'moyo' no século XVII entre os Ndau. Parece-me mais provável que tenha havido uma continuidade dinástica entre Teve e Danda a partir do século XV-XVI. Caso contrário as conquistas e referências a populações anteriores talvez tivessem aparecido mais claramente nas tradições recolhidas por Junod 1934.

[32]Documentos IV:290.

[33]Documentos I:390, 392.

[34]Mudenge 1988.

[35]Santos (1609) em Theal, vol.VII:70.

[36]Até que as populações se conseguiram organizar melhor contra o poder português, por volta de 1670-80, Sisnando Dias Bayão e António Lobo tinham também um vasto poder militar nesta zona de Sena. Cf. Barreto:36, 41 (sobre a área de influência de Sofala reduzida a Quiteve), 48-49; Newitt 1973.

[37]Beach 1980:176.

[38]Beach 1980:167.

[39]Beach 1980:294-5.

[40]José da Fonseca Coutinho era "capitão-mor" e depois "tenente-geral" dos Rios de Cuama. Entre 1694 e 1698 organizou a luta dos portugueses contra Changamire. Em 1699 interveio em Quiteve, tentando depor um Rei e pondo um certo "Inhaunda" em seu lugar. Este não conseguiu porém vencer os seus rivais e teve de retirar-se para Sofala com os portugueses. (Axelson 1960: 183-186; Beach 1980:176).

[41]Uma simples compra de terras parece pouco verosímil. Talvez tivesse sido uma transferência por ter interferido numa guerra de sucessão.

[42]Informação incluída num outro manuscrito de J.J.da Silva, de ca.1846 fol.5v.

[43]Silva 1844, parágrafo 105.

[44]Beach 1980:36n 72; cf. também nota 40.

[45]Newitt 1973:156.

[46]Silva 1844: parágrafo 81.

[47]Silva 1844, parágrafo 87.

[48]Silva 1844: parágrafos 80, 110, e Botelho 1835.

[49]A data é possivelmente errada. Poderá ter sido 1744.

[50]E uma parte de Quiteve.

[51]P.I.de Salazar morreu provavelmente em 1760 em Sofala, onde foi "Escrivão do Estanque real do velório", um monopólio estatal de comércio de missangas. (A.H.U., Moçambique, carta de nomeação para José Pereira Botelho, pelo G.G. Pedro de Saldanha de Albuquerque, datado de Moç.31-3-1761).

[52]Silva 1844: parágrafos 90 e 91.

[53]Boxer 1960:9.

[54]Palavra que vem provavelmente de 'kuruva', pagar imposto.

[55]Dias 1955:352 (rendimento da terra Cheringoma).

[56]Loc.cit.

[57]De Bue, que deve ser idêntico a Bue Maria, esperava 100 quissapos de milho e 105 galinhas, 35 machilas (maxiras), 2,5 meticais de ouro, 5 panelas de mel, 60 apas de cera e 2 panelas de óleo (Dias 1955:345 e segs.). Outras localidades tinham de fornecer ainda manilhas de cobre.

[58]Silva 1844, §53. Sobre estes prazos efémeros ver também Newitt 1973.

[59]Entre outros o capitão-mor das terras da coroa, Costa.

[60]A.H.M., Fundo do século XIX, Sofala, Governo do Distrito... Filipe da Costa Correia ao G. Francisco de Oliveira Rego, Sofala, 25 de Março de 1856.

[61]Descritos por cronistas e outros autores portugueses e mais recentemente, sintetizado por Mudenge 1988:75-159.

[62]Foi inicialmente registado em Sofala como "mataos".

[63]Foi abordado na tese de Miguel da Cruz 1982.

[64]Não parece existir uma descrição detalhada dessa capital. De um relato sobre a captura de Paiva de Andrada em 1890 depreende-se que tinha um muro ou estacada por fora e estava subdividido em 4 ou 5 recintos. (Revista de Manica e Sofala 4, 1907:57).

[65]Descrito em 1794 numa carta de José da Trindade e Almeida ao Governador dos Rios de Sena, datada de Manica, 26 de Outubro de 1794, no A.H.U. avulso de Moçambique:
"... tudo em redor são altas serras, e em um pequeno alto fica a fortaleza que tem 200 pés [ca.65 metros] de comprimento, e 148 [ca.47 metros] de largura, faz comprimento do nascente ao poente. No meio fica a Igreja de Nossa Senhora do Rosário, que tem 36 pés [12 metros] de comprimento e 18 [6 metros] de largura, do nascente ao poente. A fortaleza tem pequenas muralhas de pedra miúda e mataca cobertas de palha, tem dois pequenos baluartes um ao nascente, outro ao poente, que não tem peças de artilharia, nem as podiam ter pela sua pequenez, e malfiguro. Na porta da fortaleza se acham dois pequenos quartos feitos de madeiras, onde ficam alguns soldados. Nos lados tem tres laranjeiras, uma romeira, e um limoeiro que tudo dá fruto..."

[66]Por estarem um pouco mais afastadas, não incluímos aqui o sistema das aringas de Manuel António de Sousa por alturas de 1880-1885.

[67]Para Sofala esta prática não parece estar apoiada nos documentos que vimos, mas é-o para Lourenço Marques, Ibo e Inhambane.

[68]Na avaliação é preciso ter-se em conta modificações da costa por elevação ou transgressão, que modificaram as condições existentes antigamente.

[69]Corvo 1875:98.

[70]Cunha 1904:106, 133.

[71]Von Rohr 1939:10. Não passaram por Sofala na viagem de Vasco da Gama 1497-1499, quando de Inhambane ou Zavala navegaram directamente para Quelimane ou Macuse (ou Pebane). Só na segunda viagem de Vasco da Gama, em Junho de 1502, houve os primeiros contactos directos com esta zona.

[72]Mota 1973:Fig.6.

[73]Silva 1844:§51.

[74]Ribeiro 1877:285, diz que era sede desde 1875, o que deve ser uma gralha. G.H.E.da Silva 1884 a(Resumo), refere no seu catálogo de governadores de Sofala, fol.15r-v, 16r, que em 1860 o destacamento foi estacionado ali e que as repartições passaram, antes de 1867, e ainda que em 1873 se construiu um quartel e poço em alvenaria. (Fol.16).

[75]Revista de Manica e Sofala 1, 1904:57, fotografia de uma casa em Inhacamba, bairro dos mouros.

[76]Silva 1844:§48: "... os habitantes actualmente não importunam muito a justiça, e a maior parte deles as suas questões são decididas amigavelmente segundo seus estilos do país: e quase todos são parentes por [con[sanguinidade, ou afinidade e se sujeitam às sentenças dos seus maiorais, em conselho".

[77]Silva 1844:§55.

[78]Silva 1844:§§56-57, ortografia modernizada.

[79]A.H.M. Sof. Distr. Cx.8-61, M 1(4), Doc.1-63.

[80]G.H.E.da Silva, Resumo. Trata-se de Theodoro Augusto Rodrigues Cardinas (1821-1824), natural de Moçambique, mas educado na metrópole, António Rodrigues Nunes (1845-1847), Joaquim Ferreira da Rocha (1874-75), e João António Fornazini (1880), naturais de Inhambane.

[81]Lobato 1960; Documentos IV:162.

[82]Newitt 1971:156, 168; Dias 1954:345-352 sobre a estrutura interna de Cheringoma provavelmente em finais do século XVIII.

[83]Ver mapa em Baptista 1892.

[84]Newitt 1973:168; A.H.M. Cod.11-5702 que designa Eduardo Coelho Barata como viúvo em 8 de Outubro de 1895; ver também Cod.5701, fol.24v.

[85]Cod.1409.

[86]Lopes 1928:13-14; Liesegang 1968:84, 206 (notas 288 e 289).

[87]Biografia e carreira de Manuel António de Sousa (1835-1892) foram descritas detalhadamente por M.D.D.Newitt 1973:312-329 e passim.

[88]Axelson 1967:120-122.

[89]Cardoso 1887:188-189; Axselson 1967:122-123.

[90]Axelson 1967:124.

[91]Axelson 1967:123-124.

[92]O Occidente 1885:262; Ver também Liesegang 1986:14, 31. Não só tinha sido funcionário da Alfândega de Angoche (em 1881) como da própria capital. Datava desse período o seu conhecimento do governador geral.

[93]A presença da mulher é inferida apenas da existência de um filho que viria a frequentar a escola em Mossurize em 1886-1887.

[94]Cod.1409, fol.35v deixa transparecer esta atitude.

[95]Cf. Axelson 1967:128-131.

[96]Cod.1409, fol.1, nota do dia 29 de Agosto de 1887, Ignacio ao G.Distr. Sofala.

[97]Cod.1409:fol.33.

[98]Cod.1409, fol.4 e 7v, ofícios de 10 de Outubro de 1887 e 6 de Novembro de 1887.

[99]Cod.1409, fol.12v-13r. Relatório para o G.Distr. de 5 de Janeiro de 1888.

[100]Cod.1409, fol.160r, 11 de Janeiro de 1891; Relatório da Companhia de Moçambique para 1892 (informação fornecida por A.Sopa).

[101]Cod.1409, 14v e passim.

[102]Cod.1409, fol.17v e 19v (12 de Fevereiro de 1887), fol.27 (9 de Julho de 1888). fol.29-30 (5 de Agosto de 1888).

[103]Cod.1409, fol.195, Cod. 1148, 1446, 11-5701.

[104]Cod.1409, fol.76v, Edital de 4 de Dezembro de 1889.

[105]Cod.1409.

[106]Cod.1409, ofício de 7 de Setembro de 1887: "Havendo aqui uma grande quantidade de crianças filhos de muzungos que, sem instrução, vão seguindo a senda escura e barbara de seus pais, e sendo a maior conveniencia que eles se civilizassem de forma que na maior idade possam ser úteis a si e ao governo". Ver também fol.41v (26 de Dezembro de 1888).

[107]Cod.1409, fol.5v.

[108]Costa 1899:75, indica o parentesco. Como Magudogudo era da mesma geração e da mesma linhagem que Ngungunhane a designação irmão está correcta. Costa refere ainda outro primo do mesmo nome, neto de Majoli, irmão de Manicusse (ob.cit., p.77), mas não se deve tratar dele neste caso.

[109]Cod.1409, fol.19v, 23r-v, auto de notícia, 18 de Junho de 1888.

[110]Cod.1409, fol.19v, 12 de Fevereiro de 1888, 27v (9 de Julho de 1888).

[111]Cod.1409, fol.27 (9 de Julho de 1888), fol.31v-32r (27 de Agosto de 1888) Inácio ao residente chefe de Gaza.

[112]Cod.1409, fol.34, 11 de Setembro de 1888).

[113]Cunha 1904:108.

[114]A.H.M., GG, Cx? (devemos a J.Capela o conhecimento desta carta).

[115]Cf. Axelson 1967; Warhurst 1962.

[116]Cod.1409, fol.111v, 9 de Agosto de 1890. Em 5 de Setembro o comandante militar, que tinha proibido a cobrança do tributo, possivelmente sem ser obedecido, pediu instruções ao governador do distrito. (Ibid.).

[117]Cod.1409, fol.84, 10 de Fevereiro de 1890, Com. int. Oliveira a G.do D. Provavelmente Zingombe foi enviado no dia 25 de Fevereiro para Quelimane (op.cit.fol.86v).

[118]Cod.1409, informação de Luís Inácio para G.Distr.Sofala, 27 de Outubro de 1887.

[119]Cod.1409:92r-v, informação do tenente Leal.

[120]Cod.1409, fol.143r-v 5 e 6 de Dezembro de 1890, 148v de 14 de Novembro de 1890, Com. Militar a J.E.Coelho Barata. Já em Novembro deve ter havido um conflito e dois empregados acusaram o Coronel Morais Sarmento, de que se fez um auto (op.cit. fol.135, 19 de Novembro de 1890).

[121]Correia e Lança 1894:436.

[122]Almeida 1898:367-376.

[123]Almeida 1898:378.

[124]Ver Boas 1923 e a contribuição de Mário de Andrade neste mesmo Boletim.

[125]Mencionado várias vezes nas actas no B.O. Fora professor interino desde 1881 (Port.91, de 9 de Outubro de 1881, confirmada em 7 de Março de 1886); Tambem Gov.Dist. Sofala Cx.8-3, M3(3), Relação dos Empregados, Sofala. Referido brevemente nas memórias de Azevedo Coutinho (s/d, com a sua alcunha de "Mãozinhas"). Ver também as notas. Em 1893 Mussagy era o professor efectivo de Chiloane. Tentou mais tarde a agricultura em Govuro.

[126]Newitt 1973:156, 168; A.H.M. Cod.11-5701, fol.3v, separado por escritura pública antes de 11 de Setembro de 1893 e viúvo em 1894 (op.cit. fol.22,24v).

[127]Cod.11-5701, fol.24v. Perfilhação de Manoel Augusto Barata n.Beira [sic] 2 de Junho de 1887, Maria Baptista dos Prazeres Barata, n. 15 de Junho de 1892, baptizada na igreja S.João Baptista na Beira, em 1 de Janeiro de 1894.

[128]Cod.11-5709, fol.3v.

[129]Cod.11-5701, fol.39, testemunhas na acta da doação de uma palhota a Luiza da Costa Correia, casada, no sítio de "Chigoroura, alem do rio Chiveve", 4 de Dezembro de 1894. Luiza era provavelmente a filha de Filipe da Costa Correia, que era um alferes natural de Sofala que em 1856 e ca.1864-1865 foi encarregado de várias missões na corte de Gaza. Em 1890 Durbeque ainda tinha sido guarda de 2ª classe da Alfândega da Beira (Cod.1409, 28 de Junho de 1890).

FONTES PRIMÁRIAS

Arquivo Histórico de Moçambique:
Códices 1409, 5701, 5702.
Fundo do Século XIX, GG. Cx.8-163, Sofala Gov.Distr. Cx.3, 14.

Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa):
Diversos de Moçambique, manuscritos de João Julião da Silva, 1844 e 1846-7:
Silva 1844 tem o título: Memória sobre Soffala-Offerecido ao Illmo e Exmo Snr Rodrigo Luciano Abreu de Lima Governador Geral da Província de Moçambique por seu autor João Julião da Silva. Sofala 8 de Agosto de 1844.
A última versão (não datada, mas de 1846 ou 1847) da Memória tem o título: Memória respectiva a Villa de Sofala, seo continente e antiguidades mais notaveis, que para lembrança se tirarão de huns antigos fragmentos que quase corruptos existirão no Archivo do Governo da mesma no anno de 1790-e de que adqueri das indagações por mim feitas em muitas viagens nestes sertões. [Em 1966 ou 1967 uma funcionária do A.H.U. cortou o último caderno do Ms. por ser de papel de tamanho menor, não se encontrando mais junto ao manuscrito. Um mapa publicado por Mota 1973 pertencia originalmente a este manuscrito].

Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa:
Silva, Guilherme Hermenegildo Exequiel, Resumo das notícias do districto de Sofala e sertoens vizinhos. (Res.I, Pasta A, no.19).

Breves noções sobre a medicina cafreal no districto de Sofala. (Res.I, Estudos 43, B. 65).

OBRAS PUBLICADAS (tít. abrev.)

Almeida, José de 1898: Dezoito annos em África: Notas e documentos para biografia do conselheiro. Lisboa (Recolha de documentos comentados recolhidos por Almeida. Como autor figurava José Francisco Trindade Coelho).

Andrada, Joaquim Carlos Paiva de 1882: A Manica e o Muzila; Comunicação e proposta; Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa 3:61-69.
— 1887: No caminho de Mossurize; Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa 7: 356-358 (carta datada de 26 de Setembro de 1886).

Andrade, António Alberto de 1955: Relações de Moçambique Setecentista, Lisboa.

Axelson 1967: Portugal and the scramble for Africa 1875-1891. Johannesburg.

Axelson, E. 1973: Portugal in South East Africa 1488-1600. Cape Town.

Baptista, J.Renato 1892: Africa Oriental: Caminho de Ferro da Beira a Manica: Excursões e estudos efectuados em 1891. Lisbos (com mapa 1:500.000) [inserido neste número].

Boas, Franz 1923: Ethnographische Bemerkungen über die Vandau. Zeitschrift für Ethnologie 55: 6-31 [textos em Ndau de Kamba Simango com tradução e introdução em alemão].

Boletim Official do Governo Geral da Província de Moçambique. Moç.[Ilha].

Bordalo, Francisco Maria 1859: Província de Moçambique (Ensaios sobre a estatística das possessões portuguesas no Ultramar...). Lisboa.

Botelho, Sebastião José Xavier 1835: Memória Estatística sobre os domínios portugueses na Africa Oriental. Lisboa (com transcrição de uma memória sobre Sofala de João Julião da Silva transmitida cerca de 1826 ou 1827).

Boxer, C.R. 1960: Boletim da Sociedade de Estudos, nº125, 14pp. Moçambique.

Cardoso, António Maria 1887: Expedição às terras do Muzila em 1882. Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa VII, pp.153-190 (transcrição integral do relatório datado de 18 de Abril de 1883).

Chittick, H.N. 1969: A new look at the history of Pate. Journal of African History, X, 3:375-391.

Colónias (As) Portuguesas, revista ilustrada (Lisboa).

Cópia de Documentos officiais trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Magestade. Lisboa 1881 segs.

Correia e Lança, Joaquim da Graça 1894: Anuário de Moçambique referente ao ano de 1894. Moçambique: I.N.

Corvo, J.de Andrade 1875: Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar. Lisboa.

Coutinho, João de Azevedo (s/d): Memórias de um velho marinheiro e soldado de Africa. Lisboa.

Cruz, M.J. da 1982: História da Formação da classe trabalhadora em Manica e Sofala ao Sul do rio Púngoè. Dissertação... Licenciatura. Maputo (314pp.)

Cunha, P.J. da 1904-08: Variedades: Comó se estabeleceu em Africa a primeira Companhia de Moçambique. Revista de Manica e Sofala, I(1904):15-17, 94--96, 106-108, 120-22, 132-34, 144-147; 2(1905): 7-10, 79-80, 90-93, 118-119,

129-130; 3(1906): 68-70, 94-95, 114-118, 127-128; 4(1907): 8-10, 22-23, 57--8; 5(1908): 33-34, 101-103, 112-115.

Dias, Luiz Fernando de Carvalho 1954: Fontes para a História, Geografia e Comércio de Moçambique. Anais (Junta de Investigações do Ultramar). Lisboa.

Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central 1497-1840. Lisboa 1962 segs. (Os primeiros 4 volumes contêm documentos essenciais, os dois últimos dos oito publicados são supérfluos com omissões importantes).

Durand, E. 1888: Une exploration française au Zambèze. (Separata da Revue Française).

Farnum, J.Edward 1896: A trip to Manikaland. Bull.of the Geogr. Club of Philadelphia, II, 1896-1900: 33-40 (inclui esboço de mapa).

Ferreri, Alfredo Brandão Cró de Castro 1886: Apontamentos de um ex-governador de Sofalla. Lisboa.

Freeman-Grenville, G.S.P. 1975: The East African Coast: Select documents from the first to the earlier nineteenth century. London (1ªed. 1962).

Gama, José Vicente da 1859: Almanach civil e ecclesiastico, histórico-administrativo da província de Moçambique para o anno de 1859. Moçambique (nas pp.102-3 "Do modo como se regulão em Sofalla as expedições de fazendas para o negócio dos sertões d'aquelle districto" da autoria de Zacarias Herculano da Silva).

Guedes, Albano Nogueira 1963: Nótulas de um expedicionário. Beira.

Junod, H.P. 1934: A contribution to the study of Ndau demography.

Khoury, Ibrahim 1983: As-Sufaliyya "The poem of Sofala" by Ahmad ibn Magid, translated and explained. Coimbra: Centro de Estudos de Cartografia antiga: Série Separatas 148.

Liesegang, G.J. ed. 1966: "Resposta das questoens sobre os Cafres" ou notícias etnográficas sobre Sofala do fim do século XVIII. Introdução e notas por... Lisboa: Estudos de Antropologia Cultural nº 2.

Liesegang, G.J. 1968: Beiträge zur Geschichte des Reiches der Gaza Nguni im südlichen Moçambique 1820-1895. Tese de Doutoramento, Colónia 1967.

Liesegang, G.J. 1972: Archaeological sites in the bay of Sofala. Azania VII: 147-159.

Liesegang, G.J. 1987: Vassalagem ou tratado de amizade?: História do acto de vassalagem de Ngungunyane nas relações externas de Gaza. Arquivo Histórico de Moçambique. Estudos 2.

Lobato, Alexandre M. 1954-1960: A expansão portuguesa em Moçambique de 1498 a 1530. Livro I: Descobrimento e ocupação da costa, 1498-1508. Livro II.... Livro III: Aspectos e problemas da vida económica, de 1505 a 1530. Lisboa.

Lopes, Gustavo de Bivar Pinto 1928: Respostas ao questionário etnográfico apresentado pela Secretaria dos Negócios Indígenas em Lourenço Marques..... parte referente ao território da Companhia de Moçambique. Beira XXIV, 122, IX, 25pp. (a parte principal do livro está datada de 1923).

Mhlanga, Wilson 1948: The story of Ngwaqazi; The history of the Amatshangana. Nada 25:70-73.

Missionary Herald (The) containing the Proceedings of the American Board of Commissioners for Foreign Missions. Boston (Vol.LXXVII, 1881 e LXXXI, 1885 (contém extractos de relatos do missionário Wilcox e outros).

Monclaro, Viagem que fizerão os padres da Companhia de Jesus com Francisco Barreto... em: Theal, Records, vol.III:157-201 (não se refere directamente a Sofala, que foi tocada pela companhia depois da morte de Barreto).

Mota, A.Teixeira da 1973: Cartografia antiga de Sofala. Monumenta 9:5-18(reproduções de 12 mapas).

Newitt, M.D.D. 1973: Portuguese settlement on the Zambezi: Exploration,land tenure and colonial rule in East Africa. London.

Oliveira, O.Roza 1963: Amuralhados da cultura zimbáuè-monomotapa de Manica e Sofala. L.M.

Owen, W.F.W. 1833: Narrative of voyages to explore the shores of Africa, Arabia, and Madagascar.... London, 2 vols.

Rennie, J.K. 1973: Christianity, Colonialism and the origins of nationalism among the Ndau of Southern Rhodesia 1890-1935. Northwestern University,Evanston Ph.D. (University Microfilms).

Ribeiro, M.F. 1877: A província de S.Tomé e Principe e as suas dependencias ou... Lisboa [também se refere a Moçambique].

Rohr, Christine von 1939: Neue Quellen zur zweiten Indienfahrt, Vasco da Gamas. Leipzig.

Santos, João dos 1609: Ethiopia Oriental. (Reimpressão, Lisboa 1892, extractos em Theal: vol.VII: 1-182).

Silva 1844: ver Manuscritos no A.H.U.

Silva 1844 (Resumo): Ver Manuscritos na Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Theal, G. Mc Call: Records of South Eastern Africa. London 1898-1903. (Reprint Cape Town 1964).

Warhurst, Puilip R. 1962: Anglo-Portuguese Relations in South Central Africa 1890-1900. London.

NO CENTENÁRIO DA COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE, 1888-1988*

Inês Nogueira da Costa

Quando, em 1942, terminou o prazo de concessão feito à Companhia de Moçambique e o Estado português tomou posse da Administração dos territórios de Manica e Sofala, que ficaram integrados no todo da colónia, pensava-se, e ainda hoje se pensa, somente naquela Companhia que ao longo dos anos se foi organizando e se tornou praticamente num Estado dentro de outro Estado, e teve uma duração bem definida no tempo e no espaço — 50 anos, nos territórios de Manica e Sofala.

Foi tão marcante a sua acção que a Companhia anterior a ela, e a que se lhe seguiu, parecem não terem tido existência. No entanto, o que em 1988 se comemorou foi o centenário daquela que se convencionou chamar de "Primeira Companhia de Moçambique".

Esta comemoração fez-se através de diversas actividades e nós associámo-nos a ela, primeiro, porque a "Companhia em África" existiu no nosso país, e depois, porque possuímos uma parte muito significativa do seu valioso acervo documental, com o qual nos propomos reconstituir a sua História.

Voltaremos a isto mais adiante e, agora, vamos falar um pouco sobre a Companhia, ou Companhias de Moçambique. Na mais antiga das quatro monografias que conhecemos, o autor faz questão, de forma resumida é certo, em dizer o que foi esta primeira Companhia de Moçambique, procurando, por um lado, fazer-nos pensar que ela nada tinha a ver com a Companhia soberana, mas afirmando depois que uma se substitui à outra.

Não temos nenhuma documentação de arquivo desta Companhia, mas a bibliografia fala dela nos seguintes termos: a "Primeira Companhia de Moçambique" surgiu da iniciativa particular do então capitão Paiva de Andrada, que para tal reuniu capitais de diversas personalidades da alta finança portuguesa.

O requerimento que subscreveram e solicita a sua concessão, tem data de 8 de Março de 1888 e pede expressamente

---

* De uma palestra proferida pela autora, Directora do Arquivo Histórico de Moçambique, em 31 de Outubro de 1988, por ocasião das actividades comemorativas do centenário da Companhia de Moçambique.

o privilégio ou concessão, por 30 anos, da exploração comercial, em todos os seus variados ramos e, principalmente, no que diz respeito ao conhecimento e lavra de jazigos auríferos de uma parte da África Oriental Portuguesa.

Informa o Governo que os signatários tinham já adquirido os direitos da "Société des Fondateurs de la Compagnie Générale du Zambeze" e os da "Compagnie d'Ophir", concessões já autorizadas por decretos de Dezembro de 1878 e Fevereiro de 1884.

O documento tem o cuidado de chamar a atenção do governo para as vantagens que o deferimento deste pedido traz a Portugal, quer em matéria colectável quer no rendimento das alfândegas, e põe uma tónica especial na importância do domínio real de terras, onde esse domínio é apenas nominal.

Todos sabemos quanto o Acto geral de Berlim colocou Portugal numa situação embaraçosa. Muito mais embaraçosa do que já tinha sido toda a Conferência. A substituição do direito de ocupação histórica, que Portugal defendia, pelo direito de ocupação efectiva que as grandes potências, especialmente a Inglaterra, impuseram, exigia de Portugal um potencial de homens e capitais que não possuía. Não por ser um país pequeno, como muitas vezes se afirma, mas porque, no passado, foi um mau gestor dos seus réditos, especialmente dos coloniais. E foi essa má gestão que o impediu, na altura, de realizar a acumulação primitiva absolutamente indispensável à sua passagem à fase capitalista, há muito acontecida nos outros países da Europa Ocidental.

Por isso, ocupar de facto as imensas terras das suas colónias era condição para manter sobre as mesmas a sua soberania. Esse seria, por si, motivo suficiente. Os financeiros portugueses sabem isso, razão porque não esperam pela resposta ao seu pedido para começar, tão certos estavam dela.

A Companhia de Moçambique abre a sua sede em Lisboa, nomeia como Administrador Delegado o escritor Oliveira Martins e envia para África a sua primeira expedição, para reconhecimento da região mineira de Manica.

Entretanto, e como nos séculos passados, um certo desconhecimento das "coisas de África", o peso de uma burocracia muito pouco operativa e, talvez, outros interesses, deram ao requerimento uma resposta tardia (20 de Dezembro de 1888) e nada em conformidade com a pretensão dos requerentes.

Foram os primeiros desânimos, que só a vontade e a obstinação de Paiva de Andrada conseguem vencer e manter as coisas em movimento. Reclama do despacho do Ministro, continua com trabalhos de pesquisa e exploração mineira, consegue in

teressar novos accionistas e duplicar o capital social, ao mesmo tempo que visita Ngungunhane, rei de Gaza, de quem consegue um acordo de boa vontade e não interferência, sua e dos seus súbditos, nos trabalhos da Companhia.

Com algumas dificuldades, é certo, o projecto ia tomando forma. Novos filões auríferos foram descobertos, construíram-se novas instalações, estudava-se o traçado do caminho de ferro; mas o governo português continuava lento nas suas decisões, queixava-se Paiva de Andrada.

Esta iniciativa não parecia suficientemente estimulante enquanto alguma coisa não pusesse em perigo os territórios de África ou o que deles restava, pois as fronteiras continuavam por demarcar, mesmo tendo ao lado um inimigo/aliado (ou vice-versa) tão poderoso quanto a Inglaterra.

O motivo apareceu em Novembro de 1890, quando por inspiração de Cecil Rhodes, a polícia da "British South Africa Company" prendeu Paiva de Andrada e dois dos seus mais directos colaboradores em África, João Resende e Manuel António de Sousa, para dias depois ocupar Manica. Sem dúvida alguma com a intenção deliberada de conquistar essa região rica em ouro, o vale do Púnguè, que era a melhor e mais curta entrada para o país dos Matabeles e Machonas, e o porto da Beira, saída indispensável para o mar.

Tudo isto aconteceu depois do Ultimatum, que teve a sua origem numa questão muito semelhante à "Questão de Manica", e Portugal não estava em condições de dar à Inglaterra a resposta devida.

De qualquer modo, este incidente deu origem à criação dos "Voluntários de Lourenço Marques", um grupo de 252 homens que marchou até Manica, e se não desalojaram os invasores tiveram o mérito de alertar as autoridades portuguesas para a urgência da delimitação da fronteira.

Seria interessante determo-nos um pouco na problemática das fronteiras; não só da fronteira de Manica, mas da extensa linha de fronteiras que Moçambique tem com vários países, e cujos tratados foram quase sempre mal negociados porque negociados tardiamente e quase sempre em situação de recurso e, por isso, de um modo geral lesivos a Moçambique.

Mas esse não é assunto para aqui. Voltemos à "Questão de Manica" e à "Primeira Companhia de Moçambique", para quem os acontecimentos atrás mencionados foram um rude golpe e a deixaram praticamente paralizada. Os seus serviços foram ainda solicitados para um possível acordo com a Companhia inglesa, aliás inglórios, pois não tinha estatuto que lhe permitisse qualquer diálogo.

Em Março de 1892, em Assembleia Geral, os seus directores tiveram plenos poderes para procederem à liquidação dos seus haveres. Veremos já como eles se tornaram a base inicial da futura Companhia e o que esteve na sua origem.

Em Maio de 1889 a Inglaterra criou, em terras vizinhas às nossas, a "British South Africa Company", que tinha Cecil Rhodes como Secretário Geral e gozava de plenos poderes de administração. Pela sua dinâmica e objectivos expansionistas, que já referimos, esta Companhia tornou-se uma ameaça à soberania portuguesa nos territórios de Manica e Sofala.

Pareceu então evidente ao governo português que só a criação de uma Companhia com poderes iguais aos da sua congénere se poderia opôr à repetição de incidentes semelhantes aos já ocorridos, poderia ocupar definitivamente o território e lhe dava garantias de poder cumprir os compromissos assumidos no tratado com a Inglaterra (entre outros, o compromisso de apresentar, 6 meses após a sua assinatura, o estudo do traçado do caminho de ferro da Beira à fronteira de Manica).

Com esse objectivo e querendo interessar em tão grande empresa as principais forças financeiras do país, o governo promoveu, na Associação Comercial de Lisboa, uma reunião dos principais banqueiros e homens interessados nos assuntos de África, a quem apresentou o seu plano. Desta reunião saíu uma comissão composta por Oliveira Martins, o Conde de Mozer e o tenente coronel Joaquim José Machado, que deveria apreciar a proposta do governo e propor as alterações necessárias. O que foi feito prontamente, parece, mas que não teve qualquer outro resultado.

Só nessa altura, e porque estava verdadeiramente pressionado, é que Portugal se lembrou da Companhia de Moçambique, que embora paralizada na sua expansão exploradora, contava não só com poderosos elementos financeiros como com algumas infraestruturas, o conhecimento da região e o tão necessário estudo do traçado do caminho de ferro.

Partiu portanto do governo a proposta, que foi aceite pela Companhia de Moçambique, de esta se fazer substituir por uma outra Companhia de Moçambique, com poderes majestáticos. O decreto de concessão foi assinado a 11 de Fevereiro de 1891, cujas disposições foram alteradas pelo de 30 de Julho do mesmo ano. A Companhia de Moçambique com poderes majestáticos só ficou definitivamente constituída a 5 de Maio de 1892.

Agora, parece que nos podemos referir à Companhia de Moçambique que todos conhecemos, soberana ou majestática, co-

Beira. Feitoria da Companhia de Moçambique
na margem direita do Chiveve.

mo se queira, mas ainda não com jurisdição em todo o território nem com um prazo de concessão de 50 anos. Estes, entre outros privilégios, só lhe foram concedidos em 1893 e 1897, respectivamente.

Vamos, em linhas muito gerais, referir os mais importantes direitos e deveres da Companhia no seu decreto de criação e nos posteriores, incluindo a sua Carta Orgânica, de 1897, que se manteve sem grandes alterações até ao fim da concessão.

O decreto de 11 de Fevereiro, promulgado pelo Ministro António Enes, concede à Companhia de Moçambique, por um período de 25 anos, que pode ser prorrogado de 10 em 10, um território que tinha por limites, a norte e noroeste, o rio Zambeze até à fronteira do então distrito de Tete, a oeste a fronteira de Manica, a sul o rio Save e a leste o Oceano.

Neste território, a Companhia tinha os seguintes direitos exclusivos: Construção e apropriação de comunicações terrestres, marítimas e portos, com excepção dos afluentes do Save e do Zambeze; Indústria mineira; Pesca do coral e pérolas; Caça aos elefantes e outra fauna bravia; Domínio de todos os terrenos livres na área concedida, com excepção dos prazos da Coroa, mas que pode administrar de acordo com as leis e regulamentos em vigor; Faculdade de arrendar e transmitir qualquer dos seus exclusivos assim como o domínio dos seus terrenos; Faculdade de lançar taxas e cobrar contribuições; Liberdade de exercer qualquer ramo de comércio, indústria, agricultura e colonização; Possibilidade de criar sociedades bancárias com faculdade de emissão de notas ou quaisquer outras instituições de crédito; É ainda considerada como companhia portuguesa pelo que terá sede em Lisboa, mas quando o montante de acções em poder de estrangeiros o justifique poderá criar delegações no estrangeiro — daí os comités de Londres e Paris.

Por estas regalias, a Companhia obrigava-se: A ter um capital social de 4.500.000,000 réis, pertencendo ao governo 5% dos lucros líquidos da Companhia, que se elevariam a 10% quando o dividendo das acções fosse também de 10% ou mais; A submeter ao governo os tratados e convenções celebrados com os régulos do seu território e a respeitar os usos e costumes dos seus povos; A respeitar os tratados entre o governo português e outros países; A sustentar missões educativas, escolas de instrução primária e de artes e ofícios; A organizar forças policiais de terra e mar; No prazo de 5 anos, a estabelecer nos seus territórios mil famílias de colonos portugueses; A construir um caminho de ferro da Beira

à fronteira de Manica, um telégrafo marginal à linha férrea e outro da Beira ao Zambeze; A manter o regime municipal e implantá-lo noutras povoações sempre que estas tivessem condições para tal; E a usar a bandeira portuguesa, à qual poderia juntar um outro distintivo.

O decreto de 30 de Julho do mesmo ano não altera significativamente as disposições anteriores, mas aumenta para 7,5% a percentagem do governo e obriga a Companhia a facilitar o trânsito de mercadorias e pessoas pelo Púnguè.

O decreto de 22 de Dezembro de 1893 aumentou consideràvelmente a área concedida, fazendo-a coincidir com as terras que tinham formado os dois distritos de Manica e Sofala.

A nova carta orgânica de 1897 apresenta diferenças mais significativas: O prazo de concessão passa para 50 anos, podendo ser prorrogado de 20 em 20 anos; A Companhia tem liberdade de formular a sua pauta aduaneira; Os limites do território alargam-se a norte e noroeste.

Em contrapartida, a Companhia cede ao governo 10% de todas as suas acções emitidas ou a emitir, mas reduz a percentagem do governo nos lucros líquidos para 2,5%, taxa que será elevada para 5% quando os lucros forem superiores a 10%; Fica obrigada a pagar metade das despesas judiciais e eclesiásticas e a criar, além das que constam noutros decretos, uma escola agrícola.

Esta é, resumidamente, a letra da lei que regulou os direitos e deveres de uma Companhia que durante os 50 anos de existência gerou grandes polémicas em Portugal, de acordo com a ideologia e os interesses dos partidos políticos, muito férteis antes do Estado Novo, e depois deste pelos defensores do nacionalismo económico. Não vamos fazer a isto qualquer comentário, pois correríamos o risco de entrar no foro dos economistas.

Queremos, no entanto, fazer uma abordagem muito provisória daquilo que foram as características gerais da Companhia de Moçambique no seu primeiro decénio, 1892-1902, mesmo pautada por todo o aparelho legislativo que vimos. Da pequena pesquisa que fizémos para este período, parece-nos que os esforços da Companhia se centram em dois objectivos principais que se encontram estreitamente interligados:

1º - Criar as condições favoráveis para que o território se tornasse "atractivo" ao capital europeu. A Companhia não parece decidida a investir no sector produtivo, reservando esse papel a companhias sub-concessionárias ou mesmo particulares. À Companhia interessa-lhe sobretudo criar os enquadramentos administrativos necessários ao investimento

de capitais por outrem, obtendo os seus lucros basicamente através do fisco.

2º - Criar as estruturas do aparelho de estado necessárias à manutenção da "ordem", bem como as infraestruturas de circulação — nomeadamente o caminho de ferro do Púnguè, estradas e pontes — que tornassem viável a exploração mineira de Manica, por um lado, e a obtenção de elevados réditos alfandegários através do controlo aduaneiro do trânsito comercial para o "hinterland" britânico, por outro.

Para a realização deste segundo objectivo, a Companhia recorre a uma política de auto-financiamento, limitando ao máximo o investimento de capitais não punccionados localmente.

A sua posição de companhia majestática dá-lhe essa possibilidade e as "bases para uma política fiscal" publicadas pelo primeiro governador, ao chegar ao território, definiram aproximadamente 80% das suas receitas anuais.

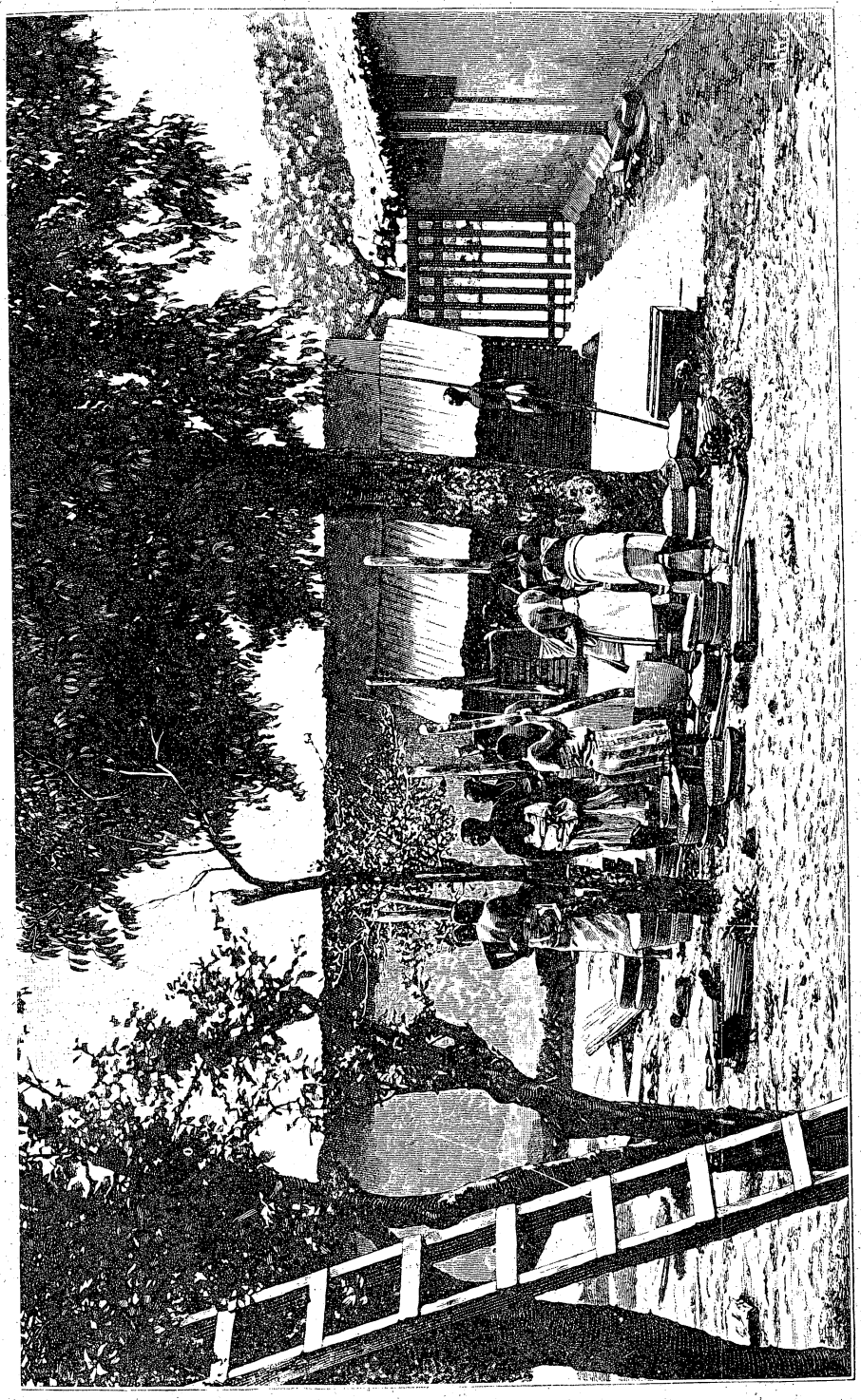
A consulta documental que fizémos para estes primeiros dez anos mostra-nos a origem dessas receitas: Rendimento geral das alfândegas; Rendimento das capitanias e dos correios; Aforamento e concessão de terrenos; Contribuição sobre a exploração e demarcação mineira; Imposto de palhota; Imposto de mussoco; Imposto de selo; Imposto de licenças; Contribuição predial; Contribuição de registo; Portagem da ponte sobre o Chiveve; e Multas.

Os impostos alfandegários e os chamados impostos indígenas (imposto de palhota e mussoco) são os dois pilares fundamentais em que assentam as finanças da Companhia em África neste período. Mas o primeiro depende, em grande parte, da montagem das infraestruturas de circulação, praticamente inexistentes à data da concessão.

A construção do caminho de ferro foi entregue a uma sub-concessionária, a "Beira Railways", que com muito bons resultados construiu até 1902, 319 km de linha, ligando a Beira à fronteira de Manica. Nem o governo nem a Companhia tiveram com ela qualquer encargo, tendo a Companhia recebido da "Beira Railways", pela concessão, 160.540 acções e 5.870 obrigações.

O movimento comercial do território teve, com o caminho de ferro, grande desenvolvimento. Era praticamente nulo em 1892 e atingiu, em 1900, a importância de 10.786.000 réis.

É bom referir que a razão fundamental deste êxito se deve em grande parte à utilização do trabalho forçado. Praticado desde o início, ele é impulsionado pela ordem de 13 de Abril de 1895, que preconiza a "abertura de estradas e lim-



Estação da Companhia de Moçambique em Neves Ferreira.
Pilando o milho.

peza de caminhos, rios, canais, pontes rústicas, barcos de passagem, poços, etc... por meio de trabalho indígena, gratuito ou só com alimentação".

O recrutamento da força de trabalho não paga estava entregue a particulares, que faziam desta actividade a sua única profissão.

A Companhia sofreu uma crise económica devido à situação de guerra na colónia britânica da África do Sul, superada em 1900 pela receita aduaneira paga pela passagem das tropas britânicas para a Rodésia, situação que nos mostra o grau de dependência da Companhia relativamente ao trânsito comercial com o interior.

É neste período de crise que surgem o imposto industrial e o imposto da borracha. A Companhia inicia também directamente a exploração da borracha.

Do ponto de vista do comércio com a população, a Companhia limita-se, neste período, ao que era secularmente feito nesta região: Ouro, marfim e pouco mais.

Outro assunto que seria interessante abordar e que diz directamente respeito aos povos da vasta região concedida à Companhia de Moçambique é o problema das expropriações em função das concessões. O que eram e para que serviam os terrenos de terceira classe para onde foram sistematicamente empurradas as populações.

Dissémos já que a Companhia de Moçambique se tornou um estado dentro de outro estado e, por isso, impunha-se comentar o seu ultimo organograma, que apresentamos, mas não o fazemos, pois não cabe no âmbito deste trabalho. Optámos por esta pequena e muito rápida abordagem. Quisémos fazê-la no âmbito da História Económica, com a intenção de despertar nos economistas o desejo de a consultarem e a tomarem como base de alguns dos seus projectos de investigação. Embora, como se pode perceber, o acervo documental que possuímos tenha inúmeras áreas que devem ser aprofundadas e onde talvez se encontram algumas das respostas que hoje faltam na nossa análise.

Não vamos falar da Companhia de Moçambique de hoje. Das actividades que desenvolve directamente ou através de outras empresas que criou, pois temos sobre isso muito pouca informação. Queremos só afirmar que nestes 100 anos a Companhia de Moçambique teve três fases bem distintas: na sua actividade, na natureza dos seus capitais e na origem dos seus lucros.

COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE — 31/12/1941

ADMINISTRAÇÃO GERAL

Repartição do Gabinete
Repartição Militar
SECRETARIA GERAL
Repartição Central
Secção de Instrução Pública
Secção do Arquivo Geral
Administração da Imprensa
INSPECÇÃO DE FINANÇAS
INSPECÇÃO DE EXPLORAÇÃO
Secção de Estatística
CONTENCIOSO
DIRECÇÃO DE AGRICULTURA
DIRECÇÃO DAS ALFÂNDEGAS
Serviço Interno
Serviço Externo
CAPITANIA DOS PORTOS
Pilotagem
Pessoal Embarcado
Oficinas
Farolagem
SERVIÇOS DE AVIAÇÃO
Observatório Meteorológico
DIRECÇÃO DE CONTABILIDADE
Secção do Almoxarifado
DIRECÇÃO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS
Divisão do Pessoal
Divisão Telegráfica e Radiotelegráfica
Secção de Exploração Eléctrica
Secção de Contabilidade
DIRECÇÃO DE FAZENDA
DIRECÇÃO DAS INDÚSTRIAS, MINAS E SERVIÇOS GEOLÓGICOS
Repartição das Indústrias
Repartição das Minas e Serviços Geológicos
Secção Administrativa
Secção Técnica
DIRECÇÃO DOS NEGÓCIOS INDÍGENAS
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE SAÚDE
Administração dos Hospitais
Repartição Sanitária
Hospitais da Beira
Hospital dos Europeus
Hospital dos Indígenas
Laboratório de Radiologia e Radioterapia
Sanidade Marítima
Hospital de Vila Pery
Hospital de Macequece
Hospital de Mambone
Hospital de Caia
Enfermarias
Vila Machado
Inhaminga
Vila Paiva de Andrada
Sofala
Mocoque
Espungabera
Gafaria da Ilha de Inhanguais
Delegacias de Saúde
Beira
Búzi
Chemba
Chiringoma
Chimoio
Govuro
Manica
Marromeu
Neves Ferreira
Mocoque
Sena
Laboratório de Análises Químicas e Bactereológicas
DIRECÇÃO DE VETERINÁRIA
DIRECÇÃO DE AGRIMENSURA
Secção Técnica
Secção Administrativa
DIRECÇÃO DAS OBRAS PÚBLICAS
Secção de Administração
CORPO DE POLÍCIA E FISCALIZAÇÃO
Comissão de Caça
COMPANHIA INDÍGENA DE INFANTARIA Nº1 -Macequece
COMPANHIA INDÍGENA DE INFANTARIA Nº2 -Beira
CAIXA DE EMISSÃO
CAIXA DE CRÉDITO AGRÍCOLA
ADMINISTRAÇÃO DO CONCELHO DA BEIRA
CONSELHO SUPERIOR DE AVIAÇÃO

COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE — 31/12/1941

ADMINISTRAÇÃO DAS CIRCUNSCRIÇÕES

Primeira Classe

CHERINGOMA
Posto do Dondo
CHIMOIO
Posto de Bandula
Posto de Gondola

Segunda Classe

BÚZI
CHEMBA
Posto de Chiramba
Posto de Tambara
Posto de Maringué
GORONGOSA
MANICA
Posto de Mavita
Posto de Dombe
MARROMEU
Posto de Lacerdónia
NEVES FERREIRA
SENA
Posto de Inharuca

Terceira Classe

BÁRUÈ
GOVURO
Delegação Marítima
Posto de Bartolomeu Dias
Delegação Marítima
MOCOQUE
Delegação Marítima
Posto de Mocovane
MOSSURIZE
Posto de Chicualacuala
Posto de Massangena
Posto de Chibabava
SOFALA
Delegação Marítima
Posto de Chingune
Delegação Marítima

CONDIÇÕES DE HABITABILIDADE NUMA PEQUENA POVOAÇÃO COSTEIRA DA ÁFRICA AUSTRAL, 1892-1925

António Sopa

(Para o meu tio Eugénio)

Existe já uma extensa bibliografia para o estudo das cidades da Ilha de Moçambique e de Lourenço Marques (actual Maputo). O interesse que os investigadores lhes vêm dedicando assenta nos aspectos particulares de cada uma delas — urbanístico e arquitectónico, no caso da primeira; político e económico, para a segunda — e, ainda, no facto de terem sido, do ponto de vista administrativo, as únicas capitais deste país. Estão bem estudados e são conhecidos, nos seus aspectos mais gerais, as origens destes povoados, as relações com os reinos africanos locais, os diferentes imperialismos e as suas lutas pela posse de domínios ou de zonas de influência, e a sua evolução urbana, tanto numa perspectiva histórica como estética.

A situação é muito menos animadora para os outros centros urbanos do país. No caso particular da cidade da Beira, existiu durante todo o período da administração da Companhia de Moçambique (1892-1942) uma intensa produção bibliográfica — estatística e de propaganda — revelando o desenvolvimento dos territórios sob a administração desta companhia majestática. Esta produção tinha como fins dar a conhecer o desenvolvimento dos chamados "territórios de Manica e Sofala", e, duma certa maneira, responder a uma opinião pública que se manteve sempre numa atitude crítica relativamente à sua actuação. Em anos mais recentes, sob a influência da política do "Estado Novo", uma onda de nacionalismo — representada na colónia pela Liga de Defesa e Propaganda — viria novamente a contestar a sua existência, apresentando-a como um caso grave de desnacionalização. Esta produção viria a ser bruscamente interrompida com a passagem destes territórios para a posse directa do estado português, em 1942, permanecendo obscuros muitos aspectos da vida citadina beirense e das diferentes políticas postas em prática por aquela companhia.

Neste artigo pretende-se descrever a criação de algumas infraestruturas urbanas — transportes públicos, iluminação e abastecimento de água — imprescindíveis à vida moderna.

Como poderemos depois verificar, muitas das soluções tomadas tiveram que ter em conta os circunstancialismos económicos em que a companhia viveu durante o período cronológico aqui tratado, mas também, nos primeiros tempos, a inexistência de soluções técnicas capazes de resolver estes problemas de uma forma definitiva. As soluções que seriam depois empregues na década de 50, para o caso da iluminação eléctrica e abastecimento de água, eram neste período incomportáveis para a companhia, do ponto de vista financeiro. Na verdade, após um breve período de prosperidade, o território confronta-se com a crise, que vai depois evoluindo para um longo período de estagnação. O primeiro conflito europeu provoca um novo ciclo de crise. Depois da guerra, e com o reinício da navegação comercial, o território encaminha-se para um período de progresso, subitamente interrompido com a crise mundial de 1929. Em Manica e Sofala, os efeitos deste fenómeno arrastam-se pela década de trinta.

Aspectos Gerais da Povoação

A Beira ergueu-se na margem esquerda do rio Púngoè, numa estreita faixa de areia apertada entre um pequeno rio de marés e o oceano[1].

O povoado, logo de início, parecia condenado a um destino breve e trágico. O lugar em que se tinha implantado era descrito como um enorme lameiro líquido, gerador de humidades e pestilências, permanentemente ameaçado pelas marés e temporais. Quando o mar invadia a povoação, não só punha em risco vidas e haveres como fazia até soçobrar as esperanças dos espíritos mais optimistas [2]. A sua posição privilegiada numa futura rede de caminhos de ferro salvaram-na de uma destruição que se adivinhava quase inevitável. As razões da sua existência e progresso prendem-se, daqui em diante, com o desenvolvimento das colónias do interior, a quem servia de elo de ligação com o resto do mundo[3].

Em 1891, a povoação reduzia-se ainda às casas do comando militar e a algumas palhotas dispersas, construídas à maneira local. No ano seguinte estendia-se já pelo espaço compreendido entre a alfândega e o largo Luís Inácio, e quatro anos mais tarde rondava o princípio da avenida D.Carlos. Nos anos imediatamente a seguir desbravaram-se os terrenos do que viria a ser o futuro bairro habitacional da Ponta Gêa. A nova planta urbana, estabelecida em 1899, prolongava a povoação até ao mar, no encontro da avenida Bocage com a avenida D.Amélia e a rua Roma Machado. A conclusão da estrada para o

Macúti, em 1930, abria novas possibilidades para o prolongamento da cidade[4].

Na margem direita do Chiveve, onde inicialmente ficou a feitoria da Companhia, instalavam-se o edifício da estação dos caminhos de ferro, o quartel, o matadouro e alguns armazéns de importantes empresas transitárias. O bairro do Maquinino — um "chiqueiro de porcos" segundo um empregado da majestática — era um subúrbio de gente pobre e operários, abrigando-se ali negros, mestiços e asiáticos[5].

A população não cessava de crescer. Grande número de braços empregavam-se nas obras do caminho de ferro e do porto. Outros, garantiam a existência no interior penumbroso das casas comerciais. Mas a grande parte era gente de passagem. A povoação era a porta natural para quem chegava na aventura de um enriquecimento fácil. Na algazarra dos "bars" vislumbravam-se possibilidades inesgotáveis, todas com futuros grandiosos. Alguns meses depois esses eram vistos partir, pálidos e febris. O ouro era apenas uma miragem[6].

O número de casas construídas aumentava: em 1892 era de 122; em 1896 chegava a 246; em 1910 subia a 469; e em 1925 atingia as 798. Mas o progresso não se podia medir apenas pelo número de casas edificadas, pelo aumento populacional ou pela extensão da área urbana. Comodidades impensáveis alguns anos antes eram também sinais evidentes de desenvolvimento. As palhotas de pau a pique davam lugar às casas de madeira e zinco. No dobrar do século existiam já construções de alvenaria de relativa importância[7].

Perante este crescimento impunha-se a existência de uma organização municipal capaz de dar resposta aos inúmeros problemas da vida beirense, que gerisse os assuntos do dia-a-dia e estabelecesse um programa de futuros melhoramentos para a povoação.

A primeira entidade com estas características — a Comissão Sanitária da Beira — criada em 1898, tinha apenas um carácter consultivo[8]. Ela devia formular, a partir do conhecimento dos trabalhos anteriormente realizados, um plano geral de saneamento da povoação e propôr as modificações que se fossem impondo ao plano aprovado. A Direcção dos Serviços Urbanos aparece no final do ano seguinte, cumprindo verdadeiramente funções municipais. Através de um fundo — o Fundo dos Serviços Urbanos da Beira — alimentado a partir dos diferentes impostos e licenças municipais, pretendia-se responder aos diferentes serviços de interesse local.

A comissão sanitária continuava a ter existência legal. Ela deveria propôr as providências necessárias para as modi-

ficações e melhoramentos dos serviços sanitários e melhoramentos locais no que respeitava a material e pessoal. Em 1902 a repartição sanitária foi incorporada nos serviços urbanos, ficando sob a responsabilidade do seu director. O serviço médico — a quem competia a higiene e sanidade da localidade— ficava na dependência do chefe do serviço de saúde da Companhia[9].

Com objectivos mais ou menos semelhantes aos das antigas repartições, foi posta a funcionar em 1914 uma "corporação administrativa" denominada Comissão de Melhoramentos da Cidade da Beira. O seu aspecto verdadeiramente inovador consistia em fazer participar os habitantes da cidade na gestão municipal. Ao contrário das anteriores repartições municipais, os seus membros deixavam de ser escolhidos sob proposta do Governador do Território, sendo eleitos por votação democrática. Assim, faziam parte da sua constituição: 5 representantes das associações de classe (3 por parte da Associação Comercial da Beira, 1 pela Associação dos empregados da Companhia de Moçambique, 1 pela Confederação Operária), e 3 cidadãos que não fossem funcionários da Companhia[10].

Em 19 de Novembro de 1925, perante o pedido de exoneração feito pela comissão de melhoramentos, e sendo necessário assegurar a sequência da administração e o andamento de todos os trabalhos, foi criada, em regime provisório, a Comissão de Administração Urbana da Beira, mantendo-se ainda por dez anos em funcionamento e tendo sido depois substituída pela Câmara Municipal da Beira[11].

Aterros e Ruas

A compreensão da escolha e utilização dos primitivos meios de transporte, que hoje passam por verdadeiramente originais, nasce do conhecimento das condições naturais onde se instalou o povoado e de toda a história posterior da sua expansão.

Em 1892 — volto a recordar — quando da posse dos territórios por parte da Companhia de Moçambique, a cidade reduzia-se a um pequeno bairro de casas térreas de ferro ondulado, anarquicamente distribuídas, cujos limites estavam estabelecidos entre a alfândega e o largo Luís Inácio.

Houve a preocupação de expandir a povoação e de dotá-la com uma planta urbana racional, onde estava também inscrito, a linha tracejada, o seu futuro: os novos bairros a arruamentos. A realidade era, porém, menos esplendorosa. Em muitos sítios a faixa de areia era tão estreita que não permitia mais

do que uma artéria, e em nenhum caso tinha largura suficiente para mais que duas ruas paralelas[12].

Os aterros que durante largos anos foram sendo feitos roubaram ao mar os terrenos necessários para o crescimento da cidade, criando uma barreira mais eficaz as suas investidas e às inundações do Chiveve. Estas obras completavam-se com as da muralha de defesa da Beira, que nos anos iniciais estiveram ligadas às obras da construção do porto. O primeiro muro — uma estacaria feita de mangal, ligada por varas horizontais e protegida por esporões perpendiculares de trinta em trinta metros — começou a ser instalado em Dezembro de 1892, e, três meses depois, quando das grandes marés equinociais, pôde logo provar a sua enorme utilidade. Em 1896, ainda com carácter de ocasião, inicia-se a construção de uma muralha de alvenaria, de pequenos blocos; mas no ano seguinte aumentava-se-lhes o tamanho, pois o mar levava e sacudia os que haviam sido colocados ali no ano anterior. Em 1898 continuou-se a construção desta defesa, porém com uma direcção diferente da muralha anterior, formando como que uma espécie de esporão de modo a evitar a corrosão que se estava dando nos terrenos que ficavam no seu extremo, obra que ficou concluída em 1899. Estas construções, além de protegerem a povoação provocaram profundas alterações na hidrografia local, causando importantes assoreamentos no rio Chiveve e na praia da Ponta Gêa, onde um banco de areia avançou para o mar mais de 400 metros desde 1893. Tal não impediu que se iniciasse em 1903, nesse mesmo local, a construção de uma muralha para a protecção dos terrenos da avenida D.Carlos, a sul do extremo da antiga muralha. Foram ainda construídos cerca de cem metros, mas três anos depois julgava-se desnecessário continuar a obra devido ao desenvolvimento que se vinha dando daquele banco de areia[13].

A construção da muralha definitiva, cujo projecto inicial foi elaborado pelo engenheiro Costa Serrão, previa a construção dum muro de defesa em linha recta, bem orientado, na direcção das baixa-mares, o aterro dos terrenos conquistados ao mar, no volume total de 1.900.000m3, a dragagem do Chiveve e do mangal da Ponta Gêa e o fornecimento ao porto das condições suficientes para a descarga de 400.000 toneladas anuais. Depois de ter sofrido diversas alteraçoes de acordo com as disponibilidades financeiras da Companhia, o projecto ficou reduzido à construção de uma muralha em betao "Coignet", desde o extremo norte do antigo muro até ao cais nº1, da alfândega, em dois alinhamentos rectos ligados por uma curva, a que ambos eram tangentes. O aterro, na rectaguarda, era em betonilha. Em frente da alfândega, para acesso ao cais,

seriam construídas rampas e escadas, provisoriamente de madeira e mais tarde de ferro. A área dos terrenos a aterrar era superior a 26.000m2. Em Junho de 1900 foi aberta a empreitada; em Outubro do mesmo ano iniciaram-se as obras[14].

Do lado do Chiveve existia uma zona pantanosa onde se tinham edificado muitas casas de estacaria. Os trabalhos de campo para a construção de um dique e posterior aterro de uma faixa de terreno ao longo da povoação, datam de 1894. O aterro começou a ser feito três anos depois pela Compagnie du Sud Est Africain, sendo sustentado por uma muralha de blocos de cimento. Em complemento desta obra, e sob proposta da comissão sanitária, foram-se aterrando ruas antigas, abertas no lodo do Chiveve; a praça do Conselheiro Almeida e as ruas do mercado e do bairro da Ponta Gêa; em 1899, a praça Luís Inácio; em 1901 aterrou-se ainda grande parte da rua Correia de Brito, que era até esta altura uma faixa de lodo pantanoso, protegendo-se assim as avenidas D.Carlos e D.Amélia; alargou-se a rua Conselheiro Enes, aterrou-se a rua Valsassina, que passava por ser uma das de maior movimento; em 1902 aterrou-se parte da "raquette" do Motundo; em 1907 os pântanos próximos da avenida D.Carlos. Estes aterros permitiram o crescimento da área comercial da povoação, o sucessivo afastamento das águas do Chiveve para o seu leito natural e o desaparecimento progressivo da parte pantanosa da povoação. Enquanto estes aterros não se foram concluindo foi necessário construir um dique de "matope" com a extensão de 678 metros, na margem esquerda do Chiveve, para preservar as ruas próximas do mercado[15].

Apesar de todos os aterros até àquele momento efectuados, ainda em 1910 se dizia que a cidade deveria ser elevada na sua totalidade em mais de um metro, pelo menos. As razões para tão grandes obras estavam nas manifestações exteriores que os terrenos ainda apresentavam — esponjosos, inconsistentes e moles — provocando desnivelamentos nos passeios laterais das ruas e desprumo em algumas casas de alvenaria, onde as paredes fendiam e rachavam. As areias necessárias a este tão ambicioso projecto deveriam ser obtidas por contrato com a "Beira Railways", utilizando-se para o transporte os vagões que da Rodésia regressavam à Beira, completamente vazios. Também o Chiveve era posto em causa. Que futuro dar-lhe? Barrá-lo? Drená-lo? Aproveitá-lo para o estabelecimento de uma doca de marés? O governador do território não o sabia, deixando a solução à opinião de um engenheiro hidráulico, que a deveria estudar [16].

As areias necessárias para os aterros foram obtidas das pequenas dunas que existiam no local onde a povoação se elevava. Em 1898 as areias começam a ser extraídas da Ponta Gêa e no ano seguinte são retiradas de uma distância ainda maior, no extremo da avenida D.Amélia e o Motundo, a cerca de 1 km dessa avenida. Em 1910 torna-se impossível obter areias dali sem prejuízo da segurança da cidade, pois chegou-se ao ponto de ser necessário proteger as areias das dunas da praia contra o vento, entre a rua Bensaúde e a Sanitária. As terras necessárias para os aterros das novas avenidas de acesso à ponte metálica foram retiradas do quilómetro 4 da linha férrea, num bloco pertencente à "Beira & Mashonaland Railways". Ao que parece, nos tempos seguintes as areias necessárias aos aterros começam a ser retiradas dessa zona[17].

Segundo uma descrição da época, as ruas da Beira eram todas de areia, terraplanadas, com um ligeiríssimo declive, impossibilitando o trânsito de carros com rodados. A sua direcção era, em geral, rectilínea — a planta urbana, com excepção do bairro primitivo, apresenta a povoação com um deli neamento regular e geométrico — estendendo-se de um ao outro extremo da povoação, formando como que uma única via que era a sua artéria principal. A sua largura era variável: as avenidas podiam atingir os 20 metros; as ruas, 15 metros, com preendendo os passeios, mas havia-as de 10 metros de largo e ainda menos; as travessas não ultrapassavam os seis metros. Muitas destas ruas tiveram que ser aterradas para não serem submersas pelas águas. Em 1900, o desenvolvimento total destas ruas e praças era de 12.585 metros; a distância, no sentido principal, da alfândega ao fim da avenida D.Amélia era de 3.400 metros, números redondos. Em 1907 a cidade contava 34 ruas, 6 avenidas, 4 praças, 1 largo e 16 travessas, mantendo-se a área dos arruamentos semelhante à de 1900. Em 1930, limite cronológico aproximado do nosso trabalho, existiam 52 ruas, 25 travessas, 6 avenidas, 2 jardins, 8 largos e 5 praças[18]. A pavimentação das ruas foi um dos problemas técnicos mais difíceis de solucionar. Desde 1898 — altura em que foi nomeada uma comissão para estudar os materiais e processos de construção mais adequados — a decisão foi sendo adiada, pelos inconvenientes que se julgava poderem verificar-se. De início a idéia foi entusiasticamente recebida pela administração da Companhia, pois valorizava-lhe os terrenos, promovia o desenvolvimento da Ponta Gêa e permitia-lhe o aumento das receitas através de diferentes contribuições (licenças de carros, contribuição predial, etc.). No relatório anual apresentado à assembleia geral, a administração dava conta que

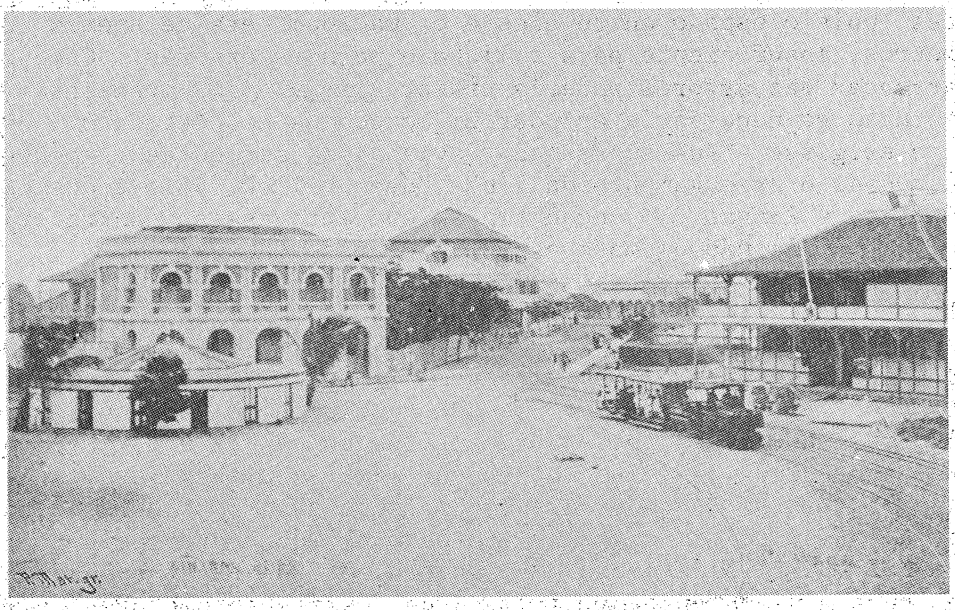
tinha dado ordem ao Governador do Território para executar o calcetamento das ruas, fazendo-se as obras por zonas e incluindo não só as artérias principais mas ainda as laterais que as alimentavam. A conclusão da obra era encarada como uma verdadeira revolução, abrindo uma era de civilização e progresso [19].

Os habitantes da povoação, incluindo os comerciantes, pediam também, com insistência, a pavimentação das ruas, pois o sistema existente — de carros empurrados à mão pela linha "decauville" — era extraordinariamente moroso, dado utilizar-se um número crescente de carros no transporte de pessoas e mercadorias, e dispendioso, fora do alcance da maioria dos cidadãos. No ano seguinte, representantes da Associação Comercial solicitavam, pelo menos a construção do pavimento da rua principal [20]. Foi-lhes dito pelo Governador do Território que o calcetamento desta única rua não resolvia o problema do tráfego, pois obrigava a conservar todas as linhas e meios de transporte para todas as outras ruas, favorecendo somente quem para além dos carros "decauville" quisesse e pudesse ter carruagens de passeio. A solução, no seu entender, passava pelo calcetamento de todas as ruas. No entanto, a Companhia só poderia fazer esta obra se criasse novas receitas para juro e amortização do capital que fosse utilizado e, ainda, para o "deficit", encargos de serviços de utilidade local tais como polícia, arborização, cemitérios, etc. O princípio foi aceite, tendo o juro sido estabelecido em 5%, amortizado em 10 anos. O Governador do Território, em carta dirigida à administração da Companhia em Lisboa, dizia que era "chegada a ocasião de não demorar aquela obra que seria contra a que a opinião pública julga dever fazer-se e assim se criariam dificuldades grandes para este governo". A solução apresentada pelo Governador do Território, Rafael Gorjão, compreendia o empedramento de uma faixa de 6 metros, em 17 quilómetros de ruas, cujo custo total seria de 75.000 libras. As empresas comerciais aceitaram pagar taxas mais elevadas e criou-se a Repartição dos Serviços Urbanos para arrecadar as receitas, mas a decisão definitiva não chegou a ser tomada. O desenvolvimento desta questão mostra-nos que a solução não era meramente técnica: o Governador do Território foi chamado a Lisboa para conferenciar com o conselho de administração, acabando depois por ser substituído no cargo [21].

Em 1900, no relatório apresentado à assembleia geral da Companhia, dizia-se que o assunto tinha já sido meticulosa e repetidamente estudado, mas apresentava dificuldades que se não eram insuperáveis eram, pelo menos, dignas de considera-



Inauguração do "tramway", em 1901.



O "tramway" na Praça Luís Inácio.

ção. Segundo os entendidos, permanecendo as ruas tal como estavam, permitia-se um rápido escoamento da água das chuvas; se as mesmas fossem pavimentadas ou calcetadas, haveria uma acumulação de águas, inundando-se a povoação. A solução técnica para evitar estas inundações periódicas passava pela construção de sarjetas cujas canalizações fossem desaguar no mar. O nível em que se encontrava a Beira em relação a este poderia dar origem a que, nas marés altas, o mar inundasse as ruas, entrando por essas tubagens. Foram ainda apresentadas outras propostas, nenhuma com carácter satisfatório. Pensou-se depois em empedrar metade da largura de cada rua, possibilitando-se assim um fácil escoamento das águas. Mas a ideia de que as chuvas torrenciais, arrastando o saibro do pavimento, o misturasse com a areia das faixas retirando-lhe a capacidade filtrante, veio inibir a sua concretização [22].

A Companhia chegou ainda, nesse ano, a abrir concurso para o empedramento das ruas pelo sistema "Mac Adam", na extensão de 1500 metros, a partir da alfândega e passando pelas ruas Conselheiro Enes, Conselheiro Castilho, Comandante Leal, Valsassina e avenida D.Carlos, incluindo mais de 657.50 metros de passeios. Este concurso foi posteriormente suspenso, tendo sido reaberto em 15 de Outubro. Segundo o projecto submetido pela Companhia à comissão sanitária, tornava-se necessário remover a linha "decauville" até à distância de 3 metros dos passeios, o que resultaria certamente na necessidade de cortar todas as árvores que se encontravam ao longo destes, pois o espaço entre eles e o "macadam" era de apenas 3 metros, insuficiente para a linha e para as árvores. Como o arrancar das árvores poderia trazer graves inconvenientes, tornava-se necessário estudar um método de calcetamento que não exigisse a sua supressão. Devia ainda ser cuidadosamente estudado o assentamento da linha "decauville", pois todos os desvios e linhas de junção tinham que atravessar a parte calcetada, exigindo um modo especial de assentamento [23].

Em 1901 tentava-se ainda resolver o problema de maneira financeiramente favorável para a Companhia. A ideia esboçada era de que a viação poderia ser feita por meio de "carros automotores" que exigiam o empedramento de uma faixa de 3 metros de largura, reduzindo-se substancialmente os encargos. A obra poderia ser feita por conta da Companhia e por contrato, procedendo a licitação, ou por meio de uma empresa especial à qual se concedesse, como recompensa, o exclusivo da exploração, por um certo número de anos, dos carros que circulavam pela faixa empedrada. No projecto de bases apresentado para a viação urbana por meio de "carros automotores" com

o exclusivo por 40 anos, ficava o concessionário obrigado a: macadamizar uma faixa com quatro metros de largura, na faixa central das ruas, empregando nesses trabalhos pelo menos 2/3 de funcionários portugueses; conservar o empedramento em bom estado; submeter à aprovação do Governador do Território as tarifas de transporte de passageiros e mercadorias e os horários do serviço dos carros; empregar no serviço do carro de passageiros pessoal competente e devidamente uniformizado; os tipos de carro a utilizar seriam escolhidos por acordo entre o concessionário e o administrador delegado da Companhia de Moçambique ou o Governador do Território. O comentário do director geral das Obras Públicas pôs, todavia, por terra esta hipótese, tanto do ponto de vista financeiro como no aspecto técnico. O inspector de exploração, a quem foi pedida opinião, declarou também que as faixas de areia que constituíam as ruas da povoação deviam ser mantidas. A criação de um quarto modo de locomoção — dado que existiam já os passeios, a via larga para o "tramway" e a via estreita para os vagões "decauville" e cadeiras — e ainda de uma faixa central empedrada de 4 metros, iria alterar substancialmente o aspecto higiénico da povoação [24].

Em 1912, o empreiteiro L.Zagury, de Lourenço Marques, apresenta uma nova proposta de pavimentação pelo método de asfaltagem, mas não parece ter recebido o devido interesse por parte da Companhia. Somente em 1929 se começa a transformar as faixas das ruas, que até ao momento eram de areia, numa faixa endurecida para os automóveis. Num jornal local chegou a dar-se a notícia da chegada de maquinismos pertencentes à "Union Granolithic and Asphalt Co.Ltd.", para asfaltagem das principais ruas da cidade, começando pela avenida Andrada, largo Luís Inácio e rua Valsassina. Afinal o trabalho não chegou a ser entregue a nenhuma empresa comercial, tendo sido feito por administração directa e utilizando-se outro método de pavimentação que consistia, essencialmente, numa sólida base de betão coberta com uma camada rica de cimento. Em Maio de 1929 abria-se já uma caixa de 20 cm de profundidade, que serviria para a base de betão, desde a Rotunda até ao centro da cidade. E em 5 de Outubro de 1930 eram inauguradas as três primeiras ruas pavimentadas por este processo — a avenida da República, a rua Valsassina e a rua capitão Pais Ramos — tendo-se o processo generalizado nos anos seguintes [25].

Até 1900 as ruas da Beira encontravam-se mal arborizadas. As primeiras tentativas de arborização datam de 1893, mas sem grandes resultados. Procurou-se, inicialmente, recorrer aos eucaliptos, mas estes não revelaram grande aptidão.

Em 1903 chegou-se definitivamente à conclusão que o vento os partia com facilidade, acabando por morrer quando as suas raízes atingiam águas salobras ou salgadas. Procurou-se depois utilizar espécies arbóreas de origem local, também sem êxito. Em 1901, as únicas ruas arborizadas — sem regularidade — eram a Conselheiro Enes e a Conselheiro Castilho, existindo ainda alguns eucaliptos na avenida D.Carlos. Foram ainda utilizadas casuarinas por se darem bem em terrenos arenosos. Foi com esta espécie que se arborizaram os terrenos conquistados ao Chiveve pela Compagnie Sud Est Africain. Mas foram utilizadas também outras espécies arbóreas: em 1906, na avenida Pinto Basto, plantaram-se acácias rubras; na estrada Sousa Araújo, coqueiros; na avenida Marquês de Fontes, casuarinas e coqueiros; na avenida do matadouro, coqueiros e acácias. Em 1924 tentou-se obter novo arvoredo da África do Sul, em substituição das árvores plantadas, mas não se conseguiram plantas próprias e adequadas ao meio e locais a que se destinavam [26].

A ligação entre as duas margens do Chiveve tornou-se desde o início um eixo fundamental das comunicações urbanas. O facto dos edifícios da alfândega e dos caminhos de ferro se encontrarem em margens opostas impôs que se tenha construído várias pontes, desde 1893. Em 1898 a ligação era ainda feita por uma única ponte de madeira, junto à alfândega. A natureza do terreno, na margem direita do rio, e a altura do tabuleiro, inferior ao nível das marés mais altas, tornavam por vezes o seu trânsito difícil. Uma outra ponte, que existia a montante desta, foi desmontada por causa das obras da muralha, construída pela Compagnie du Sud Est Africain. Em 1900 existia a chamada "ponte da alfândega", na embocadura do Chiveve, com a extensão de 300 metros e com 6 metros de largo, com pagamento de portagem para mercadorias e fazendo a ligação entre a alfândega e os caminhos de ferro, servindo também o movimento entre a cidade e o Maquinino. Mais para sul existia a chamada "ponte do Maquinino", com 110 metros de comprimento por 4 de largura, servindo o matadouro e o bairro negro daquele nome. A "ponte nova", como também era conhecida — mesmo quando já era velha e estava em mau estado — ficava no enfiamento da travessa nº 11, que marginava o talhão da residência do governador, aproveitando a parte mais estreita do Chiveve e desembocando na margem direita, entre o bairro do Maquinino e o antigo matadouro. A ponte foi construída em mangal vermelho, nos apoios, e com mangal branco nos tabuleiros. Os carros de mercadorias estavam sujeitos a pagamento de portagem, que incidia fundamentalmente sobre os que estavam

em trânsito para a Rodésia. Os moradores da margem direita estavam também sujeitos a portagem quando mandavam os seus carros às compras, ao outro lado, o que provocou descontentamentos e levou à anulação desta contribuição, em 1902. A necessidade de uma ponte com carácter permanente apresentou-se logo em 1901, tendo sido relembrado o antigo projecto do engenheiro Costa Serrão, de uma ligação a montante da muralha para dar passagem ao prolongamento da linha da "Beira Railway" por forma aos vagões poderem carregar directamente dos armazéns. A nova ponte deveria ser construída em vigas de ferro sobre pilares de alvenaria, com um tramo móvel, para permitir a passagem acidental de qualquer embarcação de alta mastreação. Este projecto ligava-se com a rectificação da margem direita do Chiveve, o que permitiria a conquista de novos terrenos. Em 1904 a nova ponte de ferro estava já encomendada. O projecto definia a construção de uma nova ponte de ligação entre a alfândega e a estação dos caminhos de ferro, para o trânsito público, tendo um tramo móvel e que permitisse a passagem de pequenas embarcações. A primeira proposta elaborada contava com a passagem por baixo da ponte de navios de alto bordo, exigindo assim enormes dragagens e a construção de pilares elevadíssimos. Elevadíssimo era também o seu custo, tendo por isso sido recusada. A segunda proposta foi igualmente recusada. A terceira — finalmente aceite — reduzia ao mínimo o vão da ponte, suprimia o tramo móvel e calculava o ferro em condições mais favoráveis. No ano seguinte, devido ao mau estado da "ponte nova", permitiu-se que o material mais pesado fosse desembarcado directamente nas pontes do caminho de ferro, estando eminente o corte de comunicação entre as duas margens. Em finais de 1905 começaram os trabalhos de construção da nova ponte. A parte metálica, construída na Bélgica pela Société Anonyme de Construction et des Ateliers de Willebroeck, deve ter chegado à Beira em 16 de Outubro desse ano, a bordo do navio "Feldmarschall". A ponte era formada por três tramos, assentes nas extremidades por encontros de alvenaria construídos sobre estacaria, e os pilares do meio em estacaria "mitchell" capazes de suportarem um vagão de 41 toneladas. O tramo do meio era móvel, para dar passagem a pequenas embarcações. O atraso das obras deveu-se à chegada tardia do pessoal da casa construtora, acabando esta por abandonar os trabalhos, ficando a obra paralizada. Em 19 de Novembro de 1908 foi assinado um contrato com Alfred Leonard Lawley para a montagem, tendo desde aquela data os trabalhos decorrido a bom ritmo. Foi definitivamente concluída em Agosto de 1909 e a prestar bom trabalho, pois estando

carregada com 8 vagões de 30 toneladas cada, não se deu nada de anormal. Uma descrição da época apresentava-a assim:

> "Tem nove cavaletes com fundações de alvenaria, assentes sobre estacas de madeira. Cada um destes é constituído por estacas maciças e de parafuso. O seu emprego reforça muito a ponte sem diminuir a secção de vasão do rio. O vão nos tramos extremos está dividido em quatro e as flechas que eles deram nas experiências foram quase imperceptíveis.
> O tramo central é de rotação com o fim de permitir a passagem de embarcações com maior tonelagem".[27]

Até 1901 não estava generalizado o uso de velocípedes, por não existir piso capaz na povoação. Alguns praticantes mais entusiastas faziam-no na areia molhada da praia, por alturas da baixa-mar. A construção dos passeios em cimento ou betão deu as possibilidades necessárias para que os ciclistas os utilizassem para a sua deslocação, provocando frequentes atropelamentos. Em 1910 o comissariado da guarda civil proibiu o trânsito de bicicletas nas condições em que vinha sendo feito. Os administradores da Companhia, na sua visita ao território no ano seguinte, permitiram a construção de pistas próprias para bicicletas. Estas "faixas de rolamento", macadamizadas, seriam construídas em algumas artérias da cidade, entre as linhas "decauville" de 0,60 e uma das de 0,50, nas avenidas Andrade, 5 de Outubro, República e rua Valsassina. O percurso detalhado dava-lhe, em 1912, a distância total de 4.525 metros, com saída da alfândega, passando pelas ruas Conselheiro Enes e Conselheiro Castilho, Valsassina e avenida da República, até à praça Cândido dos Reis; da capitania, contornando a praça Henrique Nogueira, até à rua Conselheiro Enes; da avenida da República, pela rua Coronel Coutinho até à praia; da avenida da República, pela travessa ao lado da residência até à ponte do Chiveve. Estas faixas tinham a largura máxima de 2,20m, nas avenidas Andrade e 5 de Outubro; 2,10m, nas avenidas da República e 5 de Outubro; 1,95m na rua Valsassina.

Em 1912 abriu-se concurso público para a empreitada parcial desta obra, desde a alfândega até à residência, pelas ruas Conselheiro Enes, Largo Luís Inácio, rua Valsassina e avenida da República, numa extensão de 1.461m. A construção destas faixas prosseguiu no ano seguinte, sob administração directa. O primeiro troço construído partia da residência do governador até à praça Cândido dos Reis e desde esta até à praia, mas as suas más condições levantaram a questão das obras serem interrompidas se não fossem feitas com maior resistência. Em 1916 e 1917 foram ainda construídas faixas resistentes nas ruas Mouzinho de Albuquerque, Álvaro Ferraz,

Conselheiro Castilho e Mayer, assim como nas ruas e largo que circundam a praça Henriques Nogueira. Em 1923 e 1924, a falta de mão de obra dificultou o avanço dos trabalhos[28].

Em piso de areia solta e difícil para o caminhar, os passeios para peões eram uma das comodidades mais desejadas pelos beirenses dos primeiros tempos. Os passeios iniciais — procurando-se uma solução rápida e barata — foram feitos de "matope" (lodo do pântano), endurecido com areia e sustentado por pequenas estacas de mangal. Esta solução, que se apresentava satisfatória para o tempo seco, na época das chuvas tornava tudo num lamaçal intransitável. A legislação publicada em 1893, numa tentativa de os conservar, interditava-os a "pessoas conduzindo quaisquer carretos", impedindo também o seu uso a serviçais e carregadores negros.

Em 1896, em sua substituição, começaram a construir-se passeios em betão. Estes passeios tinham 1,50 metros de largura e estavam elevados 0,1 metros acima do nível das ruas. Até 1901 foram construídos em areia e cimento, ou em areia, cimento e casca de ostra, mas os maus resultados desaconselharam a continuação deste tipo de construção. Passaram depois a ser feitos de tijolos comprimidos e cimento e areia, ou em massame de betão com uma cobertura de lages de cimento comprimido de 0,3X0,3 metros de dimensão superficial, sendo este último processo muito mais económico.

Em 1899 existiam passeios de betão desde a alfândega quase até ao fim da avenida D.Amélia e rua Mayer, seguindo pela artéria principal, e ainda em algumas ruas transversais. Em 1902 dizia-se que a rede de passeios se tinha espalhado por quase toda a povoação. Segundo observação da época, eles valorizaram grande número de talhões da Companhia, tornando possível a criação de um bairro residencial com casas isoladas, dizendo-se mesmo que sem "os passeios de betão quase se não podia andar a pé na Beira". Foram também construídas passagens de um para o outro lado do passeio, atravessando a largura da rua, em calçada ordinária e em pontos convenientemente escolhidos[29].

Os Transportes

Os pisos de areia solta e a má adaptação dos animais de tracção determinaram os meios de transporte que circularam na povoação desde os primeiros tempos.

Existiam dois sistemas — se é que assim se pode dizer — mas tanto um como o outro se deslocavam sobre "rails" do caminho de ferro.

O primeiro movimentava-se sobre uma via de 0,5 metros e os veículos utilizados foram, ao longo dos tempos, tomando diferentes nomes: carros, cadeiras, "trolleys" ou zorras. Este sistema surge em 1893, quando a Companhia de Moçambique adquire alguns quilómetros de linha "decauville", que tinham seguido para a Beira na expedição de 1891, e que foram imediatamente assentes. Funcionou até 1 de Janeiro de 1930, altura em que, por ordem do governo do Território, foi proibida a sua circulação em toda a área da cidade, na margem esquerda do Chiveve. Mas já desde 1925 se vinha começando a levantar a linha "decauville" para a circulação capaz dos automóveis[30].

Estes carros foram saborosamente descritos, na linguagem da época:

> "Todos os carros de particulares, quer para transporte de mercadorias, quer para transporte de passageiros, são próprios para trânsito sobre vias férreas de 0,50m de largura.
> Os das mercadorias são simples plataformas de 4 rodas montadas sobre 2 eixos; não são munidos de mola de suspensão, não têm molas de tracção; são impelidos sobre a via pelo número de indígenas que a carga que transportam exige.
> Os de passageiros são, em geral, essas mesmas plataformas sobre as quais se coloca uma armação com um ou dois bancos, ao todo para 2 ou 4 pessoas. Estes carros são cobertos com um tejadilho sobre 4 colunas de 2 lugares, cobertos com um fole semelhante aos que teem as caleches ou vitórias usadas na Europa. Esse fole é, porém, coberto de lona, em geral pintada a óleo.
> Dos carros de passageiros há já alguns com molas de suspensão, mas a maioria ainda as não possui, e em tais casos é muito incómodo o movimento para quem dos carros se utilize.
> Na Beira não se alugam carros de passageiros, todos os que há pertencem a particulares; o mesmo sucede aos de mercadorias, excepção feita de alguns poucos carros de mercadorias que a Alfândega da Beira possui e que aluga a 350 réis por hora.
> O custo dos carros de mercadorias varia de 8 a 12# em ouro.
> O custo dos carros de passageiros varia de 8 a 30£."

Depois da descrição detalhada dos carros, importa ver como era feita a tracção e o custo que comportava para os seus proprietários:

> "Os carros de passageiros são impelidos sobre a via, em geral por dois indígenas, que com o uso chegam a poder imprimir grande velocidade aos carros. Como lhes é difícil caminhar sobre a areia solta que forma todas as ruas, e portanto, a entrevia, os indígenas correm, ao empurrar os carros, equilibrando-se sobre os rails.
> Os indígenas dos carros quase não fazem outro serviço ao patrão que servem, resultando disto que é bastante caro o manter a um particular este único meio de transporte que até há pouco existiu na Beira.
> Com efeito, sendo a licença anual de 5£, custando um carro regular 20£, e não durando mais de 4 anos, gastando-se uma média em concertos de, pelo menos, 2£ por ano, e mantendo-se 2 pretos para o carro, que não custam por menos de 2.1/2£, vem a custar por ano a comodidade do carro 42£."[31]

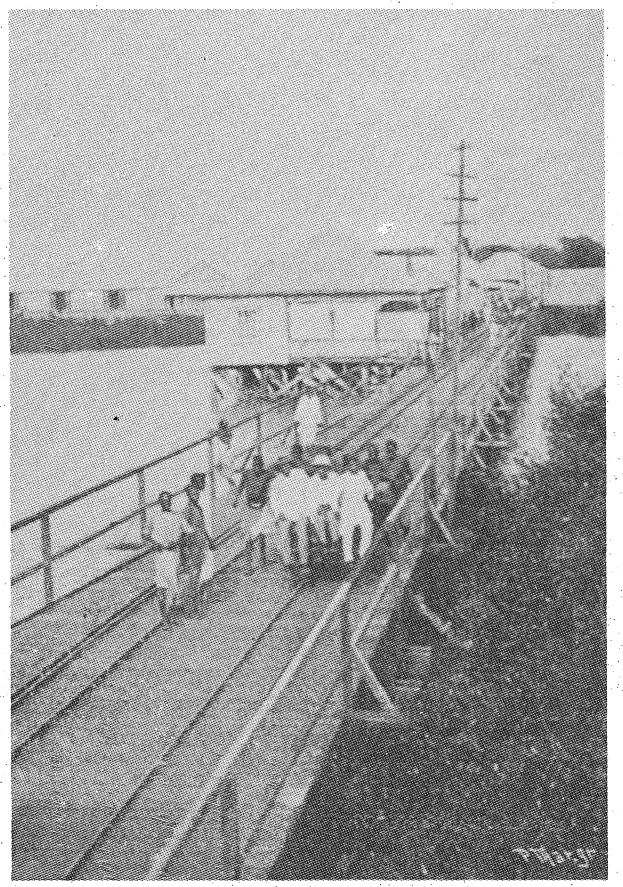
A primeira linha, daquilo que constituiria a futura rede de transportes, ia desde a alfândega até à residência do Governador do Território, então na rua do Conselheiro Castilho. Numa planta urbana de 1900, onde se achava inscrito o trajecto da linha "décauville", pode verificar-se que esta saía da alfândega, seguia pela rua Conselheiro Enes, contornava a praça Luís Inácio, seguindo, depois, por duas vias — a rua Conselheiro Castilho e a rua Valsassina — voltando a encontrarem-se no cruzamento da rua Francisco Leal com aquela última via, seguindo depois, adiante, pela avenida D.Carlos, numa extensão que totalizava, mais ou menos, 14.000 metros. Em 1901 estava já montada em todas as ruas principais a via dupla de 0,50, com todos os necessários cruzamentos, vias de resguardo, vias de depósito de carros, etc., estabelecendo-se ainda ligação com a margem direita do Chiveve. As "vias duplas" foram criadas para responder ao excessivo aumento de tráfego, tendo a primeira sido assente em 1894, na rua Castilho, entre a sua extremidade e a alfândega. O movimento intenso desta via obrigou mesmo a que o seu uso ficasse regulamentado, em 1896. Em 1900 existiam já mais de duzentos carros particulares, que chegaram a ser 700, empregando cerca de 1500 trabalhadores[32].

Em 1898, devido ao aumento do número de carros e da extensão da rede, foi necessário regulamentar este serviço sobre a linha "decauville", de forma a manter-se um tráfego regular. Este lei, para além de impôr o registo de todos os carros até 1 de Janeiro de 1899 no Comissariado da Guarda Civil, onde seriam devidamente numerados, devendo pagar pela inscrição e matrícula a importância de 4$500, regulamentava aspectos como a apresentação e conservação dos carros, o estacionamento e arrumação fora das linhas, a obrigatoriedade do uso de uma luz fixa do lado onde se dirigissem, desde o anoitecer até de madrugada, prioridade na via dupla, pesos que os carros de mercadorias podiam transportar (500 kgs.), impedimento dos carros de passageiros transportarem cargas, etc.[33] Este sistema, tal como o do "tramway" a vapôr, não estava isento de inúmeras avarias, provocadas pela areia e pela humidade. Nos carros, a areia entrava nos bronzes dos eixos e trilhos, desgastando-os consideravelmente. A humidade corroía os "rails", acabando a "muchem" por comer as travessas de madeira que os suportavam. Em 1900 toda a via foi reparada mas o seu estado era tão deficiente, tanto pela degradação do material como pelo intenso movimento, que não se acreditava em grandes resultados. Perante esta situação e para que se evitasse a sua completa deterioração, foi necessário reparar to

do o material fixo e circulante, aumentando-se a via em cerca do dobro do seu anterior comprimento. A receita cobrada pelas licenças era aplicada, na sua totalidade, na reparação do material[34].

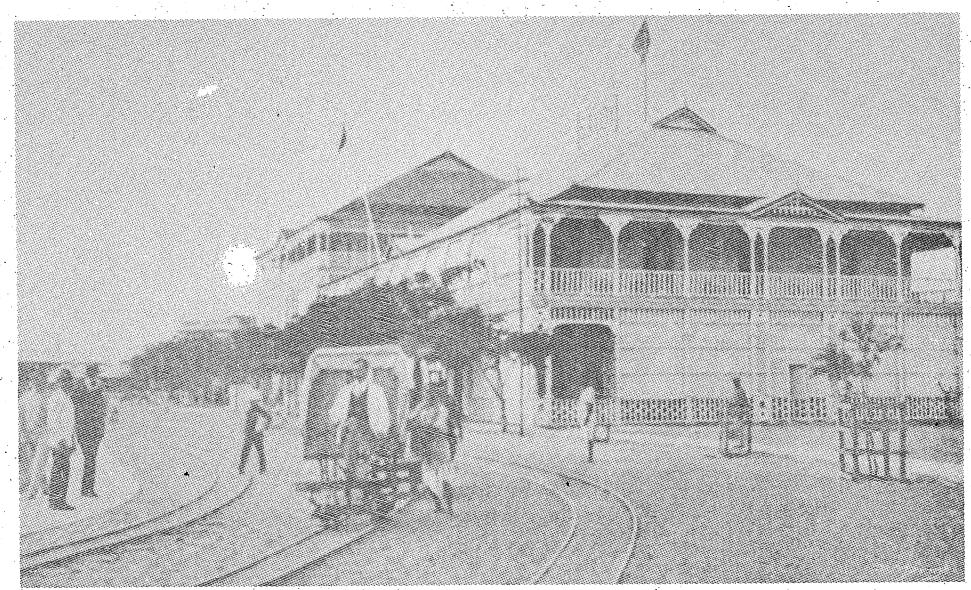
Existem poucas referências sobre os trabalhadores que faziam a tracção dos carros. Os jornais, no seu habitual laconismo, davam notícia da excessiva frequência com que se viam crianças empurrando carros demasiado pesados. Em 1915, quando da elaboração de um novo regulamento, esboçam-se as primeiras medidas que ultrapassavam o âmbito meramente policial para entrar no aspecto humanitário, não estando de todo ausente o interesse em retirar do trabalhador o seu máximo rendimento. Propunha-se então que em todos os carros — de passageiros e de mercadorias — existisse uma barra de apoio à altura de 0,80 ou 1 metro do solo, que permitisse aos serviçais exercer mais comodamente a tracção, pois a forma como esta era feita constituía "verdadeira barbaridade", obrigando-os a esforço suplementar superior a 25% daquilo que seria necessário; obrigatoriedade de um certificado médico de aptidão física, pelo menos para os trabalhadores empregues nos carros de passageiros; limite de carga, nos carros de mercadorias, até 2.000 kgs., devendo ser usada a seguinte escala: até 1.000 kgs.- 2 trabalhadores, 1.000 a 1500 kgs.- 3, 1.500 a 2.00 kgs.- 4; estabelecimento de um limite de velocidade para os carros (de carga, 6km, de passageiros, 10km.); proibição rigorosa do emprego de menores na tracção dos carros, quer de passageiros quer de mercadorias. O código de posturas, posto em execução em 1924, determinava que os carros de passageiros não podiam ser empurrados por menos de 2 trabalhadores. Nos carros de mercadorias o número de serviçais também nunca podia ser inferior a dois, sendo calculados por cada 400 quilos de carga. Era interdito aos menores de 14 e 18 anos serem serviçais de tracção nos carros de passageiros e mercadorias, respectivamente. Em 1927, como medida tendente a proteger os trabalhadores que faziam a tracção dos carros, determinava-se que não era permitido o transporte de mais de 3 passageiros adultos, ou 2 adultos e 2 crianças menores de 7 anos, nos chamados "trolleys"[35].

Os transportadores de aluguer que circulavam na linha "decauville" eram obrigados a trazer afixada uma tabela de preços dos transportes, estabelecida por corrida ou à hora. Por "corrida" entendia-se o transporte de passageiros entre a alfândega, capitania ou caminho de ferro, para qualquer local da Ponta Gêa, ou entre estes dois limites, tendo porém o passageiro direito a meia hora de demora no final da primei-



Uma cadeira na linha "decauville", na primitiva ponte do Chiveve.

Linha "decauville" em frente ao Savoy Hotel.



ra corrida. Ficava proibido o transporte de "indígenas" nos carros de passageiros ou de aluguer[36].

Através dos documentos é possível verificar que nunca foi pacífica a utilização dos carros da Companhia por parte dos seus funcionários, tendo este assunto sido repetidamente discutido. De início, os carros da Companhia eram destinados ao serviço das diversas repartições, ficando isentos de licença para circularem na linha "decauville". Para isso eram obrigados a ter, em sítio bem visível, a marca CM em tinta preta, e por debaixo dela o nome da repartição a que pertenciam. A construção, reparação e conservação destes carros era feita por conta da Companhia, através de requisição do chefe da repartição e no âmbito da verba deste material. O fornecimento de trabalhadores para a tracção era feito pelo "acampamento indígena", no caso da repartição não ter trabalhadores em seu serviço exclusivo. Os trabalhadores escolhidos para o serviço dos carros deviam permanecer nele durante todo o seu contrato. Quando porém fossem despedidos por mau comportamento ou mau serviço, não podiam ser readmitidos ali. Os trabalhadores empregues neste serviço tinham como distintivo um cofió vermelho com a marca CM, a tinta preta, fornecido pela própria repartição. Em circular enviada a todas as repartições, logo no ano seguinte, dava-se conhecimento que nenhum carro para transporte de empregados ou cedência de trabalhadores seriam feitos por conta da Companhia. As repartições cujos empregados necessitassem de transporte teriam de requisitar uma zorra, ficando o seu uso estritamente sob a responsabilidade do chefe da repartição. Quando se tornava necessário enviar funcionários a longa distância, em serviço da Companhia, deveria requisitar-se um banco móvel, que seria montado sobre a zorra, para minimizar a fadiga. Estes bancos e zorras só deveriam ser usados em serviço da Companhia, devendo cessar o costume de se servirem deles para o transporte particular. A Companhia permitiu que alguns empregados comprassem os carros que até ao momento vinham utilizando, mas ficavam por resolver um sem número de situações que foram sendo permanentemente postas ao longo do tempo[37].

A ideia de estabelecer o outro meio de transporte — um pequeno "tramway" a vapôr — vem desde 1892, quando se tentou organizar uma empresa para fazer a sua exploração, montando uma linha que, partindo da alfândega, percorresse as diferentes ruas do povoado, terminando na Ponta Gêa, também conhecida por "praia sul". A Companhia de Moçambique chegou a fazer um contrato com a "Port Beira Pier, Telegraph, Tramway Co." — empresa com vastos interesses na Beira, na constru-

ção do cais, "tramway", telégrafos e telefones — para a construção e exploração de um sistema de linhas de caminho de ferro americano, movido a vapôr ou por qualquer outro meio, nas ruas da Beira, num raio de sete quilómetros a contar do lugar onde estava situada a secretaria do governo, ficando salvaguardados todos os interesses que cabiam à "Beira Railways" [38].

Foi ainda sob orientação desta companhia comercial que se começou a construir, em 21 de Março de 1894, a primeira linha entre a alfândega e a residência do governador, numa extensão de 650 jardas; esta linha foi prolongada na avenida D.Carlos por mais 600 metros[39].

Não temos notícia de como evoluiu a construção da linha nem sequer dos acontecimentos que terão motivado o afastamento da "Port Beira Co." do projecto. Sabemos, no entanto, que em 26 de Setembro de 1901, data do aniversário dos reis de Portugal, o "tramway" começou finalmente a funcionar. O serviço estava organizado para fazer o transporte de mercadorias pertencentes à Companhia e às diferentes casas comerciais, aterros para as obras existentes na povoação e, ainda, para o transporte de passageiros[40].

O pequeno comboio funcionava sobre uma via de 0,60, exclusivamente destinada a este serviço, tendo o seu material sido adquirido em condições vantajosas à empresa dos caminhos de ferro. Em 1900 esta linha tinha o comprimento de 6.500 metros. Com a verba votada para a aquisição à "Beira Railways" de uma locomotiva usada e 6 carros de balastro, tudo material pesado e impróprio para servir nas condições da Beira, adquiriu-se uma elegante locomotiva de 5 toneladas —a D.Carlos— 2 carruagens de passageiros de 24 lugares e 20 vagões de plataforma, usados mas ainda em bom estado. Todo este material foi comprado à casa Pauling & Co., por ocasião da liquidação que esta fez do seu material de caminho de ferro. No ano seguinte foram ainda adquiridas mais duas carruagens de passageiros idênticas às anteriores[41].

Em 1902, o fornecimento de areia para os aterros da muralha obrigou a pôr uma outra locomotiva a funcionar, já que a única existente não seria capaz de executar todo o trabalho. A nova máquina —a D.Amélia— encontrava-se já abandonada por ser considerada incapaz para o serviço, mas depois de ter sofrido grandes reparações foi posta a circular. Logo no ano seguinte esteve todo o ano parada devido ao estado em que se encontrava e às reparações dispendiosas que exigia. Existiu ainda uma terceira máquina —a Beira— de cuja origem nada sabemos, sendo utilizada na via de 0,50 e estando avaliada em 2.250$000 réis[42].

Em 1909, o material circulante da linha "decauville" era constituído pelas 3 locomotivas acima descritas, 4 carros de passageiros, 6 carros de báscula de 0,75 para via de 0,60, 24 carros de báscula de 1 metro para via de 0,60, 3 zorras de 0,50 e 0,60, 17 zorras de 0,50, 6 zorras de 0,60, 18 carros de plataforma, 5 carros para lixo, 5 carros para dejectos [43].

O pequeno comboio fazia carreiras regulares entre a alfândega e o extremo da avenida D.Amélia, junto à praia, a horas apropriadas ao movimento da população. Neste serviço a povoação encontrava-se dividida em três zonas: a primeira estendia-se da alfândega ao princípio da avenida D.Carlos, a segunda desde esse ponto até à rua Mayer, e a terceira até ao fim da avenida D.Amélia. Abriu-se depois uma quarta zona, que se estendia até ao Motundo. E nos dias feriados, era "curioso ver passar o pequeno comboio com os seus 4 carros cheios de passageiros". A passagem por pessoa, e por zona, custava 50 réis avulso (prata) ou 22,5 réis (ouro) por assinatura [44].

O serviço de transporte de mercadorias, para a Companhia e para os particulares, nunca chegou a ser concretizado devido às despesas necessárias ao seu funcionamento [45].

A exploração do "tramway" no transporte de passageiros representava um aproveitamento útil do material existente para outros serviços, pensando-se ainda obter algum rendimento pela venda de bilhetes. No entanto, os resultados foram sempre diminutos devido ao pequeno número de passageiros, como às despesas provenientes das reparações constantes que era preciso fazer no material. Em 1903 dizia-se que o serviço se mantinha só para compensar o triste efeito que o pequeno movimento de população produzia na Beira, pois a maioria dos particulares possuía os seus próprios "carros". Comentava-se também que o serviço do comboio não podia competir, com vantagem, com o outro sistema existente, pois enquanto que ele servia apenas a rua principal os carros transportavam habitantes por toda a povoação. O "tramway" tinha ainda outros inconvenientes, como fazer poucas viagens por dia e sujar o fato imaculadamente branco dos passageiros [46].

O director dos serviços tentou ainda relançar o sistema. Contactou os maiores comerciantes, situados na rua servida pelo "tramway", para lhes fazer o transporte de mercadorias. Como, porém, o movimento era pequeno e os preços não podiam ser muito baixos, os negociantes recusaram a proposta. A sua utilização ficou reduzida aos operários, que não tendo possibilidades de ter "carro" próprio recorriam a este meio de transporte. Em 1906 o serviço era apenas utilizado por indivíduos que moravam longe das repartições e que o utilizavam,

na maior parte das vezes, nos dias de grandes chuvadas, "não para evitarem molhar-se, visto que as carruagens não possuindo cortinas laterais dão lugar a que a chuva entre livremente, mas sim para se transportarem mais rapidamente"[47].

Em 1904 punha-se pela primeira vez em causa a existência deste transporte. Apesar de se reconhecer que era um melhoramento importante, a tendência decrescente da receita e as más perspectivas que se continuavam a adivinhar davam origem a tais dúvidas. Em 1906, devido à contínua diminuição das receitas e ao aumento considerável das despesas, pelas constantes e avultadas reparações a que se tinha de proceder, deu-se por terminado este serviço, sem prejuízo sensível para o público que já pouco uso dele fazia[48].

A locomotiva D.Carlos foi reservada para os trabalhos de aterro da Companhia e dos particulares. Fizeram-se ainda algumas tentativas para a pôr a funcionar na época em que algumas famílias vindas da Rodésia chegavam à Beira, mas os forasteiros, preferindo igualmente os carros particulares obrigaram à sua suspensão. Em 1915, por iniciativa particular, foi montado um serviço de transporte de passageiros para a Manga, aos domingos e dias feriados, utilizando a locomotiva e as carruagens da Companhia. A empresa, denominada "Lusitânia", propriedade de Custódio Bastos e Laurentino Carrelo, iniciou a sua actividade em 28 de Março. O comboio partia da avenida 5 de Outubro, na Ponta Gêa, seguia pela avenida Correia de Brito, ponte metálica, largo do caminho de ferro, avenida Pinto Basto, avenida Marquês de Fontes e estrada da Manga. As partidas, no sentido Beira-Manga, eram às 10.30, 14.00 e 17.00 horas. A partida no sentido inverso fazia-se às 11.30, 15.00 e 17.15 horas. O preço era de $30 ou 1/- para a Manga ou vice-versa; dentro da cidade, qualquer área, $15 ou /6-; para a Manga ou vice-versa, crianças e indígenas, $15 ou /6-. Em 1925, uma destas carruagens de passageiros ainda funcionava, fazendo o transporte das crianças para a escola[49].

O comboio fazia ainda o serviço de limpeza da povoação, tendo para isso sido adquiridos carros amplos para lixos e para baldes de dejectos. Antes da instalação deste sistema o serviço era feito em muito más condições, porque os carros de limpeza eram empurrados à força de braços, numa extensão de seis quilómetros[50].

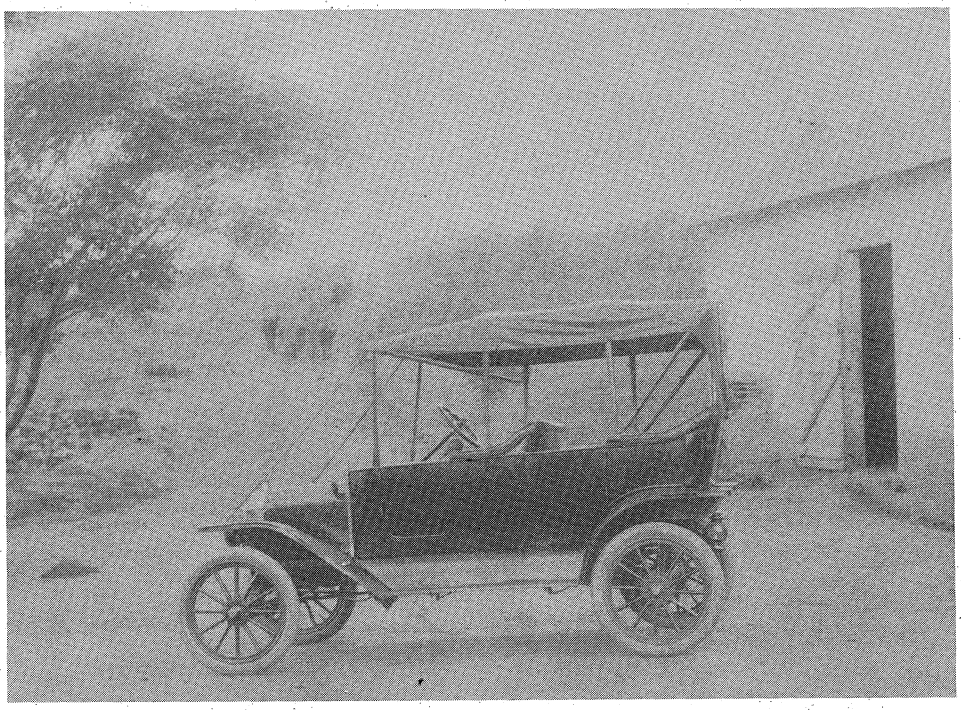
A Companhia de Moçambique recebeu ainda uma proposta de Manuel Quaresma Limpo de Lacerda, em 1913, para o estabelecimento de um serviço de "tramways" eléctricos na Beira, logo que a população fosse suficiente para garantir a sua existência, ficando com o exclusivo desta exploração por um período

de 30 anos, a contar da data da celebração do contrato. Esta proposta ficou de ser estudada com a devida atenção... [51].

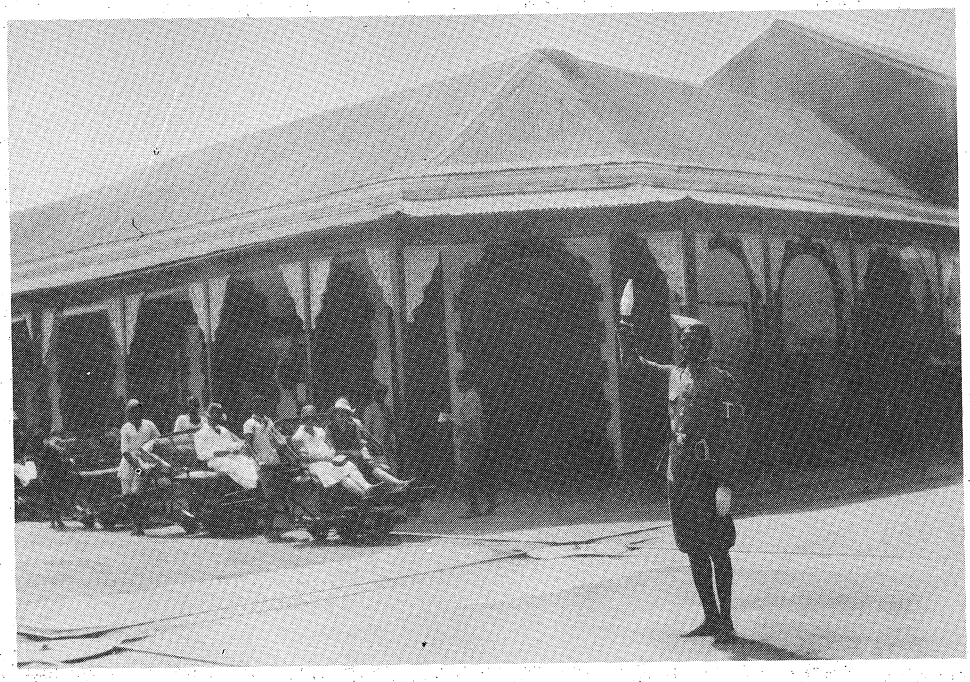
Em 1917 chegou o primeiro automóvel aos territórios de Manica e Sofala, importado por iniciativa de um agricultor de Chimoio. No final desse ano existiam já 12 viaturas em circulação. Na Beira, existiam em 1922 dois automóveis, pertença de José Fernandes Caeiro — grande proprietário e comerciante — e de Maria Antonieta de Almeida Borges, abrindo-se uma nova página na vida dos transportes urbanos da cidade. Nesse mesmo ano saiu a público o "regulamento para o trânsito de automóveis e motocicletas", talvez com aspectos que hoje nos façam sorrir mas que reflectiam os próprios avanços técnicos do automobilismo. Por "automóveis" consideravam-se todos os veículos de motor mecânico, de três ou quatro rodas, independentemente da sua natureza, circulando nas vias públicas sem o auxílio de carris, desde que os motores fossem eléctricos, a gasolina, petróleo, álcool, vapôr ou semelhantes. A sua velocidade —pasme-se!— não devia exceder normalmente a "marcha de um cavalo a trote". Em todas as ruas em que houvesse linha "decauville", vias duplas, cruzamentos, nas curvas e sempre que a circulação o exigisse, não podiam "exceder o andamento de uma pessoa em passo acelerado". Estavam ainda garantidas as necessárias condições de segurança e solidez, sem originarem perigo ou incómodo para o público, sistema de luzes, matrículas, vistorias, cartas de condução dos automobilistas, etc.[52]

O entusiasmo pelas novas máquinas levou à criação do "Automóvel Club da Beira", em 1928, para auxiliar os automobilistas, troca de conhecimentos e novidades técnicas entre os associados, propaganda do automobilismo, desenvolvimento do turismo, etc. Cabiam-lhe também outras funções, como proceder ao exame dos automobilistas, registo de automóveis, elaboração do cadastro, etc. [53]

Nesse ano formou-se a primeira empresa de transportes, que pouco depois apresentava 3 autocarros. Em 1929 formou-se outra empresa com os mesmos objectivos. A "Beira Omnibus, Lda.", empresa criada nesta data, fazia a circulação na cidade todos os dias, incluindo domingos e dias feriados. Entre as 6 e as 15 horas as carreiras faziam-se de 20 em 20 minutos; das 15 às 24 horas eram de 30 em 30 minutos; e das 15 às 19 horas os autocarros faziam o percurso pela praia dos banhos. O percurso dos dois autocarros da empresa era o seguinte: o "omnibus" nº1 partia da ponte metálica (margem esquerda), seguia via alfândega, pelo correio, Savoy Hotel, Central Hotel, International Hotel, Hospital, Rotunda, até à residên



Provavelmente o primeiro automóvel chegado à Beira, em 1913.



Sinaleiro em serviço, 1929.

cia do pessoal da alfândega inglesa. No regresso, partia da mesma residência, rua Roma Machado, avenida da praia, hospital europeu, International Hotel, Banco da Beira, Lisboa Hotel, Savoy Hotel, alfândega e ponte metálica. O autocarro nº2 tinha a sua partida todas as manhãs às 6 horas, da residência do pessoal da alfândega inglesa, sendo o trajecto ao contrário do do primeiro autocarro. Cada bilhete de passagem custava $10 ou -56. A assinatura mensal para cavalheiro era de £1-10-00, e para senhoras £1-05-00. Para crianças até aos 15 anos de idade era de £-10-00[54].

Dez anos depois existiam igualmente duas empresas neste serviço —a Sociedade Comercial da Beira, Lda., e a Empresa Nacional de Viação— que se reuniram, possuindo 11 viaturas. Em 1939 entrou em funcionamento a "Auto Industrial, Lda.", com 4 autocarros, mantendo-se como concessionário dos transportes urbanos até à Independência do país. Outras empresas faziam o transporte de passageiros e mercadorias para fora da cidade[55].

Em Junho de 1927 criou-se uma brigada de trânsito dentro do Comissariado da Guarda Civil, inicialmente constituída por três sinaleiros negros. Em 1929 os efectivos desta brigada passaram a ser 1 cabo europeu e 12 daqueles sinaleiros. Este serviço funcionava apenas durante as seis horas de maior movimento e em seis cruzamentos. Desde 1929, devido ao número de automóveis, começa a ser regularizado o trânsito e o estacionamento nas ruas da cidade[56].

Iluminação

A dois candeeiros grandes, na residência do comando militar, e a oito postes, na rua principal, se resumia todo o sistema de iluminação pública em 1889[57].

Com a tomada de posse da Companhia foram instalados, logo em 1892, mais 30 candeeiros a petróleo; no ano seguinte foram montados mais 50; e em 1894 seguiram-se outros mais. Destes últimos instalaram-se 14 lampiões na praça Conselheiro Almeida e no largo da Alfândega. Em 1901 aumentou-se para o dôbro o número de candeeiros de iluminação, estendendo-se este benefício à margem direita do Chiveve. A progressiva instalação dos candeeiros não impediu que muitos pontos do povoado continuassem mergulhados na escuridão. Nesse mesmo ano o director dos Serviços Urbanos dizia que a "iluminação tal como a encontrei (...) deixava muito a desejar, estando pior iluminados exactamente os pontos principais da povoação"[58].

Os lampiões, com excepção de "alguns candeeiros em colunas de zinco moldado", de aspecto pretensioso, eram dos mais

variadíssimos tipos, montados sobre postes de madeira das mais diversas formas e alturas, estando a maioria velhos e comidos pela ferrugem. Em 1901 impunha-se substituir, pelo menos nas ruas principais, todos os postes de madeira por candeeiros com colunas de ferro ou de zinco moldado. No ano seguinte volta a dizer-se que o "material na sua maior parte é velho e detestável". Os depósitos, bocas, lanternas e colunas eram de tal forma velhos que a luz fornecida era pouca para a povoação. Não se tendo verbas para a aquisição de novos candeeiros, tornava-se necessário conservar os que já havia. Um ano depois são ainda as mesmas queixas... Tentou-se, em 1904, adquirir pelo menos 100 lampiões de ferro, com candeeiro patente, e com o resto da verba comprar os postes que podiam ser de madeira, trabalhados na Beira. O lampião cujo sistema parecia o mais indicado era vendido pela casa "Erunner Bronner's", de Viena de Áustria. Parece-nos que nunca chegaram a ser comprados, pois em 1906 procedia-se a grandes reparações do material de iluminação, devido ao mau estado em que se encontrava e, ainda, porque um ciclone tinha derrubado grande parte dos candeeiros[59].

A primeira tentativa para iluminar a povoação com luz eléctrica data de 1900, quando a Companhia de Moçambique abriu, na Europa, um concurso público para este fim. As duas tentativas que foram feitas não despertaram o interesse de nenhuma empresa comercial. Dois anos depois, perante a situação desoladora em que se encontrava a iluminação pública, propunha-se que este serviço fosse todo modificado, concedendo-se a uma companhia comercial o estabelecimento do sistema e dando-se-lhe como subsídio para a iluminação da Beira e Maquinino a verba inscrita no orçamento para este serviço[60].

Os primeiros trabalhos para a instalação eléctrica da cidade datam de 1908. Em Setembro desse ano, com a autorização do Governador do Território, a empresa "Belliard & Salzone", serralheiros, possuidores de diminuto capital, fez os trabalhos necessários para a iluminação. Em Maio de 1909 estavam já feitas as experiências necessárias, com bons resultados. Far-se-ia a iluminação pública da cidade e oferecer-se-ia esse serviço às casas particulares, pensando a empresa em instalar em breve um novo dínamo. Esta empresa manteve-se em funcionamento até 1916, altura em que a iluminação eléctrica da cidade foi assumida pelos serviços urbanos, tendo-se contraído um empréstimo no "National Bank of South Africa, Ltd." no montante de 45.000$00[61].

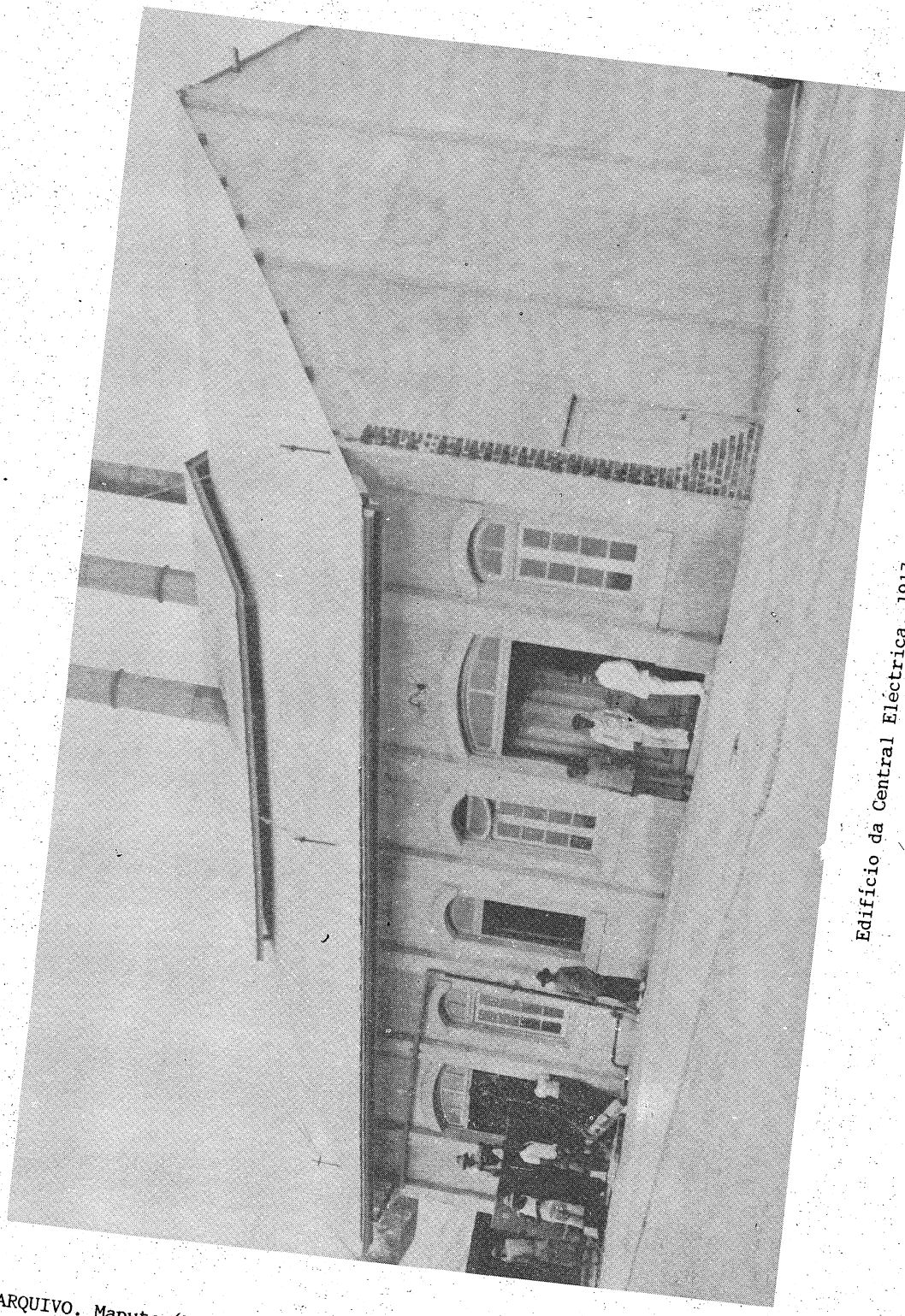
Ainda em 1913 recebeu a Companhia de Moçambique uma proposta de Manuel Limpo de Lacerda para a iluminação eléctrica

da cidade da Beira, segundo uma planta de distribuição que seria aprovada pela Companhia e que faria parte do contrato de concessão. A instalação seria feita por meio de fio de cobre aéreo, empregando-se postes de ferro próprios para suporte do fio eléctrico. A iluminação pública seria fornecida pelos seguintes preços, pagos anualmente: lâmpada de 16 velas - £ 5; mesma, de 25 velas - £6; mesma, de 32 velas - £9; mesma, de 50 velas - £12; mesma de 100 velas - £15. O proponente poderia ainda fornecer iluminação a particulares, sendo a instalação feita até à entrada das casas pelo concessionário. O proponente teria o exclusivo da iluminação eléctrica por um período de 30 anos, a partir da assinatura do contrato[62].

Os trabalhos para a instalação da central eléctrica, sob responsabilidade dos serviços urbanos, iniciaram-se em 28 de Outubro de 1916 e terminaram em 31 de Dezembro do mesmo ano. O material, todo em segunda mão, consistia numa central a vapor, com duas velhíssimas máquinas, adquiridas à casa Hubert Davies, de Salisbury.

Em 1 de Janeiro de 1917 começou-se a fornecer iluminação pública nas ruas principais da cidade. Pensava-se que os antigos concessionários continuariam o fornecimento às casas particulares durante os primeiros três meses do ano, mas estes ausentaram-se da cidade e não havia forma legal de os obrigar a fazer tal. Assim, foi necessário estabelecer, urgentemente, nos primeiros dias do ano, ligações de luz na residência do Governador do Território, nos hospitais e nos hoteis, continuando-se nos dias seguintes a fazer ligações provisórias nos estabelecimentos comerciais particulares. As ligações, sendo provisórias, foram feitas sem contadores, sendo o pagamento da luz consumida estabelecido por cálculo[63].

Nesse ano publica-se o "regulamento para as instalações eléctricas particulares na cidade da Beira", onde se legisla sobre os aspectos técnicos, desde a montagem, sistema de distribuição, condutores flexíveis, circuitos, quadros de distribuição, corta-circuitos de segurança, condutores, isoladores e peças de fixação, tubos, interruptores e comutadores, lâmpadas e acessórios, porta-lâmpadas e lâmpadas de incandescência, aparelhos de iluminação (lustres, candeeiros, etc.), lâmpadas suspensas e lâmpadas de mão, e instalações ao ar livre. Direitos e deveres dos consumidores, pedidos para ligações, aditamentos e alterações, vistorias e inspecções, amostras de material e acessórios, material dos serviços urbanos, interrupções de luz e avarias na fábrica. O código de posturas, de 1924, complementava o aspecto da conservação do material utilizado na iluminação pública, proibindo encostar,



Edifício da Central Eléctrica, 1917.

prender ou amarrar qualquer coisa ou animal aos candeeiros; obrigando ao pagamento de multa todo aquele que partisse postes de iluminação, candeeiros ou lâmpadas [64].

O número crescente de consumidores impunha, desde 1918, a existência de mais uma caldeira. O objectivo era ter todas as noites três caldeiras acesas para dar a pressão necessária às máquinas. Com duas caldeiras apenas, a pressão só podia ser mantida à custa de muito mais lenha, ajudando-se a combustão com carvão de pedra. A solução ideal parecia ser a montagem de um acumulador que fornecesse energia durante o dia, sem esforçar as caldeiras [65].

O fornecimento de água própria para as caldeiras da central era uma das grandes preocupações do responsável dos serviços. As cisternas construídas, em más condições, não garantiam a água necessária. Foi assim necessário adquirir 2 carros e 4 tanques, todos em ferro, para a condução da água de um poço aberto na Ponta Gêa, obrigando ao seu transporte noite e dia. A solução provisória passou pela construção de um poço, depósito e canalização na rua Correia de Brito, junto à rua Renato Baptista. Em 1921 estava já feita a canalização de água para a central, numa extensão de 2.516 metros, tendo-se instalado uma torre elevada que garantisse a pressão necessária. A falta de chuvas e a abertura de outros poços nas cercanias fez com que faltasse a água no poço abastecedor da central, obrigando à abertura de um outro, de maior diâmetro e profundidade. E foi este último que foi fornecendo água até chegarem as chuvas. Em Setembro de 1922 dispensavam-se os trabalhadores negros que faziam o transporte da água necessária à central [66].

Em 1920, não se tendo ainda adquirido a quarta caldeira necessária, a central, para conseguir uma luz boa e constante, tinha a funcionar em simultâneo as 3 caldeiras existentes. Esta situação não devia nem podia manter-se indefinidamente, pois era necessário proceder a reparações urgentes nas máquinas das caldeiras. Tentou-se ainda atenuar o trabalho intensivo, estabelecendo-se que as 3 caldeiras trabalhassem simultaneamente até às 20 horas, ficando depois só duas em funcionamento. Em 1921 publicava-se, em diversos jornais da cidade, de Lourenço Marques, da Rodésia e Transvaal, anúncios para o fornecimento de uma nova caldeira, tendo sido a mesma adquirida à empresa Vines & Co. Após a sua chegada à Beira, tendo-se verificado que não correspondia às especificações técnicas pedidas, não foi aceite. Em 1923 abria-se novo concurso para o seu fornecimento. Esta situação impedia o fornecimento de energia durante o dia, tanto para usos comer

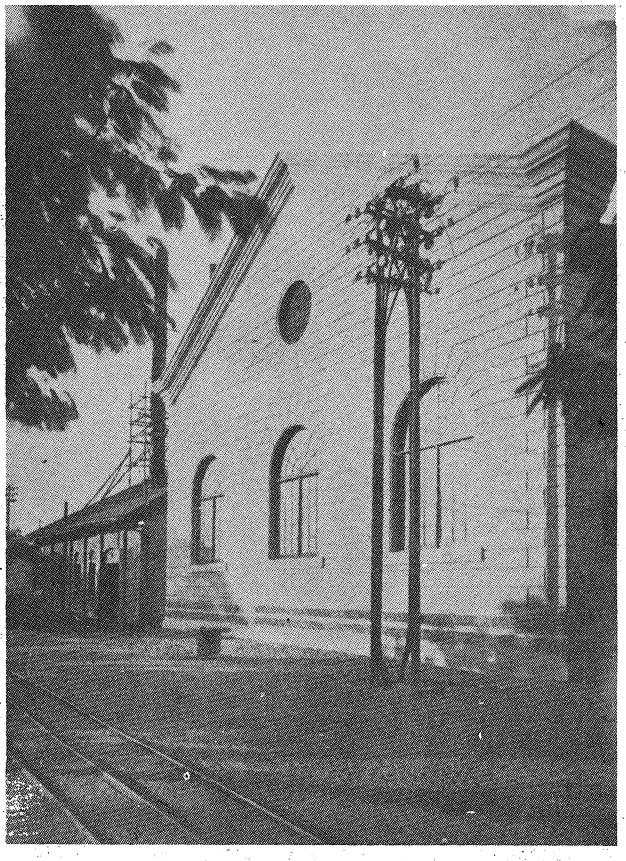
ciais e industriais como para o uso doméstico [67]. Começou-se, também, a desenhar um projecto de ampliação da primitiva central, prevendo a compra de mais três caldeiras, 2 máquinas de potência maior do que a das que estavam a funcionar, postes, substituição de fios condutores, canalização de água, ampliação da central ou, ainda melhor, construção de um novo edifício, na margem direita do Chiveve, onde mais tarde se reuniriam os mecanismos antigos, rondando tudo um valor estimado em 25.200 libras [68].

Em 1924 a central estava a funcionar com as quatro caldeiras em pleno. No entanto, o material existente continuava desfazado face ao crescimento da cidade, e apesar das caldeiras ficarem acesas toda a noite a luz não satisfazia completamente. A simples avaria de uma das máquinas podia agravar esta situação de uma noite para a outra. Optimistas, os serviços urbanos pensavam resolver esta situação com a chegada de novas máquinas e caldeiras, já encomendadas em Londres. Em 1925 foi instalada uma máquina de gás pobre num novo edifício, situado quase no centro da cidade, juntamente com um novo gerador de 200 kilowatts, para fornecimento de corrente contínua de 220/440 volts. A nova máquina trabalhava também a lenha, que era queimada em gasogéneos, usando-se a lenha de mangal com grande sucesso e economia. A necessidade de fornecimento de energia durante o dia levou a que as velhas máquinas a vapôr tivessem que funcionar durante aquele período. Nesta época a central fornecia energia a 750 consumidores de todas as classes, numa população que rondava os 2.153 brancos e 1.529 asiáticos [69].

Em 1931 tornava-se imperioso tomar uma resolução e adoptar um plano de abastecimento de energia capaz de suportar o crescimento da cidade durante dez ou vinte anos. As perspectivas, do ponto de vista financeiro, eram excelentes. As receitas tinham passado de 11.776 libras, em 1926, para 18.443 libras em 1930, existindo ainda um mercado potencial de consumidores que, devido às condições existentes, não tinham tido acesso à energia eléctrica. O engenheiro A.C.Val Davies, encarregado de fazer o relatório sobre a projectada ampliação do sistema, achava que era um erro ampliar a central com a aquisição de mais uma ou duas máquinas idênticas à existente. Tal, além de trazer complicações num futuro próximo punha o problema do espaço em que a central estava instalada não permitir grandes ampliações. A sua proposta passava por recusar a ideia de ampliação do sistema montado, construindo-se uma nova central eléctrica a vapôr a quase 1 quilómetro da Manga, no local onde a estrada cortava a linha férrea. Que

o sistema de distribuição de corrente contínua fosse substituído por um sistema de corrente alternada, de forma a poder distribuir energia de uma forma mais económica. Achava que as caldeiras deviam ser de tipo tubular, para trabalharem sob pressão de 20 libras por polegada quadrada, e munidas de um economizador de vapor e de uma chaminé própria para tiragem forçada. As turbinas deviam ser de alta velocidade e com capacidade normal de 750 kilowatts e máxima de 1000 kilowatts, apetrechadas com condensadores de sistema moderno e extractores de ar especialmente fabricados para as condições específicas de temperatura da Beira. O edifício deveria ser em aço fechado, com panos de tijolo ou blocos de cimento de tipo industrial e de arquitectura simples, sendo susceptível de ampliações. O edifício, tanque de arrefecimento de água e todos os mecanismos deviam ser para duas máquinas de capacidade normal de 750 kilowatts e máxima de 1000 kilowatts; transformadores; reconstrução do sistema de distribuição; custo de habitações; mão-de-obra; custos de superintendência e trabalhos de engenharia, tudo estimado em 72.000 libras [70].

Em 1932 duplicou-se, ainda por meio de novo grupo gerador, a capacidade de produção de energia eléctrica. Em 1948 foi inaugurada uma central moderna, com caldeiras queimando carvão, turbinas a vapôr e alternadores, com uma potência de cerca de 2.200 kilowatts, e prevista para uma larga ampliação futura. Esta central ficava a 4 quilómetros do centro da cidade, na zona da Munhava, e estava equipada com 2 turbo-alternadores de 800 kilowatts cada um. Foram instalados, provisoriamente, 4 transformadores, e devido às dificuldades em conseguir verbas para a montagem duma nova rede de distribuição, foi utilizada, a título precário, para a baixa tensão, a antiga rede aérea de corrente contínua, que sofreu algumas adaptações e alterações. Modificou-se também o sistema de iluminação pública, instalando-se novas e modernas colunas metálicas e respectivos globos, alimentados por cabos condutores subterrâneos. Para a execução de todos estes trabalhos a Câmara Municipal foi autorizada a fazer um empréstimo na ordem dos 15 mil contos. Em 1951 e 1952, a rede de alta tensão foi ampliada com 7 novos postos de transformação e seccionamento, para o que foram montados cerca de 9.000 metros de cabo armado subterrâneo. Em Junho de 1952 foram inaugurados a rede aérea nova de distribuição em baixa tensão na zona dos cinemas, e um novo sistema de iluminação pública por meio de lâmpadas de vapôr de mercúrio, sódio e tubolares fluorescentes. Em fins do mesmo ano ficou concluída a rede de distribuição do bairro do Macúti. Em 1953 a Câmara contraíu um em-



Edifício da Central Eléctrica, 1925.

préstimo de 4 mil contos, destinado à aquisição de um grupo electrogénio diesel de 2.625 Kva para ampliação da central eléctrica, tendo funcionado até Novembro de 1956. Nessa data a cidade passou a ser abastecida pela central hidro-eléctrica do Mavúzi, da Sociedade Hidro-Eléctrica do Revué (SHER), situada a cerca de 180 kms da cidade da Beira [71].

Abastecimento de Água

Não se encontraram na Beira, ou nas suas proximidades, fontes naturais capazes de fornecer um abastecimento de água regular à povoação. As nascentes conhecidas, na Manga, Dondo, etc., não passavam de pequenos depósitos de água das chuvas, insuficientes para o consumo. O abastecimento a partir do Búzi, fazendo a travessia do rio Púngoè, era uma obra colossal, incomportável para as possibilidades da Companhia [72].

O sistema aplicado consistia no aproveitamento da água das chuvas e numa rede de poços que se foi construindo dentro da povoação. No primeiro processo, a água das chuvas caía nos telhados, e através de um sistema de caleiras era armazenada em cisternas. A Companhia colocou tanques de ferro canelado, com capacidade para três ou quatro mil litros, em todos os seus edifícios, seguindo os particulares o seu exemplo. Esta indústria parece ter sido desenvolvida por um funileiro de nome Muirhead, que começou a fazer tanques empregando o zinco canelado [73].

Pensava-se que em relação aos particulares a construção de cisternas podia ser regulada por postura, exigindo-se que nos edifícios recém-construídos se deviam instalar cisternas com capacidade suficiente para o seu consumo. Os tanques de ferro utilizados como depósitos de água deveriam ser substituídos por cisternas construídas com boas condições de ventilação e facilidade de limpeza. A Companhia deveria construir uma rede de cisternas nos seus edifícios públicos mais importantes, nomeadamente no mercado, alfândega, hospital Rainha D.Amélia, quartel da Polícia Militar e acampamento indígena. Este projecto foi cumprido em parte: em 1903 concluía-se a cisterna da alfândega, começada no ano anterior, e nesse mesmo ano iniciava-se a construção das cisternas do quartel da Polícia Militar, do hospital e, ainda, de uma grande cisterna de 6.000m3 de capacidade, dividida em três compartimentos independentes, para fornecer água aos navios que fundeavam no porto [74].

Em 1898 a Companhia de Moçambique vendia água potável na alfândega, no recinto das obras públicas e no hospital. A água das chuvas era vendida ao preço de 100 réis o garrafão,

enquanto que a água da Ponta Gêa era vendida a 30 réis o garrafão. Nas ruas servidas por linha "decauville" podia-se fazer o fornecimento de água ao domicílio, em barris de 80 litros, custando cada barril, de água da Ponta Gêa, 200 réis. A venda de água, em locais indicados, fazia-se entre as 6 e as 10 horas da manhã. As obras públicas forneciam água ao mercado, aos empregados da Companhia e aos particulares[75].

Nos poços obtinha-se água salgada ou salobra, própria apenas para lavagens, a uma profundidade média entre 2,5 e 3 metros. Em 1896 foram instaladas bombas de volante, que permitiam elevar a água com facilidade e rapidez. Os poços relativamente afastados do mar permitiam a recolha de água potável, como era o caso da praça do Príncipe Real. Neste poço existia um depósito alimentado por bombas manuais, donde a água seguia, canalizada, até ao mercado. Aqui era utilizada nas regas e limpezas, indo depois até à praça Conselheiro Almeida, onde existia um marco fontenário. Pensava-se construir aqui uma torre elevada, com 8 metros de altura e 50 m3 de capacidade, alimentada por uma pequena bomba a vapôr, que permitiria fornecer água ao hospital, a muitas casas particulares e, ainda, para as regas das ruas. Em 1901, pensava-se ainda fazer um melhor aproveitamento da água dos poços da Ponta Gêa e dos mil e duzentos metros de canalização de ferro, de 0,10, fornecendo água para vários pontos do percurso onde fosse necessária aos diferentes serviços da Companhia e para onde era transportada em barris. Em 1903 os poços da margem direita estavam em mau estado de conservação, atulhados pela areia que o revestimento interior de madeira e zinco não podia suportar, resultando água imunda e mal cheirosa. Foi necessário fazer um novo revestimento em alvenaria e betão, garantindo maior profundidade e duração, adaptando-se um sistema de cobertura e baldes fixos para a obtenção de água. Deu-se-lhes uma profundidade de 5 metros abaixo do nível do solo, com 1 metro de diâmetro interior, e mesmo nas baixa-mares garantiam uma altura de água de 1,20 a 1,40 metros. Na margem direita dava-se começo aos trabalhos para a abertura de 3 poços: um próximo do quartel da Polícia Militar, o segundo nas proximidades do terreno do Sport Clube e o último à entrada da nova estrada para o Motundo. Em 1906, a montagem de um moinho no poço da Ponta Gêa permitia que os serviços urbanos fornecessem água para a fábrica de gelo ao preço de 3 1/2 por mês. Em 1908 é construído um poço no palácio das repartições, para seu uso quotidiano e para acorrer em caso de incêndio. Em 1913 é construído outro nas proximidades do farol do Macúti, e em 1917 na praça Henriques Nogueira[76].

Em 1924 existiam ainda, na cidade, 163 cisternas, 490 tanques, 126 poços particulares e 18 poços públicos, permitindo o fornecimento de 19 litros de água por pessoa e por dia. O código de posturas de 1924, no intuito de garantir um fornecimento em boas condições, proíbia que se prejudicassem por qualquer forma os poços, tanques, cisternas e marcos fontenários, que se danificassem ou sujassem os telhados, caleiras ou tubos dos edifícios com quaisquer matérias estranhas ficando os autores sujeitos a multa. Os poços, tanto públicos como privados, deviam estar hermeticamente fechados, com as suas aberturas protegidas e defendidas do acesso dos mosquitos por redes de metal [77].

Nos primeiros tempos, quando o período seco se prolongava excessivamente ou os depósitos se esgotavam, vinha ainda água doce do Buzi para o abastecimento das dragas e máquinas da povoação. A Compagnie du Sud Est Africain tinha um pequeno vapor apropriado para o transporte de água, que chegava a fazer 12 viagens por mês. No período da seca esta água era vendida para o abastecimento à população. Ainda em 1900, necessitando de água, a Companhia contratou à dita empresa o fornecimento de 50 metros cúbicos, ao preço de 12/6 por metro cúbico. A água foi recolhida em Nova Lusitânia ou a montante da povoação, por se ter obtido informações que a água daquele local era de boa qualidade. Em 1922 a Companhia foi obrigada a mandar buscar água ao Buzi, em contrato feito com a "Deutsch Ost Afrika Linie", para consumo da população e abastecimento dos navios[78].

Ao longo do tempo não se deixaram de fazer tentativas para encontrar uma alternativa capaz, sem o carácter precário do sistema que se utilizava. Em 1904, sabe-se, a "Beira Railways" tentava fornecer o porto com água de uma nascente que ficava a 4 kms a leste da milha 6, sendo a única fonte nas proximidades da Beira. No mesmo ano, a realização de sondagens para a pesquisa de carvão-pedra, próximo da Beira, reacendeu a esperança de se encontrar água, mas sem resultados. Alfred Leonard Lawley realizou também trabalhos de pesquisa, tendo gasto cerca de 4.000 libras sem nunca ter encontrado o percioso líquido[79].

Em 1910, dois altos funcionários da Companhia assumiam, perante a questão do abastecimento de água à cidade, posições curiosamente diferentes. Para o inspector geral da fazenda, a obtenção do líquido passava por duas soluções — a construção de poços provisórios mais profundos do que aqueles que existiam ou a construção de uma represa para retenção das águas das marés. Dado que a última solução implicava

custos proibitivos, restava a primeira. O inspector geral da exploração discordava desta solução. Para ele devia-se "tratar a sério da questão do abastecimento de água na Beira, como problema de engenharia", obtendo-se a água que fosse necessária na milha 23 1/2 e construindo-se ali um reservatório, ou utilizando-se a água do rio Púngoè acima do ponto de junção da água doce com a água salgada, fazendo-a passar por filtros. O tempo encarregou-se de lhe dar razão, mas ainda foram necessárias outras vicissitudes[80].

Em 1913, Manuel Limpo de Lacerda apresentou uma proposta ao governo do território, para o abastecimento de água potável com a quantidade nunca inferior a 150 litros por habitante/dia, ficando com o seu exclusivo por um período de 30 anos. A água seria captada em todos os terrenos pertencentes à Companhia, montando o proponente todos os aparelhos necessários à captação, canalização, filtragem e purificação[81].

Em 1914 — com desenvolvimentos que se prolongaram até 1918 — o engenheiro hidráulico Thomas Stewart apresentou o primeiro projecto para o fornecimento de água à cidade da Beira. Os trabalhos que se pretendiam realizar tinham como objectivo o fornecimento diário de 80.000 galões (362 m3) de água. As hipóteses mais prováveis, depois de excluídas as nascentes subterrâneas, estavam no rio Savane e no rio (ou lagoa) Mepidgi. A primeira hipótese — a do rio Savane — era posta de lado por causa da distância a que aquele ficava da cidade, o que tornava o transporte excessivamente dispendioso. Impunha-se, ainda, a construção de uma torre junto à ponte do Maquinino, sendo a distribuição feita com tubos de 6,4 e 2 polegadas, com uma extensão de 12 kms. A solução que parecia mais viável, tanto do ponto de vista económico como da quantidade e qualidade da água, era a da lagoa Mepidgi. As sondagens que foram efectuadas, juntamente com as conclusões obtidas 13 anos antes, quando R.A.Sawyer fez pesquisas para a obtenção de carvão, permitiram concluir que a obtenção de água através de fonte subterrânea só poderia ser feita a uma profundidade moderada, nunca inferior a 500 ou 600 pés. Estas conclusões vieram dar ainda mais força à solução a partir do rio Mepidgi.

A captação de água da lagoa seria feita a cerca de uma milha abaixo do local onde atravessava o caminho entre a Manga e Sena; os filtros e bombas seriam montados logo a seguir; um condutor ascendente, de 7 polegadas de diâmetro, levava a água desde as bombas até à ponte do Maquinino, onde seria montado um reservatório elevado, a 40 pés acima do solo, com capacidade para 80.000 galões, custando tudo na ordem das 17.000

libras. A distribuição na cidade estava calculada em 5.500 libras e o processo de purificação em mais de 2.000 libras.

Um reconhecimento mais detalhado desta fonte alternativa permitia concluir que não existia "rio algum ligando a lagoa Mepidgi ao mar". O que de facto havia era uma sucessão de terrenos alagadiços quase sem relevo algum, que na época seca apresentavam charcos nas depressões, cuja cota máxima nunca excedia o meio metro. Na época da chuva — pelo contrário — todo o terreno se cobria de água, e quando havia excesso do líquido ele corria então para o mar. Esta solução oferecia, logo de início, fracas condições, levando o director geral das Obras Públicas a "suspeitar das suas qualidades potáveis". O cálculo da água necessária, elaborado em 1914, estava agora, cinco anos depois, ultrapassado, pervendo-se a necessidade de um fornecimento cujo limite nunca deveria ser inferior a 1.000m3. A solução voltava a ser o rio Savane, que se tinha abandonado. Confirmada a diferença de nível entre o local onde se encontrava o rio e a cidade, estimada em 12 metros, calculava-se que uma tubagem de 0,23 de diâmetro seria suficiente para o fornecimento de 500m3 diários de água; uma conduta de 0,30 daria os 1.000m3 necessários[82].

Em 1920 são publicados anúncios em diferentes jornais da colónia, da Rodésia e da África do Sul, para o estudo do abastecimento de água e esgotos da cidade. Este trabalho, realizado pelo engenheiro Campbell Bayard, estava já concluído nos finais desse ano, custando a obra projectada à volta de 25.500 libras. Perante um valor tão alto, a Comissão de Melhoramentos ficou na impossibilidade de concretizar a obra. A solução que se vislumbrava passava pela formação de uma "companhia portuguesa de probidade absolutamente garantida", para, num espaço de tempo nunca inferior a 25 anos, fazer a exploração do abastecimento de água, iluminação eléctrica, viação urbana e limpeza[83].

A solução do abastecimento a partir de uma fonte subterrânea nunca esteve posta de lado. Um relatório apresentado em 1924, sobre uma inspecção realizada às cisternas da cidade, concluía, a partir da rede de poços da Beira, a existência de um provável lençol de água subterrânea que, na zona da Ponta Gêa e, sobretudo, na região para o interior dessa zona, tinha água de boa qualidade; enquanto que na faixa marginal e na parte central a noroeste da cidade, a água já não se apresentava em tão boas condições. Tudo levava a crer que o subsolo da Beira era banhado por um vasto lençol de água boa afectada apenas, num ou noutro ponto, por infiltrações de carácter fluvial. A escavação de poços de 3 ou 4 metros na re-

gião da Ponta Gêa permitiria um acesso em boas condições ao lençol de água. Ainda em 1931, o engenheiro que realizou o estudo para o fornecimento de iluminação eléctrica estava "absolutamente convencido" de que se deveria encontrar água potável, em grandes quantidades, por baixo da formação rochosa que existe a 100 metros de profundidade, abaixo do nível do mar[84].

Finalmente, em 1939, o estudo do projecto definitivo, elaborado pela empresa "Engenheiros Reunidos, Lda." (Porto), previa a captação de água a partir do rio Púngoè, a montante da estrada Beira-Vila Machado. A 205 metros da margem ficava a central elevatória. A água seguia em conduta forçada, numa extensão de 51 kms, até à Manga, onde se encontrava a estação de purificação e o reservatório da torre. O projecto previa fornecer 10.768.000 litros, consumo provável da cidade, em 1970, custando aproximadamente 43.000 contos. O abastecimento foi dado, em regime exclusivo, à "Companhia de Águas da Beira", tendo o sistema sido inaugurado em 1954[85].

NOTAS

[1]Anónimo 1902:302; Relatório..., de 30 de Junho de 1894:7; Correio da Beira, 47, 18 de Fevereiro de 1894.

[2]Enes 1946:13; Relatório e contas da CM..., de 30 de Junho de 1894, Correio da Beira, 48, 25 de Fevereiro de 1894; Anónimo 1902:326.

[3]Relatório anual dos serviços urbanos, 1903, cx.97; Anónimo 1902:302.

[4]Correio da Beira, 47, 18 de Fevereiro de 1894; Anónimo 1902:210, 303. Relatório e contas da CM..., de 30 de Junho de 1894; BCM, 131, 1 de Fevereiro de 1899, 522; CM, SG, Proc.4611, cx.900.

[5]Anónimo 1902:302, 322 e 323.

[6]Em 31 de Dezembro de 1893 contava 1274 pessoas; Em 31 de Dezembro de 1893 contava 3128; Em 1897, 4055 pessoas; Em 1900 contava 3399 pessoas (Anónimo 1902:313 e 314); Em 1901, 1143 colonos, 494 asiáticos e 147451 negros; Em 1910, 1573 colonos, 922 asiáticos, 190 mestiços e 256629 negros; Em 1920, 2335 colonos, 1109 asiáticos, 1695 mestiços, 249894 negros; Em 1923, 2354 colonos, 1434 asiáticos, 1190 mestiços e 283061 negros (Relatório do Governador do Território, 1923. CM, SG, Relatórios, vol.1, cx.10).

[7]Relatório sobre a administração da CM durante o ano de 1896, p.9; RMS, 6ª série, 64, Junho de 1906, p.40; Relatório e contas da CM em 30 de Junho de 1897, p.17; Anuário de Moçambique 1940; Anuário de Lourenço Marques 1930.

[8]Anuário de Moçambique 1940:933.

[9]Anuário de Moçambique 1940:933; Ordem nº1497, de 27 de Dezembro de 1899 (BCM, 152, 2º supl., 29 de Dezembro de 1899, pp.715 e 716); Ordem nº 1962 de 25 de Junho de 1901 (BCM, 189, 1 de Julho de 1901, p.1178); Ordem nº 2052 de 31 de Dezembro de 1901 (BCM, 1, 3 de Janeiro de 1902, p.2).

[10]Anuário de Moçambique 1940:933; Ordem nº 3496 (BCM, 15, 1 de Agosto de 1914, p.117); Ordem nº 3538, de 31 de Dezembro de 1914 (BCM, 1, 2 de Janeiro de 1915, p.8); Relatório e contas da CM (gerência de 1915, pp.31-2).

[11]Ordem nº 4930, 19 de Novembro de 1925 (BCM, 23, 2 de Dezembro de 1925, 361); Anuário de Moçambique 1940:934 e 935.

[12]Anónimo 1902:303 e 304.

[13]Anónimo 1902:326 a 331.

[14]Anónimo 1902:326 a 331; BCM, 164, supl., 23 de Junho de 1900, p.871 e 872.

[15]Anónimo 1902:303 e 304, 306 e 307; Correio da Beira, 43, 21 de Janeiro de 1894; CM, SG, Proc.81, cx.30; CM, SG, Relatório do governador 1899, cx.1.

[16]Carta do director geral das Obras Públicas ao governador do território em 15 de Março de 1910, CM, SG, Proc.1828, cx.505.

[17]Anónimo 1902:306 e 307; CM, SG, Relatório do governador, 1899, cx.1, p.12 a 14; Carta do director geral das Obras Públicas ao governador do território em 15 de Março de 1910, CM, SG, Proc.1828, cx.505.

[18]Anónimo 1902:303 e 304; RMS, 4ª série, nº 43, Setembro de 1907, p.77; Anuário de Lourenço Marques 1930.

[19]Ordem nº 1240, de 1 de Novembro de 1898 (BCM, 125, 1 de Novembro de 1898, p.465); Relatório e contas da CM apresentados à assembleia geral de 20 de Dezembro de 1899, p.4. Existe um requerimento dirigido ao governador do território pela Compagnie Sud Est Africain, em 31 de Maio de 1898, para empedramento das ruas, CM, SG, Proc.81, cx.30.

[20]Requerimento com 70 assinaturas dirigido ao governador do território, em 29 de Outubro de 1898. CM, SG, Proc.81, cx.30.

[21]Cartas dirigidas pelo governador do território ao administrador delegado, em 10 de Maio e 7 de Setembro de 1899. CM, SG, Proc.81, cx.30; CM, SG, Proc.637, cx.196.

[22]Relatório e contas... 1900, p.5; Anónimo 1902:306.

[23]Anúncio da Direcção dos Serviços Urbanos, de 25 de Abril de 1900 (BCM, 160, supl., 25 de Abril de 1900, p.823); Aviso de 1 de Maio de 1900 (BCM, 161, supl., 1 de Maio de 1900, p.835); Anúncio de 15 de Outubro de 1900 (BCM, 171, supl., 15 de Outubro de 1900, p.969); CM, SG, Proc.81, cx.30.

[24]CM, SG, Proc.637, cx.196. Segundo o director geral das Obras Públicas, Ch. Morriseaux, do ponto de vista financeiro a solução era impraticável, pois o número de habitantes (1200) era insuficiente para rentabilizar 4 viaturas e os custos de amortização que se impunham fazer. Por outro lado, acrescentava que o automóvel não se adaptava a todos os tipos de transportes: "C'est un cheval de course; on peut lui demander de la vitesse, mais non la force et la résistance d'un cheval de trait". Tendo em conta as necessidades do comércio e do público, impunha-se manter o sistema sobre "rails".

[25]Carta dirigida por L.Zagury, de Lourenço Marques, ao director geral de Obras Públicas, em 21 de Novembro de 1912. Cm, SG, Proc.2455, cx.640; ALM 1929:8; O Colonial, ano 1, nº 3, 26 de Janeiro de 1929; O Colonial, ano 1, nº 16, 1 de Maio de 1929; O Colonial, ano 1, nº 17, 8 de Maio de 1929, p.4; ALM 1930:8; ALM 1936/7:849.

[26]Anónimo 1902:307; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1903, CM, SG, Relatórios, cx.97; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1906, CM, SG, Relatórios, cx.98; Relatório mensal dos Serviços Urbanos, Abril de 1906, CM, SG, Relatórios, cx.98; Relatório mensal dos Serviços Urbanos, Junho de 1906, CM, SG, Relatórios, cx.98; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1924, CM, SG, Relatórios, cx.101.

[27]Anónimo 1902:307; Relatório do governador do território, 1899, CM, SG, Relatórios, cx.1; Relatório do governador, 1901, CM, SG, Relatórios, cx.1; Relatório do governador, 1902, CM, SG, Relatórios, cx.1; Relatório do governador, 1903, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.29; Relatório do governador, 1904, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.27; Relatório do governador, 1904, CM, SG, Relatórios, cx.1, pp.201 e 202; Relatório do governador, 1905, CM, SG, Relatórios, cx.2, pp.43 e 299; Relatório e contas da CM (gerência de 1905) apresentado à assembleia geral ordinária de 20 de Outubro de 1906, p.15; Relatório do governador, 1906, CM, SG, Relatórios, cx.2, p.237; RMS, 3ª série, nº 32, Outubro de 1906, p.96; RMS, 3ª série, nº 34, Dezembro de 1906, p.120; Relatório e contas da CM (gerência de 1907), p.13; Relatório do governador, 1907, CM, SG, Relatórios, cx.3, p.324; Relatório e contas da CM (gerência de 1908), p.14; Relatório anual do governador, 1908, CM, SG, Relatórios, cx.3, pp.340-1; Relatório anual do governador do território, 1909, CM, SG, Relatórios, cx.4, p.251; RMS, 7ª série, Junho de 1910, pp.41-42.

[28]Carta do comissário da Guarda Civil ao governador do território, em 13 de Dezembro de 1910, CM, SG, Proc.2455, cx.640; Carta do inspector geral da Fazenda ao governador do território, em 26 de Dezembro de 1910, CM, SG, Proc.2455, cx.640; Carta do director geral das Obras Públicas ao governador do território, em 21 de Janeiro de 1913, CM, SG, Proc.2455, cx.640; Carta do presidente da comissão sanitária ao governo do território, em 5 de Fevereiro de 1913, CM, SG, Proc.2455, cx.640; idem, de 4 de Abril de 1913, CM, SG, Proc.2455, cx.640; Carta do administrador-delegado ao governador do território, em 3 de Fevereiro de 1913, CM, SG, Proc.2455,cx.640; Relatório trimestral dos serviços urbanos, Janeiro a Março de 1916, CM, SG, Relatórios, cx.99; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1933, CM,SG, Relatórios, cx.101.

[29]Anónimo 1902:305; Ordem nº 146, de 25 de Julho de 1893 (BCM, 16 de Janeiro de 1893, p.118; Relatório do governador do território, 1899, CM, SG, Relatórios, cx.1; Relatório e contas da CM apresentado à assembleia geral, de 15 de Março de 1901, p.415; Relatório anual dos Serviços Urbanos 1900, CM, SG, Relatórios, cx.97; Relatório do governador do território, 1902, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.158 e 161.

[30]Anónimo 1902: 311. Dizia-se que não se viam machilas, só utilizadas para ir ao Motundo, Manga, etc.; BCM, 1, 2 de Janeiro de 1930, p.11; Anuário de Moçambique 1940: 933.

[31]Anónimo 1902:311.

[32]Anónimo 1902:311 e planta urbana da Beira em 1900; Correio da Beira, 75, 2 de Setembro de 1894, p.275; Ordem nº 813, de 13 de Outubro de 1892 (BCM 76, 16 de Outubro de 1896, p.106); Relatório sobre a administração da CM, durante o ano de 1896, p.8; ALM 1936/7:888.

[33]Ordem nº 1257, de 31 de Outubro de 1898 (BCM, 126, 16 de Novembro de 1898).

[34]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1900, CM, SG, Relatórios, cx.97, 1; Relatório do governador, 1901, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.49; Relatório anual dos Serviços Urbanos 1902, CM, SG, Relatórios, cx.97; Relatório do governador 1904, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.303.

[35]PATRIA, ano 1, nº 11, 5 de Dezembro de 1914, p.2, CM, SG, Proc.410, cx. 110; BCM, 17, 1 de Setembro de 1924, p.242; Ordem nº 5386, de 14 de Março de 1927 (BCM, 6, 16 de Março de 1927, p.91).

[36]Código de posturas, cap.V (BCM, 17, 1 de Setembro de 1924, p.242).

[37]CM, SG, Proc.410, cx.110; Circular nº 10, de 7 de Fevereiro de 1901, CM, SG, Proc.410, cx.110.

[38]A Beira: jornal de anúncios, ano 1, nº 6, 27 de Novembro de 1892; Relatório e contas da CM apresentados à assembleia geral de 30 de Junho de 1894, p.8, BCM 15, 1 de Julho de 1893, p.112.

[39]Correio da Beira, 53, 1 de Abril de 1894, pp.98-99; Correio da Beira, 52, 25 de Março de 1894, p.91.

[40]Relatório e contas da CM (gerência de 1901), p.26; Relatório do governador do território, 1901, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.76-77 e 81.

[41]Relatório e contas da CM (gerência de 1901) p.26; Relatório do governador do território, 1901, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.76-77 e 81; CM, SG,Proc. 1267, cx.386; CM, SG, Proc.637, cx.196; Relatório do governador do território, 1902, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.161.

[42]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1902, CM, SG, Relatórios, cx.97; Relatório do governador do território, 1908, CM, SG, Relatórios, cx.3, 465.

[43]Relatório mensal dos Serviços Urbanos, Julho de 1909, CM, SG, Relatórios, cx.98.

[44]Relatório e contas da CM (gerência de 1901), p.26; Relatório do governador do território, 1901, CM, SG, Relatórios, cx.1, pp.76-77.

[45]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1902, CM, SG, Relatórios, cx.97; Relatório do governador, 1902, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.158; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1903, CM, SG, Relatórios, cx.97.

[46]Relatório do governador, 1903, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.209; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1903, CM, SG, Relatórios, cx.97.

[47]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1903, CM, SG, Relatórios, cx.97; Relatório do governador, 1903, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.209; Relatório mensal dos Serviços Urbanos, Janeiro de 1906, CM, SG, Relatórios, cx.98.

[48]Relatório mensal dos Serviços Urbanos, Junho de 1904, CM, SG, Relatórios, cx.97; Relatório do governador, 1906, CM, SG, Relatórios, cx.2, p.345; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1906, CM, SG, Relatórios, cx.98.

[49]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1906, CM, SG, Relatórios, cx.98; Relatório do governador do território, 1909, CM, SG, Relatórios, cx.4, 374; PATRIA, ano 1, nº 20, 6 de Fevereiro de 1915, p.3; PATRIA, ano 1, nº 27, 27 de Março de 1915, p.2; PATRIA, ano 1, nº 29, 10 de Abril 1915, p.2; PATRIA, ano 1, nº 32, 1 de Maio de 1915, p.3; PATRIA, ano 1, nº 36, 29 de Maio de 1915, p.2; PATRIA, ano 1, nº 37, 5 de Junho de 1915.

[50]Relatório e Contas da CM (gerência de 1901), p.26; Relatório do governador do território, 1901, CM, SG, Relatórios, cx.1, p.76 e 77.

[51]CM, SG, Proc.2458, cx.640.

[67]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1920, CM, SG, Relatórios, cx. 100; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1921, CM, SG, Relatórios, cx. 100; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1923, CM, SG, Relatórios, cx. 101.

[68]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1920, CM, SG, Relatórios, cx. 100.

[69]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1924, CM, SG, Relatórios, cx. 101; Relatório sobre a projectada ampliação do sistema de fornecimento de energia eléctrica na Beira, por A.C.Val Davies, 1931, CM, SG, cx.101, p. 2-3.

[70]Relatório sobre a projectada ampliação do sistema de fornecimento de energia eléctrica na Beira, por A.C.Val Davies, 1931, CM, SG, cx.101, p. 8-9, 13, 18, 22 e 28.

[71]Anuário de Moçambique 1940:934; APM 1954/55:952 e 953; Sopa 1965:433-460.

[72]Anónimo 1902:308 e 309.

[73]Anónimo 1902:308 e 309; Relatório e contas da CM apresentados à assembleia geral de 30 de Junho de 1894, p.13.

[74]Memorandum do director das Obras Públicas, Teófilo José da Trindade, CM, SG, Proc.2129, 3 vol., cx.707; Relatório e contas da CM (gerência de 1903) ..., p.10.

[75]CM, SG, Proc.2129, 3 vol., cx.707.

[76]Anónimo 1902:308 e 309; Relatório sobre a administração da CM em África durante o ano de 1896, p.8; Carta dirigida pelo eng.director das Obras Públicas, H.C.Barahona ao governador do território em 6 de Abril de 1898,CM SG, Proc.2129, 3 vol., cx.707; Relatório do director dos Serviços Urbanos ao governador do território em 29 de Abril de 1901, CM, SG, Proc.1267,cx. 386; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1903, CM, SG, Relatórios, cx. 97; Relatório e contas da CM (gerência de 1908)..., p.13; Relatório do governador, 1913, CM, SG, Relatorios, cx.6, p.332; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1917, CM, SG, Relatorios, cx.99, p.20.

[77]CM, SG, Proc.2129, vol.2, cx.707; BCM, 17, 1 de Setembro de 1924, p.237, 238 e 240.

[78]Anónimo 1902:308 e 309; Carta do capitão dos portos ao governador do território em 9 de Outubro de 1922, CM, SG, Proc.2129, vol.2, cx.707.

[79]Carta do director geral das Obras Públicas para o governador do território em 26 de Setembro de 1904, CM, SG, Proc.2129, vol.3, cx.707; RMS, 1ª série, nº 5, Julho de 1904, p.59; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1925, CM, SG, Relatórios, cx.101.

[80]Carta do inspector geral da Fazenda para o governador do território em 17 de Setembro de 1910, CM, SG, Proc.1267, cx.386; Carta do inspector geral da Exploração ao governador do território em 6 de Setembro de 1910,CM SG, Proc.1267, cx.386.

[81]CM, SG, Proc.2458, cx.640.

[82]Relatório enviado por Thomas Stewart, da cidade do Cabo, em 10 de Junho de 1918, sobre o fornecimento de água à cidade da Beira, CM, SG, Proc. 2129, vol.2, cx.707; Carta do director geral das Obras Públicas para o governador do território em 20 de Agosto de 1915, CM, SG, Proc.2129, 3 vol., cx. 707; Informação do director geral de Obras Públicas, de 19 de Março de 1919, CM, SG, Proc.2129, 3 vol., cx.707.

[52]ALM 1936/37:888; BCM, 2, 16 de Janeiro de 1923, p.29; BCM, 3, 1 de Fevereiro de 1923, p.43; Costa 1940:67; Ordem nº 4402 (BCM, 22, 20 de Novembro de 1922, pp.349 a 351).

[53]BCM, 18, 17 de Setembro de 1928, p.265.

[54]ALM 1936/37:888; ALM 1939:737; O Colonial, ano 1, nº 2, 19 de Janeiro de 1929, pp.1 e 4.

[55]ALM 1936/37:888; ALM 1939:737.

[56]Relatório anual do Corpo da Polícia Civil e Comissariado da Polícia da Beira, 1929, CM, SG, Relatórios, cx.103, pp.92 e 93.

[57]BO, 8, 23 de Fevereiro de 1889, p.143; BO, 9, 2 de Março de 1889, p.157.

[58]Anónimo 1902:309/310; Correio da Beira, 50, 11 de Março de 1894; Correio da Beira, 42, 14 de Janeiro de 1894, p.12; Relatório do director dos Serviços Urbanos ao governador do território, em 29 de Abril de 1901, CM,SG, Proc.1267, cx.386.

[59]Relatório do director dos Serviços Urbanos ao governador do território em 29 de Abril de 1901, CM, SG, Proc.1267, cx.386; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1902, CM, SG, Relatórios, cx.97; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1903, CM, SG, Relatórios, cx.97; Carta do director interino dos Serviços Urbanos ao governador do território em 25 de Janeiro de 1904, CM, SG, Proc.1267, cx.386; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1906,CM, SG, Relatórios, cx.98.

[60]Relatório e contas da CM apresentados à assembleia geral em 14 de Dezembro de 1901, p.4; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1902, CM, SG, Relatórios, cx.97.

[61]Relatório e contas da CM (gerência de 1908)..., p.21; Relatório anual do governador do território, 1908, CM, SG, Relatórios, cx.3, p.466; Existe alguma documentação sobre a extinção da empresa "Belliard & Salzone" no jornal PATRIA nº 95 (15 de Julho de 1916); nº 99 (12 de Agosto de 1916); 104 (17 de Março de 1917); Relatório e contas da CM (gerência de 1916)..., p.27.

[62]CM, SG, Proc.2458, cx.640.

[63]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1916, CM, SG, Relatórios, cx.99; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1917, CM, SG, Relatórios, cx.99, p. 7 e 18; Relatório sobre a projectada ampliação do sistema de fornecimento de energia eléctrica na Beira, por A.C.Val Davies, CM, SG, Relatórios, cx.101, pp.2 e 3.

[64]Ordem nº 3753, de 5 de Abril de 1917 (BCM, 8, 16 de Abril de 1917, p.70 a 72); BCM, 17, 1 de Setembro de 1924, p.240.

[65]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1919, CM, SG, Relatórios, cx. 100, p.8-9; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1920, CM, SG,Relatórios, cx. 100.

[66]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1917, CM, SG, Relatórios, cx.99, p. 9/10 e 20; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1918, CM, SG, Relatórios cx.100, p.4, 9 e 10; ALM 1920:290; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1920, CM, SG, Relatórios, cx.100; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1921, CM, SG, Relatórios, cx.100; Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1922, CM, SG, Relatórios, cx.100.

[83]Relatório anual dos Serviços Urbanos, 1921, CM, SG, Relatórios, cx. 100.

[84]Relatório de inspecção às cisternas e tanques da Beira, CM, SG, Proc.2129 vol.2, cx.707; Relatório sobre a proposta de ampliação do sistema de fornecimento de energia eléctrica na Beira, por A.C.Val Davies, CM, SG, Relatórios, cx.101, p.19 e 20.

[85]Anuário de Moçambique 1940:934; APM 1954/5:950.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Abreviaturas:

ALM: Anuário de Lourenço Marques; APM: Anuário da Província de Moçambique; BCM: Boletim da Companhia de Moçambique; BO: Boletim Oficial; CM: Companhia de Moçambique; cx.: Caixa; Proc.: Processo; SG: Secretaria Geral.

Documentação de Arquivo:

ARQUIVO HISTÓRICO DE MOÇAMBIQUE:

Fundo da Companhia de Moçambique (Secretaria Geral)
Relatórios do Governo do Território, Anuais, 1899, 1902 a 1919; 1921, 1923.
Relatórios dos Serviços Urbanos, Anuais, 1900, 1902, 1903, 1905 a 1908, 1910 a 1912, 1915 a 1925, 1931.
Semestrais, 1900 (Jan/Jun), 1901 (Jan/Jun)
Trimestrais, 1911 (Jan/Set), 1912 (Jan/Mar, Jun/Set), 1914 (Jan/Set),1915 (Jan/Set), 1916 (Jan/Set), 1917 (Jan/Set), 1918 (Jan/Set), 1919(Abr/Set), 1920 (Jan/Set), 1921 (Jan/Set), 1922 (Jan/Set), 1923 (Jan/Set), 1924 (Jan /Set), 1925 (Jan/Set).
Mensais, 1900 (Mai, Jun, Ago a Nov), 1903 (Jul a Nov), 1904 (Jan a Fev, Abr a Ago, Out a Nov), 1905 (Jan a Jun, Ago a Nov), 1906 (Jan a Abr, Jun a Nov), 1907 (Jan a Mar, Mai a Nov), 1908 (Jan a Nov), 1909 (Jan a Jun), 1910 (Jan a Nov).

Processos:
81 Calcetamento das ruas, de 31 de Maio de 1898 a 14 de Setembro de 1900, 1 vol, cx.30.
304 Iluminação eléctrica, de 16 de Outubro de 1928 a 13 de Novembro de 1928 1 vol, cx.97.
410 Regulamento de carros de 16 de Novembro de 1900 a 24 de Junho de 1929, 7 vols, cx.110 e 111.
637 Viação Urbana, de 27 de Junho de 1901 a 26 de Novembro de 1901, vol 1, cx.196.
1267 Serviços Urbanos, de 13 de Julho de 1913 a 22 de Dezembro de 1913,vol1, cx.386.
2129 Abastecimento de água na Beira, de 12 de Abril de 1898 a 26 de Julho de 1913, 5 vols, cx.707.
2455 Faixa de rolamento nas ruas da Beira, de 13 de Dezembro de 1910 a 17 de Dezembro de 1914, 1 vol, cx.640.
2458 Abastecimento de água potável, iluminação eléctrica e estabelecimento de tramways eléctricos na Beira, de 2 de Maio de 1913 a 30 de Novembro de 1917, 1 vol, cx.640.
3384 Meios de transporte e comunicações, de 24 de Abril de 1918 a 20 de Janeiro de 1942, 3 vol, cx.753.
4611 Criação de uma povoação para europeus no Macúti, de 12 de Novembro de 1930 a 18 de Novembro de 1930, 1 vol, cx.900.

Documentação Impressa:

JORNAIS:
A Beira: jornal de anúncios (Beira), de 1892-1893.
O Colonial (Beira), de 1929.
Correio da Beira (Beira), de nº 41 (7 de Janeiro de 1894) a nº 82 (21 de Outubro de 1894).
Pátria (Beira), de 1914 a 1917.
Revista de Manica e Sofala (Lisboa), 19 -1911.

LIVROS E BROCHURAS:
Anónimo 1902: O Território de Manica e Sofala e a administração da Companhia de Moçambique, 1892-1900, Lisboa.

Anuário de Lourenço Marques (depois: Anuário da Colónia de Moçambique; Anuário da Província de Moçambique), de 1914 a 1955.

Boletim da Companhia de Moçambique, de 1892 a 1935.

COSTA, Mário Augusto 1939: A Beira no passado e no presente, Beira.

COSTA, Mário Augusto 1940: Do Zambeze ao paralelo 22º: monografia do distrito de Manica e Sofala sob a administração da Companhia de Moçambique, Beira.

ENES, António José: Moçambique: relatório apresentado ao governo, 3ª edição, Lisboa.

LOBATO, Alexandre Marques 1981: Breve história da fundação da Beira (Moçambique 1885-1892), Lisboa.

Relatórios de contas da Companhia de Moçambique apresentados à assembleia geral..., de 1894 a 1930.

RIBEIRO, António de Sousa 1940: Anuário de Moçambique, Lourenço Marques.

RODRIGUES, Rui 1967: Um ensaio de geografia urbana: a cidade da Beira, Lisboa. Dissertação de licenciatura apresentada ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina.

RODRIGUES, Rui 1968: A cidade da Beira: um ensaio de geografia urbana, In: Geographica, 14, pp.76-95.

SALGADO, Joaquim José 1954: Algumas palavras sobre o abastecimento de água à cidade da Beira (Moçambique), In: Boletim da Comissão de Fiscalização de Águas de Lisboa, 35, pp.141-226.

SOPA, Eugénio Rodrigues 1965: A electrificação da cidade da Beira e o seu mercado de energia, In: Comunicações das Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique: Planeamento e Produtividade Industrial; Engenharia Electrotécnica; Engenharia Mecânica, Lourenço Marques, de 25 a 30 de Abril de 1965, pp.433-460.

ANEXO 1

ABERTURA DE RUAS NA CIDADE DA BEIRA ENTRE 1889 E 1925

Anos	Descrição
1889	Abriu-se uma estrada para a futura povoação, na Manga.
1892	Abertura de novas ruas.
1897/8	Abertura do bairro da Ponta Gêa.
1898/9	Aterro da praça Conselheiro Almeida.
1899	Aterro da praça Luís Inácio e parte da rua Valsassina.
1900-04	Estrada do Maquinino.
1901	Abertura de 2 avenidas, desde a Ponta Gêa, em direcção ao Macúti e povoação do Motundo. Alargamento da rua Conselheiro Almeida. Aterro de grande parte da rua Correia de Brito. Aterro e regularização da rua Valsassina.

1902 Aterro de parte do Motundo. Fez-se, de novo, a estrada do cemitério, desde a estrada da Marginal do Maquinino até à frente do cemitério.
1904 Aterro de uma parte da rua da margem direita do Chiveve ao desembocar da ponte. Estrada para o Macúti.
1905 Estrada para o cemitério, fazendo um ramal a partir da estrada que se tinha construído para o Macúti.
1906 Avenida Marquês Fontes. Avenida Pinto Basto. Estrada para a Manga. Avenida do Matadouro.
1907 Aterro de uma grande parte do pântano próximo à avenida D. Carlos. Construção de lanços de estrada, pondo em comunicação a avenida Pinto Basto com o Sport Clube e a rua principal do Maquinino.
1908 Aterro do largo da Intendência.
1910 Prolongamento da rua Coronel Coutinho até à praia de banhos.
1911 Aterros das ruas Correia de Brito e Coronel Coutinho. Aterros na estrada da Manga.
1912 Aterros na rua Correia de Brito e rua Coronel Coutinho. Prolongamento da estrada Sousa Araújo até à Manga. Prolongamento da rua Roma Machado, rua Eduardo Vilaça e Travessa nº 19. Regularização da avenida Andrada, rua Francisco Costa, rua Eduardo Vilaça e avenida Pinto Basto.
1913 Aterros da avenida Marquês de Fontes e na rua Machado Santos. Aterros da rua Coronel Coutinho. Aterros da rua Gilmour. Continuação e prolongamento da estrada Sousa Araújo. Prolongamento da rua Roma Machado e conclusão da rua Eduardo Vilaça e Travessa nº 19. Regularização da avenida Pinto Basto. Regularização da avenida Marquês de Fontes.
1914 Aterros na rua Machado Santos e avenida Pinto Basto. Regularização e alteamento da estrada Emílio de Lemos.
1915 Regularização e alteamento da estrada Emílio de Lemos.
1916 Alteamento do largo Luís Inácio e aterro da Travessa nº 10.
1917 Alargamento da rua Coronel Coutinho.
1921 Aterro e prolongamento da rua Mouzinho de Albuquerque.
1922 Aterros na avenida Marquês de Fontes, rua Coronel Coutinho, Mouzinho de Albuquerque junto à fábrica de electricidade.
1924 Aterro e alargamento da avenida Marquês de Fontes. Nivelamento das ruas da Ponta Gêa.

ANEXO 2

MUDANÇAS TOPONÍMICAS ENTRE 1900 E 1971

Avenida Bocage: 1911 (idem); 1928 s/nome; 1934 s/nome; 1949 s/nome; 1954/55 s/nome; 1961 Av.de Abril.

Avenida Andrada: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem);1954/55 (idem); 1961 avenida Paiva de Andrada.

Avenida D.Amélia: 1911 avenida 5 de Outubro; 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 (idem).

Avenida D.Carlos: 1911 avenida da República; 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 (idem).

Avenida Marquês de Fontes: 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 avenida Massano de Amorim.

Avenida Pinto Basto: 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 avenida Pero de Anaia.

Largo Luís Inácio: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 largo Dr.Araújo Lacerda.

Praça Conselheiro Almeida: 1911 largo do Conselheiro Almeida; 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 Praça do Município.

Rua Álvaro Ferraz: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 rua dos Irmãos Bivar.

Rua Bensaude: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 rua Baptista Coelho.

Rua do Capitão Pais Ramos: 1900 Travessa da Alfândega; 1911 (idem); 1928 rua do capitão Pais Ramos; 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem);1961 (idem);

Rua Comandante Leal: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 rua do Aruângua.

Rua Conselheiro Castilho: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem);1949(idem); 1954/55 (idem); 1961 rua do Governador Augusto de Castilho.

Rua Conselheiro Enes: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 rua António Enes (parte deste arruamento passa a chamar-se rua Infante de Sagres).

Rua Correia de Brito: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 (idem).

Rua Machado Santos: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem);1954/55 (idem); 1961 (idem);

Rua Mayer: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 rua Vilas Boas Truão.

Rua Mouzinho de Albuquerque: 1900 s/nome; 1911 rua Mouzinho de Albuquerque; 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 rua XXXV.

Rua Renato Baptista: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 (idem);

Rua Roma Machado: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 rua Mouzinho de Albuquerque.

Rua Valsassina: 1911 (idem); 1928 (idem); 1934 (idem); 1949 (idem); 1954/55 (idem); 1961 rua General Machado.

ANEXO 3

CARROS DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS UTILIZADOS NA LINHA "DECAUVILLE"

anos	passageiros	mercadorias	total
1903	151	83	234
1904	110	71	181
1905	105	62	167
1906	111	60	171
1907	136	64	200
1908	124	86	210
1909	152	92	244
1910	159	127	286
1911	186	153	339
1912	217	147	364
1913	210	154	364
1914	228	157	385
1915	231	155	386
1916	242	158	400
1917	281	165	446

BCM 1903 (124,133,145,160,177,188) 1904 (21,32,38,55,64,78,90,99,103,148/9, 152) 1905 (12,57,65,85,91,106,118,140,168,172) 1906 (10,67,83,91,127, 160, 198,211,226) 1907 (12,30,50,66,79,101,115,137,171,188,196) 1908 (17,32, 77, 95,106,124,140,171,211) 1909 (27,43,60,88,106,148,168,181,194,214) 1910(18,

42,59,78,97,118,137,156,178,204,227) 1911 (20,49,65,85,107,174,204,232,248, 266,282,295) 1912 (39,49,65,79,97,113,137,143,159,171) 1913 (14,60,85, 90, 104,123,145,161) 1914 (11,37,56,69,76,85,128,145,175,183,192) 1915 (21, 41, 52,69,78,90,104,127,135,167,177) 1916 (48,62,75,115,153,169,177, 198, 214) 1917 (102,114,121,133,153,162,176,198,205) 1918 (35).

ANEXO 4

AUTOMÓVEIS E MOTOCICLETAS EXISTENTES ENTRE 1922 E 1934

anos	automóveis	motocicletas	total
1922	2	-	2 a
1923	3	-	3 a
1924	3	-	3 a
1925	11	8	19 a
1926	35	37	72 a
1927	72	30	102 a
1928	130	62	192 a
1929	202	80	282 a
1930	249	?	249 b
1931	340	?	340 c
1932	441	?	441 d
1934	553	?	553 e

Fontes: a.Relatório anual do Corpo de Polícia Civil e Comissariado de Polícia da Beira, 1929, CM, SG, Relatórios, cx.103, p.92 e 93; b. ALM 1930; c. ALM 1931:699; d. ALM 1932:711; e. ALM 1934:738.

PROTO-NACIONALISMO EM MOÇAMBIQUE. UM ESTUDO DE CASO: KAMBA SIMANGO* (c.1890-1967)

Mário Pinto de Andrade

Prólogo

O "caso" objecto do nosso estudo é uma narrativa biográfica, encarada numa perspectiva sócio-histórica, através de uma singularidade. "Um homem, escreveu Jean-Paul Sartre, nunca é um indivíduo; seria preferível nomeá-lo universal singular". Em termos mais explícitos, sugerimos que o destino de Kamba Simango permite-nos simultaneamente compreender um universo particular (isto é, a sua comunidade de origem étnica, 'ndau') e desembocar, no tempo, na sua participação numa busca universal de mudança — a luta de libertação nacional que, no período histórico vivido, tomava a forma proto-nacionalista.

A proposta metodológica deverá comportar uma leitura horizontal — o contexto social imediato, e vertical — a temporalidade, considerando para tal as estruturas de inserção e procurando espaços de mediação entre essas estruturas e o indivíduo.

Na fase actual de investigação, à luz do espólio recuperado, o nosso concurso para o conhecimento do caso vertente restringe-se à apreensão de certas variáveis fundamentais como a identificação de alguns espaços importantes no seu percurso: o grupo etno-cultural, onde se processa a sua socialização, a escola, a universidade (o saber adquirido), a prática social nas instituições em que se inseria — a Igreja protestante — e o envolvimento do sistema de dominação que directamente enfrentava — a Companhia de Moçambique — enfim, o encontro com um momento específico da história — a contestação nativista.

---

*Tema de uma palestra proferida aos alunos do Instituto Superior das Relações Internacionais, no anfiteatro do Instituto de Ciências da Saúde, em Maputo, a 30 de Agosto de 1989. A versão integral do texto deverá figurar em anexo de 'O Discurso Proto-Nacionalista', 1º volume da obra 'Origens do Nacionalismo Africano'.

As fontes disponíveis para reconstituir o fluxo da existência de Kamba Simango, percepcionar o seu pensamento, avaliar o impacte no terreno da sua 'praxis', provêem dos arquivos do 'Hampton Normal and Agricultural Institute' (presentemente 'Hampton University', Virginia) *, dos escritos de cariz antropológico e dos inquéritos administrativos efectuados no então território de Manica e Sofala, os quais se conservam no Arquivo Histórico de Moçambique.

Trata-se de um acervo documental que possibilita uma primeira abordagem da personalidade de Kamba Simango.

Num documento da FRELIMO datado de Dezembro de 1967, "Breve relato da situação dos estudantes moçambicanos no exterior e sua participação na luta de libertação nacional" [1], Eduardo Mondlane, seu signatário, resumia a política colonial da educação no passado histórico anterior a 1961, política que só deixava à juventude moçambicana de origem racial negra que pretendesse ascender ao ensino superior, a oportunidade de obtenção de uma bolsa nos Estados Unidos da América ou na África do Sul, especialmente sob os auspícios das missões protestantes.

Escrevia o então Presidente da FRELIMO a dado passo:

> "Mais três jovens negros conseguiram ingressar em Universidades fora de Moçambique e Portugal durante o período acima mencionado. Visto que eles formam um pano de fundo para a compreensão da presente situação, estes casos merecem um pouco mais de atenção.
> O primeiro foi o de KAMBA SIMANGO, que durante os anos '20 conseguiu uma bolsa para os Estados Unidos, onde completou o primeiro ciclo de educação superior (BA). Depois regressou a Moçambique para ensinar em escolas das missões protestantes. No entanto, devido às dificuldades criadas pelos colonialistas, foi compelido a exilar-se na Rodésia e mais tarde no Ghana onde morreu em 1967" [2].

Tal é, provavelmente, a primeira referência escrita emanada da FRELIMO, à personalidade de Kamba Simango. Com efeito, a historiografia do nacionalismo africano em geral e moçambicano em particular, ainda não avaliou o papel proeminente que exerceu essa consciência individual em revolta contra a injustiça de que foi vítima, ao ensaiar caminhos próprios para a emancipação do seu povo.

Entre 1914, ano da sua entrada no 'Hampton Normal and Agricultural Institute', na Virgínia, e a data do falecimento ocorrido em Accra, transcorre uma vida — meio século — ao longo do qual emergiu sucessivamente o estudante, o inte

---

* O autor manifesta o seu reconhecimento ao arquivista da Universidade de Hampton, Dr.Fritz J.Malval, pela amável cedência do material relativo a Kamba Simango.

lectual cristão, o panafricanista, o missionário e o inspirador do 'Grémio Negrófilo de Manica e Sofala. A singularidade da figura multifacetada de Kamba Simango no modo de exercício das suas responsabilidades compõe o atipismo de uma 'démarche', em relação aos actores-dirigentes do movimento proto-nacionalista do seu tempo.

1. As Armas do Saber Técnico

"An ambitious hardworking young man"
"A good student anxious to learn"

Foi em Chiloane (ou Chiliane)[3], seu local de nascimento por volta de 1890, que se desenrolou a infância e a entrada na adolescência de Columbus Kamba Simango. Filho de Maponese e de Magryanu Simango, separou-se de sua mãe (o pai falecera entretanto) em 1903, para iniciar os seus estudos primários, a 70 milhas da Beira. Encerrada a escola, na sequência de perseguições organizadas contra os alunos pelas autoridades coloniais, passou três anos na Beira, alguns meses numa escola missionária e foi, em seguida, serventuário em casa de um cidadão britânico. Só então frequentou a Escola de Mount Selinda (Melsetter, ao tempo Rodésia do Sul) por um período de seis anos, tendo sido aluno da missionária Julia Winter Hatch, antiga professora no Hampton Institute. Após uma estadia de um ano na Lovedale Mission School, no Cabo e no Natal, onde trabalhou no domicílio do missionário Fred Bunker, partiu para os Estados Unidos da América.

Portador de uma carta de recomendação de Mandikane Cele, ingressou finalmente no Hampton Institute a 3 de Agosto de 1914[4]. Na missiva que, de imediato, endereçou àquele seu amigo sul-africano, definia já os objectivos da sua nova vida:

"...A minha finalidade é estar aqui com as mãos e a mente abertas para receber tudo o que o Hampton me dá e depois regressar à minha terra e aí tornar Hampton útil ao meu povo que está a agonizar na escuridão, sem missionários."[5]

Mas o que era exactamente o Hampton Institute, 'alma mater' em que cursou Kamba Simango entre os anos lectivos de 1914/15 e 1918/19, coincidentes com a Primeira Guerra Mundial?

A ideia original dessa instituição votada à causa da educação dos negros na América visava preparar homens na agricultura e no ensino: dar-lhes sentido de responsabilidade em relação aos mais desprotegidos, de forma a regressarem às suas comunidades como 'mestres' e 'líderes'[6].

À luz dos certificados obtidos por Kamba Simango nas diversas disciplinas, pode-se ajuizar o campo de conhecimentos que lhe foram aí ministrados — do desenho de máquinas, carpintaria, pintura, à química e botânica, das matemáticas aplicadas à economia, história, sociologia e psicologia. Não se tratava, pois, somente da aprendizagem técnica mas o ensino estendia-se aos domínios das ciências humanas, da literatura e língua inglesa.

Em todas essas matérias, o seu aproveitamento escolar foi excelente. A informação sobre o trabalho académico, prestada pelo director do 'Hampton Institute' ao 'American Board of Commissioners for Foreign Missions' indicava um nível ligeiramente acima da média. E consideravam-no "um jovem ambicioso e trabalhador, ansioso de aprender". Não se limitando aos seus deveres de estudante, empenhava-se com igual ardor na revelação dos aspectos da cultura 'ndau', quer em Hampton quer no exterior, como demonstrou na longa colaboração ao livro de Natalie Curtis Burlin, de que trataremos adiante.

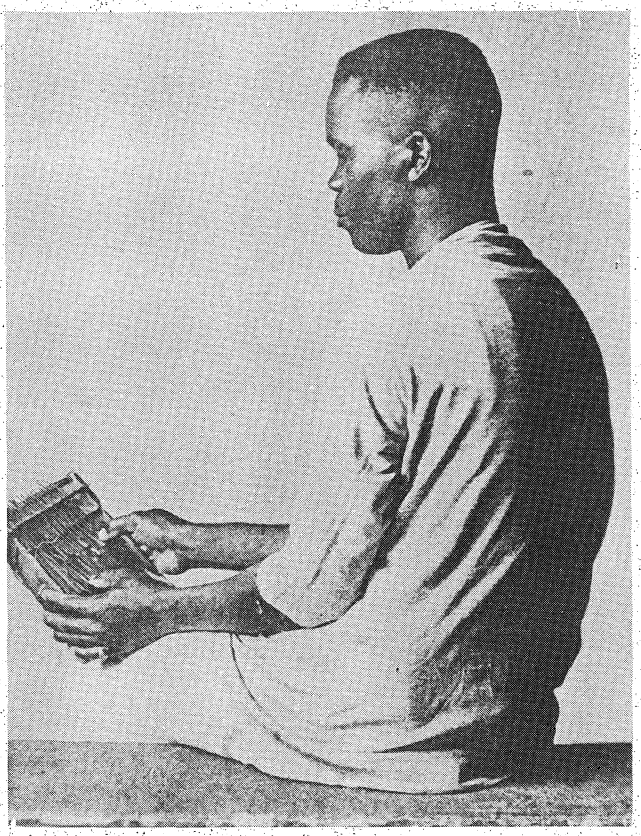
Os seus exercícios de oratória, aliás premiados em 1917, "Regulus aos Cartagineses" e "Regulus ao Senado Romano" atestam a sua formação nas humanidades clássicas [7]. Data desta fase o primeiro artigo de Kamba Simango, no qual formula um pensamento sobre o seu universo cristão — "Os Africanos e a Civilização"[8].

Opõe os dois modos através dos quais os africanos recebem a civilização: um — transmitido pelos negociantes, mineiros, agricultores e outros colonos que, movidos pela descoberta do ouro no Transvaal, das minas de diamante na colónia do Cabo, borracha e outras matérias primas, acorreram a pilhar as riquezas do Continente; outro — veiculado pelos missionários, solicitados por uma grande parte da população.

Intenta demonstrar como estas condutas influenciaram a vida africana. Não foi propósito dos comerciantes velar pelo bem estar dos nativos mas sacar deles tudo o que fosse possível e introduzir, entre outras coisas, as bebidas alcoólicas. E descreve os efeitos deletérios, de natureza social e psicológica, causados pelo álcool, ilustrando o 'caso' dos Hotentotes destruídos pelo 'brandy'.

O crescimento urbano facilitado pela exploração mineira e a consequente industrialização engendraram a necessidade da força de trabalho dos nativos, constatável no que designa pelo maior campo de ouro do mundo: Johannesburgo. Tão desastrosas se lhe afiguravam as consequências da expansão do alcoolismo no meio africano dessa cidade que afirma não ter existido uma tal condição antes da chegada da chamada civilização.

Daí que interrogue: que benefícios trouxeram os comerciantes e mineiros ao nativo? Sem dúvida, o africano teve a oportunidade, por intermédio daqueles agentes, de ascender à posse de bens materiais próprios. Mas a questão é de saber se ele aprendeu algo que tenha aperfeiçoado a sua condição e maneira de viver. Generalizou-se a ideia de que cada homem assim civilizado trabalhava para o seu próprio ganho egoísta.



Kamba Simango

Inversamente, argumenta o articulista, os missionários não aportaram à África do Sul atraídos pela riqueza do país mas para trazer a "civilização, engenho e cristandade aos milhares de nativos".

Ensinam-lhes como viver, pelo exemplo e pelo preceito. Por seu turno, os africanos vêem neles os elevados e superiores ideais da vida que não podem comparar aos seus.

Os missionários aperceberam-se da fraqueza e da ignorância dos "indígenas" no concernente às coisas da civilização; tomaram, em consequência, o tempo necessário para explicar-lhes as coisas claramente, pelo que, quando os nativos foram trabalhar para as minas e cidades sabiam como agir. Deixaram eles o seu país, amigos e lares para ajudar a estimular a vida da África. Deram-nos o melhor deles próprios, inspiraram as vidas de muitos que têm sido úteis para a seu povo — acrescenta o autor.

Esclarece em conclusão Kamba Simango que abordou o tema com uma compreensão clara de ambos os métodos de civilização:

"... Nasci sob o domínio do primeiro e tendo observado a sua influência sobre os nativos; seguidamente vivi com missionários e senti a influência da sua civilização em mim e em outros. Trata-se agora de saber se os povos civilizados ainda vão expedir álcool ('rum') para esse país a fim de enfraquecer e desmoralizar os africanos. Esses nobres homens e mulheres que tanto têm feito por nós não podem obter resultados enquanto a aguardente — a vossa aguardente — for mandada para lá. Damos graças a Deus pelo que têm feito, mostrando-nos a luz e a verdade, e ensinando-nos a amar Deus. Rogamos que muitos venham com eles e nos ajudem."[9]

Apologia da acção missionária, impregnada de idealismo, o texto em referência encerra todo o imaginário — na realidade uma ideologia — que presidia à formação cultural do estudante moçambicano.

No termo do seu curso, diplomado em carpintaria, escreveu ao director do Instituto:

"... recebi muitas lições valiosas no Hampton... o meu lar americano. É o primeiro lugar onde entrei em contacto com a civilização e os ideais americanos."[10]

2. O Intelectual Cristão em Columbia University

"It is a noble work of bringing the weak and unnoticed race to the enlightened people of the civilized world..." (K.S.)

Recomendado pelo Hampton Institute, foi admitido, no ano escolar de 1919/20, no 'Teacher's College' da Universidade de Columbia, em Nova York. Ensinava também a título suplementar, o 'Cindau' no departamento de antropologia. É então que tem o raro privilégio de privar com Franz Boas — facto que assinalou frequentemente na sua correspondência:

"... Estou a trabalhar com o Dr.Franz Boas nas línguas africanas e costumes nativos... O que estou a fazer ser-me-á muito útil quando regressar ao meu país natal, na escrita do idioma..."[11]

"... Continuo a trabalhar com o Dr.Franz Boas nas línguas 'Cindau' e Zulu... em detalhe na sua construção gramatical."[12]

Convém assinalar que, nesta actividade, tinha sido precedido por um outro estudante universitário de Moçambique, Simbini Nkomo, informador de uma obra sobre a 'Pronúncia e Ortografia da Língua Ndau'[13].

A permanência em Nova York, na Universidade de Columbia, abriu a Kamba Simango largos horizontes culturais e estimulou a sua produção intelectual. A colaboração com o fundador da Antropologia americana não se restringiu, aliás, ao papel de mera transmissão de conhecimentos e experiências de

um 'vivido' étnico mas materializou-se numa verdadeira associação na investigação científica.

A quando da edição da obra de Natalie Curtis Burlin, 'Canções e Contos do Continente Negro Recolhidos dos Cantos e Dizeres de Kamba Simango e Madikana Cele'[14], um crítico americano, H.E.Krehbiel, publicou no 'New York Tribune' uma longa recensão crítica na qual manifestava a sua admiração que, "depois de tantos anos dissociado do seu povo, Kamba Simango tivesse sido capaz de cantar tais canções dos 'selvagens da África oriental portuguesa'[sic], acrescidas de uma ocasional voz harmónica à melodia e reproduzindo as figuras rítmicas variáveis de um acompanhamento de diversos tambores ou de bater de palmas"[15].

A um leitor que enviou posteriormente uma carta ao jornal em que exprimia o desejo de se certificar da autenticidade dessas gravações musicais, Franz Boas respondeu:

> "... H.E.Krehbiel [o crítico musical] tem razão em reconhecer no modo de cantar das canções Zulu a influência da música europeia, em virtude de um contacto mais estreito no Natal Zulu com os brancos e particularmente na utilização do acordeão pelos nativos.
> ... Quanto às suas dúvidas sobre a autenticidade do carácter nativo dos cantos de Kamba Simango, elas não são justificáveis pelos factos.
> O Sr.Simango com quem tenho vindo a colaborar há um ano, revela um vivo interesse pela vida primitiva do seu povo e não só possui uma memória notavelmente clara dos episódios dos primeiros anos da sua vida e dos hábitos do seu povo, mas também um juízo muito crítico em relação aos seus próprios conhecimentos. O seu domínio do Cindau e do Zulu é perfeito, e a sua familiaridade com os mais pequenos detalhes dos costumes da sua tribo é verdadeiramente espantosa.
> Ele próprio é um perito executante de instrumentos nativos como a 'sanza' e o seu sentido do ritmo é característico da atitude musical dos aborígenes africanos.
> Os leitores do livro da senhora Burlin podem estar seguros do carácter genuíno do material cantado pelo Senhor Simango e da conscienciosa autenticidade da interpretação conseguida pela Senhora Burlin."[16]

Na sucinta carta ao leitor que acompanha o livro de Natalie Curtis, Kamba Simango entende a divulgação do património musical 'ndau' como uma achega ao conhecimento "das verdadeiras canções africanas". Termina nos seguintes termos:

> "É um nobre trabalho o facto de trazer a fraca e desperdiçada raça para o iluminado povo do mundo civilizado e tenho estado determinado a consagrar-lhe cada minuto da minha vida."[17]

Sucederam-se as contribuições de natureza antropológica.

Se Franz Boas assinou em 1922 uma breve comunicação sobre o 'avunculado' entre os Ndau[18], publicou no mesmo ano, de parceria com Kamba Simango, uma colectânea de contos e provérbios[19]. Lê-se no preâmbulo:

"Os contos que se seguem foram escritos por Kamba Simango... O material foi ditado a Franz Boas e por ele reescrito. O texto revisto foi de novo corrigido por Kamba Simango, cuja língua materna é o Cindau da costa. O alfabeto utilizado, com a exactidão que foi possível obter, é o dos missionários Shona..."[20]

O interesse suscitado nos Estados Unidos e quiçá na comunidade científica internacional pela divulgação desses estudos levou alguns investigadores a explorar outros aspectos da cultura ndau.

Assim, o antropólogo americano Melville J. Herskovitz tratou de conceitos de propriedade e de casamento[21] na base das informações prestadas por Kamba Simango e, mais tarde, já nos anos 30, Henri Phillipe Junod escreveria no terreno (Sofala), em consulta com ele, sobre os casos de possessão e exorcismo[22].

Franz Boas, por seu turno, consagrou dois importantes ensaios ao 'sistema de parentesco' e ao 'conceito de alma'[23].

A bibliografia sobre o universo 'ndau' é, sem dúvida, particularmente rica[24].

3. O Panafricanista

Foram os anos iniciais da década de 20 recheados de acontecimentos, tanto no fluxo da sua vida pessoal como na confirmação dos desígnios que iriam orientar a sua prática social. Numa reunião efectuada no seu antigo Instituto anunciou com certa ênfase e solenidade:

"A África está à procura de negros inteligentes para realizar a obra de educação no Continente. O que o Instituto de Hampton representa nos Estados Unidos, pretendemos que tenha a sua réplica em África na escola de Mount Selinda."[25]

Posicionou-se assim na perspectiva de uma reprodução mimética do modelo daquele estabelecimento de ensino, na Rodésia e, por extensão, no território da Companhia de Moçambique.

Terminada a sua formação académica na Universidade de Columbia onde obteve o diploma de 'Bachelor of Science' (B. Sc.) e também o de professor ('Teachers Diploma or Professional') como Director de Educação Rural, ordenado, entretanto, missionário[26], deixou Nova York (e desta vez acompanhado de Kathleen Easmon, sua esposa)[27] com destino a Londres, onde chegou em 3 de Junho de 1923.

Cabe aqui sublinhar desde já a influência exercida por duas mulheres de qualidades excepcionais na vida de Kamba Simango. Embora breve, a existência de Kathleen Easmon, na-

tural da Serra Leoa, filha de um dos primeiros médicos africanos da sociedade creoula, foi marcada pela defesa da emancipação feminina em África[28]. Na capital britânica, travou conhecimento com a sua amiga Christine Coussey, originária da Gold Coast, com quem viria aliás a unir-se, após o falecimento da primeira, ocorrido em 1924. Christine teria levado Kamba Simango a conceber uma visão mais abrangente de África. Ela própria escreveu, a propósito da vivência em Londres:

> "... interessávamo-nos por todas as actividades relacionadas com a África e os povos de cor em geral. Estávamos em contacto com a União dos Estudantes de origem africana que realizavam reuniões semanais e debates... A nossa casa tornou-se num centro de acolhimento para os africanos de passagem, quer jovens provenientes do Continente propriamente, quer da América ou das Caraíbas. Por essa altura, era geralmente reconhecido que o Negro tinha alguma contribuição a dar ao mundo no domínio das belas artes."[29]

Consequência directa ou indirecta daquele relacionamento, encontramos Kamba Simango entre os participantes à sessão de Londres do 3º Congresso pan-africano, efectuada nos dias 7 e 8 de Novembro de 1923. Presentes, além do Dr. Du Bois, os delegados Bispo Vernon, da Igreja Africana Metodista Episcopal, o Dr.John Alcindor, o Chefe Amoah III, da Gold



Christine Coussey, Kamba Simango e o filho Louis Kamba, em 1927.

Coast e, entre os convidados, o pensador socialista Professor Harold Laski. Simango manifestou a sua preocupação pela fraca representatividade africana e interrogou o líder pan-africanista se tinha deparado com dificuldades para 'trazer' delegados do Continente. Ao que Du Bois respondeu, alegando a precaridade das comunicações [30].

Na sua intervenção de fundo, de que apenas possuímos um breve extracto, Kamba Simango disse que qualquer indivíduo nos territórios portugueses que tenha completado a sua educação escolar era um cidadão com plenos direitos, mas em Moçambique, sob a dominação do capital estrangeiro, a situação era diferente. Caçavam-se homens como criminosos porque se requeriam trabalhadores. Parecia-lhe extremamente duvidoso que a população nativa pudesse crescer — tal era a exploração que pesava sob ela — se não perecessem todos [31].

As resoluções do 3º Congresso, para lá da reafirmação dos princípios e reivindicações gerais sobre a emancipação e o desenvolvimento, versaram, no que à África respeitava, os problemas específicos prevalecentes nas colónias britânicas, francesas, belgas e na União Sul-Africana. No concernente às colónias portuguesas mencionou-se Moçambique—facto novo em relação às anteriores assembleias:

> "Reclamamos para a África portuguesa a libertação dos esclavagistas monopólios industriais financiados na Inglaterra e na França, que actualmente anulam o Código liberal português em Moçambique."[32]

Enquanto a 'American Board of Commissioners for Foreign Missions' delineava, à revelia do principal interessado, o plano de actuação do seu missionário africano no território da Companhia de Moçambique e ajustava laboriosamente com o Hampton Institute o salário que deveria auferir, Kamba Simango, após ter frequentado um curso de verão no 'King's College' e um outro acelerado de fonética do português no 'University College', em Londres, deslocou-se, em companhia de Kathleen Easmon, a Portugal em Janeiro de 1924. Permaneceu em Lisboa e mais tarde diplomou-se em Coimbra.

A dois anos da instalação da ditadura militar, o momento político era conturbado. Percepcionado da capital portuguesa, o governo português é descrito na correspondência de Kamba e Kathleen como "corrupto" e o país "vendido ao capital monopolista estrangeiro" [33].

Assinalando uma campanha de artigos, nos principais jornais, a denunciar os missionários estrangeiros, nomeadamente os de expressão inglesa, afloram a questão central: a figura dos agentes da 'desnacionalização' dos nativos, contra

os quais convinha, na estratégia da administração colonial portuguesa, erguer as mais sólidas barreiras.

Encerrado o episódio lusitano, Kamba Simango e Christine Mary Coussey, sua nova esposa, foram colocados na Missão Evangélica de Chissamba (sita no planalto central de Angola), por decisão tomada pelos seus superiores hierárquicos, em Dezembro de 1925, a fim de ganharem experiência concreta no terreno.

4. O Missionário e a sua Prática Social

"Hampton in Africa — Shall it be?
Fred R.Bunker

Chegado finalmente à Beira, em 11 de Setembro de 1926, Kamba Simango iria empenhar-se na consecução do seu principal objectivo — o desafio de implantar 'Hamton em África'. Mas a concretização deste propósito encontraria sérios obstáculos levantados pelo poder colonial e seria igualmente gorada pelas tensões nas suas relações com o 'American Board of Missions'.

Durante essa década de permanência no campo da sua prática social, o contexto político português alterou-se (recorde-se o derrube da Primeira República e o advento do regime de ditadura militar e do 'Estado Novo') com o seu consequente reflexo na defesa das colónias e na protecção dos indígenas de qualquer influência estrangeira. Carente, talvez, de uma clara compreensão do sistema colonial português e imbuído de espírito evangélico (matriz da sua formação filosófica), Simango dedicou-se conscientemente à execução do programa gizado pelo 'American Board of Missions'. As realidades concretas do recrutamento de trabalhadores 'indígenas' teriam de colidir com o generoso projecto de propagação do saber profissional e da fé cristã no meio nativo.

Disso mesmo se encarregou a Companhia de Moçambique que, desde os anos 20, vinha exercendo cerrada vigilância às 'missões estrangeiras', contra a influência 'desnacionalizadora' dos seus agentes. Ao ter conhecimento da existência de cinco Missões Americanas, ou uma Missão e quatro ramos dela derivados, na Rodésia, ao longo da fronteira, escreveu o Chefe de Gabinete do Governador do Território ao Administrador-Delegado em Lisboa:

> "... os nossos indígenas são para ali atraídos e, assim sujeitos à propaganda pelas Missões exercida, o que pode trazer graves inconvenientes à soberania portuguesa. Os indígenas ali educados pretendem fundar aqui

umas escolas e insistem, apesar da minha negativa, apresentando-lhes a existência da escola de Macequece onde podem aprender querendo."[34]

E quando os primeiros representantes do 'American Board of Commissioners for Foreign Missions' pediram licença para o estabelecimento de uma missão religiosa dentro dos limites do território da Companhia, foi-lhes autorizado mas, por aplicação de tácticas dilatórias, exigido por lei que "em qualquer escola que a missão pretenda abrir em território português é obrigatório o ensino da língua portuguesa e da História de Portugal e só por portugueses pode ser ministrado"[35].

Sirva ainda de exemplo este parecer que reproduzimos:

"Todo o preto protestante, embora atraído a essa religião por outros da sua raça, se julga sempre membro duma família que nos é estranha.
... Era grande o entusiasmo pela escola [terras da Companhia no Buzi] mas infelizmente os factos vieram comprovar que não era a doutrina verdadeiramente evangélica e civilizadora que atraía o indígena, mas a doutrina da rebelião contra o trabalho e por concomitância contra o nosso governo. Tão grande foi o motim que um dia se levantou na escola, que as autoridades foram obrigadas a intervir com severidade. Entre várias coisas dignas de nota, foi visto um de joelhos, de mãos erguidas, invocando a Deus e aos ingleses."[36]

Vejamos as etapas principais do percurso de Kamba Simango, as condições de materialização do projecto missionário e a natureza da confrontação com o poder da Companhia de Moçambique.

Logo após a sua instalação em Mount Selinda, Kamba Simango negociou a compra de um terreno na Machanga, que tinha sido o seu 'habitat' de infância, localidade aprazada para o estabelecimento da sua missão.

Fixou-se então em Gogoi, ao longo da fronteira, considerada a única 'base de apoio' permanente para as missões no território de Manica e Sofala e aí dirigiu, em colaboração com Christine e Bed Simango, uma escola frequentada por 100 alunos, com classes de trabalho industrial. Christine Simango, em correspondência e artigos enviados para o boletim 'Southern Workman' ia relatando pormenorizadamente o curso das actividades escolares e restituía o clima geral dessa vivência, com a sensibilidade e estilo romântico que lhe era peculiar [37].

Mas Gogoi onde afirmavam "estar a tentar elevar o nível de vida do povo" aparecia como compasso de espera — em relação ao projecto da Machanga.

Neste contexto, o Reverendo Fred Bunker questionou a viabilidade da reprodução de 'Hampton em África' [38]. Referin

do-se directamente ao trabalho de Kamba Simango, escrevia:

> "... O seu povo vive ainda sob as condições do trabalho forçado o que a Liga das Nações designou por 'análogo à escravatura' e o Professor Ross da Universidade de Wisconsin... apelida 'pior do que a escravatura'. Não há escolas onde se ensinem as artes e os modos civilizacionais. Não há escolas cristãs... em toda a região e as poucas tentativas para as criar esbarraram com a oposição e perseguição dos governantes no poder. Mas Kamba Simango não está isolado nesta tarefa: enquanto ele próprio se preparava para a liderança, os seus antigos companheiros que trinta anos atrás se escaparam com ele da Beira tornaram-se artesãos, professores e pastores evangélicos...
> ...Cerca de 50 dessas pessoas aprenderam português e estão habilitados para ensinar o seu povo. Estão a apelar por uma direcção. Um dos porta-vozes deste grupo declarou estar pronto a trabalhar na Machanga, e fazer face a todas as dificuldades que encontrar pelo caminho.
> Portugal, como resultado da campanha contra o trabalho forçado levada a cabo na Liga das Nações, adoptou a Convenção de Setembro de 1926 que condenou essa forma de escravatura e exigiu a sua abolição, prometendo melhorar as condições de vida dos povos nativos das suas colónias. Declara-se especialmente a favor da educação individual — tal como Hampton pratica. Simango diz-nos na sua última carta que se prepara um decreto no sentido da abolição do trabalho forçado na Companhia de Moçambique e todos os régulos foram disso informados."[39]

Bunker levanta, enfim, a questão:

> "Não será esta a oportunidade de Hamton?
> Não será através do apoio do seu dilecto filho [Kamba Simango] empenhado actualmente na sua grande aventura de instalar Hampton em África? Será possível?"[40]

A resposta, evidenciada pelos factos, redundou numa experiência negativa: os proprietários da projectada estação de Machanga foram oficialmente notificados a não cederem os terrenos à Missão Americana. Escolheu-se um novo local, nas margens do rio Buzi, Machemedzi, a 80 milhas da Beira, e mobilizaram-se fundos, numa intensa campanha nos meios cristãos americanos. Kamba Simango mostrou-se nesta ocorrência ora desencorajado (chegou a aventar a hipótese de se transferir para a Rodésia ou a África do Sul) ora entusiasmado com a recente iniciativa.

Simango submeteu, no início do ano de 1933, uma nota ao Director dos Negócios Indígenas da Companhia de Moçambique, em que, fundamentando-se na constatação da escassez do número de cristãos entre os nativos e no desejo de alguns africanos ilustrados que não praticam a religião católica, honestos, cumpridores das leis e trabalhadores, poderem beneficiar da autorização de promover uma acção missionária dirigida exclusivamente por eles, indica as linhas gerais do seu programa de trabalho, que incluía a pregação do evange-

lho, escolas de educação primária, de artes e ofícios. E concluía nestes termos:

> "Deste modo as autoridades poderiam certificar-se do andamento das coisas entre os cristãos e, em consequência, centralizar a responsabilidade das nossas acções colectivas. Há duas Missões no sul da Província que são dirigidas por africanos; se parecer melhor às autoridades que nos associemos a elas, fá-lo-emos, mas preferimos ficar separados e assim evitar complicações."[41]

John Keith Rennie, que estudou as origens do nacionalismo no meio 'Ndau' da Rodésia do Sul, à luz do cristianismo e do colonialismo, e, nessa óptica, consultou o acervo de manuscritos da Missão de Mount Selinda, analisou a natureza das divergências entre Kamba Simango e o 'American Board of Missions'. Infere-se da correspondência trocada que o missionário moçambicano não só foi vítima de uma descriminação salarial mas, sobretudo, de preconceitos racistas e do paternalismo da igreja protestante em que se filiara. Estava de facto em causa a transferência de poder e a autonomia dos africanos[42].

A ruptura intervirá em 1934, com a suspensão de Kamba Simango e interdição do acesso a Gogoi, sendo colocado na propriedade abandonada de Machemedzi. Acabaria por renunciar ao seu munus evangélico, abrir um hotel na Beira e, finalmente, exilar-se na então Gold Coast. Aí viria a ser director do Colégio de Estado de 'Akim Abuakwa' e, mais tarde, trabalhador na Rádio Gana.

5. O Inspirador do Grémio Negrófilo de Manica e Sofala

Qual o impacto social e político das actividades de Kamba Simango no meio africano em que esteve inserido? Que imagem perdurou na mente dos seus correligionários e no imaginário colectivo?

O nome de Kamba Simango ocorre como 'agente de desnacionalização' numa nota confidencial de 1928:

> "... Faço referência a um propagandista negro, de óculos, com residência habitual em Mount Selinda, que há aproximadamente ano e meio esteve aqui, na tentativa de adquirir terrenos na Machanga para a instalação de uma missão protestante inglesa [sic]. Opôs-se a isso o Sr.Coronel Cunha. Tendo sabido de V.Exa. encontrar-se detido, proveniente de Vila Pery, um preto cujos sinais parecem condizer devo informar que ele se chamará, além de Pinto, Kamba Simango. Talvez que sejam úteis estes dados ao Sr. Comissário da Polícia, com a informação de ser este indivíduo aqui muito conhecido, entre os indígenas."[43]

Na fase actual da nossa pesquisa, não possuimos o testemunho directo de Kamba Simango sobre a sua implicação na



génese da associação de "afro-portugueses" que se constituiu oficialmente na Beira em 1935 sob a designação de 'Grémio', ulteriormente 'Núcleo Negrófilo de Manica e Sofala'. Entre outras finalidades propunha-se:

> "Difundir a instrução por meio de escolas , conferências, reuniões e propaganda literária e religiosa..."44

Quando se instaurou, em 1955, o inquérito às causas do que ficou classificado por "motim da Machanga", organizou-se também o processo de averiguações às actividades do 'Núcleo Negrófilo de Manica e Sofala'. É através de diversos depoimentos que se menciona a influência e o papel de Kamba Simango na inspiração do movimento associativo de que era presidente o seu antigo discípulo Sixpence Simango.

O administrador Ivens Ferraz de Freitas apresentou a seguinte versão dos factos:

> "... Como o Sixpence Simango já tinha concluído os seus estudos, estando em vésperas de regressar à terra e sabendo-o 'esperto', lembrou-se [Kamba Simango] de o aproveitar porque 'tinha muitos projectos e não podia executar porque tinha de se ir embora'. Recomendou-lhe que formasse uma 'associação' para 'escola e religião', onde se ensinasse a língua 'chindau'... a Bíblia e rudimentos de português, sendo, certamente, estes rudimentos deitar poeira nos olhos. Recomendou-lhe também que a 'missa fosse separada dos brancos'. Tratava-se de um verdadeiro plano para a instituição de uma seita religiosa indígena independente, dissidente de uma seita de instituição europeia. (...)"45

E mais adiante:

> "Assim, o primeiro gesto de Sixpence Simango ao chegar à Beira foi instalar uma oficina de carpintaria e ao abrigo dela pôr em execução a primeira parte do projecto do Dr.Kamba, isto é, fundar uma 'escola' e uma 'missa' só para pretos.
> ... Uma vez aprovados os estatutos, aparece novamente o Dr.Kamba Simango, tendo havido uma reunião na sede. Nessa reunião, o Dr.Kamba esteve a traçar directrizes, aconselhando o estabelecimento de uma escola, o angariamento de fundos para compra de casa própria e a 'oração'. Enquanto permaneceu em Sofala, o Dr.Kamba fazia, ora em quando, visitas ao Negrófilo."46

A apreciação geral do administrador é a seguinte:

> "O Dr.Kamba sabia que a religião é uma das formas de se conseguir maior coesão no meio indígena. O nativismo não se faz só sentir quanto à questão política. A questão religiosa também é por ele abrangida...
> Uma vez arreigado o nativismo religioso, fácil é passar-se para o nativismo político. Um está ligado ao outro e completam-se.
> ... De tudo conclui-se que não há a menor sombra de dúvida de que o Negrófilo tinha a sua seita religiosa indígena só para indivíduos de cor 'negra'."47

Os depoimentos dos declarantes interrogados no processo do 'Negrófilo', apesar da coacção policial que lhes era imposta, permitem detectar o grau de consciência de segmentos da população em revolta e, sobretudo, a legitimidade reivindicativa de que gozava aquela associação. Foi do seguinte teor a formulação das acusações contra o Núcleo Negrófilo:

"a) Ter ultrapassado os limites impostos pelo nº 1 do artigo 2º dos seus Estatutos, que diz:
Procurar, por meios legais ao seu alcance, junto das entidades oficiais competentes, defender os direitos e legítimos interesses dos seus associados e de suas famílias.
Foram mais longe porque na queixa apresentada ao Administrador de Sofala, atenderam indígenas que 'não eram sócios'.
b) Resolver questões gentílicas, incluindo acções de divórcio, entre indígenas.
c) Manter uma escola na sua sede, onde, algumas vezes, também ensinariam 'chindau'.
d) Fazer propaganda e realizar cerimónias religiosas de uma seita dissidente só para gente 'negra', tanto na Beira como no interior.
e) Autorizar que na sua sede se fizesse propaganda e se realizassem cerimónias religiosas das seitas gentílicas dissidentes denominadas Zion Apostolic Church of South Africa, e Missão Cristã Etiópica Moçambicana.
f) Entrar em contacto, sob o ponto de vista religioso, com a seita do Sétimo Dia Adventista.
g) Manter sucursais, filiais ou representantes em diversas localidades, nomeadamente, em Mambone, Machanga, Buzi, Gondola, Manica, Espungabera, Lourenço Marques, Umtali e Johannesburg.
h) Ter a sua delegação na Machanga entrado num 'complot' contra o chefe de posto daquela localidade aliciando membros da Igreja Evangélica e o régulo Chiteve, tornando extensivo o 'complot' às futuras acções de qualquer autoridade.
i) Ter determinado a convocação de uma reunião do povo da Machanga para o pôr a par das diligências efectuadas quanto à queixa contra o chefe do posto, instruindo-o sobre a forma de proceder, e encorajando-o, o que deu origem ao 'motim' da Machanga, e, como consequência, ao completo desrespeito pela autoridade constituída e à exigência da libertação de três presos.
j) Estar subrepticiamente destruindo o poder das autoridades legalmente constituídas.
k) Ter desenvolvido uma acção nativista e desnacionalizadora, contrária e prejudicial aos interesses da Soberania Nacional."[48]

A memória colectiva dos moçambicanos, em particular dos que partilharam um vivido existencial na região de Manica e Sofala, reteve do Dr.Simango a imagem de um homem que, mau grado os limites impostos pelo condicionalismo colonial, transmitiu aos seus contemporâneos valores morais e ideias políticas de afirmação da personalidade africana.

Epílogo

Evocámos a trajectória do destino singular de Kamba Simango. Homem de cultura cuja matriz filosófica era essencial

mente religiosa, integrou — como vimos — uma dimensão antropológica na sua expressão intelectual. Aliás, a bibliografia científica sobre os grupos etno-culturais de Moçambique que cita obrigatoriamente o nome de Kamba Simango, fonte do Professor Franz Boas, nas suas contribuições ao conhecimento do universo Ndau.

Missionário (ou profeta desarmado?) não realizou o seu projecto de implantação de 'Hampton Institute' em África nos moldes por ele concebidos, face à dupla oposição do sistema colonial e da sua própria instituição religiosa.

Inserido num espaço rural particular, não participou, obviamente, no combate levado a cabo pela élite africana embrionária de Lourenço Marques.

Kamba Simango foi, assim, um proto-nacionalista atípico.

Mas o perfil afigura-se incompleto. Ignoramos as responsabilidades que lhe teriam sido confiadas na Rádio Ghana, os conteúdos das suas eventuais intervenções, a sua visão de Moçambique em plena luta de libertação nacional. Temos apenas notícia do derradeiro encontro, em Accra, com Eduardo Mondlane, de que Pascoal Mocumbi foi testemunha presencial[49].

Tal é o estado da pesquisa sobre a personalidade de Kamba Simango.

NOTAS

[1]Dar-es-Salaam. 1967. Ver igualmente a versão inglesa, comentada por Douglas Wheeler, "A document for the history of African nationalism 'White Paper'" by Dr.Eduardo C.Mondlane (1920-1969). In 'African Historical Studies',II, 2(1969).

[2]Ibid.

[3]Chiloane — Ilha e povoação no concelho de Sofala, Beira. A povoação, que foi sede do governo de Sofala em 1815, foi criada por decreto de 19 de Setembro de 1894.
"Esta ilha, formada por areias, é frequentemente citada pelos historiadores de outros tempos, que lhe chamam 'Quiloane'. Hoje está em decadência, apenas mostrando alguns vestígios da sua pequena prosperidade de outrora, que deveria ser, em parte, derivada da sua situação como porto comercial e de abrigo para pequenas embarcações, no canal virado para o continente, ou rio Dura.
Por outro lado, Chiloane é mencionado pelo piloto árabe de Vasco da Gama Ahmad Ibn-Madjid...
A tradição diz-nos que na parte sul da ilha, a que chamam Vila Velha, nome bem significativo, existiu um antigo forte, talvez anterior à nossa ocupação... Na parte central da costa, do lado da terra, a ocidental, a mais abrigada para a navegação, e que parece ter sido outrora a mais povoada, é aí que se encontram algumas casas comerciais relativamente boas e, sobretudo, porque é aqui que está a mesquita árabe, de aspecto modesto, como é natural, de acordo com a população muçulmana da ilha com os

seus antigos anexos para banhos, agora em ruínas. Não longe está o cemitério muçulmano com lápides antigas, algumas de aspecto primitivo, praticamente sem possibilidades de se dotarem. (Loreno Barradas, "Monumenta", LM, nº 3, 1967).
Os antigos também escreveram Kilvani."
In António Carlos Pereira Cabral, 'Dicionário de nomes geográficos de Moçambique'. Lourenço Marques, 1975, p.39.
"... I was born in Portuguese East Africa on one of the shores of Sofala Bay, on an island a few miles from Beira which is called Chirwanji or Chiliane as it appears in the maps". (Kamba Simango em carta a Madikane Cele, 3 de Novembro de 1914).

[4]Carta de Madikane Cele ao Major Moton do Hampton Institute, datada de Durban Natal, 18 de Junho de 1914.

[5]Carta de Kamba Simango a Madikane Cele. Hampton, Virginia, 3 de Novembro de 1914.

[6]Fundado em 1868 pelo General S.C.Armstrong, que tinha uma experiência missionária adquirida nas ilhas Hawai, o 'Hampton Institute' acolheu, entre outros negros americanos, Booker T.Washington, que se celebrizou como educador, à testa do 'Tuskegee Institute', em Alabama. Ao tempo de Kamba Simango, foram directores do Hampton o Dr.Frissel (1893-1917) e posteriormente, em 1918, o Reverendo Dr.James Edgar Gregg.
Ver: Jackson Davis, "Negro Training and Racial Good-Will". In 'The New York City Review of Reviews'. Novembro de 1918.

[7]The Hampton Normal and Agricultural Institute. 'Prize Speaking Contest', Cleveland Hall. Sábado, 15 de Dezembro de 1917: ...'Regulus to the Roman Senate'... Columbus Simango (segundo prémio).

[8]"The Africans and Civilization". In 'The Southern Workman'. Revista dos estudantes do 'Hampton Normal and Agricultural Institute', pp.552-555.

[9]Ibid.

[10]Carta de Kamba Simango ao Dr.Gregg. Nova York, 24 de Dezembro de 1919.

[11]Idem. Nova York, 27 de Abril de 1920.

[12]Carta de Kamba Simango a Miss Sherman. Nova York, 14 de Março de 1921.

[13]Simbini Nkomo formou-se no 'Moody Bible Institute' de Chicago, cidade onde viria a falecer por volta de 1918. Ensinou ao Professor Daniel Jones a pronúncia do 'cindau' — informação que utilizou no seu livro:
Daniel Jones, 'The Pronunciation and Ortography of the Ndau Language', London University by London Press. 1911.

[14]Natalie Curtis Burlin, 'Songs and Tales from the Dark Continent, as recorded from singing and saying from Kamba Simango and Madikane Cele', New York, G.Schirmer, Boston, 1920.

[15]H.E.Krehbiel, "A New Book on Primitive Folkmusic by Mrs.Burlin. Songs and Tales from the Dark Continent contains original material supplied by students of Hampton Institute". In 'New Tribune', 16 de Janeiro de 1921.

[16]"Zulu Melodies. Prof.Boas vouches for accuracy of Mrs.Burlin's Records". Ibid. 18 de Janeiro de 1921.

[17]'Songs and Tales from the Dark Continent...', op.cit.

[18]Franz Boas, "The Avunculate among the Vandau". In 'American Anthropologist'. XXIV (1922).

[19]Franz Boas and Kamba Simango, "Tales and Proverbs of the Vandau of Portuguese South Africa". In 'Journal of American Folklore'. Vol.35, 1922.

[20]Ibid.

[21]Melville J.Herskovits, "Some Property Concepts and Marriage Customs of the Vandau". In 'American Anthropologist'. XXV (1923).

[22]H.Ph.Junod, "Les Cas de Possession et l'Exorcisme chez les Vandau". In 'Africa'. Vol.VII, nº 3, 1934.

[23]Franz Boas, 'Race, Language and Culture'. University of Chicago Press. Edição de 1982.

[24]A.Rita-Ferreira, 'Bibliografia Etnológica de Moçambique' (Das Origens a 1954). Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1961.

[25]Anthony Aery, 'Africans Look For America For Help. C.Kamba Simango and his Wife, both well-educated Africans speak at Hampton Institute'. Hampton Institute Press Release. 3 de Janeiro de 1923. Reproduzido em 'The Negro World'. 17 de Março de 1923.

[26]Carta de Cornelius Patton ao Dr.Gregg. 18 de Maio de 1923.

[27]Casamento celebrado no dia 1 de Junho de 1922 na 'Congregational Church', Wilton, Connecticut. In 'Southern Workman'. Agosto de 1922.

[28]Kathleen Easmon fez estudos superiores de arte na Grã-Bretanha (South Kensington). Distinguiu-se em Londres por ter sido a primeira mulher africana a falar numa emissão radiofónica, de Bavoy Hill. Faleceu na capital britânica em 27 de Julho de 1924, com 32 anos de idade.
Um correspondente do jornal 'West Africa' escreveu: "A África está mais pobre com o desaparecimento da senhora Simango, na medida em que ela lançou novas bases no caminho da emancipação da condição da mulher africana". In 'West Africa', 2 de Agosto de 1924.

[29]John Keith Rennie, 'Christianity, Colonialism and Origins of the Nationalism among the Ndau of Southern Rhodesia", 1890-1935. Northwestern University, Ph.D., 1973.

[30]'West Africa. 10 de Novembro de 1923. "The Pan-African Congress. Dr. Du Bois sketches a history of the Pan-African Movement".

[31]Ibidem.

[32]"The Third Pan-African Congress". 'Crisis', Vol.27, nº3, Janeiro de 1924.

[33]Carta de Kamba e Kathleen Simango ao director do Hampton Institute. Lisboa, 28 de Abril de 1924.

[34]Ofício de 8 de Junho de 1923. Arquivo Geral do Governo do Território da Companhia de Moçambique. Processos Confidenciais, Caixa 14. Arquivo Histórico de Moçambique.

[35]Ofício nº 32. Confidencial de 29 de Outubro de 1924. Ibid.

[36]Processo nº 45. 25 de Setembro de 1925. Ibid.

[37]Christine Simango, "First School Year at Gogoyo, Portuguese East Africa", In 'Southern Workman', Setembro de 1928.

[38]Fred R.Bunker, "Hampton in Africa — Shall it be?", In 'Southern Workman', Maio de 1927.

[39]Ibid.

[40]Ibid.

[41]"Outline of Missionary program sent to the Director of Native Affairs of the Mozambique Company by Kamba Simango". Maio de 1933. (Arquivo do American Board of Missions).

[42]John Keith Rennie, op.cit.

[43]Confidencial. Mambone. 30 de Janeiro de 1928. Circunscrição de Govuro. Direcção dos Negócios Indígenas. Arquivo Histórico de Moçambique.

[44]'Estatutos do Grémio Negrófilo de Manica e Sofala (artigo 3º). In Boletim do Governo do Território da Companhia de Moçambique, nº 8, 16 de Abril de 1935.

[45]Afonso Ivens Ferraz de Freitas, 'Província de Moçambique. Seitas Religiosas Gentílicas'. Confidencial. 1957. IV Volume. Arquivo Histórico de Moçambique.

[46]Ibid.

[47]Ibid.

[48]'Processo de averiguações relativas às actividades do Núcleo Negrófilo de Manica e Sofala'. 28 de Novembro de 1955. Arquivo Histórico de Moçambique, Fundo da Direcção dos Serviços de Administração Civil, Cx.21.

[49]Pascoal Mocumbi, actual Ministro dos Negócios Estrangeiros, relatou as circunstâncias da morte de Kamba Simango: "... Com efeito acabo de saber que ele faleceu já muito velho e vítima de atropelamento. Quem me conta isto é um outro moçambicano que trabalhou com ele na Rádio Ghana, em Accra. Segundo o seu testemunho, o velho, embora já aposentado, costumava dar uma volta pela Rádio e numa dessas visitas, ao sair, despreocupado e traído pela diminuição da acuidade visual e auditiva, não viu nem ouviu um carro que o colheu em frente mesmo da estação central da Rádio. Socorrido imediatamente e conduzido ao banco de socorros do hospital mais próximo, foram-lhe negados cuidados médicos porque o hospital era militar e o velho era civil. Quando por fim chegou ao banco de socorros do hospital já não foi possível salvá-lo, embora, uma vez identificado, tivesse merecido o máximo de cuidados, sobretudo quando o filho [Luís Kamba], médico e director do hospital militar onde tinha sido conduzido como um velho desconhecido, apareceu à procura do pai. É assim que se apagou mais uma fonte da história do proto-nacionalismo moçambicano". (Carta ao autor, Maputo, 3 de Janeiro de 1989).
Um investigador americano indica '1967' como ano da morte de Kamba Simango. Vide Leon P.Spencer, "Kamba Simango: A Study of Ties Between Afro Americans and Protestants in Mozambique, 1906-1939".

D.SEBASTIÃO SOARES DE RESENDE, PRIMEIRO BISPO DA BEIRA: NOTAS PARA UMA CRONOLOGIA

Gulamo Tajú

"Conhece o bispo?" — começava assim a introdução do coronel Macedo Pinto, no considerado "melindroso" distrito colonial de Manica e Sofala, quando convidado para o cargo de governador do mesmo e numa clara chamada de atenção sobre a pessoa e acção de D.Sebastião Soares de Resende.

Já na Beira, devido aos cortes que a censura fazia aos artigos "por vezes inadmissíveis" que o bispo escrevia para o Diário de Moçambique, este ameaçou não participar em cerimónias públicas de carácter oficial. O prevenido coronel, para normalizar as relações, encontrou a fórmula do 'remédio': olhos nos olhos, disse ao bispo: — "Ajude-me a encontrar os caminhos da verdade"[1].

O bispo D.Sebastião, considerado pelas autoridades portuguesas do seu tempo um 'quebra-cabeças' pelas insistentes críticas à política colonial portuguesa, temido pelos administradores das circunscrições administrativas da área da sua diocese, é uma individualidade que, na base da sua formação humanista católica, viu a sua acção confrontada com as atrocidades praticadas contra quem ele buscava evangelizar.

Longe de estarmos capazes de saber se D.Sebastião teria superado o Acordo Missionário de 1940 que, regulando as relações entre a Igreja Católica e o Estado português nas colónias de Portugal, colocava os missionários católicos à completa disposição dos serviços do Estado colonial[2], vemos no seu percurso um homem mergulhado numa sociedade que fervilhava de contradições que feriam a sua formação de sacerdote e as suas convicções humanistas.

Quando a maioria da hierarquia da Igreja Católica, colocada numa dependência financeira e receosa do regresso dos 'tempos (laicos) do Marquês de Pombal', permanecia veiculadora dos ideais da 'portugalidade', D.Sebastião Soares de Resende ergue-se, com insistência, contra os 'exageros' da política africana de Portugal.

Porém, da crítica à solução parece-nos ter ficado algum espaço: remando contra a maré do 'Acordo', procurando a 'humanização' da exploração colonial, a prática mostra-lhe que

a justiça nos termos político-económicos coloniais é uma utopia e na intimidade do seu diário pessoal revela que a independência é o único caminho e o comunismo (embora condene a sua base filosófica materialista-ateia) parece-lhe mesmo uma necessidade 'já que os homens só se emendam à força'!

O bispo só pode ser entendido nas coordenadas do seu espaço e tempo e do seu posicionamento nos mesmos. Trata-se de um bispo católico e português, de uma diocese da colónia de Moçambique criada pelo 'Acordo Missionário'.

Muita literatura histórica, eventualmente baseando-se no 'Acordo Missionário' e na pastoral do arcebispo D.Custódio Alvim Pereira[3], tende a generalizar de forma absolutizante a aliança entre a 'Espada e a Cruz' na empresa colonial portuguesa, ao mesmo tempo que identifica a Igreja Católica em Moçambique como um corpo monolítico, actuante na sociedade e não inserido nela, onde vive e bebe as suas contradições.

Três momentos importantes da trajectória da Igreja Católica em Moçambique podem ser resumidos duma forma abreviada, para facilitar a leitura do período de D.Sebastião Soares de Resende.

Primeiro (c.1505/1759): A penetração portuguesa em Moçambique, até 1759, beneficiou largamente da actuação dos missionários que, usando a Fé Católica como 'canção de embalar', converteram alguns soberanos locais em 'irmãos em Cristo', arrastando-os para os interesses dos mercadores portugueses.

É assim que o primeiro baptismo de que há registo foi do soberano Tongue, de Inhambane, feito D.Constantino em 1560 pelo missionário jesuíta D.Gonçalo da Silveira que, na altura, admitiu também ao baptismo a esposa do soberano com o nome de D.Catarina e a irmã desta como D.Isabel, para além de "centenas de neófitos"[4].

Todavia, a atracção principal dos portugueses era o ouro do Muenemutapa. Assim, D.Gonçalo da Silveira concentraria os seus esforços neste Estado, conseguindo cristianizar o mambo Negomo Mupunzagutu (que receberia o nome de D.Sebastião) e os seus 'bakuru-bakuru' (dignatários).

Detectada a verdadeira intenção dos portugueses, a aristocracia shona acusaria o missionário de 'espião' e 'muroi' (feiticeiro), condenando-o à morte em 1561[5].

Começava assim a história da expansão portuguesa, justificada como cruzada religiosa para dilatar a Fé, o que recebeu o apoio da Santa Sé que, já em 1563, cria a Administração Eclesiástica de Moçambique e Sofala para, em 1612, pela bula 'In Supereminent, o Papa Paulo V a elevar a Prelazia ou Vigararia de Moçambique, dependente da Arquidiocese de Goa até 1940[6].

Momento alto da presença portuguesa em Moçambique nesta fase inicial ocorre em 1627/1693. Atentos às rivalidades no seio da classe dominante dos Mueneputapa, os portugueses, em 1627, apoiam um pretendente ao trono — Mavura — que com esse apoio destrona o seu sobrinho, o mambo Capranzina. Já feito mambo, Mavura é convertido ao catolicismo com o nome de D.Filipe[7].

Em reconhecimento do apoio, o mambo D.Filipe autoriza a livre circulação de homens e mercadorias portugueses, concede terra e minas, na base de um acordo assinado em 1629 que, "facilitando (essas) relações humanas [sic] abria também as portas à evangelização (...) com a acção dos Jesuítas e Dominicanos". O filho deste soberano shona, chamado D.Miguel, chegou mesmo a professar na Ordem de S.Domingos, exercendo o seu ministério em Goa [8].

Não é sem razão que a sabedoria africana regista que "quando os brancos vieram para a nossa terra nós tinhamos a terra e eles tinham a bíblia; agora nós temos a bíblia e eles têm a terra"[9].

Segundo (1759/c.1885; 1913/1926): A aliança entre a Espada e a Cruz conhece dois momentos importantes de ruptura: de 1759 a cerca de 1885 e de 1913 a 1926, entremeados por um período de reconciliação. Situação que se mostrou pouco favorável aos interesses de expansão da Igreja Católica em Moçambique. Só a título exemplificativo, no primeiro período de ruptura registou-se um surto do islamismo, difundido pelos mercadores de escravos.

A primeira fase laica começou com a expulsão dos missionários jesuítas de Moçambique, por ordem do Marquês de Pombal (primeiro-ministro português no reinado de D. José), quando corria o ano de 1759. Em consequência disso, 65 anos depois Moçambique contava apenas com 10 missionários católicos [10].

A publicação, em 1833, da Lei de Extinção das Ordens Religiosas na metrópole e ultramar agravaria a posição da Igreja Católica, de tal modo que Tete ficaria, por 12 anos, sem padre algum, e em Lourenço Marques, durante 30 anos, "não existiu um só sacerdote para ao menos perdoar os pecados dos vivos e enterrar religiosamente os mortos" [11]. A situação degradou-se a tal ponto que em 1855 não havia um único sacerdote católico em Moçambique [12].

Em todo o caso, depois da Conferência de Berlim, com vista a reunir todos os apoios que assegurassem a ocupação efectiva do território moçambicano, a Igreja Católica recebe privilégios especiais [13], iniciando uma época de reflorescimento

ao mesmo tempo que campanhas de ocupação militar eram levadas a cabo pelas forças portuguesas. Em consequência do que, em 1887, seria fundado o posto militar do Aruângua (mais tarde designado Beira, em homenagem ao Príncipe da Beira, D.Luís Filipe), que aproveitando as condições da baía seria a porta de expansão para o interior.

Contudo, incapaz de realizar por si a empresa de ocupação e exploração colonial, o governo português concede, em 1892, com direitos soberanos, o território de Manica e Sofala à Companhia de Moçambique.

A queda da monarquia e a ascensão da república em Portugal, pôs em crise os valores monárquicos, que incluíam a fé católica. Com o novo governo são extintas em Moçambique, em 1913, as missões católicas, substituídas por missões civilizadoras/laicas, situação que perduraria até 1926[14].

Terceiro (1926/1942): A ascensão de António de Oliveira Salazar, desde 1926, marcou uma viragem definitiva nas relações Igreja-Estado. Foram desde logo restauradas as missões católicas nas colónias.

Já no Acto Colonial (aprovado em 1930 em substituição do Título V da Constituição política portuguesa de 1911, e que viria a ser incorporado na nova Constituição de 1933), se pode ler:

> — "As Missões Religiosas do ultramar, instrumentos de civilização e de influência nacional, e os estabelecimentos de formação do pessoal para os seus serviços e do padroado, serão protegidos e auxiliados pelo Estado, como instituições de ensino" [art.24].
> — "O Estado não concede em nenhuma colónia a empresas singulares ou colectivas, o exercício de prerrogativas de administração pública; a faculdade de estabelecer ou fixar tributos ou taxas, ainda que seja em nome do Estado; o direito de posse de terrenos ou áreas de pesquisas mineiras, com a faculdade de fazerem concessões a outras empresas. Na colónia onde ainda houver concessões desta natureza não haverá prorrogamento ou renovação, o Estado exercerá o seu direito de rescisão ou resgate, nos termos das leis ou contratos aplicáveis, o Estado terá em vista a completa unificação da colónia" [art.12].
> — "O Estado não pode fornecer trabalhadores indígenas a quaisquer empresas económicas nem obrigá-los a prestar trabalho nas empresas, por qualquer título. O Estado só pode compelir os indígenas ao trabalho em obras públicas de interesse geral da colectividade, em ocupações cujos resultados lhes pertençam, em execução de decisões de carácter penal ou para cumprimento de obrigações fiscais. O contrato de trabalho dos indígenas assenta na liberdade individual e no direito a justo salário e o Estado intervém na fiscalização" [arts. 19, 20, 21].
> — "Haverá estatutos especiais dos indígenas, atendendo ao seu estado de evolução e aos seus usos e costumes" [art.22][15].

Estavam delineadas as funções das missões e os fundamentos da política "nacionalista" de Salazar de colocar as colónias, em primeiro lugar, ao serviço da acumulação da burgue-

sia portuguesa nascente, o que passava pela unificação da administração das colónias (processo que em Moçambique termina em 1942).

A normalização da actuação da Igreja ao serviço dos interesses de Portugal é institucionalizada ao mais alto nível com a assinatura de dois documentos-chave — a Concordata e o Acordo Missionário (entre a Santa Sé e o governo português — e com a criação da Arquidiocese Metropolitana de Lourenço Marques e das dioceses da Beira (Manica, Sofala, Tete, Zambézia) e de Nampula.

O Acordo Missionário desenvolve o estipulado nos artigos 26 a 28 da Concordata, "para regular mais completamente as relações entre a Igreja e o Estado, no que diz respeito à vida religiosa no Ultramar português" [16], estabelecendo que:

— "Missionários não portugueses só podem ser chamados a servir nas colónias quando não haja missionários portugueses em número suficiente, mas devendo submeter-se aos tribunais e leis portuguesas" [art.2];
— "A nomeação das pessoas para a hierarquia, pela Santa Sé, deve ser precedida da comunicação do respectivo nome ao Governo Português para este se pronunciar se sobre a pessoa indicada há objecções de carácter político. Estas diligências decorrem de forma secreta" [art.7];
— "O governo da Metrópole ou da Colónia subsidiará as missões" [art.9];
— "As Missões Católicas portuguesas podem fundar e dirigir Escolas para indígenas e europeus, Colégios masculinos e femininos, Institutos de ensino elementar, secundário e profissional, Catecumenatos, Ambulâncias e Hospitais. Nas Escolas Indígenas é obrigatório o ensino da língua portuguesa, podendo as línguas indígenas ser usadas no ensino da religião, conforme os princípios da Igreja" [arts.15 e 16][17].

Em 1941, o Estatuto Missionário aclara melhor o preceituado no Acordo: o Estado garante à Igreja Católica, no ultramar, o livre exercício da sua autoridade, sem impedimentos [art.1]. . Missões católicas portuguesas são consideradas instituições de utilidade imperial e sentido eminentemente civilizador [art.2]. Bispos, vigários ou perfeitos apostólicos são sempre de nacionalidade portuguesa [art.9]. Missionários devem ser de nacionalidade portuguesa e, na falta, estrangeiros previamente autorizados pelo governo português e pela Santa Sé, devendo declarar submeter-se aos tribunais e leis portuguesas [arts.15 e 15]. Bispos recebem vencimento mensal equivalente ao dos governadores dos distritos coloniais e os arcebispos vencimento igual ao dos governadores gerais [art.17][18].

Um ano depois, em 1942, a Companhia de Moçambique, que "durante 50 anos exerceu no território de Manica e Sofala, por delegação do Estado, a acção administrativa e económica, cessa as suas funções majestáticas não por falta de cumprimento das obrigações que lhe foram impostas na Carta Orgânica que regulamentou a sua acção, nem por insucesso do programa que

havia traçado. Desde o dia em que nasceu tinha os anos da sua existência contados por acordo voluntária e bilateralmente assumido para com o Estado. O decreto de 17 de Maio de 1897 fixou o prazo da sua validade jurídica como companhia soberana. Ela sabia que o seu termo se vinha a operar em 1942"[19].

O fim desta companhia marcou o início de uma possibilidade de todo o território de Moçambique ficar sujeito às mesmas leis, aos mesmos interesses coloniais, e a possibilidade de no ano seguinte a diocese formalmente criada em 1940, ter um bispo.

E então a actuação da Igreja Católica pode ser percebida na visão de Salazar sobre o Acordo Missionário, segundo a qual este veio "completar a obra política do Acto Colonial com a sanção de posse espiritual conferida pela Santa Sé e com a nacionalização da obra missionária que se integra definitivamente na acção colonizadora portuguesa" [20].

É sob este condicionalismo, e numa altura em que Portugal procurava usar as colónias ao serviço da acumulação da sua burguesia, acumulação baseada na coerção extra-económica dos produtores sob a forma de culturas e trabalho forçados, que decorre a vida de D.Sebastião. A Igreja Católica aparece com a missão de "levar Cristo ao mundo e dizer aos homens o que é Portugal" — considerada pelo Diário de Moçambique em 1964 como "más companhias" para a Igreja — contradição que D.Sebastião tentaria resolver com a integração maior, na sua diocese, de ordens religiosas não portuguesas (entre as quais os Burgos e os Brancos).

A sua morte produziu uma certa crise mas a guerra colonial colocava já abertamente aos missionários católicos uma opção de consciência.

Pretendemos, nestas notas, apresentar uma primeira tentativa de cronologização da palavra e acção do primeiro bispo católico da Diocese da Beira.

A DIOCESE DA BEIRA SOB D.SEBASTIÃO (1943-1967)

1943

*D.Sebastião, primeiro Bispo da Beira:

— Nascido a 14 de Julho de 1906 em Milheirós de Poiares, Concelho de Vila da Feira (Porto), foi ordenado sacerdote em 21 de Outubro de 1920. Doutorado em Teologia pale Universidade de Roma, cursou também Ciências Sociais no Instituto de Ciências Sociais de Bergamo (Itália). Professor do Seminário Maior do Porto, foi nomeado seu Vice-Reitor em 1934 para, 2 anos

mais tarde, ser nomeado Cónego da Sé Catedral do Porto. Criada a Diocese da Beira, foi escolhido para seu bispo, tendo sido sagrado na Sé do Porto a 15 de Agosto de 1943, tomando posse da Diocese da Beira a 8 de Dezembro de 1943[21].

1944

*Na intimidade do seu diário pessoal, D.Sebastião escreve:
— Agosto, 27: "(...) é preciso que cesse o abuso de se construir grandes fortunas com o sangue dos pretos".
— Outubro, 14: "(...) há muitas serrações à beira do caminho de ferro. Os pretos vestem um saco e vi que alguns trabalhavam no sábado à tarde! (...). Não há maneira de se convencerem que os pretos são pessoas humanas. Quero desembaraçar-me de certos assuntos para me consagrar a ver estes acampamentos e verificar o que há de condenável em tudo isto. Uma vez que conheça abusos hei-de empregar todos os meios para os debelar, ainda que seja a imprensa".
— Outubro, 19: "(...) A política (indígena) portuguesa ainda não perdeu a casca do tempo da escravatura — só lhe mudou o nome e pouco mais. É este o problema mais grave da Colónia. Por isso os 'pretos' preferem trabalhar no estrangeiro quando para cá é preciso compeli-los".
— Novembro, 17: "Fui ao gabinete do Governador tratar assuntos relativos à Missão da Angónia. Diz S.Exa. que para si o depoimento dos pretos não vale nada! Que bela fazenda jurídica! Deste modo podem perpetuar-se os maiores crimes contra os pretos, se eles se queixarem não vale nada o seu depoimento (...) Desgraçados pretos regidos por homens destes!"
— Novembro, 23: "Soube também que se revoltaram 400 angones que trabalhavam na serração de Savane. É claro e muito claro. Há injustiças que bradam aos céus!"

1945

— Junho, 22: "Não há trabalho compelido, diz a lei. Mas a realidade é que todos ou quase todos que ali trabalham são compelidos ao trabalho em condições que não respeitam a liberdade, a justiça e as conveniências sociais. Isto não é civilizar. É esmagar uns para sobre o trabalho desses se construirem os templos do vício dos outros".
"(...) Encontrei um grupo de homens amarrados uns aos outros que eram levados ao trabalho (...). Acompanhava-os um cipai. Este disse que tinha que fazer assim porque de outro modo eles fugiam e, se não os apresentasse apanharia porrada na Administração (...). Que gosto (pode ter) em colaborar com o europeu que assim o maltrata (...)?"

— Junho, 25: "(...) encontrámos um grupo de homens (...) que tendo faltado 2 ou 3 dias ao trabalho foram presos, levados ao Posto, foram castigados e voltavam para o trabalho. O castigo havia sido de palmatória nas mãos e nos pés (...) mostraram as mãos que estavam inchadas (...) os dedos pareciam braços de crianças (...). Dois homens tinham a pele da palma da mão rebentada e o sangue tinha corrido (...). Mais adiante novo grupo: à frente, alguns amarrados uns aos outros por uma corda, outros soltos e atrás uma mulher mal vestida segurando ao ombro um pau ao qual se apegava um homem. Era um cego que obrigavam a vir ao Posto para verificar se era cego (...) tinham faltado ao trabalho, foram presos e iam ser castigados com palmatoadas! Ó Deus do Céu, quanto sofre esta humanidade em tantos aspectos desgraçada!"

1946

— Junho, 12: "(...) havia muito amarido por se ir fundar a Missão de Sena e Mutarara! (...). Querem o preto selvagem para continuar a ser o animal de carga (...)".
— Setembro, 20: "(...) Há que ser-se ousado para tratar (...) assuntos (...) que dizem respeito à política indígena"[22].
*Decreto-Lei 35844, de 31 de Agosto, reforça a política concessionária do cultivo do algodão.

1947

*Fevereiro, 6: D.Sebastião nota que no seu discurso de tomada de posse, o novo Ministro das Colónias, sobre quem há muita expectativa, "pareceu-me negreiro e favorecedor de negreiros. Pobres pretos, até quando sereis explorados!"[23]

1948/49

Ordem comunista e ordem anti-comunista: pastoral despropositada?

*Na carta pastoral de 1948, sem que na área da Diocese da Beira existissem movimentos comunistas que o preocupassem, D.Sebastião aborda o tema do "comunismo". Aparentemente uma abordagem gratuita e talvez válida para os meios académicos — o que não era o caso dos seus diocesanos.

Na pastoral explica-se: "o comunismo (...) é uma doutrina que pretende abranger todos os problemas humanos. (...). E viver o presente é entrar em cheio em todas as correntes de pensamento e de acção que o atravessam, a fim de as cristianizar, imprimindo-lhes o sentido da verdade e o rumo do bem".

Discorrendo sobre as suas fontes gnoseológicas viaja, com profundidade, de Hegel a Marx e Engels, para depois salientar que "mais que o esquema duma doutrina que se dirige

à inteligência, que por si é fria, são sobretudo os factos que revelam certas condições sociais que fazem vibrar os homens e provocam neles toda a espécie de movimentos". No seu desenvolvimento a sociedade capitalista revela "a prepotência das riquezas concentradas em poder de poucos" sem que elas sirvam a todos, produzindo a miséria de milhões.

Leva-nos de seguida à conclusão: "O homem sente o natural pendor para a ordem, para a justiça e para a paz. Se não logra possuí-las, é porque há qualquer coisa no mundo que não está bem".

Criticando as "aberrações" do comunismo e do seu ateísmo, conclui: "Não falta quem erradamente julgue que a Igreja, pelo facto de condenar o comunismo, apoia o liberalismo e os excessos do capitalismo e se põe ao lado deles. Nada há mais injusto nem mais calunioso que uma afirmação destas".

Com o tema, D.Sebastião procurava chamar a atenção dos seus diocesanos para as injustiças — fontes destes movimentos sociais, alertando que o combate ao comunismo se faz nas suas raízes e não através de debates teoricos. Retirando eventuais ataques contra si sob a acusação de "comunista" pela defesa dos africanos sofredores, mas, em simultâneo, dizendo quem cria o "comunismo"[24].

*Como os seus diocesanos não tivessem entendido a mensagem, D.Sebastião volta, no ano seguinte (1949), ao mesmo tema, com a Pastoral 'Ordem Anti-Comunista'. Nela é mais directo:

— O comunismo é um mal a combater porque "encerra erros e aberrações; faz guerra contra o passado, sem diferenciar o que nele há de verdadeiros e falsos valores, de ordem e de desordem, de permanência e de continuidade (...). Fundamentalmente, o erro do comunismo está em negar Deus", quando a verdadeira ordem só pode ser encontrada em Cristo.

— Situações condenáveis que se observam na área da Diocese da Beira: culturas obrigatórias do algodão e do arroz e degradação da família (poligamia entre os indígenas e promoção de imoralidades com as pretas pelos brancos):

A cultura do algodão — pelo Decreto 35.844, de 31 de Agosto de 1946, todos os riscos de exploração são remetidos ao indígena quando "é o concessionário que designa o local, marca a área, fornece as sementes e ordena o trabalho, determina o tempo, vigia pela conservação das culturas, manda proceder à colheita, etc., etc.". Quer dizer, na prática, entre esta actividade e o "trabalho contratado" não há diferenças, e mais, os "contratados recebem vestuário, alimentação, salário e têm acampamento e os cultivadores do algodão recebem o preço do algodão se a sementeira o produziu". Por isso, o algodão pro

duz a) Êxodos para território estrangeiro ou para zonas onde esta obrigação não existe ("conheco um Posto cuja população cresceu rapidamente nos últimos anos. Não é uma zona algodoeira. Nas circunscrições vizinhas cultiva-se o algodão. O aumento rápido daquela população deu-se com foragidos das terras algodoeiras"); b) Fome ("conheço uma região que era celeiro abastecedor de alimentação (...). Depois que lá se iniciou o movimento algodoeiro, esses campos férteis deixaram de dar farinha para as populações") porque a cultura do algodão tira-lhes as forças e tempo necessários ao cultivo dos alimentos; c) Miséria, porque os preços do algodão não são compensadores ("sei de circunscrições em que o indígena (...) recebia como paga da sua colheita de algodão desde 50$00 até 90$00. E na mesma região e nos mesmos locais do algodão, se o indígena se dedicasse a outras culturas conseguiria em igual terreno, e talvez com menos trabalho, desde 2.000$00 até 4.000$00 e mais").

A cultura do arroz — Aqui o concessionário de zonas orizícolas tem o monopólio da compra do arroz. O indígena recebe com antecipação o quantitativo que fica obrigado a fornecer após a colheita. Sucede que ou porque o quantitativo fixado era elevado ou por más colheitas o indígena produziu menor quantidade que aquela que devia fornecer ao concessionário. Nestas condições, os indígenas cedem tudo o que colheram e "são obrigados a ir comprar o restante até completar a referida soma estabelecida para a entrega". Esta compra é feita a outros indígenas ou ao próprio concessionário, sempre a preço superior ao da venda! Por este motivo muitos indígenas emigram para as colónias vizinhas.

— "Há uma só táctica de combater eficazmente o comunismo (...) só se conseguirá fazer com uma profunda reforma social como a que propõe a doutrina social cristã. No fundo de todos os movimentos revolucionários há uma parcela de verdade e justiça (...). A única frente contra o comunismo é a daquele sistema social que estabelece um outro 'comunismo' (...) que afirma que a posse dos bens há-de ser natural ou de direito das gentes, mas o uso desses bens ou a sua utilidade há-de ser da comunidade humana. É um 'comunismo' que não está na propriedade senão no proprietário, não reside nas riquezas senão na vontade dos ricos". Este ideal há-de conseguir-se mediante a prática da virtude da justiça social e da caridade.

— Outro problema é o das relações capital/trabalho, nas empresas. A melhor fórmula que se ajusta à função individual da propriedade com a sua função social e elimina ou diminui as lutas antagónicas entre o capital e o trabalho é a copartici pação nas acções, através da qual o trabalhador torna-se co-

proprietário e accionista da empresa em que trabalha. Esta co-participação estende-se não só aos lucros mas também ao direito de o trabalhador estar representado no conselho de administração e na assembleia geral dos sócios[25].

1950

*D.Sebastião funda o Diário de Moçambique, cujo primeiro número saiu a 24 de Dezembro. O seu primeiro director foi o Dr.Matias Ferreira e era propriedade do 'Centro Social Lda.' O jornal apresentou-se nestes termos: "vimos para as campanhas justas ao lado dos jornais já existentes (...) em prol da Fé e do Império"[26].

— A ideia do jornal surgiu a D.Sebastião logo após a sua chegada à Beira quando, pelo mato, começou a visitar as missões, via os abusos e o trabalho forçado. No seu diário pessoal diz que se dispõe a combater esse estado de coisas mesmo que para tal tenha que publicar um jornal.

No entanto, na primeira fase o Diário de Moçambique não chegou a ter esse espírito crítico. D.Sebastião não tinha colaboradores com competência profissional jornalística nem tão pouco motivados para o propósito da iniciativa. Assistiu-se a um acomodamento a uma situação comumente aceite e pouco questionada. Com a entrada de José Soares Martins para a redacção do jornal (1957) a produção do Diário de Moçambique será organizada. Muito influenciada pelo 'Nouvelle Afrique', discutirá já "como fazer um jornal africano". A redacção do jornal passou a ser ponto de encontro do "aguerrido e numeroso grupo do reviralho" da terra. Ainda não existia a censura. As 'provas' dos artigos a publicar eram submetidas, sem regularidade, à apreciação do secretário do governador. Foram sendo feitas e publicadas algumas "coisas que o Governo não gostava", a última das quais foi uma reportagem sobre as cheias do Zambeze, sobre o que o governo era directa e frontalmente atacado (nessa altura já existia a censura: "passámos a ocupar barricadas diferentes"). No Diário de Moçambique houve uma tomada de consciência do que se passava, embora com avanços e recuos. Esta evolução acabou numa oposição total e aberta ao governo, mas não se equacionava uma perspectiva ou estratégia — "não achávamos ser da nossa competência" — a competência acabava na verdade e na justiça. Mas nisto tudo houve flutuações e equívocos[27].

1952

*O Eng.Jorge Pereira Jardim, membro do partido de Salazar e afilhado deste, demite-se do cargo de subsecretário da indústria e comércio (cargo que ocupava desde 1948). Devendo des-

pedir-se do chefe de Estado, em Belém, é marcado o dia e a hora para o efeito, que Jardim recusa por ter marcado para o mesmo dia o baptizado de um seu filho. Salazar concorda e escreve a Jardim: "Altera-se a data para Belém porque não vale a pena, por causa de uma remodelação ministerial, adiar uma festa familiar"[28].

*J.Jardim fixa-se na Beira (Moçambique) e é deputado da Província de Moçambique à Assembleia Nacional[29].

1954

*É criada a Diocese de Quelimane pela bula 'Quandoquidem Christus'[30].

*Criação da Rádio Pax, autorizada por título da Direcção dos Serviços dos Correios de Moçambique, de 25 de Agosto de 1954. Entrou em experiência no dia 4 de Outubro de 1954 e foi oficialmente inaugurada a 30 de Outubro do mesmo ano. Ideia do padre franciscano Afonso Simões, foi aprovada pelo bispo da Beira, que se dispôs a tratar de qualquer dificuldade que surgisse para a obtenção da licença, e autorizada pelo Comissário dos Franciscanos em Moçambique, porque "nestes tempos agitados não podemos dormir, e temos de lançar mão de todos os meios que o progresso oferece para irradiar a verdade", num esforço para "mais e melhor informar, educar e apostolizar, quer em língua portuguesa, quer em línguas nativas"[31].

1955

*Na Assembleia Nacional portuguesa, Jardim saúda a promulgação do decreto que criou o Liceu Pêro de Anaia da Beira e considera que a lacuna que se verificava só fora preenchida pelo Instituto Liceal D.Gonçalo da Silveira e devido à "dedicada e persistente acção do senhor D.Sebastião de Resende, a quem Portugal tanto deve na obra civilizadora desta nossa África", e considera "acto de justiça" o propósito revelado pelo governo de contribuir com fundos necessários para a Diocese da Beira erguer um internato onde se ministre o ensino liceal[32].

1957

*Abril, 10, D.Sebastião regista que: "Tudo corre pela beira da vida como dantes: vendem-se e compram-se pretos, vendem-se e compram-se coisas ainda piores e tudo corre e fazem-se elogios e louvam-se as pessoas e despedem-se com jantares como se tudo fosse por certo uma epopeia jamais igualada"[33].

*Nas palestras quaresmais proferidas aos domingos através da Rádio Pax, D.Sebastião aponta a abolição do Estatuto dos Indígenas e a escolaridade obrigatória como deveres urgentes do

Estado:
— "A respeito do estatuto legal do indígena, eu quero fazer uma afirmação que por certo escandaliza a opinião pública e se torna chocante para os nossos legisladores (...). Creio haver chegado o momento oportuno de se abolir por completo e de uma vez para sempre, em Moçambique, o indigenato, e de se conceder a cidadania portuguesa a todos os indígenas sem excepção de nenhum deles", conduzindo-os para um enquadramento na comunidade portuguesa sem diferenciações algumas;
— O Estado deve dotar o Ensino Missionário com todos os meios necessários para impôr ao indígena a obrigatoriedade escolar, desde já ao ensino de adaptação e, num futuro mais ou menos próximo, ao ensino primário, para uma eficiente diminuição e até extinção do analfabetismo, o que iria valorizar os indígenas como homens e como portugueses, preparando-os melhor para a vida. "Sem a Escola (...) não conseguiremos civilizar o indígena".
— Na mesma série de palestras quaresmais, preconiza aos "não indígenas" justiça, caridade e bom exemplo: Ser justo com o indígena , por exemplo, "provocar a fuga dos trabalhadores ou criados, antes do fim do mês ou da duração pré-estabelecida do trabalho, por tratos menos caritativos ou por recursos de outra natureza, a fim de não lhes pagar parte ou todo o salário é delinquir barbaramente contra a justiça (...)"; Caridade consiste em compreender os indígenas com elevação e inteligência e ensiná-los, repreendendo-os, dirigindo-os e entusiasmando-os no sentido de adquirirem qualidades, hábitos e virtudes que todos desejam para si e verificar em qualquer homem educado; O "bom exemplo" do cumprimento quotidiano do dever pelos não-indígenas é para o indígena um verdadeiro incentivo, apelo à honestidade, ao trabalho e à virtude [34].

1958

*D.Sebastião anota no diário pessoal:
— Fevereiro, 14: "Esta África está na encruzilhada da sua história (...). E teima-se em continuar em África a fazer colonialismo".
— Fevereiro, 16: "O administrador (...) com a sua política algodoeira deixou morrer à fome muitos indivíduos. Um empregado da algodoeira fez um relatório e disse nele que já não se justificava a sua presença naquele lugar porque já não havia pretos e os que restavam estavam a caminho da morte (...). Hoje quando o mundo combate o colonialismo. Mas teimamos em ser colonialistas e dos piores (...)" [35].
*Nas palestras quaresmais deste ano, D.Sebastião volta a ape-

lar ao fim da "classificação legal dos habitantes do mesmo território em categorias humanas diferentes" (indígenas e não indígenas). Critica o falseamento da realidade nos papéis, onde Moçambique aparece com o progresso atómico, civilizado, rico, próspero, na vanguarda dos territórios africanos, católico, quando o "verdadeiro", o Moçambique autêntico, está em marcha rápida em algumas frentes, arrasta-se com dificuldades em outras, está estagnado e com sintomas de retrocesso. Critica os baixos salários e a drenagem das riquezas de Moçambique para fora [36].

— Nas eleições para a Presidência da República, para que concorreram o general Humberto Delgado (candidato independente, representando a oposição), e o almirante Américo Tomáz (candidato da União Nacional, partido de Salazar), mesmo com a "utilização pala União Nacional dos mecanismos estatais para difundir a sua propaganda e conquistar adeptos"[37], Humberto Delgado conquistou pontos importantes. No período das eleições todo o Diário de Moçambique estava do lado da oposição: a Comissão Local de candidatura do general "acampava" na redacção do jornal, com o qual entrava em sintonia e tinha boas relações. A posição facial do jornal pode induzir o contrário, pela inexistência de força para tomar uma posição aberta e, a título de isenção, o Diário de Moçambique publicava também a colaboração favorável ao candidato oficial[38].

— Dezembro, 17: Reportando a Conferência das Organizações Nacionalistas Africanas, o bispo da Beira sublinha no seu diário pessoal que "a Conferência de Acra traçou o caminho a seguir: liberdade e independência (...) e eles têm razão"[39].

1959

— O Diário de Moçambique publica em primeira página, no dia 20 de Janeiro, um artigo de saudação ao novo governador geral, comandante Correia de Barros.

Nele há uma tomada de posição favorável à independência. Acrescentos de última hora, impostos pela censura, aparecem no texto, a desviá-lo do seu sentido real para uma "lusitanidade", o que contudo não é plenamente conseguido (veja-se no texto do artigo, por exemplo, a contradição do primeiro com o segundo períodos do terceiro parágrafo). O essencial foi na altura compreendido: Jorge Jardim compreendeu a mensagem e rompeu com o bispo; provocou hostilidades e uma reacção tremenda, de tal sorte que o chefe de redacção, Soares Martins, teve que sair do jornal por alguns meses[40]. É este o texto:

> Que Deus o Traga em Bem, Sr.Governador-Geral
> Os 'homens bons' da Província desceram à capital para apresentar os melhores cumprimentos de boas-vindas àquele que, entre nós, vem representar

a unidade de uma Pátria espalhada por sete partidas. 'Diário de Moçambique' folga com a continuidade de que o novo Alto Magistrado é garante, e afirma o seu propósito que representa.
E, prestando o nosso preito de homenagem devido não somente à autoridade que o Sr.Comandante Correia de Barros personifica, como ainda à sua figura de reconhecidas qualidades de honestidade, honradez, resta-nos manifestar as esperanças que pomos na governação de quem vem de novo.
Esperamos — sinceramente o exprimimos! — ficar a ver a realidade de uma política eminentemente africana, aplicada na província africana de Moçambique, não esquecida embora a sua nacionalidade portuguesa. A realidade duma política em que o africano possa — finalmente! — ser a pessoa livre, realizando-se com a sua participação na obra de Deus e, em consequência, deixe — definitivamente! — de ser servidor de uma classe, dum grupo, duma nação que seja.
Que possa participar, em igualdade de direitos e deveres, na administração da coisa pública, possa pelos seus representantes, legítima e democraticamente deputados, fazer ouvir a sua voz não já somente dos direitos da pessoa humana como da sua 'idiossincrasia'. Que possa, numa palavra, sentir os efeitos duma descolonização verdadeira e sã, orientada no sentido duma convivência eminentemente cristã.
Esperamos ficar a dever à nova governação o sentido da aplicação prática da justiça, particularmente no campo económico, o fazer de uma política de modo algum protectora dos capitalismos absorventes, dos monopólios privilegiados, pela planificação de uma economia que leve a um nível de vida médio compatível com a dignidade da pessoa humana e que de modo nenhum vexe, perante vizinhos e amigos, a nossa presença em África.
Esperamos a aplicação de uma verdadeira, eminentemente cristã, 'política de espírito', com protecção intransigente aos valores cristãos que informam a nossa acção cristianizadora e civilizadora de modo que a nossa acção em África fique primariamente assinalada pela cruz antes que pela espada, o mesmo é dizer que pela justiça e pela verdade.
Esperamos que a acção administrativa se possa orientar no sentido da descentralização intensiva, procurando-se a instauração de novas formas de vida em comum entre cidadãos, de comunidades de toda a espécie, de revalorização das entidades locais e regionais, de autogestão e de auto-responsabilidade em todos os graus.
Esperamos ainda que Moçambique continue, agora e sempre, Portugal, bem afirmado na continuidade de um passado de glória.
Esperamos, pois, de algum modo, um Moçambique novo em que a verdade e a justiça sejam ordem do dia, em que a ausência de racismos, paternalismos rácicos e proteccionismos não seja um mito, em que todos façamos uma vida fraternalmente cristã.
A uma política que ponha estes como os seus melhores valores e defender, não regateamos aplausos.
Que Deus o traga em bem, Sr.Comandante Correia de Barros".

1960

*Anotações de D.Sebastião no seu diário:
— Novembro, 25: "O problema de África anda no ar e nós cá dentro continuamos a vender pretos e a escravizá-los ao algodão, obrigando as raparigas a fazerem machambas debaixo de pancada bravia (...). O comunismo é necessário já que os homens só à força se emendam".
— Dezembro, 13: "(...) O governo (...) está a fazer ema pressão sobre os missionários estrangeiros que não se justifica nem se compreende. Queriam fechar a Escola Normal de Quelimane, mandar os irmãos para fora da Província, etc. (...). Ao mes-

mo tempo continua a campanha algodoeira, mais algodão, mais pancada, mais injustiça(...)" [41].

1961

*Primeiro levantamento armado em Angola contra os colonos (iniciado na noite de 14 para 15 de Março). Jorge Jardim intervem nos acontecimentos de Angola, em socorro dos colonos, com uma força expedicionária de "Voluntários de Moçambique"[42].
*No 4º centenário da morte de D.Gonçalo da Silveira, D.Sebastião faz um apelo à reflexão "nesta hora tão conturbada de África", porque para que "a nossa acção em África seja profícua, eficiente e actual, tem que basear-se não no interesse mas no sacrifício, não no ódio mas no amor, não no separatismo mas na convivência, não em escalões diferenciados mas na integração plena de todos nas mesmas leis, nos mesmos direitos, nos mesmos deveres, nos mesmos interesses económicos, nos mesmos objectivos cristãos, na mesma finalidade nacional"[43].
*No 1º de Maio, D.Sebastião identifica o problema estrutural de Moçambique como sendo a não "integração total e plena das populações indígenas na comunidade portuguesa", a solução eficiente dos grandes problemas do algodão e do arroz (culturas forçadas), da mão-de-obra (contratos 'obrigatórios'=trabalho forçado) e da convivência pacífica e colaboradora de brancos e pretos no esforço comum em prol de Moçambique. Acrescenta que soluções que se anunciam, se não derivam daquela "integração plena" não serão soluções eficazes mas sim "soluções de panos quentes", e neste tempo em que vive a África "soluções de panos quentes serão soluções para tudo se perder"[44].
*Maio, 16: D.Sebastião regista que "(...) os chefes falam e procedem como há 50 anos: é pancadaria, é recrutamento a tanto por cabeça e é algodão (...) e depois queixam-se que os pretos se revoltam. Em Angola revoltaram-se e mataram muitos porque a situação era pior!"[45]
*Abolição do Estatuto do Indigenato: o Decreto-Lei nº 43893, de 6 de Setembro de 1961, justificando o Estatuto dos Indígenas como um diploma que se ocupava da situação jurídica especial dos indígenas, em conformidade com os seus usos e costumes e em respeito ao seu direito privado, indica que, hoje, devido ao condicionalismo político e social das províncias africanas essas "normas de protecção das populações confiadas ao Estado" podem já ser dispensadas.

1962

*Diocese de Tete criada pela bula papal 'Supremi Muneris' [46].
*Nas palestras quaresmais, D.Sebastião alerta que Portugal

"começou a subir a encosta íngreme de um calvário doloroso", numa clara alusão à guerra ocorrida em "solo português" e demais alterações da ordem, que considera "castigos dos nossos pecados" enquanto nação. Mas que a perfeição na vida e a acção missionária poderão edificar um "mundo melhor e definitivo". É necessário "mostrarmos e demonstrarmos com palavras e com obras, aos moçambicanos negros, que os amamos (...) os queremos como portugueses, iguais a todos (...) nos direitos e nos deveres, no trabalho e na riqueza". Daí que haja que continuar com a integração dos africanos (consequência da abolição do indigenato), eliminar intermediários na produção do algodão para uma produção mais humana. O mesmo em relação ao recrutamento de trabalhadores. Nas cidades há que acabar com os "informes amontoados humanos e demarcar terrenos para habitações higiénicas e confortáveis para as famílias africanas"[47].

*Junho, 25: fundação da FRELIMO (Frente de Libertação de Moçambique), sob a liderança de Eduardo Chivambo Mondlane.

*O diário do bispo testemunha:

— Agosto, 23: "Os administradores cada vez estão piores e custa-lhes largar o domínio total dos pretos".

— Setembro, 5: "(...) continuamos a explorar os pretos (...). É o poderio do capital por toda a parte"[48].

*Jorge Jardim, em colaboração com Evo Fernandes e com o apoio de Kalyanji Kakoobhai, intervém nos acontecimentos de Goa[49].

*Enquanto D.Sebastião participava no Concílio do Vaticano II, elementos a soldo da PIDE pintaram na sua residência, com letras enormes feitas a verniz e óleo negro, os seguintes dizeres: 'Morte ao traidor e aos vendidos!' (o "traidor" era o bispo — "acérrimo defensor dos direitos dos africanos e da liberdade de imprensa (...) perseguido até depois da morte" e os "vendidos" eram os "homens coerentes" que constituíam a sua equipa missionária)[50].

1964

*H.K.Banda nomeia o cidadão português Jorge Jardim cônsul do Malawi na Beira[51].

*O Papa Paulo VI visita o Uganda. No seu discurso no parlamento ugandês, defende a "autodeterminação" dos povos africanos. O Diário de Moçambique, fazendo eco, escreve:

> "Paulo VI, em Uganda evocou o que representava para a população de África o colonialismo e a missionação. O slogan português de união da espada e a cruz pretendeu justificar de uma panada a presença em África, tão diferente de finalidades, do missionário e do colonizador que era industrial, o plantador e, logo atrás, o soldado. As afinidades culturais e mesmo rácicas levaram o colonizado a confundir facilmente as intenções de

ambos. E enquanto uns procuravam subtrair réditos sem outras preocupações, outros, os missionários, votaram-se à pregação da mensagem cristã (...). Mas não conseguiu a sua veiculação até junto dos povos libertar-se mais do labéu que as más companhias lhe acarretaram. O Santo Padre deixou bem nítida a diferença de atitudes e finalidades"[52].

*O Papa Paulo VI anuncia a sua decisão de se deslocar a Bombaim, em Dezembro. Franco Nogueira — ministro português dos estrangeiros (representando a posição oficial do seu governo — considera-a "uma ofensa gratuita a um país católico" e que o seu governo tenciona manter, sobre o caso, "um silêncio magoado e digno" porquanto ela se verifica quando Goa continua cativa. Meios eclesiásticos do Vaticano consideram a viagem um acto puramente religioso, para assistir às reuniões internacionais em honra à Eucaristia, custando-lhes crer que um país tão filialmente afecto à Sé Apostólica possa manifestar desaprovação por um gesto inspirado por espírito missionário[53].
*Na homilia do natal, D.Sebastião faz notar que "o nosso século ou o mundo moderno é o tempo e o lugar do gozo e do prazer e (...) da angústia e do desespero, como se a riqueza e a abundância arrastassem consigo uma íntima e secreta maldição". Existem duas "pobrezas": a pobreza material (i.e. a falta de bens materiais necessários à vida. Tem como causa a não observação das virtudes de justiça, equidade e caridade), e a pobreza evangélica (i.e. desprender o coração dos bens materiais. Ela é uma virtude). Assim, "o problema angustioso da pobreza material resolve-se com a prática da pobreza evangélica"[54].

1965

*Abril, 27: Inauguração do Oleoduto Beira-Feruka (Rodésia).
*Declaração Unilateral da Independência da Rodésia do Sul.

1966

*Testamento do bispo (elaborado por D.Sebastião no dia da festa de Nossa Senhora de Lurdes, 11 de Fevereiro de 1966):"(...) o meu enterro será feito segundo as normas litúrgicas e, quanto ao resto, simplicíssimo. Gostaria que em algum trajecto, cristãos africanos pegassem no meu caixão. Desejaria também que fosse sepultado na principal via interna do cemitério. Em simples campa rasa e com uma pequena pedra por cima, em que se inscreva somente 'Sebastião, primeiro Bispo da Beira', aí ficarei e esperarei a ressurreição da carne para o juízo final"[55].
*Bloqueio britânico ao porto da Beira, em ligação com os fornecimentos de petróleo ao regime rebelde de Ian Smith: caso 'Joana' (petroleiro com combustível para a Rodésia)[56].

1967

*Janeiro, 7: No acto da tomada de posse como novo governador di distrito colonial de Manica e Sofala, o tenente-coronel Sousa Teles saudou as missões católicas que tanto "têm contribuído para conduzir mais almas para Deus e para a difusão do mais vincado sentimento de nacionalidade" portuguesa[57].

*Janeiro, 25: Quarta-feira, 10.45h — Morre o bispo D.Sebastião Soares de Resende. Na ocasião encontravam-se junto de si Monsenhor Manuel Barbosa (vigário-geral da diocese), Monsenhor José Soares Martins (seu sobrinho), Monsenhor Albino Soares Pinho (seu antigo vigário-geral e então vigário-geral da Diocese de Quelimane), e algumas religiosas que "nos últimos dias e noites, caridosamente se revezavam assistindo à agonia lenta e dolorosa do Bispo"[58].

— A Diocese da Beira e a Igreja, Moçambique e a Nação acabam, efectivamente de ficar mais pobres"[59].

— No seu funeral, realizado no dia 27, na Beira, participaram para cima de 25 mil pessoas (senão toda a cidade, e a DETA teve que desdobrar a sua carreira Lourenço Marques-Beira devido ao afluxo de gente para a despedida ao bispo!), desde o governador geral até aos "trabalhadores e mulheres de capulanas aos quadrados". Jardim fez-se representar pelo Sr.Abel Oliveira, da Sonap, e o cônsul do Malawi pelo Dr.Silva e Costa[60].

Balanço

"O Bispo D.Sebastião tinha uma fé viva, por isso nunca sujeitou a sua consciência ao silêncio pelo medo de vir a perder o seu lugar. Arriscava-se a certas 'ousadias' quando pedidas pela verdade ou pela justiça, pela fé ou pela Santa Igreja. Guiava-se pela norma de Santa Teresa de Jesus: 'que se me importa a mim de ter contentes os reis e os senhores se, um pouquito que seja, eu tivesse de ter Deus descontente por causa deles?'"[61]

"D.Sebastião chocou-se muitas vezes no plano das ideias e das acções pastorais com o regime português. Galvanizou os seus colaboradores no alto ideal da verdade e da justiça. Costumava dizer que Moçambique, mais do que tudo, necessitava de homens coerentes, capazes de procurarem a verdade e de se sacrificarem por ela"[62].

"A Beira nasceu e tornou-se adulta sob protecção do grande Bispo Sebastião (...). Durante 24 anos de entrega constante e generosa, D.Sebastião fez crescer a Diocese (...) e imprimiu-lhe um ritmo próprio, único e às vezes incómodo"[63].

"Durante muitos anos ele atreveu-se a questionar o Governo pelo tratamento dado aos cultivadores de algodão, negros. Nas

suas cartas pastorais mensais, publicadas num periódico da Igreja, criticou frequentemente a forma como o Governo punha em prática parte da sua política africana. O Bispo Resende é um dos liberais portugueses que acreditam na possibilidade de criar na África um novo Brasil, onde a cultura portuguesa possa florescer mesmo depois da independência. A impressão que se tem da sua posição (...) é de que ele só pode conceber um Moçambique independente dentro de uma comunidade de interesses portugueses, culturais, religiosos e económicos. A sua intenção era liberalizar a política, em lugar de a mudar radicalmente. Mas quando finalmente algumas das suas opiniões começaram a aborrecer o regime de Salazar, recebeu do Vaticano ordem de se abster de as publicar. (...) O Governo cortou alguns dos privilégios de que anteriormente gozava, particularmente tirando-lhe as responsabilidades de director da única escola secundária existente na Beira"[64].

"Quem percebia como o 'Diário de Moçambique' e a acção do Bispo da Beira representavam uma contestação radical para o sistema eram as autoridades locais e de Lisboa"[65].

"D.Sebastião começou por criticar os abusos e acabou rejeitando o sistema colonial. Durante muito tempo era por um Moçambique português e anti-comunista. Mas cedo deixou de acreditar que o capitalismo fosse capaz de fazer justiça à população"[66].

Escritos do Bispo D.Sebastião Soares de Resende

— Cartas Pastorais: Saudação Pastoral (1943); Padres Missionários (1944); Fé, Vida e Colonização (1945); Ordem Comunista (1948); Ordem Anti-Comunista (1949); A Verdadeira Internacional (1950); O Problema da Educação em África (1951); Responsabilidades Cristãs (1952); Hora Decisiva de Moçambique (1954); Mulher Única (1955); Responsabilidades dos Leigos (1956); O Sacramento da Vida (1958); Moçambique na Encruzilhada (1959); O Mistério da Comunidade Cristã; Moral Conjugal em Crise (1962).

— Palestras Quaresmais proferidas através dos microfones da Rádio Pax e reunidas em livros, sob a colecção "Páginas de Doutrinação Moçambicana": Virtudes Humanas e Cristãs do Homem de Moçambique (ano ?); Os Grandes Relativos Humanos em Moçambique (1957); As Grandes Tentações dos Homens (1958); Projecção do Natal em África (1963); Por um Moçambique Melhor (1963).

— Obras escritas antes de ser sagrado Bispo da Beira: O Sacrifício da Missa em D.Frei Gaspar do Casal; Portugal e a Doutrina Dogmática da Comunhão.

— Outras: A Alma do Concílio (1966).

CRISE E CONTINUIDADE NA OBRA DE D.SEBASTIÃO (1967-1973)

1967

*Janeiro, 28: Monsenhor Manuel Barbosa eleito vigário-capitular da Diocese da Beira (para governar a Diocese, com poderes de bispo no interregno da Sé vaga) [67].
*Nomeado novo bispo — D.Manuel Ferreira Cabral — mais manobrável pelos interesses do regime colonial e que aparece a neutralizar a obra do seu antecessor, com vista a "dispersar o seu rebanho" [68].
*O Papa visita Portugal e oferece a Salazar 150.000 dólares americanos "para serem usados no Ultramar" [69].

1968

*Marcello Caetano substitui Salazar no cargo de Presidente do Conselho de ministros de Portugal. J.Jardim oferece a sua "modesta contribuição" para o êxito da missão do novo chefe do executivo português, na sequência da "generosa confiança" que Salazar havia depositado em si, nas missões pessoais de "alto e grave interesse para Portugal" [70].
*A FRELIMO reabre a Frente de Tete.

1969

*Setembro: O 'Notícias da Beira', jornal controlado e dirigido por Jorge Jardim, compra o 'Diário de Moçambique', continuando a produção de ambos [71].

1970

*O Papa Paulo VI recebe em audiência Amílcar Cabral, Agostinho Neto e Marcelino dos Santos. O encontro significou que o Vaticano, nessa altura, já não comungava a orientação retrógrada da Igreja Católica em Portugal e, por consequência, em Moçambique (mas tinha as 'mãos atadas' pela Concordata de 1940!). Isto criou estupefacção no seio do governo português [72].
*Operação Nó Górdio. A FRELIMO transpõe o rio Zambeze.

1971

*D.Manuel Ferreira Cabral, incapaz de dialogar com os missionários seus colaboradores, abandona precipitadamente a Diocese, depois de uma tespestuosa sessão do Conselho Presbiterial que o convidara a demitir-se de bispo, para bem do povo [73].
*Fevereiro, 2: O padre Mário de Oliveira, ex-capelão militar na Guiné-Bissau, é julgado por "oposição à guerra" [74].
*Março, 3: O padre (negro, angolano) Joaquim Pinto de Andrade é preso por "associação ao MPLA" [75].
*Março, 15: É liquidado o 'Diário de Moçambique'. No seu úl-

timo número, o 7282 desta data, escrevia-se:

> "Interrompe-se hoje a caminhada que, com os melhores votos e augúrios, iniciámos há mais de 20 anos (...). Deixará de existir o nosso jornal na realidade física que só acidentalmente tivemos alguma vez de interromper. A todos a nossa emocionante despedida. E até sempre. Até quando Deus quiser".

O 'Diário de Moçambique' foi definitivamente integrado no 'Notícias da Beira', a pretexto de ser economicamente inviável a existência de dois jornais numa urbe tão pequena como a Beira e sem condições de transporte para alargar o seu mercado[76]. Mas a razão maior era retirar à Diocese um instrumento de comunicação de massas, para permitir ao grupo de Jardim o monopólio do controlo e elaboração das mentalidades.

*Junho:

— A Santa Sé substitui o Cardeal Cerejeira, "velho companheiro e irmão político de Salazar", por um Patriarca "jovem e de perfil liberal", António Ribeiro, que recebeu do Papa a missão de estabelecer em Portugal uma igreja "aberta e atractiva"[77].

— D.Manuel Vieira Pinto, Bispo de Nampula, é nomeado Administrador Apostólico da Diocese da Beira — função que desempenhará até Abril de 1972[78].

— Massacres em Mucumbura (Tete).

1972

— Janeiro, 1: Na Paróquia de Macuti (Beira), na missa das 18h, o padre Sampaio profere uma homilia acusando a existência de injustiças em Moçambique, pelo domínio de uma raça sobre outra. Assim "os brancos em África enriquecem em poucos anos e o africano fica sempre pobre (...); muitas injustiças cometidas durante séculos. Muitos ladrões degradados que ninguém aturava no outro lado de lá do Atlântico, foram gente grande em África. Quer dizer que as leis no papel são sempre justas, na prática é que muitas vezes o não são". Reflexo disso é a "cintura negra, com bairros de miséria, à volta das grandes cidades com prédios e avenidas para gente branca". Por isso "comemoramos o Dia Mundial da Paz estando em guerra em Moçambique (...). Batamo-nos pela justiça no mundo se queremos a paz"[79].

*Janeiro, 9: Cerimónia dos Escuteiros. O padre Fernando, do Macuti, não deixa entrar a bandeira portuguesa porque ela representava Portugal e chocava 8 milhões de pretos para quem ela representava "colonialismo, exploração, domínio, etc., e não pertencia à igreja entrar em choque com os que assim pensavam" e, por isso, só aceitaria a futura bandeira de Moçambique[80].

*Prisão dos padres do Macuti (Sampaio e Fernando).

*Abril/Maio (?): D.Altino Ribeiro de Santana é o novo Bispo da Beira, onde encontrou muita apreensão, sofrimento e problemas em aberto: a) dois padres aguardavam julgamento; b) em Lisboa, missionários aguardavam autorização governamental para entrarem ou regressarem a Moçambique; c) na Beira e noutros povoados sentia-se um clima pouco favorável aos padres (particularmente não portugueses); d) na administração pública uma vigilância atenta a certos missionários; e) três paróquias e cinco missões sem presbíteros e algumas sem irmãos; f) na fronteira com Tete, a infiltração da guerrilha[81].
*Julho, 25: A FRELIMO abre a Frente de Manica e Sofala.

1973

*Julgamento dos padres do Macuti. D.Altino compreende que o julgamento ultrapassa Macuti; está em causa uma concepção da Igreja. A 26 de Janeiro o Tribunal leu a sentença. Embora condenados, os padres saíram em liberdade. Regressaram à Beira, passando a residir com o Bispo. A brisa anti-clerical soprava forte na Beira.
— Um sector de colonos da Beira, encabeçado pelo 'clã' de Jardim, manifestou-se publicamente exigindo a expulsão dos padres. Cantavam os manifestantes: "Ai rapa o tacho,/rapa o tacho/rapa o tacho /justiça em cima/padres em baixo".
— Vieram os panfletos ofensivos, um dos quais era intitulado "A homilia que o padre Sampaio não disse" que, distribuído principalmente nos subúrbios, terminava dizendo: "Celebremos o Dia da Paz com o tema:/Se queres a paz manda para a rua o Sampaio/Justifiquemos o tema com o honesto conceito/Estamos fartos do Fernando e de outros malandros".
Outro folheto feito circular com incidência nas escolas, sugeria uma tomada de posição equiparada à do ano 1759 e ostentava a figura do Marquês de Pombal, com a seguinte legenda: "Oh! Marquês... Oh! Marquês/Vem cá abaixo/ Que eles estão cá /Outra vez..."
— Foi lançado um engenho explosivo à entrada do Paço Episcopal, para além de outros abusos e vexames não menos humilhantes que ofendiam a Igreja e o povo da Beira.
— Ao mesmo tempo eram expulsos três missionários (entre eles Miguel Buendia)[82].
*Fevereiro, 27: Na manhã deste dia D.Altino reúne o Conselho de Presbíteros para discutir estes assuntos. A preocupação era grande e D.Altino sofria. Ao fim da manhã D.Altino morria subitamente, vítima de enfarte miocárdico — "morreu sem agonia porque vivia em agonia desde há muito" — assim encerrava uma página da história da Igreja Católica na Beira[83].

CONCLUSÃO

Depois da morte do primeiro Bispo da Beira, o ritmo "único e às vezes incómodo" para o sistema colonial que havia imprimido à sua Diocese "perturbou-se e daí surgiu uma série de acontecimentos graves e dolorosos" para a Igreja[84] e com o avanço da guerra de libertação nacional para Sul do Zambeze as atrocidades contra as populações aumentam, o que era testemunhado pelos missionários, que procurando ser a voz dos que não tinham voz, fizeram denúncias e protestos, sendo assim perseguidos até à depuração.

NOTAS

[1]Apontamentos de uma entrevista com o coronel Macedo Pinto que nos foram gentilmente facultados por Isabel Casimiro.

[2]Ver síntese do 'Acordo' neste artigo, na parte referente a 1940.

[3]Eduardo Mondlane, Lutar por Moçambique, Sá da Costa, Lisboa: 1975, pp.74-75.

[4]Pastoral Colectiva dos Bispos de Moçambique, Mensagem cristã nas coordenadas de Moçambique, Diariográfica, Lourenço Marques: 1970, p.6.

[5]S.I.G.Mudenge, Christian Education at the Mutapa Court — A Portuguese Strategy to Influence Events in the Empire of Munhumutapa, Zimbabwe Publishing House, Harare: 1986.

[6]Pastoral Colectiva dos Bispos de Moçambique, 1970: 7.

[7]Mudenge, 1986; Departamento de História da U.E.M., História de Moçambique vol.I, Departamento de História da U.E.M./Tempo, Maputo: 1982, pp.78-82.

[8]Mudenge, 1986; Pastoral Colectiva dos Bispos de Moçambique, 1970: 6.

[9]Mondlane, 1975: 17.

[10]Sebastião Soares de Resende, Meditação sobre o 25º Aniversário do Acordo Missionário, 1970, in: A.C.Lima, Aspectos da Liberdade Religiosa, s/e, Lisboa: s/d; Júlio Moure, O Professor em Moçambique no Tempo Colonial, in Jornal do Professor (10), MEC, Maputo: 1982, p.18.

[11]Pastoral Colectiva dos Bispos de Moçambique, 1970: 6.

[12]Ibidem.

[13]Moure, 1982: 18.

[14]Ibidem; Resende, 1970: 28.

[15]República Portuguesa, Acto Colonial, Imprensa Nacional, Lourenço Marques: 1930.

[16]Acordo Missionário, in: A.Leite, Concordata, Sim ou Não?, Casa do Castelo, Coimbra: 1971, p.137.

[17]Idem, pp.137-142.

[18]Estatuto Missionário (Decreto-Lei 31.207), in República Portuguesa, Principal Legislação publicada na Colónia de Moçambique, Imprensa Nacional, Lourenço Marques: 1941 (vol.XI).

[19]Notícias da Beira, A Companhia de Moçambique em 50 anos, Beira News, Beira: 1942.

[20]A.Moreira, A actualidade das missões, in Boletim Geral do Ultramar (424/5), 1960, p.17.

[21]Notícias da Beira, 25 de Janeiro de 1967 (Edição Extra).

[22]Extractos do diário pessoal do Bispo D.Sebastião, in José Capela, Escravatura, Conceitos, A Empresa de Saque, Afrontamento, Porto: 1978, Segunda Edição, pp.10-18.

[23]Idem, p.18.

[24]Sebastião Soares de Resende, Ordem Comunista, Imprensa Nacional, Lourenço Marques: 1949.

[25]Sebastião Soares de Resende, Ordem Anti-Comunista, Imprensa Nacional, Lourenço Marques: 1950.

[26]Diário de Moçambique, 24 de Dezembro de 1950 (Primeiro Número); Diário de Moçambique, 26 de Janeiro de 1967; Carta de Martins, 1982.

[27]Carta de José Soares Martins a Ilídio Rocha, 14 de Abril de 1982 (cópia gentilmente cedida por J.Soares Martins); Comunicação oral de José Soares Marins ao autor, 4 de Setembro de 1987.

[28]Franco Nogueira, Salazar, vol.IV, Atlântida, Coimbra: 1980, pp.112 e 251.

[29]Jorge Jardim, Moçambique Terra Queimada, Intervenção, Lisboa: 1976, pp.7-8; Jorge Jardim, Para Servir Moçambique, Tip.Silvas, Lisboa: 1959 (nota introdutoria).

[30]Pastoral Colectiva dos Bispos de Moçambique, 1970: 9.

[31]F.Lopes, Missões Franciscanas em Moçambique, s/e, Braga: 1972, pp.560-2.

[32]Jardim, 1959: 57.

[33]Capela, 1978: 20.

[34]Sebastião Soares de Resende, Os Grandes Relativos Humanos de Moçambique, Livraria Nelita, Porto: 1961?.

[35]Capela, 1978: 20.

[36]Sebastião Soares de Resende, As Grandes Tentações dos Homens, Livraria Nelita (col. Páginas de doutrinação moçambicana - 3), Porto: 1962.

[37]Notícias, 26 de Maio de 1958.

[38]Carta de Martins, 1982; Comunicação oral de Martins, 1987.

[39]Capela, 1978, 21.

[40]Comunicação oral de Martins, 1987.

[41]Capela, 1978: 21.

[42]Franco Nogueira, Salazar, Civilização, Porto: 1984, pp.212-217 (vol.V).

[43]Diário de Moçambique, 12 de Abril de 1961.

[44]Diário de Moçambique, 1 de Maio de 1961.

[45]Capela, 1978: 22.

[46]Pastoral Colectiva dos Bispos de Moçambique, 1970: 6.

[47]Sebastião Soares de Resende, Por um Moçambique Melhor, Livraria Moraes, (col. Páginas de doutrinação moçambicana), Lisboa: 1963.

[48]Capela, 1978: 22-23.

[49]Nogueira, 1984: 392.

[50]C.Bertulli, A Cruz e a Espada em Moçambique, Portugália, Lisboa: s/d, pp.61-2.

[51]Jardim, 1976: 42.

[52]Diário de Moçambique, 19 e 20 de Outubro de 1964.

[53]Diário de Moçambique, 22 e 24 de Outubro de 1964.

[54]Diário de Moçambique, 1 de Janeiro de 1965.

[55]Diário de Moçambique, 26 de Janeiro de 1967.

[56]Jorge Jardim, Rodésia — O Escândalo das Sanções, Intervenção, Lisboa: 1978, pp.131 e segs.

[57]Diário de Moçambique, 8 de Janeiro de 1967.

[58]Diário de Moçambique, 26 de Janeiro de 1967.

[59]Diário de Moçambique, 27 de Janeiro de 1967.

[60]Diário de Moçambique, 26, 27 e 28 de Janeiro de 1967; Notícias da Beira, 25 e 28 de Janeiro de 1967.

[61]F.N.Teixeira, D.Sebastião Soares de Resende — Homem de Fé, Homem de Igreja, Homem ao Serviço da Comunidade Humana, Ed. do autor (oração fúnebre nas exequias solenes do 30º dia), Beira: 1967.

[62]Bertulli, s/d: 155.

[63]Manuel Vieira Pinto, A Igreja e o Tempo, Ulmeiro, Lisboa: 1979, p.30.

[64]Mondlane, 1975: 73-4.

[65]Vida Mundial (Portugal): 3 de Julho de 1975.

[66]Carta de Martins, 1982; É útil finalmente registar que a maioria dos membros da hierarquia da Igreja Católica portuguesa falava, no seu tempo, em termos de o colonialismo ser uma vantagem para os africanos e a independência condenável: vejam-se, por exemplo, as declarações do Cardeal Cerejeira e do Arcebispo D.Custódio Alvim Pereira, in Mondlane, 1975:59 e 74-5.

[67]Diário de Moçambique, 29 de Janeiro de 1967.

[68]Bertulli, s/d: 31.

[69]Mozambique Revolution (28): Maio de 1967, pp.7-8 (revista da FRELIMO em língua inglesa).

[70]José Freire Antunes (org.), Cartas Particulares a Marcello Caetano, D.Quixote, Lisboa: 1985 (vol.II), pp.11-12.

[71]Notícias da Beira, 1 de Março de 1971.

[72]José Freire Antunes, Os Americanos e Portugal, D.Quixote, Lisboa: 1986, (vol.I), p.176; Samora Machel in Consolidemos Aquilo que nos Une, INLD, col.Unidade Nacional - 1, Maputo: 1983, p.56.

[73]Bertulli, s/d: 31.

[74]Antunes, 1986: 175.

[75]Ibidem.

[76]Notícias da Beira, 1 de Março de 1971.

[77]Antunes, 1986: 77.

[78]Pinto, 1979: 9; Bertulli, s/d: 64 (testemunha que durante os 10 meses de permanência como Administrador Apostólico da Beira, D.Manuel Vieira Pinto recebeu avisos e ameaças pela clareza das suas ideias, a defesa aberta dos missionários expulsos, e pelas suas homilias, o que não acontecia com os outros bispos em quem as autoridades podiam confiar).

[79]Acórdão do 1º Tribunal Territorial de Moçambique (Proc.5801), in João Afonso dos Santos et al., O Julgamento dos Padres do Macuti, Afrontamento, Porto: 1973, pp.166-8.

[80]Idem, pp.168-171.

[81]Pinto, 1979: 30-31.

[82]Santos, 1973: 257-264; Pinto, 1979: 32; Carta de D.Altino Ribeiro de Santana ao Padre Miguel Buendia Gomez, Beira: 18 de Fevereiro de 1973 (cópia em nosso poder gentilmente cedida por Miguel Buendia).

[83]Pinto, 1979: 33.

[84]Idem, p.30.



PARA A HISTÓRIA DO "DIÁRIO DE MOÇAMBIQUE"

José Capela

A história do "Diário de Moçambique" confunde-se com a história do homem que foi o seu fundador e o primeiro bispo da Beira: D.Sebastião Soares de Resende.

Pouco depois de ter dado entrada na sua diocese, estava ele preocupado com a idéia de dispôr de um periódico livre das peias com que grupos económicos atavam os órgãos de informação de que só eles, na prática, podiam dispôr. Um periódico que, na verdade, pudesse ser uma voz da opinião pública.

Ao fim de quatro anos, tinha fundado o diário, e esta seria a obra mais querida de quantas empreendeu ao longo de uma vasta acção desenvolvida durante duas décadas e aquela que, do princípio ao fim, mais o fez sofrer. A sua vida foi uma luta permanente, e nessa luta a batalha mais constante travou-a quer nas páginas do jornal quer à sua volta, já pelas oposições com que deparou já pelas dificuldades internas que o periódico nunca deixou de ter.

Se não é caso para o papel do "Diário de Moçambique" ser destacado na história de Moçambique como alguma coisa de determinante no seu destino — e não calçou esporas para tanto —, nem por isso deixou de se revestir daquele grau de interesse a justificar que alguém sobre ele se debruce, deixando à posteridade elementos necessários para a cabal apreensão da vida de uma parte de África, justamente no período em que ela acordava para a rejeição do seu estado de colonizada.

Se o "Diário de Moçambique" viria, a partir dos últimos anos da década de 50, a ser considerado como um órgão de Imprensa extremamente incómodo para a autoridade colonial, que, por isso, o carregou de multas e o suspendeu por várias vezes (a última das quais pelo espaço de 30 dias), de facto, nos primeiros tempos da sua publicação, nada indicava tratar-se senão de um jornal perfeitamente acomodado ao "stablishment".

Também se as tomadas de posição de D.Sebastião relativamente ao colonialismo português em Moçambique raramente ultrapassaram o protesto contra casos flagrantes da exploração mais em evidência, também é certo constatarmos ter sido ele o primeiro a fazê-lo ao nível da sua autoridade. Por outro lado, ao longo do seu diário verifica-se uma evolução que aca-

bou por o levar a condenar globalmente o capitalismo como causa última da situação colonial e a preconizar a independência de Moçambique como único meio de libertação de um povo e de um país. E isto quando os mais avançados se limitavam a defender o direito à autodeterminação.

Pois bem, logo no início da sua acção pastoral, quando, percorrendo o mato, (como o fazia frequentemente), se lhe deparavam os espectáculos do quotidiano da exploração colonial, surgiu-lhe a idéia de um órgão de Imprensa desvinculado de interesses económicos, onde pudesse combater-se o que, ainda então, classificava de "abusos". É de 14 de Outubro de 1944 o seguinte apontamento:

> Notei que há muitas serrações à beira do caminho-de-ferro. Os pretos vestem um saco e vi que alguns trabalhavam numa propriedade no sábado de tarde! Impera na Beira a escravatura! Não há maneira de se convencerem que os pretos são pessoas humanas. Quero desembaraçar-me de certos assuntos de organização para me consagrar a ver estes acampamentos e verificar o que há de condenável em tudo isto. Uma vez que conheça abusos hei-de empregar todos os meios para os debelar ainda que seja a Imprensa.

O diário começou a sua publicação a 24 de Dezembro de 1950, em condições e com recursos materiais e humanos que fariam rir qualquer profissional. Demais, a Beira daquele tampo, que não contaria mais do que uma dezena de milhar de europeus, dificilmente poderia alimentar um jornal diário. As distâncias e a falta de transportes impediam a sua colocação em outros centros urbanos. E a população africana, na sua generalidade, era analfabeta, para não falar do nível de subsistência mais que precária em que vegetava. Assim prosseguiu um pequeno jornal a sua carreira anódina, nem sequer, nos primeiros anos, desempenhando o papel que, na génese da idéia, seria o seu. As carências de toda a ordem, nomeadamente de pessoal especializado, absorviam as energias disponíveis.

Aconteceu, porém, que o aparecimento no tablado da política africana de homens como Nkrumah, a discussão do pan-africanismo, do socialismo africano, de tudo isso que envolveu os primeiros movimentos para a libertação da África negra, não foram em vão para uma pequena redacção já então profissional perdida e isolada em povoado provinciano do litoral do Índico. Se a transformação do "Diário de Moçambique" em jornal verdadeiramente africano foi idéia que de imediato se provou de todo irrealizável, nem por isso, e a partir de então, deixou de palpitar em todos nós, que o fazíamos, a consciência de que estávamos em África, de que participávamos e alimentávamos um estrato social numericamente minúsculo mas senhor todo-poderoso de um país e de um povo. Que, por sua vez, nos

lia e nos alimentava com a sua publicidade. Contradição fatal jamais inteiramente superada mas a que uma consciência presente procurava responder, transformando o pequeno jornal no órgão incómodo dentro de um sistema então inabalável.

Por entre as hesitações e os entusiasmos, sempre se considerou que apesar de tudo valia a pena a emulação. As tensões com a autoridade colonial atingiram muitas vezes o ponto de ruptura. E se foi possível um tal tipo de luta, isso ficou a dever-se ao prestígio moral de D.Sebastião Resende, a um tempo galvanizando os trabalhadores, desde a redacção à tipografia, nos momentos de maior desânimo, e jamais se vergando perante as iniquidades e as prepotências dos poderes constituídos.

Foi um escândalo que o jornal, e um jornal propriedade da Igreja, na campanha eleitoral em que interveio o general Humberto Delgado, tomasse uma posição liberal, não privilegiando o candidato oficial. O que hoje é ridículo era, então, motivo para represálias e dissabores de toda a ordem. Como era grande escândalo, nesse tempo, um jornal apesar de tudo produzido em África, relevar os acontecimentos da política africana. Como lhe provocou suspensões o atrevimento de noticiar os primeiros acontecimentos que assinalaram o começo da luta de libertação. Foram marcos da sua curta história a denúncia frontal do abandono completo e desinteresse total das autoridades pelas vítimas das cheias cíclicas do Zambeze, as explorações criminosas com terrenos, sobretudo terrenos suburbanos, etc. Impensável a denúncia total e aberta de um "status" colonial, nem por isso estes aspectos imediatamente políticos desse "status" deixaram de ser postos a claro. Visto à distância, bem irrisório será tudo isso. Vivido como foi, só os que sofreram na carne e acompanharam de perto esse processo poderão ter consciência da importância que tomou.

O caso do "Diário de Moçambique" é alguma coisa que só o contexto de um tempo e de um espaço geográfico explicam cabalmente. Também ele, no final de contas, produto do colonialismo português, acabou por ser a voz de uma consciência incapaz de se reduzir ao condicionalismo que parecia, ainda nessa altura, implantado para os séculos. Remar contra essa maré de uma ordem aparentemente global e incontestada era alguma coisa de espantoso e de indigerível.

É exactamente o tipo de equívoco apontado que Mondlane expressa quando, em "Lutar por Moçambique", ressalvando como única excepção ao suporte dado pelos responsáveis da Igreja à política colonial a posição de D.Sebastião, afirma: Durante uma data de anos, questionou o governo por causa do trata

mento dado aos africanos cultivadores do algodão. Nas suas cartas pastorais mensais, publicadas num periódico da Igreja, criticou frequentemente a maneira como o governo conduzia algumas das suas políticas africanas... A impressão que se colhe da sua posição, tal como se apresenta em algumas das suas pastorais e do jornal diário que controla, é a de que concebe um Moçambique independente somente dentro de uma comunidade de interesses culturais, religiosos e económicos portugueses. A sua intenção era a de liberalizar a política, mais do que mudá-la radicalmente.

Se, como vimos, e a partir de determinada altura, D.Sebastião desacreditava já desse reformismo, de facto, a partir de algumas das suas pastorais e das tomadas de posição no jornal, nas condições em que era produzido, poderia concluir-se como o fez Mondlane. Quem bem percebia como o "Diário de Moçambique" e a acção do bispo da Beira representavam uma contestação radical para o sistema eram as autoridades locais e de Lisboa, que tudo fizeram para acabar com o jornal. Disso se encarregou o bispo que sucederia a D.Sebastião Resende, que, pretextando a sua exploração deficitária, o acabou por vender. O agente da liquidação do diário incómodo foi o famigerado engenheiro Jorge Jardim, há muito farejando a possibilidade de lhe deitar a mão. Os 15 mil contos com que o comprou foram desembolsados pelo governo de Moçambique.

Em Moçambique, e particularmente na área de influência do jornal, a transacção provocou uma autêntica onda de revolta, que acabaria, mais tarde, com o afastamento do bispo.

A 1 de Setembro de 1969, o "Diário de Moçambique" passava a ser controlado pelo engenheiro Jardim à custa dos dinheiros públicos. A 16 do mesmo mês, este delfim de Salazar faria anunciar a sua entrada para a direcção da empresa. Usando de verdadeiro cinismo, dizia vir para servir os ideais permanentes da nossa cruzada nesta hora de renovação. A 15 de Março de 1971 encerrava a sua publicação.

Era, então, a avalanche da política ultracolonialista portuguesa. Se alguma coisa há de glória na história desse modesto jornal, ela está nesse dia 1 de Setembro. Muitos órgãos de Imprensa apreenderam e publicaram, como puderam, na altura, o verdadeiro significado do abafar de uma voz. Os testemunhos individuais, para além de toda uma população que se manifestou significativamente contra a alienação de alguma coisa figurando como instituição pública, foram muitos. Limitamo-nos a reproduzir o de um modesto contínuo do jornal: Desde o dia 1 que todos nós estamos como órfãos de pai e mãe... neste momento, é para meditar tudo o que se passou com o Diário, o que era o "Diário de Moçambique"!...

BEIRA: LEMBRANÇAS DA CIDADE COLONIAL

Alexandrino José

1. INTRODUÇÃO

Por ocasião dos recentes festejos da cidade da Beira, autoridades e população da urbe exprimiram, por um lado, a necessidade de conhecer a sua história e, por outro, de ver reabilitado o seu património histórico edificado.

As interrogações então levantadas mostraram a preocupação que as gentes têm relativamente à compreensão da sua história e das lutas pelo seu futuro. Na verdade, não é possível lutar com êxito pela transformação da sociedade presente sem conhecermos o nosso património passado.

As lembranças que a seguir apresentamos, na forma de entrevistas-depoimentos, constituem um pequeno contributo para essas legítimas aspirações dos cidadãos a conhecerem a sua identidade regional e nacional, a sua herança cultural, política e ideológica, numa palavra a sua história.

Os depoimentos aqui apresentados não pretendem ser a história da cidade. Constituem antes um pequeno conjunto de lembranças de trabalhadores nativos e imigrantes, protagonistas da história da urbe em diversos sectores de actividade. Cada memória individual está evidentemente condicionada pela capacidade de cada um para reter determinados factos, por factores de ordem política e ideológica, enfim, pelo lugar que ocupa na divisão técnica e social do trabalho. Trata-se, portanto, de fontes parciais e dispersas, a combinar com outras de outra natureza, no processo de edificação da história da cidade.

Mais crónicas orais que ensaios analíticos transmitidos oralmente, estes depoimentos são atravessados por categorias históricas como a relação passado-presente, as mutações da estrutura urbana, as lutas sociais. A nada mais aspiram, pois não indagámos mais sobre a veracidade dos relatos e confiámos na idoneidade dos testemunhantes.

Estas recordações foram registadas no âmbito exclusivo da tentativa de reconstituição da cadeia de greves ocorridas em 1963 nos portos moçambicanos de Lourenço Marques, Beira e Nacala. Daí o facto de não ter sido propósito nosso provocar

a memória dos entrevistados para detalhes de alguns dos acontecimentos relatados. Em grande parte portanto, são informações eventuais, à margem daquele que era o objecto de estudo.

A leitura a fazer-se deve também ter em conta o facto do colonialismo não ter encorajado a reconstrução da história dos trabalhadores a nível da resistência nacionalista ou sindical. Neste aspecto eles próprios vivem uma experiência nova. Outro constrangimento a considerar diz respeito à prevalência de uma concepção bastante simplista da história da Beira que a reduz às lutas reaccionárias anti-nacionalistas, anti-patrióticas, pró-tribalistas, regionalistas e racistas.

Convém portanto afirmar aqui que a construção da história da cidade e desta região terá sempre que ter em conta alguns aspectos centrais, a saber:

— Tratava-se de uma cidade colonial localizada no centro de Moçambique, onde o capital colonial atrasado coexistiu com capitais estrangeiros não-portugueses a nível regional e internacional;

— Aqui foi fundamental o concurso de mão-de-obra barata migrante, conseguida de forma compulsiva no interior da província de Sofala e outras províncias moçambicanas;

— A emigração para a Rodésia do Sul desempenhou um papel importante;

— A cidade desenvolveu-se com uma vocação histórica de porto natural dos países do "hinterland";

— Igualmente importante foi a influência do fascismo durante a vigência do Estado Novo.

Por último, optámos por não fazer comentários aos depoimentos. Queremos antes que eles falem por si e, mais importante ainda, que o leitor os faça "falar para si" no esforço da perpétua busca da verdade e da compreensão do nosso processo histórico, com vista a um futuro para todos melhor.

2. A CIDADE COLONIAL

Francisco Zonjo

Quanto à situação da cidade da Beira, recordo-me pelo menos de alguma coisa. Não significa que não haja pessoas mais velhas que saibam mais. Mas daquilo que eu sei e posso aqui contar, recordo-me que na cidade da Beira, no passado, não havia edifícios com sete, oito, nove e dez andares como hoje encontramos.

Quanto à vida social, ela começou, na cidade, com a palmatória. Conheci a ameaça dos sipais e muito mais coisas que hoje são diferentes.

Sobre a formação da cidade em si digo que muitos lugares onde hoje estão instalados edifícios de muitos andares no meu tempo eram simples matope. Chiveve quer dizer "encher a maré". Posso citar, por exemplo, que onde hoje está o Hotel Embaixador, a Escola Agostinho Neto, o edifício do Governo, onde está agora o Hotel Moçambique, a piscina do Ferroviário, tudo aquilo era zona que enchia com a maré. Onde está a Casa Bulha, o prédio A.Teixeira, o Entreposto, eram zonas atingidas pela maré. No local onde hoje se paga a energia existia a Central Eléctrica que era alimentada a lenha, lenha essa que era transportada numa lancha que vinha do mangal e atravessava a Ponte do Chiveve até onde é hoje a praça onde se encontra a bomba de gasolina. Na altura estava aqui instalado o bazar de peixe que hoje se encontra no Maquinino. Por exemplo, onde hoje é a Praça do Município encontrava-se a Casa Bulha, que era de madeira e zinco, o F.Simões a mais um bar de um grego chamado Kusdakis.

O edifício do Conselho Executivo que conheci não é aquela obra que hoje existe. Aquilo foi alterado. Eu vi a remodelação e recordo-me que nas obras morreu um engenheiro das Obras Públicas. Ao lado do Conselho Executivo estava o Comando, onde funcionava a polícia da Administração do Conselho, antes de se construir aquele onde está hoje o Comando da PIC. Eu adquiri o meu primeiro documento como cidadão nesse Comando. Em frente ao Conselho Executivo ficava um dos melhores hoteis, chamado Avenida Hotel, que era do senhor Miguel Marques. A farmácia que fica ao lado é muito antiga.

Recordo-me que no passado havia um hospital europeu na Ponta Gêa, e o hospital indígena, que hoje é o nosso Hospital Central. E da mesma forma existiam cemitérios como o de Santa Isabel, que era para os brancos ou europeus, e o cemitério dos indígenas, que funcionava no Esturro. Aquilo foi removido. É agora um terreno vazio, já não funciona como cemitério. Isso foi do meu tempo. De lá para cá assisti, vi e também me recordo da existência de umas máquinas pertencentes ao Conselho Executivo, na altura Câmara Municipal da Beira, que transportavam saibro e areia para aterrar e melhorar a cidade. Um dos sítios onde depositavam o saibro era onde existe hoje a "casa dos bicos". O combóio trazia e despejava aí. Então os camiões do Conselho Executivo transportavam para os locais onde era necessário um aterro ou para a reparação da estrada. Dentro da cidade existiam linhas férreas para essas máquinas. Por exemplo, na rua Correia de Brito, até à Cadeia Civil, ia uma linha. A outra linha ia da rua Correia de Brito até ao Macuti, Estoril e Alto da Manga.

Quanto ao Grande Hotel, quem hoje vir a fotografia que ligava a cidade à Ponta Gêa não acredita, porque era uma estrada sem nenhuma casa dos lados e ia direitinha até onde chamavam a Praia dos Pinheiros.

Sem perder tempo, recordo-me da vinda a Moçambique do presidente da República portuguesa, senhor António Óscar Fragoso Carmona, se não me falha a memória. Isso foi em 1938 ou 1939. Assisti à chegada porque eu já andava na escola, era aluno da Escola de Artes e Ofícios, que até mandou fazer fardamento para os alunos. Eu tinha então sete ou oito anos. Fomos até à praça da Manica Trading, que hoje está remodelada. Era ali que estavam todas as escolas: a Escola Chinesa, a nossa e outras escolas. Os alunos estavam ali concentrados para receber Sua Excelência o Presidente da República Portuguesa, que vinha num carro aberto, de pé, a saudar toda a gente. Eu também aplaudi. E fazendo a comparação dessa visita do presidente Carmona com outras visitas da altura, essa foi grande na minha maneira de ver. A cidade da Beira encheu-se de povo. As populações foram transportadas dos distritos, penso que gratuitamente. Os barcos iam a Sofala buscar população para a Beira, os comboios também traziam pessoas para vir fazer a recepção. Recordo-me, era miúdo. Não me esqueço porque vi, não é contado. Agora o resto dos acontecimentos já não sei. Ao fim da tarde recolhemos às nossas casas, lá nos subúrbios.

A festa do cinquentenário da cidade da Beira foi em 1957. Houve manifestação grande. Vieram também populações dos distritos com as suas danças. Cada qual vinha apresentar a dança do seu distrito. Foi no campo do Ferroviário e algumas delas eu não conhecia.

* * *

Quanto ao tratamento ou consideração, posso recordar-me de passagens que aconteceram comigo. Por exemplo, recordo-me de ter tido um acidente com um menino branco junto à antiga residência do Governador, que é o local onde estão hoje estacionados os carros da escola de condução. Aquele local era residência do Governador no tempo passado. Uma tarde, vinha eu de bicicleta. Trazia um telegrama muito urgente para os meus patrões, que viviam na Ponta Gêa. Passava das 16 horas. Eu ia um bocadinho apressado e o menino branco seguia à minha frente. Pretendi ultrapassá-lo. O menino branco, sem se preocupar, virou à direita e as duas bicicletas chocaram. A minha ficou danificada. Resolvemos deixar as bicicletas no meio da estrada para ir à procura da polícia. Eu desloquei-me até à Correia de Brito, contactei o polícia branco e fomos até ao local. Aí apareceu um senhor branco, recordo-me até do nome,

era o dono da Pensão Marques, Mário de Oliveira Marques. Eu iniciei a minha explicação de como se dera o acidente, mas esse senhor informou a polícia, dizendo:

— "Esse gajo vinha com velocidade, portanto o menino tem muita razão".

E o polícia branco limitou-se a dizer:

— "Pega na bicicleta e vamos até à esquadra!"

E fomos. O que me aconteceu na esquadra? Encontrei o senhor chefe da esquadra que estava de serviço mais um senhor cujo nome não conheço porque tinha um nome dado pelos africanos. Chamavam-lhe "Ndendera" e vivia na Chipangara. Era um senhor que estava cheio de medalhas. Não sei se eram condecorações. Eles perguntaram-me: "O que se passa?" Comecei a contar. Depois perguntaram ao menino. A bicicleta nem lhe pertencia. Era de um outro que vivia ao lado. Pediu para fazer brincadeiras e pronto, arranjou sarilhos. De maneira que eu tinha muita razão. Mas por ser negro, o que me fizeram?

— "Agora o que é que você quer?" — perguntaram-me.

— "Que este menino me mande reparar a bicicleta".

— "Não queres antes entrar aí para o calabouço para depois reparares a bicicleta?"

— "Além de eu ficar prejudicado ainda tenho que entrar para o calabouço?!..."

— "Então se não queres entrar para o calabouço pega na bicicleta e manda-a arranjar".



Tive que levar a bicicleta toda escangalhada e tive que a mandar reparar à minha custa. O menino seguiu em paz.

Também me recordo que na cidade da Beira, nesse tempo passado, havia um regulamento segundo o qual o negro, depois das 21 horas, não podia circular na via pública a não ser se estivesse munido de um papel passado pelo patrão a dizer que "o meu trabalhador saiu atrasado do serviço". Caso contrário iamos dormir ao calabouço. E havia um sinal que se verificava na via pública: as luzes de iluminação da estrada, assim como do interior das casas, faziam um sinal às 20.30 horas. Isso era sinal de que a partir daquele momento o regresso devia ser feito a correr, se se vivia no subúrbio. Tinhamos que ir para lá a correr para não sermos apanhados depois das 21 horas dentro da cidade. Caso fossemos apanhados então iamos dormir ao calabouço para no dia seguinte recebermos palmatoadas e pagarmos uma multa de 110 escudos. Só depois éramos libertados.

Recordo-me também dos edifícios mais antigos da cidade, que são a Cadeia Civil, o Tribunal Criminal, a ponte 22 de Maio, esta que está aqui ao pé dos bombeiros. Em frente ao Tribunal Criminal está um edifício, uma obra antiga onde funcionava o Arcebispado da Beira, ao lado de onde funcionava a fábrica de gêlo, um edifício muito antigo. Também me recordo onde aterravam antes os aviões aqui na Beira. Também não foi de ouvir, vi. Assisti à aterragem assim como ao levantar vôo. O avião amarava e ancorava ao pé do cais. Parece-me que ia até ao cais 5, lá no fundo, onde estavam as bóias, depois dos aterros. Ancorava ali, onde existia uma empresa que se chamava Imperial Aero ou coisa assim, uma empresa inglesa cujos escritórios funcionavam na Manica Trading. Tinham uns barcos próprios para receber os passageiros, que iam depois lanchar ao antigo Beira Terrace, que hoje já não existe. Depois do lanche eram levados de novo nesse barco para o avião. Era engraçado quando levantava vôo. Cortava as ondas e depois levantava. O aeroporto da Beira, por exemplo, o que está na Manga hoje, é um aeroporto novo. O aeroporto que eu conheci estava no Goto. Não havia aviões modernos como hoje. Havia os Dakotas, os Junkers, eram os nomes que davam na altura. O nome Goto corresponde a um antigo residente daquela zona. Na altura era o Ka Goto. É onde temos hoje a Chipangara, a Escola Sansão Muthemba, aquela avenida que vai dar ao Café Nicola.

No passado era ali que tinhamos campos de futebol, onde treinávamos com as bolas fabricadas por nós, não bolas fabricadas com as coisas científicas. Era aquele futebol descalço e cada clube tinha o seu campo. Toda a área estava dividida em campos. No fim de semana, por exemplo, jogava o Unidos con

tra o Beira-Mar. Por cada jogo a equipa recebia 150 escudos. A polícia vinha também tomar conta do jogo porque havia muitos confrontos. Quando um começava a perder, às vezes o jogo acabava com punhaladas. Mais tarde começaram-se a fazer jogos nos campos da cidade. Aí cobravam-se 2$50 por espectador para fazermos fundos, porque tinhamos contratos feitos com os campos. Às vezes convidávamos equipas da Rodésia, como por exemplo o clube de Mutare, onde havia um jogador muito afamado chamado Tela, muito baixinho, de calções muito compridos. Era muito engraçado vê-lo jogar. Onde hoje é o prédio Vasco da Gama existia um campozito que era o campo dos ingleses. Chamava-se "Beira Mateus Post Club". Mais tarde, com a falência desse clube o campo passou a pertencer ao Clube Desportivo da Beira. Foi ali que se realizou um desafio com uma equipa da Rodésia onde veio a falecer um jogador do Rebenta Fogo chamado Rocha, por ter dado uma cabeçada no chão. Surge então o campo da Manga. Aquilo começou por ser considerado como dos quelimanenses mas foi iniciado pelos padres da igreja da Manga. Aquilo desenvolveu-se e passámos lá bons fins de semana de futebol.

Nesse tempo nós iamos à praia ajudar a puxar as redes dos pescadores. Ah, estou-me a recordar da pesca na praia. Os barcos de pesca eram a remos, não tinham motor. Pescava-se a partir dali onde era a Praça da Índia e hoje é a Praça da Independência. Pescava-se a partir daí até ao farol do Macuti. Então a população (eu também fui um deles) ia lá depois de se lançarem as redes. Ajudávamos a puxar. Então quando a rede chegava aqui à areia os trabalhadores da própria empresa, junto com o patrão, despejavam o peixe cá para fora e começavam a escolher. Se a rede tinha apanhado bem, depois daquela escolha nós enchiamos as nossas bacias. Voltávamos para casa com as bacias cheias de "mapepa", "mapura". O dono da rede tirava corvina e peixe pedra — isso ficava com ele. Hoje posso lançar a rede durante um dia inteiro mas parece que os peixes têm olhos e ouvidos. Quando a rede está a passar eles desaparecem. Já não se apanha nada.

Pedro Oficiano

Recordo-me que quando cheguei à Beira, em 1948, a cidade era hoje muito inferior ao que é, neste momento, a cidade do Dondo. Praticamente não havia prédios. As casas que vi inicialmente eram de madeira e zinco.

A única exploração assim razoável que verifiquei nessa altura, de grande vulto, eram os caminhos de ferro e o porto, onde atracavam vários barcos.

Quando aqui cheguei senti a diferença entre a nossa vida social e as camadas sociais que conheci em Inhambane e em

Maputo. Aqui havia uma grande descriminação racial. O comércio onde podíamos adquirir artigos estava descriminado. Nós abordávamos uma janela para solicitar a compra de uma coisa qualquer enquanto que eles entravam pelas portas e faziam compras. O machimbombo também estava dividido. Havia a classe para nós e a classe para eles. Atendendo e considerando que eu era trabalhador que vinha de outra província mas estava nesta, não tinha outra alternativa, tinha que cumprir na íntegra as leis que aqui existiam. Isto aqui era uma concessão ao estrangeiro, isto é, existia aqui uma companhia, dentro do território conhecido como Portugal, que explorava esta área toda. A maior parte dos seus directores eram ingleses, sul-africanos ou rodesianos, que não queriam que houvesse exactamente misturas entre as várias raças. Mesmo assim, os que chegaram antes de mim diziam-me, na altura: "Vá que não vá, a situação está amelhorar aos poucos". Nós os de cor éramos severamente impedidos de andar no passeio. Podíamos andar apenas na estrada, exactamente como os carros. Bem, eu não podia fazer nada, a minha missão era vir trabalhar como serralheiro mecânico numa companhia que explorava serrações. E nos anos de 1960, 1962, as coisas começaram a mudar. Havia já certos estabelecimentos em que podíamos entrar mas exigiam identificação rigorosa. Havia um documento que certificava se se era assimilado ou não. Foi por isso que muitas vezes tive uma aceitação assim razoável, podendo penetrar em várias áreas. Mesmo assim continuava a haver aquela descriminação salarial. Por exemplo, entre os motoristas dos autocarros que agora chamamos TPU, nós, os de cor, éramos considerados ajudantes de motoristas, quando na prática executávamos bem a mesma tarefa. Recebíamos metade do salário deles. Bem, atendendo a que era uma política, seguimo-la atentamente até, salvo erro, à década de 70. É aí que a FRELIMO começou a apertar severamente e vimos que houve uma certa modificação dos documentos. Quer dizer, começámos a ser considerados como cidadãos portugueses. Quem quisesse obter o bilhete de identidade bastava preencher alguns documentos e conseguia. Anteriormente, para se ser assimilado tinha de se passar por vários cartórios no sentido de se ser reconhecido "que você é filho de quem", ter testemunho de pessoa idónea de que pode comportar-se ao lado de outros elementos que são considerados brancos ou cidadãos. E nós notámos isso porque a assimilação foi uma coisa brusca.

3. O RACISMO E O TRIBALISMO

Raul Domingos Mucacho

Como devem saber, a Beira estava alugada a "homens nobres". Isto aqui até se chamou Território de Manica e Sofala

durante 50 anos. Esses então é que governavam isto enquanto que Maputo estava sob a administração directa de Portugal, assim como Tete. Aqui esses homens tinham influência inglesa e estavam no caminho de ferro. Eram ingleses e exploravam o porto e os caminhos de ferro. Uns eram fogueiros e nem os portugueses faziam ali trabalho. Eram chamados "boers". Os portugueses apareciam como gerentes e no trabalho só se viam os "boers" que eram muito maus, racistas. E o que acontecia nas lojas ou tabernas, por exemplo, é que havia uma porta para os brancos e uma janela ou postigo para atender os pretos. Não se podia beber vinho com copo. Era com aquelas latas de azeite de oliveira, e sempre atendidos pela janela. Havia lugar para brancos e pretos. Não se podia andar em cima do passeio pois isso era só para brancos. Se um preto o fizesse era preso e conduzido à polícia onde era castigado, pagava multa. Também não se podia fixar muito as senhoras brancas senão pronto, estava-se implicado e podia-se ser deportado para S. Tomé.

E também da nossa parte, a Beira foi região de muitas "tribos": havia os maputenses (laurentinos), os zambezianos, esses de Manica, até certos rodesianos, havia uma variedade de "tribos" que não se entendiam bem. Ali notava-se um tribalismo que não acontecia em Lourenço Marques, porque eram todos descendentes de lá, que não acontecia em Nampula ou na Zambézia. Mas aqui sempre foi uma região de diversas tribos e portanto havia muita confusão. Até se matavam uns aos outros. Eu lembro-me que às segundas-feiras a Câmara Municipal andava a recolher cadáveres de zona em zona, efeito do fim de semana. Tudo isto era devido à diversidade de tribos. Nós tínhamos Mandaus. Davam porrada mas não matavam — era só para "endireitar"; os zambezianos matavam à faca. Os de Chimoio ficavam no caminho a bater nas pessoas. Uma vez houve até uma rusga para prender os de Chimoio. A polícia perguntava: "Você de onde é?" Se respondesses "de Chimoio", pronto!, ias para lá levar porrada e depois mandavam-te embora. Os Masenas também tinham gosto de bater. Estes ocupavam principalmente a parte do caminho de ferro enquanto que os Mandaus viviam sobretudo no Maquinino e eram temidos.

Os Zambezianos e os Mandaus faziam intercâmbios desportivos. Havia equipas como Magagade, Serrote. Os Mandaus tinham: Zebra, Lusitânia, "Spream Lousie", e quando havia jogo não acabava sem luta. Tinhamos que correr no fim do jogo para não apanharmos com os varapaus, mas nunca morreu ninguém. Questões tribais...

Os estivadores eram na maioria Masenas e Mandaus. Eles é que dominavam os trabalhos da estiva. Mas havia outro tra-

balho, um bocado sujo, de remover fezes, e isso era com os nossos irmãos de Sena porque não eram donos disto. Vinham sem condições, não se informavam, sabiam só que vinham para a Beira. Apanhavam o combóio e pronto. Os "boers", quando achavam que eles eram intrusos atiravam-nos com o combóio em marcha. Chegavam aqui e não tinham onde se hospedar. Tinham que se contentar com qualquer trabalho. Já connosco isso não acontecia porque o pai é que chamava o filho ou o sobrinho para a cidade, e ele vinha hospedar-se directamente em casa do pai ou do tio. Os zambezianos, na maior parte, eram alfaiates, pintores e faziam também o trabalho doméstico, mas este era feito mais pelos Mandaus, em especial os de Machaze e Mambone, que não queriam essas coisas de óleos. Queriam andar limpos, comer bem.

José Macati Chioco

Este acontecimento deu-se precisamente no dia 1 de Novembro de 1972. O barulho partiu de Nhamudima, mas não sabemos como aconteceu. Aquilo espalhou-se de Nhamudima para Muchatazima, e quando chegou à Munhava era um bocadinho tarde. Era gente do Sul de Sofala contra os quelimanenses. Toda a gente aqui na Beira estava contra os quelimanenses, não sei porquê. Morreu gente, morreu muita gente lá, queimada, ferida, e o que aconteceu na manhã seguinte é que todos os quelimanenses começaram a carregar as suas coisas para a estação dos caminhos de ferro e diziam: "queremos ir para a nossa terra porque aqui já não podemos viver". Mas o que aconteceu, nada sabemos. A polícia só assistia ao barulho. Alguns de Quelimane safaram-se porque tinham aqui alguns amigos de Sofala e outros do Sul e não queriam acompanhar o barulho. Um colega meu guardou um homem de Quelimane chamado Vitorino, foi escondê--lo, e esse homem salvou-se. Mas morreram ali muitos. A polícia só via de longe e perguntava: "o que se passa?", mas ninguém sabia explicar o que se passava. Eu tinha um colega cá e nós defendêmo-lo. Não sofreu nada. Ele também tentou ir embora mas o director, o senhor Almeida, ordenou que ele ficasse lá na alfândega, num quarto. Mas ele acabou por ir embora, pediu transferência para Quelimane.

4. VIDA E LUTA DOS TRABALHADORES

Raul Domingos Mucacho

Uma das lutas começou em 1953, quando eu me encontrava no posto administrativo da Machanga. Havia outras zonas onde as pessoas eram oprimidas sem que reagissem. Mas na zona da Machanga aconteceu o contrário, porque aquela gente já tinha a luz da civilização devido às acções religiosas. O chefe de

posto maltratava aquela população. Batia sem motivo. Encontravam uma pessoa no caminho, carregavam-na no "jeep" para o posto e diziam que ela era preguiçosa. Davam porrada a pessoas que vinham da Beira com licença dos seus patrões para descansar, de férias. Eram presas e contratadas para a Câmara Municipal da Beira. Crianças em idade escolar também eram presas e levadas para a Câmara Municipal da Beira.

E o que sucedeu para haver levantamento? Em 1948 houve um ciclone que devastou muitas culturas, caíram palhotas, o gado também se foi: bois, cabritos, muita coisa morreu. O estado criou um subsídio em dinheiro para acorrer à situação. O subsídio constava de dinheiro para a construção de palhotas, farinha, mapira, feijão para distribuir pela população que estava a passar fome devido a esse ciclone. O chefe de postc não distribuiu esses produtos, vendeu-os ao comércio local, e o dinheiro usou-o em seu proveito. Para aquela gente que vinha sendo maltratada isso constituiu motivo de rancor. Vieram à Beira queixar-se ao Núcleo Negrófilo de Manica e Sofala, que tinha um delegado na Machanga e em Mambone. A sede fez uma exposição que deu entrada na administração civil colonial. Lá, o secretário quando leu, disse: "Sim senhor. Está bem feita. Se o chefe do posto fez isto aguardem que nós vamos chamá-lo para o ouvir". Mas houve alguém que foi dizer ao chefe de posto: "Olhe que você está mal porque o Centro já sabe o que você anda a fazer aqui, e esse Centro não é para brincadeiras. Você está mal da vida". O chefe de posto ouviu isto e procurou saber quem teria levado a notícia para a Beira.

Chegam os delegados do Centro, houve cerimónias no estado, recepções, porque o Centro tinha os estatutos aprovados e era uma associação política. O chefe de posto prendeu-os, acusando-os de o terem denunciado. Nem deixava a família visitá-los. Os delegados que ficaram juntaram-se aos de Mambone e foram perguntar porque é que eles estavam presos e incomunicáveis. Se fosse lá uma só pessoa era presa. Por isso reunimos muita gente, de Mambone e da Machanga. O posto ficou cercado de gente. Sim senhor, era realmente muita gente. Ele, quando saiu da residência viu o mar de gente e disse: "O que se passa? Ó cabo, pergunte o que quer esta gente toda". Dissémos: "Nós precisamos de saber porque é que aquela gente foi presa e porque é que não se lhes dá comida, porque estão incomunicáveis". O chefe de posto, perante isto, teve mêdo e mandou abrir as portas do calabouço, soltando aquela gente. Eles foram então recebidos em ombros pelas pessoas, com aplausos e gritos, apitos e assobios. Constituiu isso uma ofensa para o chefe do posto. O que fez ele? Sabia que aqui na Bei-

ra andava um intendente que era irmão ou primo do presidente Craveiro Lopes. Então chegou-se a ele e pediu-lhe que o salvasse de uma questão entre ele e o Negrófilo. E este diz: "Eh pá, para mim não é nada porque o presidente é meu irmão". Concerteza lhe deu algum dinheiro, porque o chefe de posto era homem de muito dinheiro.

Eu fazia parte da direcção. Era secretário. Trabalhei com um advogado, como dactilógrafo. Aproveitámos para consultar o tal advogado, que nos disse: "Uma questão entre pretos e brancos é difícil, é o mesmo que uma questão entre um padre e uma pessoa qualquer. É difícil. Tenham ou não razão, eles decidem a favor de quem lhes apetece". Depois disse: "Eu posso fazer este trabalho mas vocês são pobres e eu vou preso amanhã. Vocês não têm dinheiro para sustentar a minha família. Em todo o caso eu vou fazer uma coisa simples". Fez uma exposição pequena mas bem feita, a tal que entrou na administração civil, e depois todo o corpo directivo foi preso. Eu também estava incluso. Fomos presos e "investigados". Éramos muitos na cadeia. Não há cadeia que eu não conheça desde aqui até ao Dondo. Isto foi em Agosto de 1953. Estivémos presos todo o mês de Agosto, e o intendente, depois de ouvir todos, levou o trabalho ao senhor governador de Manica e Sofala daquele tempo. Os processos foram analisados e viu-se que não estava bem. Então ele disse: "Senhor intendente, vá buscar a farinha, porque os da Machanga falam em farinha, e mande soltar os rapazes". Pronto, fomos soltos com ordens de não nos ausentarmos da nossa terra. Ficámos seis meses. O presidente, o vogal e o tesoureiro continuavam na Cadeia. Depois apareceu um administrador de Maputo, Ivens Ferraz de Freitas, que jurou que acabava com os bandidos. Esse então é que foi! Ele quis ouvir toda a gente. Queria aplicar-nos porrada mas disseram-lhe que "aqui não há porrada, é só escrever o que eles dizem. É aquilo que se tem de escrever".

Quando se andava por Mamboné e Machanga, em Manica e Sofala, ouvia-se dizer que na Machanga há guerra. Publicou-se até no jornal que "estamos pior do que no tempo em que Portugal estava submetido por 60 anos ao governo espanhol, porque o preto já sabe que está mal governado". E havia muitos comentários, mesmo na América e possivelmente na Inglaterra, que diziam: "os africanos estão a pedir a sua independência mas os portugueses não a querem dar porque dizem que é prematura. Mas há 500 anos que os portugueses estão lá e por isso é impossível que eles ainda não saibam governar".

Quando chegou o tal administrador de Maputo fomos todos presos, em Dezembro de 1953. Fomos ouvidos novamente e tudo se apurou porque foram apresentados os que levaram porrada;

apresentados os maltratados, que declararam porque tinham sido presos, e foram procuradas as crianças em idade escolar que estavam na Câmara Municipal, apresentadas para conferir; apresentados os homens com licença dos patrões para descansar de férias; apresentadas mulheres sovadas, tidas como preguiçosas porque nem sempre a mulher vai à machamba, tem que atender também à casa, pilar, fazer outra coisa qualquer. E essas quando eram encontradas pelos sipais em casa, eram presas e depois levadas ao posto para apanhar porrada; foram também apresentados caçadores, com as cordas com nós, totalizando 90 e tal nós. Cada nó representava um elefante; também foram apresentadas armadilhas dos homens da pesca e um carro de um grande valor, que nem um doutor possuía; esse carro tinha como garagem um bosque, estava escondido. Quanto à farinha, foram apresentados os homens que a levavam para o carro do "boer". Esses homens fizeram as suas declarações e mostraram recibos do comércio local.

Resolveu-se: "Sim senhor, vocês são homens porque sabem que o estudo faz subsistência. Vocês fizeram bom serviço. Tudo quanto se disse está certo. Mas há uma coisa a ver, vocês têm que ser castigados para exemplo aos outros, porque o que vocês fizeram entendeu-se. Vocês é que instigaram aqueles da Machanga e Mambone para se revoltarem contra a autoridade. Portanto, aquilo foi uma revolução contra o governo português. Não admitimos. Se não fosse isso vocês estariam bem. Mesmo assim está bem, não dizemos o contrário. Mas para exemplo vocês têm de ser castigados".

Então, em 1954, Fevereiro, fomos mandados para Lourenço Marques.

Mussony José

Quando eu era pequeno, aqui na Beira, vi uma coisa: nós vivíamos sempre escravizados. Quando trabalhava em casa do senhor Adriano vi toda a gente que trabalhava nas casas a sair dos quintais e começar a andar pelas estradas. Por exemplo, quando encontravam uma pessoa indo para a loja, diziam-lhe: "Segue-nos, porque estamos cansados de ser maltratados". Outros iam levar as marmitas aos patrões mas eles diziam: "Acompanha-nos". Não era a polícia a fazer isso, eram pessoas como eu. Se se perguntasse aonde íamos, respondiam: "Não precisas de saber, acompanha-nos".

Tudo isso aconteceu por causa do imposto. Aqui, as pessoas pagavam um imposto de 200 escudos por ano, mas naquele tempo ninguém ganhava 200 escudos, o máximo era 150 escudos. Um mainato ganhava 120 escudos. Eu ganhava 25 escudos mas todos tinhamos que pagar 200 escudos de imposto.

Juntaram-se, por isso, muitas pessoas junto à Intendência que ficava perto do tribunal, e então saiu um "muzungo", que perguntou:

— "Então o que é isto? O que é esta gente toda? O que querem daqui?"

Depois apareceu outro "muzungo" que fez as mesmas perguntas. As pessoas gritaram:

— "A gente não precisa de vocês, precisamos do senhor intendente, queremos falar com ele".

— "Não está cá" — respondeu ele à multidão.

— "Se ele não está cá a gente não sairá daqui". — As pessoas lá ficaram. Mas afinal de contas o intendente estava lá dentro, no seu gabinete. Tinha era medo de nós. Mas finalmente acabou por sair e perguntou:

— "O que se passa?"

As pessoas começaram todas a falar ao mesmo tempo —"imposto! O imposto é muito elevado. A gente não aguenta com o imposto! Pagar 200 escudos é demais, não aguentamos". — Era verdade.

O intendente levantou as mãos e disse:

— "Eh pá! Eu não consigo ouvir nada. Fale um de cada vez. Se falarem todos ao mesmo tempo não é possível entendermo-nos".

Da multidão saiu um senhor chamado Chibalo que se aproximou do senhor intendente e disse:

— "Esta gente está aqui reunida por causa do imposto. O imposto é muito pesado porque não há nenhum patrão que nos pague 200 escudos, 300 escudos. Pagam-nos menos. Por essa razão é muito difícil juntar dinheiro para o imposto. Com o salário é preciso comer e vestir. É isto que estamos a falar".

— "Está bem!" — disse ele. — "Não era preciso juntar aqui toda a gente. Vão reunir-se e elejam os vossos representantes para falar connosco".

— "Isso não, isso não. Nós temos medo de ser presos ou levar pancada".

— "Então vão-se embora que a gente fica a resolver o assunto".

Foi esta a primeira greve que eu vi em Moçambique, quando era pequenino, aqui na cidade da Beira. Na altura trabalhava em casa do senhor Adriano. É isto que eu queria contar e não tenho mais nada a dizer.

António Mugo

Quando eu entrei para o Porto da Beira havia um senhor chamado Antunes que era mais conhecido por "Bassopa Nhama Yako", que quer dizer "cuida do teu corpo". Era assim porque

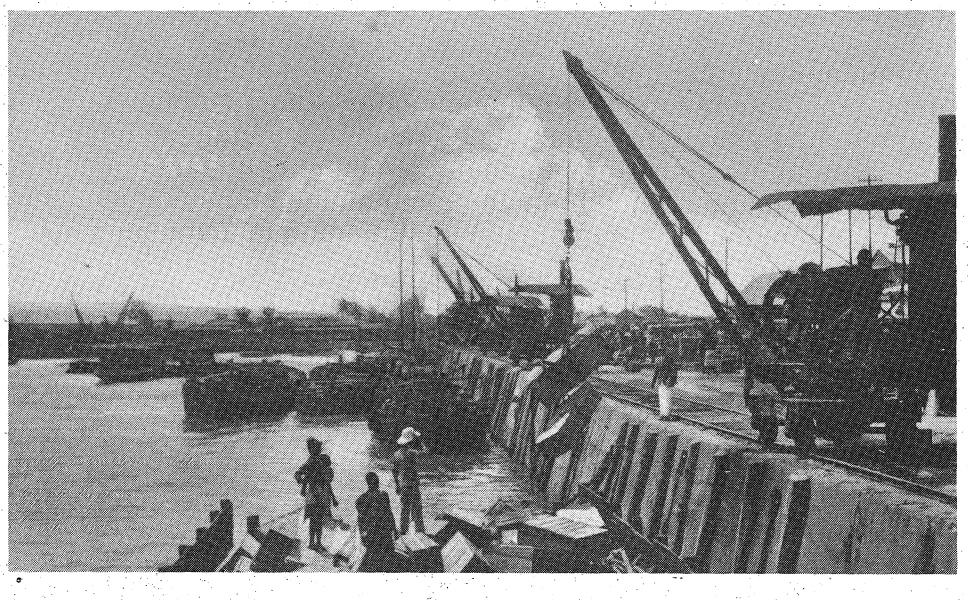
quando ele se zangava, dizia: "Eu mato-te!" E matava mesmo. Mas felizmente o homem saiu em 1976 e foi para a terra dele. Saiu envergonhado porque quando os grupos dinamizadores estavam a dinamizar a criação dos nossos sindicatos, o gerente "Bassopa Nhama Yako" queria ser membro e os trabalhadores recusaram. Se ele viesse outra vez nós não podíamos admiti-lo como nosso gerente porque não gostávamos dele.

Aqui no Porto da Beira, apesar de serem os portugueses a mandar na administração, quem mandava e fazia trabalhar o Porto era a "Beira Boating", uma firma de ingleses. Os portugueses só recrutavam as pessoas e distribuíam-nas pelas zonas de trabalho. Os ingleses faziam trabalhar as máquinas.

No acto de recrutamento do novo pessoal passava-se o seguinte: os ingleses obrigavam o novo estivador a carregar um senhor conhecido pelo nome de "Jesse". Quem conseguisse carregar o senhor Jesse era logo admitido para o serviço da estiva. O Jesse era um capitão.

— "Muito bem, vocês querem trabalhar? Então carreguem este capitão" — dizia o chefe. Depois de levantar e dar uma pequena volta com o capitão, pronto. Estava feito o teste de capacidade Ele era muito pesado, alto, preto e forte. Se você conseguisse andar com o Jesse às costas uns dez metros já podia ser "copper boy", aguentar com o serviço do cobre.

Esse serviço era muito pesado. Quando o navio tinha muita carga e era preciso despachar levava-se um guincho e fazia-se "pé-de-galinha". O sistema consistia em aumentar o número de paus para trabalhar num determinado navio. Por exemplo, em cada porão havia dois paus. Bastava o dono do navio



dizer que estava com muita pressa que nos fazíamos "pé-de-galinha": colocavam-se dois guinchos e mãos à obra até acabar o trabalho! Se houvesse muitos trabalhadores faziam-se dois, três grupos por cada porão. Os estivadores, aqui como no Porto de Maputo, eram considerados "homens", enquanto que os trabalhadores do tabuleiro ou cais, que pertenciam aos caminhos de ferro, eram considerados "mulheres". Na verdade, quando se levava um homem do cais para o porão, este não aguentava o ritmo do trabalho. Mas se eram os estivadores a ser postos no cais, o serviço andava depressa. Quando é para fazer uma pilha de sacos, os do cais não aguentam sem a ajuda de máquinas. O segredo do estivador para aguentar com o trabalho é que no porão não entra máquina, é tudo à mão, à base da força. O serviço era duro e arriscado. Lembro-me que uma vez, aqui neste cais nº 1 — era a hora do almoço — descarregávamos cobre "macaparate" (quadrado). Fizémos uma grande montanha que já tinha atingido a altura de um guindaste quando um trabalhador gritou: "A corrente não está segura!" Tentou-se então meter bem a corrente para manter o lingote seguro, mas este caiu e um trabalhador apanhou em cheio com o cobre. Penso que o seu braço teve que ser amputado. Houve também alguns feridos. Nesse dia ninguém mais quis trabalhar. Abandonámos o porão enquanto faltavam ainda dois vagões. Todos nós recusámos trabalhar. Os feridos foram levados ao hospital e os outros foram para casa. Isto foi em 1966. Tiveram que ir recrutar mais dois grupos lá na Pousada dos caminhos de ferro para acabar com a carga dos vagões.

Massaganhane João

Nasci em Mambone em Janeiro de 1921 e comecei a trabalhar nas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro da Beira no dia 3 de Outubro de 1960. Andava à procura de trabalho por toda a parte até que um dia um rapaz que ainda aqui trabalha, chamado Ernesto, me levou ao senhor Teixeira, que me perguntou: "Tem o impresso?" Tenho. "Pagou o imposto?" Paguei. "Então vai trabalhar na secção de fundição".

Nesse tempo colonial a maneira de trabalhar era muito difícil. Mesmo que você se esforçasse e não fizesse nada de anormal eles batiam-te a pontapé. Quando eu entrei lá o senhor José Domingos queria bater-me e eu disse-lhe: "Desculpe-me senhor Domingos, eu não gosto de apanhar porque tenho ouvidos e sou capaz de pensar. Basta dizer-me pela boca que eu ouço. Tenho vontade de fazer aquilo que o senhor quer". Ele olhou-me, zangado: "Não vais apanhar porquê?" Eu disse: "Porque eu tenho um filho e ele faz o que eu digo sem ser preciso bater. O meu mal é que eu não sei escrever. Ensinar o serviço não é mau, senhor Domingos, pois eu tenho mãos e cabeça".

Continuamos a trabalhar e uns eram castigados, outros não. Deram-me o nome de "Nhoca" (cobra) porque eu não gostava de brincadeiras nem de conversas com ninguém.

Em 1972 chegou a notícia para fazermos greve. Decidimos ir saber o que se passava com o dinheiro. Porque estavam a aumentar o dinheiro para alguns e não para outros. O engenheiro respondeu:

— "Olhem, esse aumento foi só para os operários e para aqueles que têm a quarta classe".

— "Será que as pessoas da Oficina sem a quarta classe não podem comer mais arroz? Se eu deixo o serviço para aquele que tem a quarte classe fazer sem o aprender será que ele vai conseguir o trabalho?"

— "Não. Só que este aumento se destinou àqueles que sabem o trabalho e têm a quarta classe".

— "O senhor engenheiro devia ouvir esta gente" — disse eu. — "Eles só estão a pedir dinheiro. Devia aumentar um "xis" para aqueles que estão em baixo para que todos tenham mais uma quinhenta. É isto que a gente quer aqui nas Oficinas".

Quando eu falei as pessoas bateram palmas. O senhor engenheiro respondeu:

— "Você falou e toda a gente gostou. Então vai explicar tudo isso ao senhor director para ele arranjar dinheiro para vocês".

O povo respondeu:

— "Não! Não pode ser! Não pode levar esse homem. Vai chamar o senhor director para falar com a gente aqui".

O senhor engenheiro continuou a falar muito, mas a greve acabou e aumentaram-nos os vencimentos.

No cais também houve greve no mesmo mês. Tenho um irmão que foi preso por causa dessa greve. Ficou dois meses na cadeia mas saiu sem ser julgado.

Em 1973 houve também uma greve. Juntámo-nos no mesmo local e foi também por causa dos vencimentos. Desta vez o aumento era só para as Oficinas. Falámos, falámos com o senhor engenheiro e não nos entendíamos porque era muita gente a falar ao mesmo tempo. Eu pedi licença para ir falar lá dentro com o engenheiro e disse-lhe:

— "Senhor engenheiro Martins, uma pessoa cria um macaco na sua própria casa, compra uma corda para prender o macaco em casa. Agora eu queria saber se devia dar comida ao macaco ou não?"

Ele disse:

— "Dou comida sim senhor!"

— "Porquê?"

— "Porque sem comida o macaco vai morrer."

— "Então o senhor disse que o dinheiro que veio é para os operários. Como é com estes 'macacos' que você amarrou aqui no quintal das Oficinas Gerais? Você manda fazer qualquer coisa e eles fazem. São vocês que nos obrigam a estar aqui e agora dizem que o dinheiro é só para os operários. O que é que estes 'macacos' irão comer? E outra coisa, quando há aumento aqui os comerciantes também aumentam os seus preços. Onde iremos nós se não nos aumentam uma quinhenta?"

— "Isso não é comigo" — disse o engenheiro — "eu vou dizer ao senhor director, mas não agora porque há hóspedes que vêem do Malawi. Esperem por aí duas horas que o senhor director há-de vir. Vão trabalhar que logo à tarde falamos".

Às 14 horas voltámos ao mesmo sítio. Os meus colegas disseram-me para não falar, para o senhor director não saber quem andava a falar muito. Eu concordei e fiquei escondido.

O senhor engenheiro Reis Martins procurou por mim:

— "Onde está aquele velho da fundição que sabe falar muito bem?"

Os trabalhadores diziam-me:

— "Você fica quieto. Não diz nada."

Mas eu respondi:

— "Sim, estou aqui escondido porque o senhor engenheiro Reis Martins ouviu as palavras que eu disse. Podem matar-me. Porque não fala com todas essas bocas que estão aqui? É só a mim que me quer? Eu vou falar, mesmo sabendo que vou morrer!"

Pedi aos meus colegas que tirassem os chapéus. Todos tiraram. Pedi que ficassem de pé e todos ficaram de pé. Então começámos a dialogar.

— "Senhor director, eu gostava de lhe fazer uma pergunta."

— "Sim, pergunte."

— "Sim senhor. O senhor director tem um filho em casa?"

— "Tenho."

— "O senhor director dá livros e compra cadernos, paga a matrícula e faz todas as despesas para os filhos ficarem bem?"

— "Sim."

— "Quando chega a altura dos exames dos três filhos que tem, dois passam de classe e outro chumba. Agora gostaria de saber se aquele que chumbou vai receber comida ou não."

— "Dou-lhe comida."

— "Ah, o senhor director quer que todos os seus filhos vivam. Então, como o dinheiro não chega para todos os trabalhadores só dá aos operários? Aquele que não passou de clas-

se é gente e também tem bòca. Mais tarde o senhor há-de precisar desse filho que chumbou para trabalhar para si."

Outro trabalhador perguntou:

— "Senhor director, quando a gente entra numa loja vemos uma camisa que gostamos. O comerciante não nos vai perguntar quanto ganhamos. Se só aumentam os operários como é que a vamos comprar?"

E outro acrescentou ainda:

— "Senhor director, quando se vai ao talho, o preço da carne para os operários é o mesmo que para nós."

O director respondeu:

— "Ah, mas isso não é comigo. Eu vou dizer tudo isso ao director de Lourenço Marques."

Depois essa greve acabou e ele foi-se embora. Nós ficámos aqui sózinhos nas Oficinas Gerais. Não houve acidentes porque nós estávamos bem preparados. Enchemos garrafas com pedras para nos defendermos se houvesse um ataque da polícia. Essas garrafas tinham pedras, areia, torcida e petróleo. Se houvesse alguma coisa haviamos de acender e atirar.

Estava presente a Polícia Militar. Fizémos aquilo tudo sem saber que estávamos cercados de Polícia Militar.

* * *

Uma vez eu ia para o campo de ténis com o meu "muzungo" que era um indiano. Fui com ele, ele jogou ténis e acabou. Quando voltámos encontrámos pelo caminho três indivíduos da Zambézia. Começaram a provocar-me e eu respondi-lhes. Bateram-me e eu respondi-lhes com a raqueta do patrão que ficou em pedaços. Reuni os pedaços e, em casa, contei ao patrão o que se tinha passado. O patrão, zangado, respondeu:

— "Eu não quero saber se o queriam matar ou não, eu só quero a minha raqueta inteirinha".

E aí telefonou à polícia. Esta veio buscar-me e eu fui preso e levado para o Nhangau. Fiquei lá dois meses. O trabalho lá era cultivar, plantar bananeiras e sachá-las. A chatice que eu vi era só ver gente a morrer. Se respondesses mal aos chefes eles mandavam-te fazer umas covas, empurravam-te depois para o interior dessas covas e tapavam-te com areia. Eu até salvei um homem chamado Maduka, que agora vive na Beira. Quando o capataz o empurrou para a cova eu comecei a gritar: "Não, não mate esse rapaz". Ia gritando e correndo para o acampamento. Tentaram agarrar-me e eu gritava mais: "não mata, ele é filho da minha mãe". O capataz acabou por tirar o rapaz mas mutilou-lhe a cara toda. Em Nhangau eu era o número 15 e chamavam-me Número 15.

5. A LUTA CLANDESTINA E A FRELIMO

Pedro Oficiano

A partir de 1965 comecei a ouvir falar na FRELIMO. Alguns ouviam pelá rádio, ou de outras pessoas que tinham uma formação política, que havia gente a lutar pela libertação de Moçambique. Houve necessidade de gente corajosa. Apesar da vigilância colonial estar muito rígida, fizémos uma rede clandestina. Fazíamos parte de um grupo que enviava mancebos para a Tanzania, alguns deles vindos do Sul do país.

Foi-se andando e em 1967, salvo erro no mês de Fevereiro, fomos detectados pela PIDE. Primeiro entrei eu na cadeia e depois entraram outros, porque nada já se podia esconder, porque a porrada era demasiada lá dentro. Recordo-me de ter perdido três vezes os sentidos, quando "chovia" cavalo-marinho e mais outros instrumentos. Éramos sete na cadeia. Muitos já não estão vivos.

Depois da pena cumprida saímos para fora com o compromisso de nunca mais dizer uma palavra sobre o assunto. Três meses depois continuámos com as nossas reuniões e a receber os vários "hóspedes". É certo que as reuniões já não eram feitas como antigamente, mudámos de táctica. Não nos reuníamos em grupos grandes mas apenas de duas pessoas, no máximo três, para não darmos a conhecer o que se passava. O camarada Gruveta visitáva-nos sempre durante a luta armada. Ele vinha buscar os mancebos que nós conseguíamos recrutar e levava-os com ele para a Tanzania. Uns foram presos pela segunda vez, mas a política não podia parar, continuávamos com a vontade de libertar o país.

Durante as nossas andanças, nos nossos encontros, tinhamos como chefe o Manuel Zungua. Esse é que foi um grande homem. Nesse período dava-nos grandes orientações. Pertencia à Igreja Metodista e mesmo dentro da igreja conseguia esconder alguns elementos que depois o camião levava. Tínhamos vários militantes, um dos quais fázia sempre carreiras, pois trabalhava nos caminhos de ferro.

MULHERES TRABALHADORAS NA BEIRA

Kathleen Sheldon*

Este artigo investiga dois aspectos do trabalho das mulheres na cidade da Beira[1]. Na primeira parte é explicada a situação histórica, com base em informações de arquivos, de recenseamentos e algumas publicações. Na segunda parte é discutida a situação das mulheres em fábricas da Beira durante os anos oitenta. Esta parte baseia-se na minha própria pesquisa, efectuada entre os anos 1982 e 1984[2].

A Situação Histórica

Na história dos trabalhadores da cidade da Beira, são centrais as experiências dos homens. As indústrias da Beira, especialmente do porto e dos caminhos de ferro, contavam com força de trabalho masculina. A maioria das mulheres continuava a trabalhar no sector da agricultura de subsistência, sem remuneração. Certamente que a economia colonial dependia dessa divisão de trabalho entre mulheres e homens, na medida em que o trabalho das mulheres subsidiava o salário muito baixo dos homens e, ao mesmo tempo, garantia a reprodução da força de trabalho. O sistema em que os homens trabalhavam para a economia colonial, enquanto que as mulheres continuavam a fazer a agricultura de subsistência, reforçava uma relação estrutural na qual "o sector familiar subsidiava a acumulação capitalista e, daí, a manutenção legal da mulher no sector familiar"[3].

Houve sempre poucas mulheres na indústria; desde a vigência da Companhia de Moçambique que existiam ordens para proibir o recrutamento das mulheres para qualquer trabalho da Companhia. Mas, embora as mulheres tivessem ficado fora do "chibalo" durante algum tempo, o regime do cultivo forçado do algodão e outros produtos viria a ter um impacto maior no trabalho das mulheres. A combinação desta intensificação do trabalho agrícola com a ausência dos homens que iam tra-

---

*A autora é "affiliated scholar" da Universidade da Cidade de Los Angeles, Califórnia, U.S.A., e apresentou, em 1988, uma tese de doutoramento com o título "Working Women in Beira, Mozambique".

balhar para fora do país ou para as plantações e outros lugares de trabalho forçado, aumentava o trabalho das mulheres no campo. Podemos ver resultados desta histórica divisão de trabalho entre mulheres e homens, no Quadro 1.

Quadro 1
FORÇA DE TRABALHO AFRICANA (HOMENS E MULHERES) NO CONCELHO DA BEIRA; 1940

SECTOR	HOMENS	MULHERES
Serviços Domésticos	4.495	223
Fora da Colónia	1	-
Construção e Obras Públicas	2.602	-
Comércio	1.111	1
Indústria	692	-
Estado	1.102	-
Militares	657	-
Nas Terras	230	2.023
Outros	2.302	6
Total (inclui crianças e outros não listados)	14.534	3.564

Fonte: Colónia de Moçambique, "População Indígena por Concelhos e Circunscrições, Segundo o Sexo e a Ocupação", Censo da População em 1940, Vol.4, População Indígena (Lourenço Marques, 1944), 6-7.

As estatísticas do tempo colonial colocam sempre muitos problemas mas, em geral, pode ver-se que as mulheres estavam ligadas à agricultura. Os censos de cada década baseiam-se em categorias diferentes, tornando-se assim difícil fazer comparações claras. A informação do Quadro 1, de 1940, refere-se apenas à cidade da Beira, mas no Quadro 2, de 1950, os números dizem respeito não só à Beira como a todo o distrito. E, por exemplo, o número de trabalhadores agrícolas masculinos aumenta muito com a inclusão da área suburbana.

Um outro problema, no Quadro 2, é a amplitude da categoria "Trabalhadores". Muitos destes estão incluídos no sector da agricultura, talvez em referência aos trabalhadores das plantações. A categoria "Agricultores" aplica-se aos africanos que trabalhavam sem vencimento, nas suas próprias machambas.

A seguir a "Agricultores", o maior número de trabalhadores encontra-se em "Serviços Domésticos", em especialidades diferentes. Os empregados domésticos podiam trabalhar como lavadeiros ou cozinheiros e ainda como simples empregados da casa. As mulheres raramente eram empregadas no serviço doméstico. As outras categorias, do porto e da construção, só empregavam homens.

Em contraste com a experiência de trabalho dos homens, continuava presente na Beira, nesta altura, a falta de trabalho assalariado para as mulheres. Um estudo português da mão de obra moçambicana comentava a falta de mulheres trabalhadoras [4].

Quadro 2
FORÇA DE TRABALHO AFRICANA (HOMENS E MULHERES) NO DISTRITO DA BEIRA, 1950
Ocupações com mais de 1000 Trabalhadores

SECTOR	HOMENS	MULHERES
Trabalhadores	118.755	721
Agricultores	16.773	10.189
Fora da Província	15.241	148
Serviços Domésticos	6.875	186
Porto (Carregadores)	5.539	-
Lavadeiros	5.129	22
Serventes	2.829	5
Cozinheiros	2.762	29
Carpinteiros	1.279	-
Pedreiros	1.122	-
Total (inclui mais categorias não listadas aqui)	189.104	11.315

Fonte: Moçambique, Repartição Técnica de Estatística, "População Activa, Segundo os Ramos de Actividade, por Profissões e Sexos", Recenseamento Geral da População em 1950, II, População Não-Civilizada (LM 1950),182-184.

As mulheres africanas também falavam sobre o problema; a secção "Falam os Leitores", na Voz Africana, citava Beatriz Dimitre, uma mulher de vinte anos[5]:

> "Ah! O problema que mais me aflige é a falta de apoio à rapariga africana, todas elas com dificuldade de se empregar. Verifica-se isto bastando dar uma vista de olhos aos escritórios e ao comércio da nossa cidade, e concluímos que a percentagem de raparigas empregadas é mínima ou nula".

Ao mesmo tempo que esta queixa, o jornal descrevia as mulheres que trabalhavam em tarefas rurais no bairro de Chipangara. Uma fotografia que acompanha o artigo tem a legenda "Na Chipangara velhas e novas pilam como no mato". O bairro era assim descrito:

> "... nem é cidade nem é mato... onde as mulheres, à sombra de qualquer árvore, pilam. Onde as mulheres, à soleira das portas, se sentam remendando roupa... vemos algumas casas com seu pequeno jardim fazendo fachada."[6]

Os homens, naquela altura, tinham oportunidades mais diversificadas, mesmo no sector informal. Muitos homens tinham trabalho assalariado na cidade e chegou a haver uma associa

ção de carpinteiros, pintores e barbeiros[6]. A maioria dos vendedores dos mercados eram homens, e eram também os homens que exerciam trabalho como alfaiates:

> "Por todos os lados podemos deparar com homens vendendo os seus produtos hortícolas... Em muitas portas, vemos homens cosendo à máquina, aprontando um fato"[8]

A partir deste tipo de detalhes torna-se muito clara a divisão de trabalho entre homens e mulheres; na cidade, os homens entravam nos novos empregos assalariados e as mulheres continuavam sem vencimento, fazendo os trabalhos que já vinham fazendo no campo.

As Mulheres nas Fábricas da Beira

Durante os anos entre 1982 e 1984, fiz uma pesquisa sobre a situação das mulheres trabalhadoras na Beira. Entrevistei mulheres da fábrica de vestuário "Belita", e da fábrica de caju. Recolhi informações sobre as histórias das suas famílias, as suas histórias de trabalho, e sobre como faziam elas os seus trabalhos domésticos, bem como o trabalho assalariado.

Os grupos de mulheres têm características em comum, mas também têm algumas diferenças importantes. Estas duas fábricas tinham, no início da década de oitenta, um grande número de mulheres trabalhando nelas. A fábrica de caju empregava 500 trabalhadores, metade dos quais eram mulheres. A "Belita" tinha 320 trabalhadores; 130, ou cerca de um terço, eram mulheres. Estes números mostram as poucas oportunidades para as mulheres neste tipo de trabalho. Algumas estatísticas do censo de 1980 registam mais de 24.000 homens na indústria da Beira, mas só 1.380 mulheres[9]. Numa cidade com mais de 250.000 habitantes em 1983, este baixo número reflecte a falta de trabalho para as mulheres em geral.

As mulheres, nas duas fábricas, representam a primeira geração de mulheres trabalhadoras urbanas. As suas mães eram, com poucas excepções, camponesas rurais. Nas ocupações dos seus pais notamos, no entanto, algumas diferenças. A maioria dos pais das trabalhadoras do vestuário trabalhavam como pedreiros ou nos caminhos de ferro. Dois tinham sificiente educação para trabalhar um como enfermeiro e outro como secretário na administração colonial. Nenhuma destas mulheres referiu o seu pai como camponês. Mas na fábrica de caju mais de um terço das mulheres disseram que os seus pais e mães eram camponeses. Alguns pais haviam trabalhado nas minas da

África do Sul ou como trabalhadores agrícolas migrantes. Ninguém tinha tido um trabalho mais qualificado.

Um dos resultados desta diferença na situação económica da família manifestou-se no acesso à educação. Existindo um nível de analfabetismo de mais de 95%, era muito raro encontrar uma rapariga com formação. Todas as sete trabalhadoras do vestuário entrevistadas haviam completado a quarta classe. Das vinte e seis trabalhadoras do caju entrevistadas, nove não tinham formação de qualquer nível e as outras só haviam completado a primeira ou segunda classes. Elas faziam comentários como:"Fui à escola mas não estudei até saber escrever, nada". [10]

Esta diferença manifestava-se no seu trabalho e também na história dos seus casamentos. As trabalhadoras do vestuário, com uma só excepção, tinham vinte anos ou mais quando se casaram pela primeira vez. No geral não foram loboladas e todas eram ainda casadas com os seus primeiros esposos. Pelo contrário, as trabalhadoras do caju tinham menos de dezassete anos quando se casaram; uma tinha apenas doze anos. A maior parte destas últimas fora lobolada em casamentos arranjados, e sete dos treze casamentos prematuros haviam já acabado em divórcio.

É profundo o impacto desta situação nas histórias de trabalho. Muitas das trabalhadoras do caju haviam imigrado para a Beira após a dissolução dos seus primeiros casamentos. Elas iam procurar trabalho por razões várias: para manter-se e, às vezes para sustentar crianças pequenas; e, também, para devolver o dinheiro do lobolo e acabar formalmente com o casamento falhado. As trabalhadoras do vestuário também procuravam trabalho por necessidade económica, mas a situação delas não era tão desesperada como a das trabalhadoras do caju.

Em Moçambique, as fábricas de caju começaram a empregar mulheres logo quando abriram. Mas a fábrica da Beira só abriu em 1972, quase vinte anos depois da abertura das fábricas similares de Lourenço Marques (Maputo). As mulheres da Beira tinham, portanto, poucas oportunidades de trabalho, menos que as de Lourenço Marques.

As mulheres eram empregadas nas secções de descasque e selecção, aquelas que implicavam mais trabalho manual. Os homens trabalhavam nas secções baseadas em máquinas — o forno e o enlatamento.

No tempo colonial as mulheres tinham um vencimento de 25 escudos por dia, com um total mensal possível de 700 escudos. Mas elas trabalhavam num sistema de trabalho de em-

preitada, onde um dia de trabalho só era registado se a trabalhadora enchesse uma lata de 12 kg de castanha limpa e seca. Se ela não conseguisse encher a lata não recebia os 25 escudos. Na realidade, eram precisos dois ou três dias para encher a lata. As mulheres que falaram comigo diziam que era impossível fazer 700 escudos num mês; para ganhar 500 escudos uma mulher tinha já que se esforçar muito. Os homens não eram sujeitos a um tal sistema de pagamento.

Após a Independência, quando o governo assumiu o controlo das fábricas de caju, este sistema foi substituído por outro, baseado num vencimento mais equitativo e, a nível nacional, o salário mínimo foi aumentado. Na fábrica de caju as trabalhadoras ainda recebiam o vencimento mínimo e continuava a verificar-se a divisão sexual do trabalho, mas as mulheres sentiam-se satisfeitas com a melhoria de vencimento.

A Independência produziu também mudanças para as trabalhadoras do vestuário. A costura é um trabalho masculino na maior parte da África Oriental. A fábrica "Belita" começara com uma pequena alfaiataria nos anos sessenta, e em 1975 tinha 100 trabalhadores. Destes só 5 eram mulheres e nenhuma trabalhava nas máquinas de costura. Quando o patrão fugiu de Moçambique o governo instalou uma nova direcção e começou com uma política de recrutamento de mulheres. Havia muitas mulheres com conhecimentos de costura porque as escolas das missões ensinavam esta arte às raparigas. Das cinco trabalhadoras que havia na "Belita" em 1975, os números cresceram para 66 em 1979, e para 103 em 1983. A maioria das mulheres trabalha agora nas máquinas e tem um vencimento igual ao dos homens.

Estes dois exemplos mostram a melhoria das oportunidades e condições de trabalho para as mulheres, desde a Independência. Outras mudanças governamentais que tiveram impacto positivo para as mulheres localizam-se no campo da legislação. Duas importantes leis permitem agora tempo livre para a maternidade e para amamentar as crianças. O sistema nacional de creches é também muito importante, e as duas fábricas, a de caju e a "Belita", têm creches dentro da fábrica ou muito perto, no bairro. No passado, as mães trabalhadoras dependiam dos membros da família ou dos empregados da casa para cuidar das crianças, mas agora elas têm à sua disposição um centro organizado. O centro da fábrica de caju é pequeno, mas ainda assim cumpre uma função. O centro perto da "Belita" é mais novo e maior, com espaço para 90 crianças.

Mas há uma grande área de responsabilidade das mulheres que as acções legais não melhoraram. Trata-se do trabalho

doméstico. Mesmo nas zonas urbanas, o trabalho doméstico é muito duro. A maioria das famílias precisa de buscar água e lenha diariamente. Uma tarefa quotidiana como a da lavagem de roupa pode levar muitas horas a realizar. Mas este trabalho tem impactos diferentes para as trabalhadoras do vestuário e do caju. Seis das sete trabalhadoras do vestuário possuem um empregado doméstico, principalmente rapazes, para fazer este trabalho. Tal constitui um resultado directo delas terem vencimentos mais elevados que as trabalhadoras do caju. Só três das 26 trabalhadoras do caju tinham uma situação económica familiar que permitia pagar a um empregado da casa. Os dois grupos de trabalhadoras dependiam do apoio de membros da família, mas o apoio adicional de empregados aliviava consideravelmente as tarefas das trabalhadoras do vestuário.

Estas tarefas domésticas são agravadas pela situação de guerra que hoje existe em Moçambique. Entre os anos de 1982 e 1984 a guerra afectava o cultivo e transporte de produtos alimentares e as cidades sentiam faltas frequentes. Um dos resultados eram as grandes bichas nas lojas onde, muitas vezes, as pessoas tinham que permanecer durante horas para poderem comprar aquilo de que necessitavam. As mulheres trabalhadoras enfrentavam grandes dificuldades para fazer as suas compras. As trabalhadoras da "Belita" estavam mais uma vez em vantagem, pois podiam mandar os seus empregados fazer as compras.

Mais uma área de trabalho feminino que aumentou com a guerra foi o trabalho agrícola nas cidades. As mulheres de ambas as fábricas da Beira que estudámos cultivavam machambas de diversos tamanhos, de arroz, batata doce, hortaliças e milho para alimentar as suas famílias. O trabalho nas machambas era geralmente feito durante os fins de semana e por vezes implicava uma pequena viagem para fora da cidade. Este trabalho era considerado da responsabilidade das mulheres, mas talvez venham a ocorrer algumas mudanças a este respeito. Os empregados faziam, de vez em quando, este trabalho estando as trabalhadoras da "Belita" mais uma vez em vantagem em relação às do caju. Uma trabalhadora do caju disse-me que o seu marido estava a fazer uma machamba; quando eu comentei que isso era raro ela disse: "Com fome ele faz". Nalguns casos estas trabalhadoras diziam que os seus maridos faziam algumas tarefas domésticas, mas no geral estas eram da responsabilidade das mulheres.

A guerra também afectou as fábricas de forma diferenciada. A "Belita" entre 1982 e 1984, e mesmo depois, tinha

falta de tecidos e linhas, e por vezes não podia operar devido aos cortes de energia. Mas a fábrica continua, tendo substituído o tipo de vestuário produzido e ultrapassado as suas metas anuais. A fábrica de caju apresentava problemas maiores. Em 1983 não havia caju para laborar porque a ruptura do sistema de transportes o deixou no campo. Durante algum tempo as trabalhadoras continuaram a receber o vencimento para fazer a manutenção, cuidar da machamba da fábrica e assistir às aulas de alfabetização. Mas em 1985 a fábrica foi vítima de um ataque de bandidos armados e até agora não reabriu. Assim, na Beira, onde há poucas oportunidades de trabalho assalariado para as mulheres, especialmente mulheres sem formação ou profissão especial, a situação piorou nos últimos anos.

Esta investigação permite tirarmos duas conclusões. Uma é a da continuação da falta de trabalho remunerado para as mulheres, mesmo que elas ainda tenham trabalho não assalariado em casa e na machamba. O governo introduziu algumas leis em seu apoio, mas se não houver trabalho será muito difícil para as mulheres tirarem partido das novas leis.

Sobre a outra conclusão, podemos ver que os dois grupos de trabalhadoras que referimos têm características semelhantes e parecem ser membros da mesma "classe" de operárias; mas ao mesmo tempo elas apresentam diferenças profundas, na posição económica das suas famílias. O emprego dos pais das trabalhadoras do vestuário implicou que elas tivessem tido um melhor acesso à educação do que as trabalhadoras do caju. Elas também beneficiaram no aspecto do casamento e, eventualmente, tinham melhor acesso a um trabalho assalariado e seguro. E este tinha impacto nas suas tarefas domésticas porque podiam contratar apoios para o trabalho da casa. Na situação de guerra e de aumento do trabalho da mulher que é a dos anos oitenta, esta vantagem talvez tenha influído na nutrição e saúde das respectivas famílias.

NOTAS

[1]Uma versão anterior deste artigo foi apresentada ao Terceiro Congresso Internacional Interdisciplinar das Mulheres, realizado em Dublin, Irlanda, entre 6 e 10 de Julho de 1987.

[2]Os resultados dessa pesquisa foram elaborados na minha tese de doutoramento, "Working Women in Beira, Mozambique", 1988, Universidade da Califórnia, Los Angeles.

[3]Departamento de História da Universidade Eduardo Mondlane, História de Moçambique, Volume 2: A Agressão Imperialista (1886-1930), Maputo 1983, 203.

[4]Junta de Investigações do Ultramar, Estudo sobre o Absentismo e a Instabilidade da Mão-de-Obra Africana, Vol.1, Lisboa 1959, 80.

[5]"Falam os Leitores", Voz Africana, 29, 2(9 de Junho de 1962).

[6]"Chipangara, o Bairro Mais Típico da Beira", Voz Africana, 29, 8 (21 de Julho de 1962), 6-7.

[7]"A Associação de Carpinteiros, Pintores e Barbeiros Africanos da Beira", Voz Africana, 29, 3 (16 de Junho de 1962).

[8]"Chipangara..."

[9]Direcção Provincial do Trabalho de Sofala, Secção de Recursos Laborais, Estatísticas não publicadas a que tive acesso em Maio de 1984.

[10]Entrevista com Clara Capitin, 26 de Agosto de 1983.

ALGUNS DADOS HISTÓRICOS SOBRE O PARQUE NACIONAL DA GORONGOSA*

Armando Rosinha

1. INTRODUÇÃO

Relativamente ao Parque Nacional da Gorongosa julgamos que já se pode falar em história duma área de conservação de fauna bravia pois, embora ele possua apenas escassos 21 anos como Parque Nacional, conta já com largos 60 anos desde que, em parte da sua actual área, foi criada uma "Reserva de Caça".

Assim, dividiremos a vida do Parque Nacional da Gorongosa em períodos correspondentes às fases por que foi passando, podendo considerar as seguintes:

1ª — Fase da "Reserva de Caça", sob jurisdição da magestática e colonial "Companhia de Moçambique" (de 1921 a 1948).

2ª — Fase ainda como Reserva de Caça, agora já sob jurisdição do governo colonial, através da chamada "Comissão Central de Caça" (de 1948 a 1960).

3ª — Fase do Parque Nacional, sob jurisdição dos Serviços de Veterinária coloniais (de 1960 a 1975, data da Independência Nacional).

4ª — Fase actual, após a Independência Nacional (de 1975 até à presente data).

Por razões facilmente compreensíveis, iremos ocupar-nos apenas da história das três primeiras fases — que no fundo serão aquelas que já hoje se podem considerar como históricas — deixando a fase que estamos vivendo para mais tarde, e certamente para pessoa melhor qualificada para fazê-lo.

2. O MOVIMENTO INTERNACIONAL PARA A PROTECÇÃO DA FAUNA BRAVIA

Desde os tempos mais recuados que os animais selvagens vêm sendo as principais vítimas do homem, ou porque constituem para ele uma fonte de alimentação, ou porque lhe propor

*Palestra proferida pelo autor em 9 de Dezembro de 1981, durante a Iª Reunião Nacional sobre Fauna Bravia, realizada no Parque Nacional da Gorongosa.

cionam materiais para seu vestuário e adorno, ou ainda por lhe fornecerem a matéria-prima necessária à confecção de vários artigos de carácter utilitário e para a confecção de valiosos objectos artísticos ou, finalmente, para lhe servir de desporto.

Em consequência, estando os animais bravios em perigo de total extremínio, impunha-se a tomada de medidas de protecção adequadas e, portanto, não surpreende que as primeiras providências que surgiram em muitos países e territórios fossem precisamente de protecção à fauna bravia.

A acção, que hoje abrange todo o mundo, no sentido de preservar os elementos da fauna e da flora, meio ambiente, etc. — ou seja, o movimento de protecção da natureza — acabou também por atingir a África colonizada.

Como se sabe, foram as destruições crescentes e indiscriminadas dos componentes da fauna e da flora, causadas pelo homem — destruições que por vezes apresentavam aspectos alarmantes — que serviram de aviso e estimularam os espíritos mais esclarecidos a tomarem posição contra esse estado de coisas.

A noção do perigo de extermínio de muitas das actuais espécies faunísticas e florísticas — facto que a verificar-se acarretaria prejuízos irreparáveis para a ciência — tornou-se dia a dia mais clara, desenvolveu-se, expandiu-se e conduziu a que se tomassem medidas gerais de protecção à flora e à fauna, não apenas na Europa e na América mas também em outros continentes, incluindo África.

Criaram-se então, em África, vários Parques e Reservas para a protecção da fauna e da flora, antes e depois da Conferência para a Protecção da Fauna e da Flora Africanas, realizada em Londres em 1933, e sem esquecer que algumas dessas Reservas de protecção à fauna são mesmo anteriores até à Convenção Internacional, também de Londres, de 1900.

É provável que as primeiras disposições oficiais de protecção à fauna, no Moçambique colonial, tenham surgido durante a segunda metade do século XVIII, pelo menos para algumas das espécies que eram mais cobiçadas pelos seus despojos, visto ter sido antes e durante esse século que o "marfim" e as "peles" se encontravam entre os artigos mais altamente procurados pelos aventureiros, na ânsia de enriquecerem rapidamente.

A protecção à fauna iniciou-se com os "Regulamentos de Caça", e o mais antigo que se conhece é o de 1893, que diz respeito ao território de Manica e Sofala (Decreto de 27 de Junho, B.O. nº40).

O Decreto de 28 de Dezembro de 1903, publicado no B.O. nº9, de 27 de Fevereiro de 1904, aprovou o "Regulamento de Caça" no Distrito de Lourenço Marques. Este mesmo "Regulamento, depois de modificado, foi posto em vigor para toda a Província de Moçambique, por Decreto de 2 de Junho de 1909, B.O. nº33, de 14 de Agosto de 1909.

Aceita-se, no entanto, ter sido apenas em meados do século XX que alguns homens esclarecidos se reuniram para clamar contra a situação dos "Recursos Naturais", perante as constantes destruições que estes vinham a sofrer.

Sob o ponto de vista científico, a criação e manutenção de Parques e Reservas reveste-se de um significado que nem sempre é inteiramente compreendido. E isto porque muitos podem, à primeira vista, julgar que a ciência se poderia contentar com as montras e dioramas dos museus, ou mesmo com os modernos jardins zoológicos que se espalham por quase todas as grandes cidades do Mundo. Sucede, porém, que nos museus só é observável a expressão estática de uma vida que passou, quando o que realmente importa estudar é o dinamismo e realidade da vida presente.

Quanto aos jardins zoológicos eles permitem, de facto, que o cientista se limite a ver os animais como seres isolados — que afinal não são — sendo assim impossível situá-los no seu ambiente natural, no seu "habitat", encarando-os portanto à luz de todos os aspectos que encerram, e a organização social de que desfrutam.

É pois bastante recente a existência de uma consciência generalizada sobre a necessidade científica de se poder dispôr de Reservas Zoológicas ou Botânicas, se bem que, há muito tempo já, outros motivos tenham conduzido a preconizar variadas formas de protecção à natureza.

Já Platão, na antiga Grécia, falava sobre o povoamento florestal das Colinas da Ática, e Plínio afirma que foi Fluvius Lupinius quem primeiro, na Roma antiga, imaginou Parques para javalis e outros animais das florestas, logo imediatamente secundado por Luculus e Hortensius.

Durante a Idade Média determinou-se que certas espécies animais ou florestais não podiam ser abatidas pelo chamado "povo miúdo" e, em 1575, o Príncipe de Orange, na Holanda, comprometeu-se,diante do juiz de Haia, a manter "prepetuamente intacto o bosque da cidade".

Três séculos passados, em 1853, um grupo de pintores franceses conseguia a protecção da lei para uma parte da floresta de Fontainebleu e, em 1872, três norte-americanos obtiveram o mesmo resultado para o que é hoje o célebre Parque de Yellowstone.

Julga-se assim que a primeira reserva natural terá sido estabelecida em 1853, quando aquele grupo de activistas franceses conseguiu que uma parte da floresta de Fontainebleu fosse colocada sob a protecção da lei, a fim de "manter intacta a sua beleza..."

Idêntico desejo levou os três americanos, em 1870, na região de Yellowstone, depois de verificarem as devastações praticadas, a concluirem haver necessidade de conservar e proteger aquela região como "a public park of pleasure ground for benefit and enjoyment of the people...", tal como é definida na lei de 1 de Março de 1872, que estabeleceu o primeiro "Parque Nacional" dos Estados Unidos.

Depois, perante o entusiasmo dos escritores do século XVIII, apareceu Alexander von Humboltt, que surge como o promotor da idéia de "protecção da natureza" e, ao mesmo tempo, no domínio das ciências naturais, da "teoria ecológica" que persiste até aos nossos dias. Foi ele o primeiro a usar o termo "monumento natural", para exprimir que a natureza produz aspectos notáveis que convém respeitar e proteger.

Posteriormente, em 1902, efectuou-se uma Convenção relativa à protecção das aves, a qual veio, em 1954, a ser substituída pela "Convenção de Paris".

Em 1933, efectuou-se em Londres uma convenção para protecção da fauna e flora africanas. Em 1942, também em Londres, realizou-se uma Conferência Internacional para a "protecção da natureza no hemisfério ocidental". Depois disso são realizadas inúmeras conferências e reuniões, como a de 1949 em Lake Sucesse, e a de Outubro de 1953 em Bukavú...

O conceito de "Parque Nacional" foi primeiramente descrito na "Convenção para a Preservação da Fauna e Flora e Belezas Naturais Panorâmicas das Nações da América", assinada em Washington em 12 de Outubro de 1940.

A diferença entre "Parque Nacional" e "Reserva" reside em que o primeiro deve ser administrado e manejado pelo governo central e está aberto ao público, enquanto que a Reserva pode ser regional ou privada e estar, eventualmente, vedada ao público. Hoje, existem no mundo mais de um milhar de Parques Nacionais e áreas análogas sendo, portanto, o primeiro o de Yellowstone, em 1873, e depois na Suíça em 1914, em Espanha em 1915, e na Itália em 1930.

Conhecem-se 4 parques nacionais internacionais: o Vale de Odessa N.Park, com lado francês e lado espanhol; o W.National Park, com lados no Níger, Benin e Alto Volta; o Waterton Glacier International Park, entre os Estados Unidos e o Canadá; e o Tetras N.Park entre a Polónia e a Checoslováquia.

Quando em 1872, foi proclamado o 1º Parque Nacional em Yellowstone, os seus objectivos eram: opôr-se à exploração pelo homem, como o objectivo de conservar espécies e ecossistemas ou paisagens; conseguir que os visitantes obtivessem benefícios diversos(receativos educativos e culturais); aproveitar essa conservação para efectuar estudos científicos que não podiam realizar-se noutro lugar.

É sabido que, entre essas três motivações, predominou a segunda no espírito dos precursores de 1872, "estabelecido como parque público ou terreno de recreio para benefício e disfruto da população".

Em Varsóvia, em 1960, funda-se a "Comissão Internacional de Parques Nacionais da UICN" e esta introduziu, no que se refere às áreas protegidas, um mínimo de ordem em matéria de classificação ou nomenclatura. Primeiro, escolheu 4 critérios: Estatuto; Superfície; Pessoal e orçamento, destinados a permitir a selecção dos territórios que mereciam ser citados num "quadro de honra", criado em 1959, pelo Conselho Económico e Social das Nações Unidas.

A "Comissão" publicou duas versões, uma em francês, em 1967, e outra em inglês, em 1971, da lista das Nações Unidas dos Parques Nacionais e Reservas análogas, seguidas de uma mais recente actualização.

Por último, essa "Comissão" trabalhou afincadamente para que a Assembleia Geral da UICN aceitasse a votação de um texto em que se definia o conceito de Parque Nacional, o que foi feito em 1969, em Nova Delhi.

Como é sabido, essa definição compreende 5 condições, fundamentais: ampla extensão, conteúdo notável, regime de protecção eficaz e gestão e criação pela mais alta autoridade competente do País, e turismo autorizado.

O termo "Parque", na sua origem inglesa, aplicava-se aos bosques isolados, não produtivos, mas administrados e não necessáriamente votados à protecção. No entanto pode supôr-se que o termo "Parque" implicava a ideia de uma Reserva para visitantes. O conceito, no seu aspecto central, consistia em não interferir, e em não explorar, mas em permitir o acesso do público para disfruto da natureza.

O significado do sufixo "nacional" é mais claro, mas tem um sentido duplo. Em termos de qualidade implica que o Parque oferece características de importância superior a local, ou inclusive a regional ou provincial, que se destacam entre os melhores exemplos desta índole dentro do território nacional e constituem uma valiosa contribuição para o património mundial.

É nesse sentido que os Parques Nacionais merecem a selecção, a protecção e a supervisão contínua, ao mais alto nível nacional, sendo mantidos por e para a Nação, com respeito a disposições muito restritas quanto à sua alienação jurídica ou alteração.

O conceito de "Parque Nacional" começou a desenvolver-se há um século, quando se observou em certos Países que, por causa das necessidades e pressões humanas, algumas espécies de plantas e de animais começavam a desaparecer e que determinadas características de importância geológica e arqueológica, eram alteradas por forças poderosas.

O conceito de "Parque Nacional" permitiu então separar amplas extensões de terreno, em forma de zonas selvagens ou naturais. Considerou-se que esses territórios, com a sua variedade de aves, mamíferos, peixes e diferentes camadas de vegetação, abandonados a si mesmos e desprovidos de qualquer influência humana, chegariam a encontrar um "equilíbrio da natureza". O objectivo era conceder a protecção completa a zonas representativas de um meio submetido a rápidas mudanças. Naquela época, o "meio ambiente" da maioria dos Países em desenvolvimento quase não havia sido afectado pela influência da indústria.

Os recursos animais, as peles e seus produtos, não eram mercadorias importantes no comércio mundial, ou se o eram em certos casos, recebiam menos atenção que o comércio de escravos que era o centro de atenção das discussões da época.

O século XIX foi um período significativo da exploração activa em muitas partes do mundo. A população humana era bastante reduzida, e muitos povos do Mundo viviam da caça, pesca ou simples colheita de mel, frutos, raízes e vegetais. Os animais bravios deslocavam-se à vontade nas suas rotas tradicionais de migração, sem grandes obstáculos. Os instrumentos usados para caçar eram de carácter rústico, e em consequência, não podiam usar-se perigosamente ao ponto de ameaçar ou prejudicar uma espécie através da caça.

O progresso do homem e das armas e sua utilização, e a descoberta da espingarda significaram o início de uma nova era para a caça de animais bravios e para o homem. E a partir daí, tudo mudou.

É um facto que, em outras eras, as colectividades que pescavam e caçavam o faziam para se abastecerem a si próprias e as suas famílias, com alimentos e roupas, mas a exploração comercial actual ameaça a própria existência de numerosas espécies possuidoras de peles e troféus valiosos, tanto à nível nacional como mundial.

Em muitas partes da África o conceito de "Parque Nacional" foi influenciado poderosamente pela Convenção de Londres de 1933, que tendia a salientar que, dentro do possível, a exclusão de toda a actividade humana manteria os Parques Nacionais intactos e sem modificações notáveis. No entanto, na conservação das zonas naturais, esse objectivo não conseguiu resistir à prova do tempo.

É um facto biológico que as sãs populações de plantas e animais evoluem até um ponto culminante e sempre se produzem mudanças naturais de flora e fauna, que fazem com que, ao cabo de uns poucos de anos, nenhuma zona seja, na realidade, igual.

Mesmo nos museus, monumentos, etc., a política de "não tocar" não chega para assegurar a conservação de exemplares mortos!

Precisamente este processo contínuo de trocas entre a natureza, e os erros cometidos nos países desenvolvidos, levaram os países em desenvolvimento de muitas partes do Mundo a realçar o "maneio e investigação dos recursos" como um importante aspecto no conceito de Parques Nacionais.

Para se poder estabelecer um "maneio" adequado, num "Parque Nacional", torna-se necessário, portanto, investigar os respectivos recursos, pela forma seguinte:

— Fazer investigações sobre o solo, que abarquem a análise do mesmo e a determinação da sua humidade e temperatura;

— Estudar a sociologia das plantas, estabelecendo transições e empregando a fotografia aérea para descobrir as tendências da vegetação por comparação com fotografias tiradas em estações diversas.

— Estudar o efeito das "queimadas", seus usos e forma de luta contra os incêndios voluntários e descontrolados.

— Estudar os sistemas de raízes para descobrir a influência que exercem sobre a presença de ervas e outras plantas.

— Efectuar estudos meteorológicos em diferentes tipos de vegetação, que compreendam a pluviosidade, as temperaturas do ar, a humidade relativa, a saturação e ventos (direcção e velocidade).

— Efectuar estudos de ecologia animal, que abranjam o maior número possível de espécies.

Só depois de dispôr de ampla informação as autoridades dos Parques Nacionais poderão adoptar decisões responsáveis que conduzem a boas práticas de conservação.

A Xª Assembleia Geral da UICN, que se reuniu em Novembro de 1969, em Nova Delhi, adoptou uma resolução contendo a

definição do termo "Parque Nacional":

"Em face da importância reconhecida aos "Parques Nacionais" pela Nações Unidas", tanto no aspecto do emprego judicioso dos recursos naturais como na utilização crescente nos últimos anos, que é feita em certos Países da expressão "Parque Nacional" para designar territórios com estatuto e objectivos cada vez mais diferentes, a Xª Assembleia Geral da UICN, reunida em Nova Delhi em Novembro de 1969, recomenda que os Governos de todos os Países aceitam reservar a designação de "Parque Nacional" para os territórios correspondendo às características abaixo indicadas e assegurar que os poderes locais e as organizações privadas desejando constituir reservas naturais façam o mesmo:

Um Parque Nacional é um território relativamente extenso,

1) que apresenta um ou vários ecossistemas, geralmente pouco ou nada transformados pela exploração e ocupação humana, em que as espécies animais ou vegetais, os locais geomorfológicos e os habitates apresentam um interesse especial do ponto de vista científico, educativo e recreativo, ou nos quais existam paisagens naturais de grande valor estético, e
2) no qual a mais alta autoridade competente do País tenha tomado medidas para impedir ou eliminar, desde que possível, em toda a sua área, essa exploração ou essa ocupação, e nela fazer, efectivamente, respeitar as entidades ecológicas, geomorfológicas ou estéticas, que hajam justificado a sua criação, e
3) no qual a visita é autorizada, sob certas condições, para fins recreativos, educativos e culturais;

De qualquer forma os "Parques Nacionais" não devem ser considerados como empresas comerciais, mas sim como um serviço público (como os museus e galerias de arte), embora muita gente os valorize apenas como fonte de divisas estrangeiras...".

Em 1950, quando iniciámos a nossa vida profissional como veterinários em Moçambique — desconhecendo quase em absoluto o problema em causa — viemos encontar ideias, generalizadas a técnicos e responsáveis e, de um modo geral, a toda a gente, que assentavam nas seguintes bases fundamentais:

— O progresso da Agricultura e da Pecuária era seriamente entravado pela presença de Glossinas, em grande parte do território;

— A existência das Glossinas estava íntima e decisivamente ligada à presença de uma abundante e variada fauna bravia;

— A melhoria da Pecuária, especialmente nos seus aspectos qualitativos e quantitativos, só poderia verificar-se desde que a fauna bravia fosse dizimada — como medida de saneamento, e nas planícies e florestas passariam, depois, a poder viver tranquilamente os tão desejados e necessários animais domésticos;

— Ou "caça", ou "gado", era o slogan, apregoado aos quatro ventos, e interpretado, na ocasião, como querendo expressar que, para haver "gado", se tornaria necessário destruir todos os animais bravios.

O que sucedeu, porém, foi que, mercê da publicação do célebre Decreto nº40.040, em 1955, os assuntos respeitantes à fauna bravia foram, como todos sabemos, entregues pelo Governo Colonial aos Serviços da Veterinária e Indústria Animal de então...

Isto equivale a dizer que, ao tempo, os serviços oficiais responsáveis pela Pecuária — e pela Fauna também, portanto — apoiados decididamente pela opinião pública generalizada, aceitavam com bons olhos, e desejavam mesmo, o exterminio puro e simples da enorme riqueza constituída pelos animais selvagens que habitavam ainda, e felizmente, grande parte do território da então colónia de Moçambique.

E, se os Serviços oficiais responsáveis pela fauna bravia, pensavam assim, não é de estranhar que os restantes — — Administrativos, de Agricultura, de Saúde, etc. — ainda fossem mais extremistas, daí resultando as enormes dificuldades pelas quais a "conservação" teve que passar sempre, sendo portanto a causa de muitas situações desagradáveis verificadas.

3. PARA A HISTÓRIA DO PARQUE NACIONAL DA GORONGOSA

a) Fase da "Reserva de Caça" sob jurisdição da magestática e colonial Companhia de Moçambique

Os documentos mais antigos a que tivemos acesso informam-nos que a base da existência da "Reserva da Gorongosa" se encontra num despacho de 18 de Outubro de 1920, do então governador da Companhia de Moçambique, Pery de Linde, no qual determinava: "Convindo reservar a maior parte da Circunscrição (Gorongosa) para a caça somente, desejo que o Chefe de

Serviços de Agrimensura informe sobre o assunto o que se lhe oferecer".

Foi pois em consequência deste despacho, que posteriormente, se determinou uma área de cerca de 1.000Km^2 destinada à protecção da fauna na Gorongosa (Portaria de 2 de Março de 1921), superfície mais tarde ampliada para 3.200Km^2, por se ter verificado que a promitiva "Reserva" não abrangia as áreas normalmente habitadas por duas espécies animais consideradas muito importantes — o rinoceronte e a inhala — (Decreto nº26076 de 21 de Novembro de 1935).

Este Decreto aprovou um Regulamento de Caça da Companhia de Moçambique e foi no seu art. 10º que ficou estabelecido o seguinte: "É actualmente "Reserva de Caça" uma Coutada única, na circunscrição da Gorongosa, tendo como limites... etc.".

Parece portanto poder deduzir-se que esta "Reserva de Caça da Gorongosa não funcionava, de facto, como área de protecção total à fauna bravia, mas sim como zona reservada para a caça por parte dos previlegiados e dos seus convidados... Isto é confirmado, por exemplo, por um documento de 1935, de que tivemos conhecimento na Beira, aquando da nossa estadia à frente da Repartição Provincial de Veterinária de Manica e Sofala (de 1963 a 1967), e no qual a Direcção da Companhia, dirigindo-se ao Administrador da Circunscrição da Gorongosa (ao tempo, também o responsável pela "Reserva"), em confidencial, informava que: "estando prevista para breve a visita à Beira do Cruzador Britânico "CARLISLE", e constando do programa organizado para a respectiva oficialidade uma caçada nos tandos da Gorongosa, e sabendo-se que, últimamente, se vêm verificando desmandos e transgressões de caça, naquela área, recomenda ao Sr. Administrador medidas adequadas para que aqueles ilustres convidados não vão encontrar os animais muito dispersos e muito excitados, o que lhes dificultaria o desejado êxito na caçada..."

Sabe-se, também que Presidentes da República Portuguesa, como os Generais Carmona e Craveiro Lopes, realizaram caçadas oficiais nas áreas da Gorongosa.

A "Reserva" ficou, após a sua criação, a cargo da Administração da Circunscrição, em Vila Paiva, e foi sob a orientação daquela entidade que, ao tempo, foi construída a estrada ligando Vila Paiva ao "tando".

No local onde se encontra o Chitengo ficou a residir, numa palhota, um guarda da Reserva, o "indígena" José Ferreira.

No ano de 1935, foi nomeado fiscal da Reserva o Sr. Jo-

sé Henriques Coimbra, que se fixou também no Chitengo, e em palhota, com a sua família, tendo o guarda Ferreira passado então para as funções de guia de visitantes. O acampamento do Chitengo passou a desenvolver-se, construindo-se as primeiras casas sob orientação do fiscal Sr. Coimbra, que abriu também o primeiro poço para o abastecimento de água. O fiscal Sr. Coimbra, viveu no Chitengo de 1935 a 1942, tendo depois, devido a um acidente que o incapacitou temporariamente, sido transferido para a Beira, embora continuando como encarregado da Reserva.

Foi também por essa altura que o Comandante da Polícia da Beira, considerado como um grande entusiasta da Gorongosa — o capitão Pinto Soares — com o acaçador Sr. Alberto de Araújo e o Figueira Meque — ainda aqui junto de nós e a trabalhar pelo seu Parque — deram início à abertura dos alicerces para implantação das construções ainda hoje existentes no portão da entrada, do lado de Bué Maria.

O chamado "acampamento velho", no tando do Songo, também conhecido por "Casa dos Leões", foi construído em 1940, por um pedreiro indo-português, de nome Costa, e sob orientação do fiscal Sr. Coimbra. Este acampamento foi abandonado dois anos depois por se ter verificado que o local onde estava implantado ficava sujeito a inundações na época das chuvas, uma das quais "meteu água" até ao nível do fôrro das casas... A partir do abandono, famílias de leões ocuparam as casas, os terraços e as sombras, o que passou a constituir uma das atracções turísticas mais apregoadas da Gorongosa.

O comentário que nos merece esta primeira fase do nosso Parque Nacional da Gorongosa, é o de que, embora os objectivos que levaram à criação da "Reserva" não tivessem, como já se disse, predominancia proteccionista, a verdade é que deles resultou qualquer coisa de útil, preservando-se para o futuro uma área, e a sua fauna, de inegáveis valores naturais.

É bom não nos esquecermos de que Companhia de Moçambique era uma empresa de exploração e que, dentro desses objectivos, explorou de facto, e em grande escala a fauna bravia.

Aproveitando-se dos "mitos" como os dos "animais ferozes", "animais daninhos", e das realidades da existência de grande número de "caçadores profissionais", e da oficializada e rendosa exportação sistemática do "marfim", dos "cornos de rinocerente" e peles, a Companhia de Moçambique iniciou o grande desbaste que sofreu a fauna bravia no território de Manica e Sofala, outrora considerado o mais elevado expoente, em Moçambique, daquilo a que chamavam, falando da África em geral, o "paraíso dos caçadores"...

Num folheto de propaganda — "A Caça em Moçambique" — editado em 1938 pela Repartição Central de Estatística, encontramos a seguinte e expressiva referência: "Se a África é o paraíso dos caçadores, Moçambique é um dos mais privilegiados recantos desse paraíso. Nas suas florestas, nos seus 'tandos' e 'lânguas', nas margens, restingas e ilhotas nos seus rios e lagoas, uma fauna riquíssima em variedade e abundância se oferece, tentadora, ao caçador. O território da Companhia de Moçambique é, entre todos os da Colónia, aquele que goza da fama de possuir mais caça. São, na verdade, notáveis os célebres 'tandos' ou 'dambos' da Gorongosa, extensíssimas planícies onde os boi-cavalos, as zebras, os leões, os búfalos, os elefantes e muitas espécies de antílopes se contam por milhares. É a zona da colónia mais frequentada por turistas estrangeiros, amadores deste desporto, e a região onde o caçador, principalmente, mais oportunidade tem de fazer boa figura".

Igualmente, numa outra monografia — "A Caça em Moçambique" — apresentada pela "Comissão de Caça de Moçambique" por ocasião do IV Congresso do Turismo Africano, realizado em Lourenço Marques, em Setembro de 1952, deparamos com as seguintes passagens, a propósito ainda do território de Manica e Sofala, e da Gorongosa: "Poucas zonas de Moçambique reúnem um conjunto de condições tão favoráveis à vida dos mais variados animais. Nos seus 3000km^2, por feliz distribuição das linhas de relevo e da variedade da vegetação que aqui se origina, encontram o seu 'habitat' próprio animais que vão desde os mais graciosos antílopes — pouco maiores do que coelhos, até aos espectaculares 'cambacos' de pontas a roçarem o chão. Rica na variedade das especies, é-o também na abundância de cada uma. O número de animais que eu vi, num percurso de uma dezena de quilómetros no Parque da Gorongosa — dizia um visitante conhecedor de parques de caça — não se vê facilmente noutro lugar!"

b) Fase da "Reserva de Caça" sob jurisdição do governo colonial através da Comissão Central de Caça (1948 a 1960)

Em 1948, atendendo ao volume das obras a executar no novo acampamento de Chitengo, o Governo, através da "Comissão de Caça", contratou o Sr. Alfredo Rodrigues como encarregado das mesmas, tendo posteriormente sido investido, nas funções de fiscal de caça, em substituição do Sr. Coimbra.

O delegado da "Comissão de Caça" na área da Gorongosa continuava a ser o respectivo Administrador da Circunscrição

e, assim, era este quem continuava também a dirigir a Reserva e a orientar mesmo as obras em curso.

Foi também por esta altura que, verificando-se que os limites, ultimamente implantados, não serviam satisfatoriamente especialmente por terem consentido que a estrada Beira-Rodésia, (a antiga estrada que, atravessando o rio Pungué, depois de Gôndola e do rio Urema, ia desembocar na estrada Beira-Inhaminga, próximo da Muanza) e determinou que ela ficasse incluída dentro da área da Reserva e, por esse motivo, novas propostas se efectuaram até que, finalmente, ficou assente a criação de uma cintura de protecção em torno da Reserva, do que resultou uma área sob defesa avaliada em cerca de 12.000 Km^2.

Em 1957, por concurso público, foi adjudicado à Sociedade Comercial de Manica e Sofala a exploração comercial dos alojamentos existentes — constituídos, na ocasião, por quartos, restaurantes e bar — contrato esse que, posteriormente, transitou para a Agência de Viagens e Turismo, tendo esta, por sua vez, mas já em 1964, sido integrada na recentemente fundada, sob a égide do poderoso Banco Nacional Ultramarino, "Sociedade de Safaris de Moçambique", ou "SAFRIQUE", que chegou até aos nossos dias.

O fiscal Sr. Alfredo Rodrigues, manteve-se na Gorongosa durante cerca de 14 anos, e foi ele, sem dúvida, quem acompanhou os primeiros passos da sua fase de protecção à fauna — — com proibição de ali se caçar — e de expansão turística — com admissão de visitantes — desenvolvendo trabalho que chegou a granjear-lhe apreciável fama, embora tratando-se, de facto, de elemento quase ignorante da Ciência Biológica e, portanto, dos autênticos problemas que envolvem uma área de protecção.

c) Fase de Parque Nacional sob jurisdição dos Serviços de Veterinária (1960 a 1975)

Como se sabe, em 1933 efectuou-se em Londres uma "Convenção para proteger, em África, o solo, a flora, a fauna e os monumentos naturais", organizada e participada por todos os países que, ao tempo, detinham colónias neste continente.

A Convenção foi aprovada, ratificada, e Portugal, para lhe dar cumprimento e execução, fez publicar em 20 de Janeiro de 1955 o conhecido Decreto nº40.040, que passou a vigorar no chamado, ao tempo, "Ultramar Português", como Lei Geral sobre a matéria.

Como também é sobejamente conhecido, este Decreto 40.040

introduziu diversas inovações na protecção da flora, da fauna, dos solos e, até, das águas interiores, e na parte que mais nos diz respeito, estabeleceu que os problemas da fauna passariam para a jurisdição dos Serviços da Veterinária, e os problemas da flora e águas interiores para a juridição dos Serviços de Agricultura e Florestas.

É de assinalar, no entanto, que o Decreto 40.040 só teve implementação em Moçambique no ano de 1960, data em que, de facto, os assuntos da fauna foram transferidos da "Comissão Central de Caça" para os Serviços de Veterinária, que criaram a Repartição Técnica da Fauna. E, com eles, passou o Parque Nacional da Gorongosa, tendo sido o médico -veterinário Chefe da Repartição de Veterinária de Manica e Sofala, Dr. Rodrigues da Costa quem procedeu às formalidades oficiais da passagem de responsáveis e dos seus imóveis e móveis existentes e, por acumulação, administrou também o mesmo até 1963.

Em Março de 1963, a administração do Parque Nacional da Gorongosa foi entregue, também em regime de acumulação, ao Delegado de Sanidade Pecuária de Chimoio, Dr. Amadeu C. Silva e Costa, que a exerceu até Novembro de 1965.

Já então fora criado o Fundo de Protecção à Fauna — com verbas obtidas através das receitas próprias do Sector, constituídas pelas taxas e licenças de caça, produto de multas aplicadas pela fiscalização e da venda de despojos e troféus.

E foi precisamente com fundos dessa origem que o Serviço de Protecção à Fauna pôde dedicar uma apreciável atenção ao desenvolvimento do Parque Nacional da Gorongosa, especialmente no seu aspecto turístico.

Na verdade, durante o período de administração do Dr. Silva e Costa o Parque Nacional da Gorongosa sofreu notáveis melhoramentos, no que diz respeito às instalações do acampamento do Chitengo e outras infra-estruturas de apoio ao turismo.

Este, devido não só ao incremento que se verificou face ao início da chamada "caça turística" ou "safaris de caça" praticado nas "Coutadas", então criadas e de cujo número, de 17, foram, como é sabido, estabelecidas em Manica e Sofala na maioria — mas também, — e especialmente, devido à melhoria das condições de acesso, pela asfaltagem da estrada Beira-Rodésia e construção de célebre "ponte de Tambores" sobre o rio Pungué, em Bué Maria, sofreu, de facto, um motável incremento. Bastará dizer-se que o número de turistas registados, passou de 1.361 em 1952, para 6.096 em 1960, 8.203 em 1965 e 12.219 em 1968.

O acampamento de Chitengo foi pela primeira vez, dotado de um plano director, orientado por arquitecto, e ampliado na sua capacidade de alojamentos, passando a dispor de luz eléctrica abundante, água suficiente, piscina, restaurante, bar, correios, posto sanitário e pista para aterragem de aviões, e cerca de vedação em arame.

Igualmente, ainda que em fase primária, o Parque Nacional Gorongosa foi dotado de algum pessoal privativo, embora destacado de outros quadros dos Serviços da Veterinária. Assim foi, que ali passaram a prestar serviço ajudantes da Pecuária tratadores de animais e fiscais de caça. Foi durante este período que iniciou no Parque Nacional da Gorongosa uma propícia e dinâmica acção o, ao tempo, fiscal de caça de Chimoio, Sr. Celestino Ferreira Gonçalves.

De 1965 a 1968, a Administração do Parque passou, novamente por acumulação, a ser exercida pelo Chefe da Repartição de Veterinária de Manica e Sofala (Beira), ao tempo o Dr. Armando Rosinha, que continuou a ser assistido, com o seu proverbial entusiasmo e eficiência pelo fiscal de caça de Chimoio, Sr. Celestino Gonçalves. Nessa altura já o orçamento geral do Estado havia previsto o lugar de Administrador privativo do Parque, a ser obrigatóriamente desempenhado por um médico-veterinário, mas, no entanto, nunca preenchido por não haver candidatos interressados ao lugar, dadas as fracas condições de trabalho, de instalações e mesmo de remuneração de que o mesmo se revestia.

Até 1965, portanto, o Parque Nacional da Gorongosa não dispunha de pessoal privativo e as suas tarefas estavam entregues, as de secretaria e contabilidade, ao pessoal das Delegações de Sanidade Pecuária da Beira ou de Chimoio, e as restantes aos ajudantes de pecuária, tratadores de animais dos Serviços da Veterinária ou pessoal assalariado eventual (este a maioria) mas sem qualquer qualificação.

Foi, precisamente nesta fase que redigimos uma informação a propósito e da qual transcrevemos o seguinte: "Segundo definição legal, Parques Nacionais são áreas sujeitas a direcção e fiscalização oficial, reservadas para a propagação, protecção e conservação da vida animal selvagem e da vegetação, e ainda para conservação de objectos de interesse estético, geológico, pré-histórico, arqueológico e de outro carácter científico, em benefício e para recreação pública e nas quais é proibido caçar, pescar, perseguir e espantar animais, destruir ou colher plantas, salvo por iniciativa ou sob fiscalização das autoridades competentes, acampar ou transitar fora dos locais e caminhos estabelecidos" — (definição

do Decreto nº40.040).

"Em Moçambique, a única área considerada sob esta jurisdição é o conhecido "Parque Nacional da Gorongosa", situada no Distrito de Manica e Sofala, e cuja fama, projecção e conhecimento, ultrapassaram há muito o âmbito provincial e até nacional.

"O Parque Nacional da Gorongosa é, sem dúvida uma realidade, não só sob o ponto de vista turístico, mas também no aspecto científico, e encontra-se por força do Decreto Lei nº40.040, sob a jurisdição dos Serviços de Veterinária de Moçambique.

"Nestas circunstâncias, e porque os quase dois anos já passados nesta Repartição nos puderam fornecer alguns elementos de apreciação e conhecimento dos problemas daquele Parque, entendemos apresentar à Direcção de Serviços, para os devidos efeitos e consideração, alguns pontos que reputamos de fundamental importância, com vista ao futuro:

"1 — O Parque é um lugar indicado para o estudo da vida, costumes e relações existentes entre as diversas espécies animais que nele vivem, do balanço natural entre a flora e a fauna, e das relações de equilíbrio que a natureza mantém, sabiamente, entre todos os seres vivos de uma comunidade. É local previlegiado para a realização de estudos respeitantes à biologia da fauna, constituindo assim um verdadeiro" labotório", onde devem ser colhidos os elementos indispensáveis para um controle nacional da fauna das restantes regiões.

"2 — Paralelamente, o Parque é também um local de turismo, onde os homens possam ter o direito, respeitando embora os Regulamentos, de deliciarem a vista e recrear o espírito na contemplação das belezas da natureza, entregues à paz e sossego de uma tranquilidade o mais absoluta possível.

"3 — Mas, fundamentalmente, para além do interesse turístico, há o interesse científico e o Parque Nacional da Gorongosa deve ser, antes de mais nada, 'Laboratório de Investigação Científica'.

"Aceites como fundamentais estas três premissas, importa sobremaneira saber se, na actual estrutura, o Parque estará cumprindo inteiramente as suas finalidades, supondo nós que, sem paixão nem intuitos derrotistas de apreciação injusta, teremos que concluir afirmando claramente, mas sem hesitação, que o Parque Nacional da Gorongosa não está cumprindo a finalidade fundamental que justificou a sua criação. Para que essa finalidade estivesse atingida seria necessário que ali estivesse montado, além do sistema em vigor de exploração comercial de turismo, um serviço de investigação — que

falta totalmente — dotado dos indispensáveis técnicos especializados, com os conhecimentos necessários à realização de tais estudos.

Torna-se assim urgente, absolutamente urgente, dotar o Parque Nacional da Gorongosa de pessoal privativo competente e comportando os seguintes elementos: a) Admistrador/Director privativo; b) Guardas de caça; c) Fiscais de caça; d) Pessoal auxiliar; e e) Pessoal burocrático.

"(Parece não poder haver dúvidas quanto à necessidade desta providência, pois não é de aceitar a situação presente, caracterizada por: a) Não haver Administrador/Director privativo; b) Não haver guardas de caça privativos; c) Não haver fiscais de caça privativos; d) O pessoal auxiliar ser insuficiente, não privativo e desqualificado; e) Não haver pessoal burocrático privativo)".

Trouxemos para aqui esta longa transcrição, duma nossa Informação de 1966, não só porque ela exprime um inconformismo, que tem sido permanente pela nossa parte, mas também especialmente porque o seu conteúdo ajudará a compreender algumas medidas que, posteriormente, foram adoptadas, como veremos.

Entretanto, o desenvolvimento turístico do Parque Nacional da Gorongosa prosseguia, sempre como preocupação dominante. O Parque será como que uma "montra" da Colónia e nenhum visitante oficial vinha a Moçambique sem que o seu programa de visita incluísse uma estadia no Chitengo...

Nessa altura, por isso, o Chitengo passou a dispôr de acomodações para receber cerca de 100 turistas (tendo chegado a alojar 150 em diversas ocasiões), e um restaurante que servia 300/400 refeições por dia, um bar bem abastecido, um salão para repouso e festas, uma piscina para adultos e outra para crianças, posto de abastecimento de combustíveis, posto de socorros, estação telégrafo-postal, etc. Mas continuava sem dispôr de técnicos, de laboratório, de biblioteca, de elementos científicos, enfim, susceptíveis de lhe dar outra feição, para além da de empresa hoteleira...

Também se ampliaram as áreas susceptíveis de serem visitadas, alargou-se a rede de picadas (de cerca de 150 Km, para perto de 300 Km), abriram-se picadas para o Macorreia, para o limite Norte no rio Nhandue, ao longo do rio Urema na sua parte terminal, e para as planícies do Ding-Ding.

É altura, portanto, de referirmos algumas das medidas, então tomadas, e de que falámos mais acima.

A Direcção dos Serviços, já nessa altura fortemente pressionada por opiniões diversas, mas especialmente por sentir

que o Parque Nacional da Gorongosa passara a ser, de facto, um amplo factor de prestígio pessoal para os próprios dirigentes, tomou as seguintes decisões, reconhecidamente acertadas para a época: 1— Organizou o Parque, dotando-o de pessoal privativo fixado, desde então, no próprio Chitengo; 2— Nomeou um Administrador privativo, um médico-veterinário vindo de uma secretaria de Lisboa, bem intencionado sem dúvida, mas completamente ignorante e alheio aos verdadeiros problemas de um Parque Nacional
3 — Contratou um ecólogo sul-africano, o Dr. K.L.Tinley, para proceder aos estudos de base sobre a fauna bravia do Parque e possibilitar assim que se publicasse uma "monografia" sobre o mesmo, reconhecida sempre como falta importante; 4— Criou o cargo de "guarda de Parques, Reservas e Coutadas" e preencheram-se alguns lugares com os elementos colocados no Chitengo; 5 — Enfim, a secretaria, contabilidade, aprovisionamento, e outras actividades afins, ficaram instaladas definitivamente no Chitengo.

Foi nesta fase que alguns elementos dedicados deram ingresso nos Serviços da Fauna e do Parque, e puderam desenvolver acções para além das relacionadas com o sagrado "turismo". Desses, alguns ainda aqui se encontram hoje, como os Srs. Lobão Tello, Fernando Costa, Justino Matias, Elija Chamba, Pedro Manussos, por exemplo.

Foi uma fase importante na vida do Parque, mas muito mais haverá a dizer sobre ela, uma vez que nem tudo pôde desenvolver-se de acordo com os programas por alguns idealizados, o que tem a sua explicação — na nossa opinião — pela autêntica indefinição de responsabilidades e de objectivos em que sempre se viveu.

Assim, o novo Administrador não podia, pelas razões já aduzidas, ser um autêntico Director do Parque. A Direcção sobrepunha-se constantemente ao próprio Serviço da Fauna, fazendo prevalecer decisões e idéias nem sempre felizes.

O ecólogo contratado, sem direcção forte e programa estabelecido, dentro dos objectivos para que fora recrutado, lançou-se em trabalhos, válidos sem dúvida, mas carecentes de referência e por vezes, mesmo, afastados dos mais prementes problemas do Parque, que assim permaneceram sem solução.

No entanto, o Dr. Tinley lançou-se entusiásticamente no estudo dos limites ecológicos do Parque, tendo, logo ao cabo de pouco tempo de permanência no Chitengo, apresentado um extenso relatório, de excelente conteúdo técnico e científico e que veio, realmente, colocar-nos a todos perante novas concepções, até então quase que ignoradas pela maioria dos que ali trabalhavam.

Esse relatório, "Parque Nacional da Gorongosa — Moçambique — Limites Ecológicos — Manutenção da Natureza Bravia" — foi apresentado ao Governo, acompanhado por uma Informação que então elaboramos, e da qual transcrevemos o seguinte:

"1. O Dr. Tinley iniciou os seus estudos no Parque, debruçando-se sobre o problema dos seus limites ecológicos, tendo apresentado extenso e valioso relatório sobre a matéria;

"2. Como é sabido, os limites geográficos do Parque Nacional da Gorongosa sofreram já diversas alterações mas nenhuma delas resultante de estudos tendo em vista exclusivamente os altos interesses da fauna que o povoa, nas suas relações com o respectivo meio ambiente;

"3. Assim é que uma das alterações dos limites tem como razão principal a introdução de áreas onde se dizia haver rinocerontes, espécie que se desejava fosse valorizar o património faunístico do Parque; outra alteração, mais recente, teve em mira retirar do Parque, uma área, do lado da Vila Paiva de Andrade, densamente povoada pelo elemento humano;

"4. Os estudos agora efectuados pelo Dr. K.L. Tinley, vieram na verdade colocar o problema no seu verdadeiro lugar, dentro daquilo que, à luz de princípios científicos universalmente aceites, deverá entender-se por um autêntico Parque Nacional;

"5. Nesta conformidade, apresenta no seu relatório uma Proposta para nova alteração dos actuais limites do Parque, baseada nos estudos hidrológicos da respectiva área e ainda e outros factores relacionados com as regiões limítrofes, que permitirão constituir, caso venham a ser aceites, um Parque, segundo o autor afirma, com características únicas no continente africano;

"6. Resumiremos assim, as conclusões e sugestões contidas no referido relatório:

a) — Os estudos da bacia hidrológica do Parque Nacional da Gorongosa mostram que toda a sua vida natural depende das nascentes que abastecem os cursos de água permanente, que emanam da serra da Gorongosa e, portanto, para salvar esta fonte de vida é necessário incluir a maior parte da serra no referido Parque.

b) — Atendendo a que as populações humanas que vivem dentro dos actuais limites oficiais e as que estão incluídas dentro dos limites que agora sugere e propõe, além de constituirem elemento decididamente perturbador do equilíbrio natural, são razões suficientes para que, às áreas que ocupam,

deixem de poder, efectivamente, aplicar-se a própria definição de Parque Nacional, consagrada internacionalmente, e pelo Decreto nº40.040, deverão ser retiradas o mais urgentemente possível.

c) — Tendo concluído que a área da Coutada nº10, constitui o único refúgio para os ungulados da "Reserva de Búfalos de Marromeu", durante a época das chuvas, em que fica quase totalmente debaixo de água, sugere que aquelas duas áreas (Coutada nº 10 e Reserva de Búfalos), sejam incluídas no Parque.

d) — Tendo ainda concluído pela existência de altos interesses de ordem natural na área que chamou "enclave de Cheríngoma" — que se situa entre o Parque e a Coutada nº10 — sugere também a inclusão deste "enclave", providencia de que resultaria um conjunto de ecossistemas excepcional, com áreas da serra, da planície, do planalto de Cheringoma, e de zona costeira, único, segundo afirma, hoje praticável em toda a África.

e) — Atendendo a que a construção da estrada nacional nº 1, projectada para ligar Vila Paiva à povoação de Maringué, a seguir pelo lado leste da serra, dividirá o Parque em duas partes, com incovenientes de ordem natural evidentes, deverá propor-se que a referida entrada seja desviada para oeste da serra, o que se afigura vantajosos não só por obviar dos incovenientes apontados, mas também por resultar mais económico, porque apesar de alongar o trajecto em 3 ou 4 dezenas de quilómetros, obrigaria a construir, apenas, 4 obras de arte, enquanto que o trajecto do projecto actual obrigará a construção de 24.

f) — Ainda no que diz respeito ao Parque Nacional da Gorongosa mas em âmbito mais particular, propõe as seguintes medidas:

— Que não sejam feitas quaisquer construcções, ou acampamentos, dentro dos seus limites, — princípio que, aliás, preconiza para todos os Parques e Reservas, devendo antes aquelas benfeitorias ser localizadas na periferia dos respectivos limites, de preferência junto de vilas já existentes, que assim seriam valorizadas com um novo e forte impulso de progresso e valorização económica.

— Além de que, sendo tais benfeitorias, (construc-

ções para instalações turísticas), efectuadas por entidades particulares, deixariam os fundos do Estado, libertos para aplicação num mais perfeito conhecimento, controle e manutenção, da fauna bravia e da natureza. (Um primeiro acampamento seria construído em Vila Paiva, um segundo, em Inhaminga, e um outro na Muanza...).

— A área a sudoeste, no sopé da serra, onde já existem agricultores fixados, não deve ser incluída no Parque, mas sim e apenas a área de floresta existente no seu topo.

— A missão católica, as povoações e os estabelecimentos comerciais existentes, devem ser transferidos, com as populações das respectivas áreas.

g) — Finalmente, o relatório, conclui que o futuro dos Parques e Reservas depende de uma fiscalização eficiente e esta só existirá com bons profissionais, pelo que se torna necessário formá-los, pagar-lhes bem e prestigiá-los, visto só dessa mameira se impedir que os melhores sejam levados para a actividade particular, melhor remunerada".

Sobre este Relatório, e na Informação que então prestamos aos nossos superiores hierárquicos, escrevemos ainda mais o seguinte:

— "O relatório a que nos vimos referindo, e cujas conclusões aceitamos na generalidade, vem colocar-nos perante uma concepção de Parques e Reservas diferente da que tem sido seguida em Moçambique.

— As inovações propostas são perfeitamente pertinentes e oportunas, pois baseiam-se em estudos com base na Ecologia, e em sãos princípios de conservação da natureza.

— No entanto, para as pôr em prática, totalmente, existem implicações que transcendem as nossas atribuições e possibilidades.

— Com efeito, o que se propõe em relação ao Parque Nacional da Gorongosa, a ser realizado, transformaria aquele já famoso santuário de fauna bravia numa realidade indubitavelmente mais valorizada, mas exigiria medidas de larga envergadura que só a nível muito superior poderão ser decididas.

— Importa no entanto apresentá-las e amparálas, não apenas porque são válidas, mas ainda porque constituem uma tomada de posição oportuna, dos Serviços, que doutra forma poderão vir a ser acusados de terem ignorado o problema, apesar de para o mesmo haverem sido alertados.

— Afirmamos a convicção de que o futuro da sobrevivência da fauna bravia em Moçambique — na medida em que venha a processar em ritmo acelerado, como convém e se impõe, o desenvolvimento do seu território através de actividades agro-pecuárias e industriais — só poderá ser viável se forem estabelecidos antes disso, os necessários Parques e Reservas com as áreas absolutamente vedadas a quaisquer outros fins.
— Assim, acarinhamos a idéia da necessidade de, imediatamente, serem tomadas medidas decisivas no sentido de: Ou criar uma estrutura de Parques e Reservas com autêntica base científica, da qual resultaria evidente valorização do património natural de Moçambique, e consequente prestígio internacional nos meios ligados ao assunto; Ou manter as actuais estruturas — na verdade demasiado empíricas e constrangedoramente "amadoras", mas certamente adequadas aos meios disponíveis — correndo-se o risco, no futuro, de nos acusarem, e com razão, de imprevidência na execução de medidas que nos cabe praticar no campo da protecção da natureza".

Terminávamos então propondo:

"— Que sejam adoptadas as seguintes medidas resultantes do relatório do Dr. K.L.Tinley, cuja execução será posta em prática, evidentemente, à medida que forem sendo obtidos os meios necessários para o efeito:

1 — Inclusão da Serra da Gorongosa na área do Parque Nacional da Gorongosa.
2 — Retirada gradual das populações ali fixadas.
3 — Alteração do projecto da estrada nacional nº1, no troço compreendido entre Vila Paiva e Maringué por forma a que siga o lado oeste da serra.
4 — Colocação da área da Coutada nº10 e do enclave de Cheringoma em regime de reserva total, com impedimento de nelas serem autorizados quaisquer projectos de aproveitamento ou fixação de polos de povoamento com vista à sua posterior inclusão no Parque Nacional da Gorongosa.

"— Esta informação e o relatório que lhe deu origem, foram apreciados em reunião do Conselho de Governo, presidido pelo Governador Geral Baltazar Rebello de Sousa, e daí resultou um despacho sancionando, na generalidade, as propostas apresentadas e nomeando ás diversas comissões para tratar dos pormenores mais particularizados.

"— No entanto, somente em 1 de Julho de 1971, já sob a presidência do Governador-Geral Eng. Arantes e Oliveira, se realizou uma reunião de alto nível, à qual assistimos também e secretariámos, e em que foram estabelecidos as seguintes conclusões:

A — Conclusão relativa ao aspecto faunístico:

A Direcção dos Serviços de Veterinária, com a colaboração do Governo do Distrito da Beira, continuará e incrementará a valorização do Parque Nacional da Gorongosa no aspecto da protecção da natureza e que se podem resumir nos seguintes pontos:

1 — Alteração dos limites do Parque para os propostos pelo Dr. Tinley, com os necessários ajustamentos.

2 — Deslocação progressiva das populações da região de Guinha e Nhantaze, preparando-se para estas as necessárias infra-estruturas sócio-económicas em locais adequados.

3 — Na Serra da Gorongosa não se fará deslocação das populações mas sim uma maior fiscalização, defesa e protecção das nascentes de água e apoio e ensino às populações, de forma a evitar a erosão.

4 — Deslocação para fora dos limites do Parque da Missão e cantina ali existentes;

5 — Estudo e resolução das concessões existentes dentro do Parque.

Sua Excelência o G.G. frisou e determinou que, na deslocação das populações se deveria evitar, por todos os meios, formas de actuação que provocassem qualquer espécie de atritos com as mesmas.

B — Conclusão relativa aos acessos:

1 — Desvio da estrada nacional nº 1 de Vila Paiva para Maringué, passando esta a poente da Serra;

2 — Melhoria dos acessos — Vila Paiva e Inhaminga;

3 — Melhoria do campo de aviação existente em Vila Paiva, mas não sendo de encarar atribuir-lhe vôos além dos de "Friendship".

4 — Estudo e possibilidades de acesso pelo rio Pungué, como atractivo turístico.

C — Conclusão de natureza turística:

Na falta de recursos financeiros e de planos detalhados para o aproveitamento turístico do Parque, será de encarar a entrega do estudo, posterior execução do empreendimento e exploração turística do Parque a entidades privadas, mas sempre com a intervenção da Administração, quer na orientação a dar-se ao estudo quer na realização de capitais.

Como orientação fundamental deste estudo haverá que encarar, primordialmente, os aspectos ligados à protecção da natureza. (O G.G., o Secretário Provincial da Economia, ficaram de, pessoalmente, estabelecer contactos nesse sentido com entidades financeiras, nomeadamente B.N.U., Instituto de Crédito, Grupo CUF e outros).

D — Conclusão sobre ampliação e melhoria do acampamento do Chitengo:

Foi reconhecido, independentemente do estudo e futura valorização turística do Parque, a necessidade imediata da ampliação e melhoria do actual acampamento do Chitengo, tendo em vista a enorme afluência de turistas que actualmente se verifica, e que ali se não podem alojar. Acordou-se ainda que esta ampliação deveria ser de carácter rústico, e de acordo com o meio ambiente. As mesmas características deverão ser impri midas a futuros acampamentos.

Recordemos que, a esta Reunião de 1/Julho/971, assistiram além do Governador Geral Arantes e Oliveira, os Secretários Provinciais de Terras e Povoamento, da Economia, das Obras Públicas, o Governador de Distrito da Beira, o Director do Centro de Informação e Turismo e o autor destas linhas em representação da R.T. da Fauna da Direcção dos Serviços de Veterinária).

Recordemos ainda que, nessa altura, começaram a surgir na Beira, e na área do seu Distrito, problemas agudos relacionados com a expansão da Luta de Libertação Nacional, que então havia chegado à região. Daí resultaram, sem dúvida, duas atitudes governamentais que vieram a decidir a forma como se encaminhou a implementação das "conclusões" contidas no documento que atrás recordamos:

1 — A de manter o Parque — e mantê-lo aberto — como expressão de soberania colonial e de prestígio, uma vez que o número dos seus habitantes aumentou substancialmente.

2 — Desenvolver actividades de ordenamento das populações, através dos conhecidos "aldeamentos", alguns dos quais foram projectados e iniciados em áreas pertencentes ao Parque e, por outro lado, uma atitude "paternalista" que levou a considerar os programas da protecção à fauna como causadores directos de descontentamento das populações e, portanto, favorecendo a "subversão".

As providências que então foram tomadas, podem resumir-se pela forma seguinte:

1 — A questão de estudo e implantação dos novos limites, — claro que sem considerar na totalidade o projecto do Dr. Tinley — foi entregue ao Gabinete de Estudos Agrários, a cargo de burocratas desligados da Fauna, e de cujos trabalhos não chegaram a ser aprovados os resultados: portanto os limites anteriores foram mantidos.

2 — A deslocação das populações de Guinha e Nhandaze, foi igualmente entregue àquele Gabinete de Estudos Agrários, com a colaboração da chamada "Junta de Povoamento" e, depois de consumidas avultadas verbas, nada de concreto resultou também, continuando as populações onde e como se encontravam.

3 — A Serra da Gorongosa não foi incluída e, antes pelo contrário, foi sistemáticamente invadida, nas suas vertentes e margens dos rios pelas populações que pretendiam fugir aos aludidos "aldeamentos", não se fazendo portanto qualquer fiscalização, defesa e protecção das nascentes.

4 — As cantinas e concessões existentes, foram, de facto, retiradas do Parque e os seus proprietários amplamente indemnizados.

5 — A estrada nacional nº 1 tem o seu traçado alterado e isso resultou, na verdade, num garnde benefício para o Parque, o único, positivo, que tera saído de toda aquela grande movimentação de meios.

6 — Os acessos a Vila Paiva e Inhaminga não sofreram qualquer melhoramento.

7 — O campo de aviação de Vila Paiva não foi melho

rado e, portanto, os "Friendships" continuaram a não poder lá aterrar...

8 — E, finalmente, não se fez estudo da possibilidade de acesso ao Parque por barco, pelo rio Pungué, não tendo esta idéia passado de uma optimista e remota possibilidade.

9 — Não conhecemos qualquer resultado positivo dos contactos que possam ter havido entre o Governo e entidades privadas e entidades financeiras para melhoramento das infra-estruturas turísticas embora seja certo que algumas iniciativas foram esboçadas para a construção de grandes acampamentos turísticos, nomeadamente em Bué Maria. (por parte da Safrique), e na nova ponte sobre o rio Pungué (por parte doutro grupo financeiro).

10 — Igualmente, também, nada se faz para ampliar e valorizar as velhas instalações do Chitengo, nem com carácter rústico nem com qualquer outro... e, portanto, tudo quanto fora resolvido não passou do papel onde foi registado...

Entretanto, entrávamos já em 1972 e o Administrador do Parque, Dr. Romão, abandonou o lugar e foi imediatamente substituído por um jovem médico veterinário, recém diplomado na Faculdade de Veterinária do então Lourenço Marques, o Dr. Albano Cortez. Esta nomeação revela que se continuava a menosprezar os verdadeiros interesses do Parque, da fauna bravia e da conservação da natureza, entregando a direcção de assuntos tão importantes a um técnico que havia recebido preparação — mas para tratar e criar animais domésticos - ainda sem qualquer prática. No entanto, como sempre, prevaleceu a opinião dos mais altos dirigentes, contra o que pensavam os poucos, realmente, ligados à fauna e ao Parque.

Por essa altura a guerra de libertação atingiu mesmo a região de Gorongosa e Inhaminga e, mais uma vez contra a opinião dos responsáveis mais directos pela fauna, os governantes decidiram que o Parque — grande pólo de prestígio — deveria manter-se aberto ao turismo, devendo para isso implementar-se a necessária defesa que assegurasse a tranquilidade dos visitantes.

E então assistimos — impotentes para lhe opor qualquer resistência que fosse além das palavras e das idéias — ao es

tabelecimento, no Parque Nacional da Gorongosa, dos seguintes dispositivos militares e afins:

a) No Chitengo, ficou instalada uma Companhia de tropa portuguesa, com a missão de defender, militarmente, e dentro da estratégia geral da região, a área do Parque.

b) A Organização Provincial de Voluntários (O.P.V.), foi encarregada de velar pela segurança do acampamento do Chitengo, dos Postos de Fiscalização e da segurança dos turistas.

Fácil é compreender a confusão reinante no Chitengo, transformado em quartel e, ao mesmo tempo, sempre cheio de turistas...

Além disso, o grupo da O.P.V., recrutado na então cidade de Lourenço Marques, era composto por elementos marginais oriundos das piores alfurjas da capital. E os seus comandantes não eram muito melhores revelando-se todos, e por isso, como inimigos do Parque e da fauna, caçando desenfreadamente para se alimentarem ou para negócio, estragando viaturas e material e indisciplinando e confundindo ainda mais as populações residentes.

Foi um período mau, muito mau mesmo, e que só veio a terminar com a Independência Nacional.

Apesar de tudo isto — direi melhor, e mesmo com tudo isto — o Parque conseguiu vencer, resistir e manter-se! Não temos dúvidas de que, especialmente devido ao seu valor intrínseco.

Nos tempos da nossa ligação directa ao Parque, quando algum visitante nos abordava — antes de percorrer as picadas, ou mesmo ainda na Beira, antes de conhecer a Gorongosa, mas tendo dela já uma idéia lendária e de propaganda — ansioso por adivinhar como decorreria a sua visita (se teria sorte, se o Parque, naquela época estava bom, se continuava a haver muitos animais, se o acampamento servia bem, etc.), nós respondíamos sempre, mais ou menos, assim: Vá o Sr. tranquilo, pois no Parque há uma "entidade" que cumpre sempre a sua obrigação para com os turistas, e essa entidade são precisamente os animais, que, tenho a certeza, não o deixarão desiludido.

Quanto ao resto... bem, aquilo que depende do homem revela bastante insuficiências e imperfeições, mas há que compreendê-las!

ASPECTOS GEOGRÁFICOS DA CIDADE DA BEIRA

Aniceto dos Muchangos

INTRODUÇÃO

O estudo da cidade da Beira justifica-se pela sua situação geográfica privilegiada e pela dimensão dos projectos económicos que nela se implementam.

O impacto destes projectos abrange as mais diversas áreas: económica, social, política e ambiental. É por isso interessante, sob o ponto de vista científico e prático, contribuir para um melhor conhecimento do funcionamento de toda a estrutura urbana, condição para uma racional planificação do seu desenvolvimento.

O presente estudo aborda os problemas de utilização e transformação do Meio Ambiente na cidade da Beira e arredores.

Pretende-se apresentar o estado de utilização da cidade, os seus efeitos consequentes sobre o Meio Ambiente e as suas possíveis transformações.

Dado que, regra geral, a transformação do Meio Ambiente não se restringe à alteração de um único componente da Natureza, este trabalho dirige a sua atenção para a inter-relação entre factores naturais e sociais da cidade, tendo em vista o seu diagnóstico. É na análise geo-ecológica paisagística, acompanhada da quantificação possível dos fenómenos e processos, que deve ser perseguido o objectivo deste trabalho.

O aspecto central da investigação reside na análise da influência dos processos naturais e tecnológicos sobre o Meio Ambiente.

Partindo da definição de Meio Ambiente e dos objectivos propostos são analisadas, em primeiro lugar, as condições naturais da cidade e sua periferia, para em seguida se fazer o estudo da problemática da ocupação do espaço.

Com base nesta análise, procurou-se então estabelecer as relações entre estes dois sistemas híbridos, para se descobrirem as influências recíprocas e, consequentemente, o esta

do ambiental actual e perspectivo da cidade da Beira, tendo em conta as tendências do seu desenvolvimento.

I. ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

A cidade portuária da Beira fica situada na entrada mais pronunciada da baía de Sofala, localizada na província do mesmo nome, no centro de Moçambique. A área administrativa, fixada em 1980 em 610 km², fica compreendida entre os paralelos 19° 30' e 19° 52' Sul, e os meridianos 34° 30' e 35° 10' Este, e a uma altitude média de oito metros.

Sob o ponto de vista macro-regional, a cidade situa-se na parte setentrional da planície litoral moçambicana da África Austral. Esta planície, que é pantanosa na maior parte da sua extensão, tem no paralelo da cidade da Beira uma largura de cerca de 170 km. O seu limite ocidental ocorre a cerca de 20 km a Oeste do gigantesco maciço montanhoso de Chimanimani, onde se situa o monte Binga (2.436 m), o mais elevado do país.

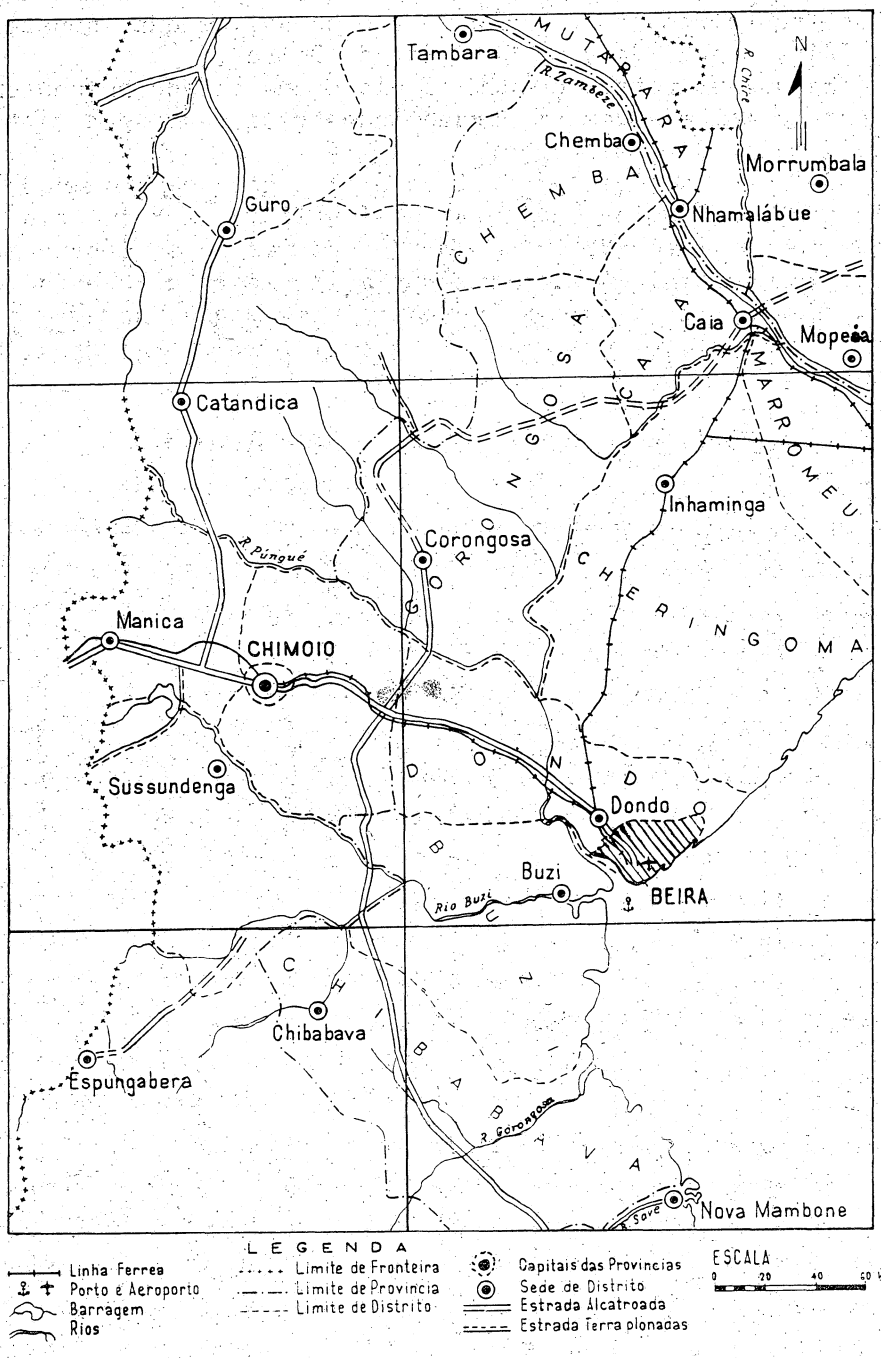
Esta planície é recortada em várias direcções por uma vasta rede hidrográfica em que se destacam os rios Púnguè e Buzi. Estes rios, que são dos maiores desta parcela do país, nascem no Zimbabwe e atravessam sucessivamente regiões montanhosas e planálticas até atingirem a planície litoral. Nas suas margens da planície, ricas em aluviões, localizam-se empreendimentos agro-pecuários de grande importância regional e nacional. Junto à sua foz, eles apresentam numerosos bancos de areias e ilhéus, a jusante dos quais se espraia a baía de Mazanzane.

A área administrativa da cidade é delimitada a Este pelo Oceano Índico. O limite Norte acompanha, no sentido Este-Oeste, o rio Madzidze desde a costa até à sua nascente, desviando-se em linha recta na direcção Nordeste-Sudoeste até atingir a margem esquerda do rio Púnguè, que daí até à Ponta Gêa, ou à baía de Mazanzane, representa o seu limite ocidental.

De acordo com o recenseamento de 1980, o efectivo populacional da cidade era de 214.613 habitantes. A sua densidade populacional de 339 habitantes por km² era significativamente superior à média moçambicana, que era de 17,5 hab/km², e ultrapassava, de igual modo, a média da província de Sofala.

A área abrangida neste estudo fica situada, na sua totalidade, no interior dos limites administrativos definidos em 1980, que incluem a cidade propriamente dita, a sua periferia com os aglomerados populacionais da Manga e Inhamízua, bem como uma zona periurbana com características rurais. Esta área sob influência urbana ultrapassa, em muito, as suas

Mapa 1: Enquadramento Geográfico da Cidade da Beira



fronteiras administrativas e abrange uma região extremamente dinâmica sob o ponto de vista económico, que margina o curso das vias rodoviárias e ferroviárias que ligam a cidade da Beira às fronteiras com o Zimbabwe e o Malawi, e que constitui uma faixa conhecida por "Corredor da Beira".

Na sua estrutura económica ela é uma cidade eminentemente portuária, mas com um parque industrial e um sector terciário muito diversificado.

Pela sua posição geográfica estratégica e pelo seu desenvolvimento económico, cultural e científico, a Beira é a segunda maior cidade do país e um dos portos mais importantes da África Austral. A sua localização e importância estão estreitamente ligadas à sua função relativamente ao "hinterland" nacional e internacional, onde actualmente se processam grandes projectos de desenvolvimento.

2. CONDIÇÕES NATURAIS DA CIDADE DA BEIRA

A cidade da Beira apresenta uma estrutura simples nas suas condições naturais. Ela faz parte da planície de inundação poligenética que abrange grande parte do litoral moçambicano.

Para compreender os problemas da utilização e protecção do Meio Ambiente, faz-se em seguida uma breve apreciação dos principais componentes naturais da área estudada.

Os dados sobre as condições naturais da cidade são escassos e incompletos, e nos casos em que eles existem, ainda não foram analisados sistematicamente de modo a reconstituir a Natureza original da cidade da Beira. A análise ecológica baseou-se na documentação acessível e em observações feitas.

2.1. Geomorfologia

O geo-relevo da cidade da Beira e seus arredores é dominado por uma extensa planície litoral cujas altitudes variam entre 6 e 20 m. O declive médio desta planície é muito fraco e só raramente ultrapassa 1°.

Trata-se geneticamente de uma planície de idade recente, resultante de sucessivas fases de acumulação de sedimentos pleistocénicos e holocénicos.

Sondagens efectuadas no âmbito da urbanização da cidade e existentes no Arquivo do Conselho Executivo da Cidade da Beira, revelam uma singular alternância de depósitos argilosos e arenosos provenientes provavelmente da sedimentação dos rios que desaguam na baía, em épocas geológicas remotas. De acordo com as sondagens referidas, os principais fenómenos de morfogénese na cidade tiveram lugar a partir do pleistoceno

superior, período em que se teria dado a emersão da faixa argilo-arenosa situada entre Inhamízua e o Aeroporto.

O relativo abaixamento do nível das águas que se verificou em toda a costa oriental africana na transição do pleistoceno para o holoceno teria contribuído para o prosseguimento da deposição dos materiais aluvionares dos rios Púnguè e Buzi e, posteriormente, para a formação da linha de costa.

A última regressão holocénica, tal como em muitas outras regiões costeiras do país, caracterizou-se pela formação das dunas litorais, que ocorrem somente na parte oriental da cidade numa estreita faixa, criando-se simultaneamente as condições para o desenvolvimento das lagoas costeiras e das extensas planícies de inundação, que ocupam a maior parte da cidade. Embora esta regressão, aparentemente, não tenha exercido grande influência sobre a cobertura superficial, foi praticamente na sua vigência que a linha de costa ganhou a sua actual configuração.

Tectonicamente, a área administrativa da cidade situa-se no encontro entre dois alinhamentos de falhas abissais relacionadas, por um lado, com o Rift e suas ramificações, e por outro lado com a estrutura megamorfológica somali que determina a orientação Nordeste-Sudoeste da linha de costa ao largo da baía de Sofala.

A disposição destas estruturas, associada ao fraco declive da plataforma continental e à influência das marés e da corrente dominante, determina, na actualidade, a intensidade e a dinâmica dos principais processos de desenvolvimento do litoral.

Para um conhecimento mais profundo da geomorfologia litoral da Beira seriam necessárias investigações mais pormenorizadas, sobretudo tendo em conta a sua importância científica e prática. Estima-se, contudo, em mais de um milhão de metros cúbicos o volume de sedimentos em movimento no interior da baía de Mazanzane, valor que tende a crescer considerando a intensificação das actividades sócio-económicas, tanto nas margens do rio e da costa como no interior da cidade e suas regiões periféricas. Particularmente significativas para o movimento de sedimentos na baía são as constantes dragagens.

O desvio da corrente marítima provocado pelos ventos dominantes também contribui para a intensidade dos processos de destruição e sedimentação. Para além dos ventos, a corrente marítima sofre uma forte oposição das correntes dos rios que desaguam na baía. Consoante o período do dia e as marés depende o local de deposição e o volume dos materiais transportados.

A maior parte dos sedimentos arenosos, mais pesados, deposita-se no local da colisão; os mais leves são ainda arrastados ao longo do litoral até se depositarem algures ao longo da praia ou junto ao estuário. Os materiais mais finos permanecem muitas vezes em suspensão e são transportados a grandes distâncias; inclusive, dá-se o seu retorno para montante dos rios aquando das marés altas.

É notável a intensidade com que se desenrolam actualmente os processos de formação da costa. A corrente marítima deslocando-se no sentido do alinhamento da costa e beneficiando do fraco declive da plataforma continental, contribui para a ampliação da área de inundação, muitas vezes destruindo os cordões dunares ou alagando extensas áreas praticamente anfíbias da planície.

Em muitas áreas da cidade, verificam-se ainda algumas evidências de subsidência, em conexão com o desenvolvimento do Rift, fenómeno que contribui para as constantes alterações da estrutura e dimensões da costa.

Um outro factor importante para a formação da costa é o vento que sopra predominantemente do quadrante Leste. A sua acção é particularmente determinante na formação dos cordões dunares, tanto no litoral como em pequenas manchas que se disseminam no interior da planície.

Os processos de formação de dunas são mais evidentes aquando das fortes ventanias e tempestades. A direcção predominante dos ventos pode ser lida através da própria orientação dos amontoados de areia.

Para as condições da cidade da Beira e, sobretudo, sob o seu ponto de vista ambiental, devem ser mencionados os processos de formação do relevo antropogenético. Embora estes processos se verifiquem ao nível do micro-relevo, são relevantes as formas do geo-relevo resultantes dos aterros bem como das dragagens na baía, que criaram o que actualmente se conhece por Praia Nova. Contudo, far-se-ão referências mais detalhadas sobre estes processos antropogenéticos da formação do relevo, característicos da cidade da Beira.

2.2. Clima

Regionalmente, a cidade da Beira localiza-se no limite meridional da zona sub-equatorial e possui, segundo Koeppen (1936), um clima de tipo tropical chuvoso de inverno seco.

A sua posição litoral exposta aos ventos marítimos húmidos e à influência da corrente marítima quente que atravessa de Norte a Sul o Canal de Moçambique (Moçambique-Agulhas), confere-lhe características climáticas próprias.

O carácter sub-equatorial do clima é garantido pela existência de duas estações de seis meses de duração e nitidamente diferenciadas, e pela coincidência entre a estação das chuvas e o período quente e húmido.

A amplitude térmica anual é de cerca de 7ºC e a temperatura média anual de 24-25ºC. Os máximos de temperatura registam-se entre Janeiro e Fevereiro (27ºC) e os mínimos em Julho (20,4ºC). Apesar da fraca amplitude térmica anual já foram registadas temperaturas extremas de 42,9ºC e 9,4ºC para os períodos, respectivamente, quente e frio.

TABELA 1: TEMPERATURAS MÉDIAS E EXTREMAS, SEGUNDO DADOS INÉDITOS DOS SERVIÇOS METEOROLÓGICOS DE MOÇAMBIQUE, ENTRE 1941 E 1966

MESES	T/2	M-Ex	m-Ex	P(1)	Evt(1)	TP(1)
Janeiro	27,4	39,4	20,4	277,9	113,2	101,1
Fevereiro	27,5	37,8	19,0	243,4	115,3	103,0
Março	26,8	37,0	18,5	252,7	106,9	95,5
Abril	24,4	37,4	17,1	112,0	99,5	88,8
Maio	22,9	36,0	13,8	55,1	88,8	79,3
Junho	20,9	33,4	9,5	39,0	77,6	69,3
Julho	20,4	33,4	9,4	33,0	72,0	69,9
Agosto	21,2	33,7	11,5	31,8	78,2	69,9
Setembro	23,1	39,6	13,4	19,1	91,6	81,9
Outubro	24,9	41,6	13,6	39,9	108,7	97,1
Novembro	26,1	42,9	16,6	127,7	112,3	100,4
Dezembro	27,0	41,0	17,0	216,2	117,4	104,9

T/2:Temperatura média anual (ºC); M-Ex:Máxima extrema (ºC); m-Ex:Mínima extrema (ºC); P:Valores médios das somas pluviométricas (p:mm); Evt:Evapotranspiração potencial; TP:Transpiração da paisagem. Fonte: Lauer e Frankenberg (1981).

As somas pluviométricas anuais atingem 1.500 mm, com o máximo de 277,9 mm em Janeiro e o mínimo de 19,1 mm em Setembro. A proximidade da depressão equatorial e a posição do anticiclone a Sudeste de Madagáscar no verão, os ventos de Sudeste dominantes em toda a região, transportam ar marítimo húmido que favorece a formação de chuvas de convexão, normalmente acompanhadas de trovoadas.

Na estação seca e fresca, o afastamento dos centros de baixas pressões equatoriais e a aproximação dos anticiclones tropicais de origem continental, determinam a ocorrência de brisas moderadas e frescas de Sudeste a Este, céu limpo e temperaturas amenas e baixas durante a noite. De uma maneira geral, criam-se nesta época condições para a formação de nevoeiros de radiação durante as manhãs e ao entardecer. O abaixamento de temperatura que se verifica normalmente durante a

noite permite a formação de geadas que constituem um dos principais obstáculos ao desenvolvimento das plantas jovens.

No início da estação chuvosa, tal como se verifica para todo o litoral moçambicano, regista-se uma rápida subida dos valores de pluviosidade, temperatura, evaporação e evapotranspiração potencial, atingindo os máximos entre Dezembro e Fevereiro. Todavia, o rápido aumento da temperatura média de 21,6°C para 23°C entre Agosto e Setembro não é acompanhado na mesma proporção pelo aumento da pluviosidade (Agosto 30 mm; Setembro 23 mm). Por isso este curto período (de transição) pode ser considerado crítico para o desenvolvimento da vegetação, pois cria-se um 'deficit' hídrico considerável e sensível.

De resto, existem condições climáticas para o desenvolvimento da vegetação desde que exista água suficiente no solo.

É na estação chuvosa que a maioria das plantas possui o seu principal período vegetativo; a paisagem torna-se verdejante, as plantas florescem e algumas têm o seu período de maturação por excelência.

2.3. Hidrogeografia

A hidrogeografia, a hidrogeologia e as condições de utilização dos recursos hídricos na cidade da Beira são extremamente complicadas e dependem das condições geológicas, do clima e da dinâmica oceânica.

Na baía de Mazanzane desaguam os rios Púnguè e Buzi. Antes de atingir a foz eles atravessam a planície litoral em mais de 400 km, depois de terem abandonado as regiões montanhosas do Zimbabwe e Manica. Dada a grande distância que separa a foz dos desníveis mais próximos, a análise das suas condições hidrográficas no contexto da cidade torna-se irrelevante. Contudo, a influência destes rios e seus afluentes deve ser avaliada, pela sua contribuição ao desenvolvimento dos processos da dinâmica estuarina na baía de Sofala e muito em particular na sedimentação dos materiais arenosos e argilosos predominantes.

Dispersos em toda a área administrativa da cidade ocorrem alguns cursos de água profundamente controlados pela tectónica e que foram na área citadina transformados pela ocupação humana.

Os cursos de água da parte ocidental são afluentes do rio Púnguè e a sua direcção predominante segue o declive normal das suas margens, ou seja Nordeste-Sudoeste.

Na parte oriental os cursos de água são mais numerosos e orientam-se no sentido dos ventos dominantes Noroeste-Su-

deste. Dada a morfologia do terreno, grande parte deles não possui capacidade para atravessar a barreira das dunas litorais e, então, servem-se das depressões existentes para constituirem autênticas lagoas de passagem antes de desaguarem por uma foz conjunta. Estas lagoas tornam-se pântanos na época seca. Nestes casos o sentido da deslocação das águas é de Nordeste-Sudoeste, acompanhando a orientação das depressões.

O caudal dos cursos de água depende fundamentalmente do clima regional e da natureza geológica do terreno. O seu perfil longitudinal é suave e desenvolve-se totalmente na planície de inundação.

A maior parte da cidade propriamente dita está livre de cursos de água; somente o Chiveve constitui um fenómeno hidrológico notável. Ele representa ao mesmo tempo um elemento paisagístico típico da cidade da Beira. As suas condições hidrológicas foram profundamente modificadas pela crescente intervenção humana na cidade.

De facto, as intervenções humanas sobre as condições hídricas da Beira constituem as principais transformações da Natureza e do Meio Ambiente da cidade. Este é também o caso do curso de água que corre a partir do limite Noroeste da área administrativa em direcção a Sudeste e que junto ao Alto da Manga, devido à sua intensa utilização e transformação, foi canalizado no sentido Nordeste-Sudoeste até atingir a margem esquerda do rio Púnguè.

As transformações na hidrogeografia da cidade da Beira e arredores explicam-se, em primeiro lugar, pela sua localização na planície litoral de inundação, onde convergem influências e factores oceânicos e continentais.

Na análise das condições naturais da cidade, sobretudo sob o ponto de vista de recursos, é necessário ter em conta o papel do Oceano Índico. O desenvolvimento morfológico da cidade e arredores depende dele grandemente, e ele constitui um dos principais elementos paisagísticos da cidade.

Infelizmente, os dados existentes sobre a dinâmica marinha e fluvial na baía de Mazanzane são ainda escassos e pouco acessíveis. O papel do oceano na formação do clima é inegável e ele comanda óbvia e praticamente todos os principais processos erosivos e de formação da costa. A maioria dos processos biológicos e as próprias actividades humanas encontram-se estreitamente dependentes da sua acção.

Devido ao fraco declive de toda a planície litoral e da plataforma continental, a influência das marés sobre a costa é muito grande. No estuário do rio Púnguè, sobretudo durante as marés equinociais acompanhadas de fortes inundações, a am

plitude das marés é da ordem dos 7-7,5 m. As correntes de maré atingem velocidades de 8 km/h e penetram em mais de 50 km a montante da foz. Nos canais secundários junto à zona estuarina e no próprio Chiveve, a velocidade varia entre 2,5-3 km/h e alarga a extensão da superfície inundada da cidade.

Nas marés baixas, a força das massas de água dos rios, beneficiando da sua menor densidade, suplanta a superfície das massas oceânicas e aquelas penetram na baía de Sofala em algumas dezenas de quilómetros. O contraste entre a cor escura dos sedimentos transportados pelos rios com a cor esverdeada e azulada do oceano permite reconhecer um verdadeiro rio dentro do oceano, fenómeno que pode ser observado através de fotografias aerocósmicas e durante a aterragem e decolagem de aeronaves no aeroporto da Beira.

A influência do oceano faz-se sobretudo ao nível do regime de salinidade das águas dos vários cursos de água que desaguam na baía de Mazanzane. Na foz destes rios as condições de salinidade permitem o desenvolvimento de espécies animais e vegetais marinhas.

A água que circula diária e regularmente no Chiveve e outros canais provém das marés, que tal como se referiu anteriormente são as mais elevadas conhecidas em Moçambique.

2.4. Solos

Pela sua posição sub-equatorial, a cidade da Beira e arredores pertence pedologicamente à zona de solos ferraliticos.

A maior parte da área citadina é constituída por um substracto de sedimentos aluvionares marinhos e fluviais de idade recente e de grande espessura. Estes sedimentos constituem a base a partir da qual se desenvolvem os solos. Este desenvolvimento, bem como a distribuição dos solos, dependem também das condições locais, sobretudo do relevo, hidrologia e da intervenção humana.

Os principais tipos de solos podem ser agrupados nas seguintes três categorias: fluviomarinhos do antigo leito e foz do Púnguè, solos dos terraços aluviais, solos salobros e solos dunares.

Dominantes são os solos de glei dos plainos fluviomarinhos, que ocupam a maior parte da cidade. Trata-se de solos enriquecidos pelo humus cinzento escuro de mais de 50 cm de espessura. O processo de formação por excelência é a gleização, dada a grande influência das águas subterrâneas e superficiais, bem como da elevada humidade e pluviosidade que se regista na Beira.

No plateau da Manga os solos aluvionares são também areno-argilosos, mas são menos ricos em matérias orgânicas e ma

teriais finos. O horizonte superficial atinge somente alguns centímetros de espessura desde que não tenha sido completamente destruído pela agricultura (rizicultura) dominante.

Nas áreas estuarinas protegidas da influência directa do oceano, mas inundadas temporariamente e regularmente pelas marés, incluindo o canal do Chiveve, desenvolvem-se solos aluvionares salobros. São solos argilosos finos, lodosos, sem qualquer possibilidade de utilização agrícola devido à influência salina e à sua inconsistência. Mas permitem o desenvolvimento de uma rica fauna e flora.

Solos dunares só se encontram na costa oriental da cidade ou em ilhas isoladas nas baixas de Matacuane e Munhava. O seu perfil é indiferenciado e estão sujeitos a uma intensa erosão eólica.

3. REGIÕES NATURAIS

Na análise das paisagens e regiões naturais da cidade da Beira não se pode isolar a área administrativa da cidade da restante planície litoral, muito em particular da baía de Mazanzane.

As extensas e monótonas planuras de sedimentos depositados desde as últimas transgressões marinhas e situadas a cotas muito próximas do nível médio das águas do mar, conferem à cidade um ambiente verdadeiramente anfíbio. Pequenas interrupções, mesmo assim insignificantes, estão representadas na área citadina pela costa, com as suas praias e cordões dunares, pelos pequenos vales dos cursos de água e por algumas áreas relativamente mais secas e altas.

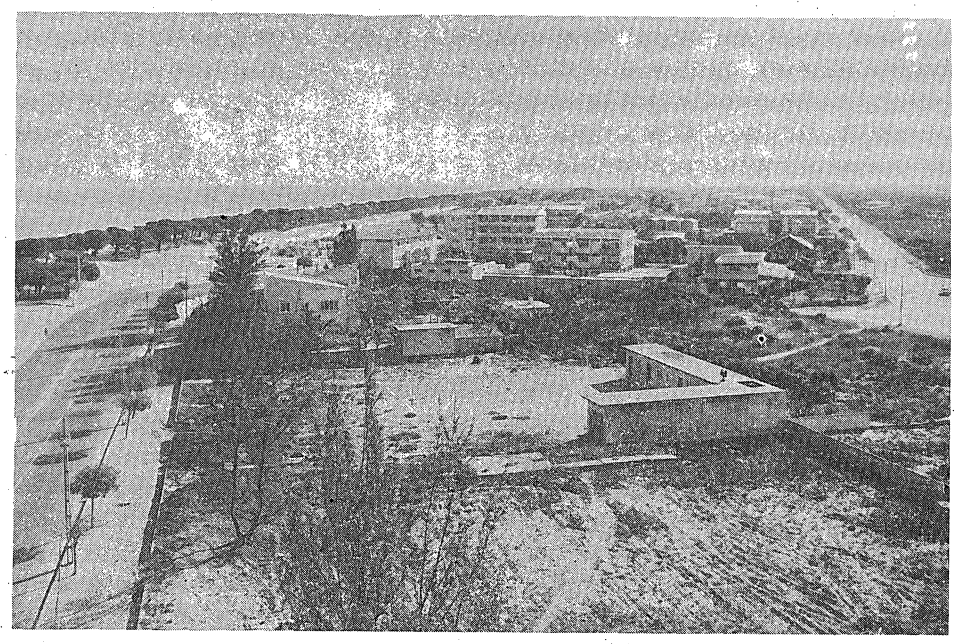
É, por isso, difícil a distinção das regiões naturais de categorias inferiores só com base no relevo e substracto geológico-pedológico, como é recomendável para a divisão em regiões naturais. As paisagens aqui tratadas referem-se, por isso, às características morfo-hidrográficas, pedobiológicas dos terrenos e, de certa maneira, ao grau de intervenção humana.

Os tipos de paisagens e regiões naturais da cidade da Beira foram resumidos em quatro grupos:

A costa, com as suas praias, ocorre somente na parte oriental da cidade e tem o seu limite meridional nas proximidades da Ponta Gêa, onde em direcção a Noroeste se inicia a zona estuarina do rio Púnguè. A sua extensão é de, aproximadamente, 8 km. Trata-se de uma área de baixa altitude e fraco declive, muito vulnerável à acção das marés e ventos, bem como à intervenção humana. Para a sua defesa foram construí-



As extensas e monótonas planuras de sedimentos situadas a cotas muito próximas do nível médio das águas do mar conferem à cidade um ambiente verdadeiramente anfíbio.



A costa é uma área de baixa altitude e fraco declive, muito vulnerável à acção das marés e dos ventos, bem como à intervenção humana.

dos esporões perpendiculares à linha de costa e plantadas casuarinas numa extensão de 2 km de comprimento, cobrindo uma área de 100.000 m².

Imediatamente a seguir à costa e sob a acção do vento forma-se uma estreita faixa dunar, cuja largura é, nalguns casos, inferior a 50 m e que só raramente ultrapassa a altitude de 10 m. De resto, as altitudes médias destes cordões dunares estão compreendidas entre 7 e 9 m. Estes cordões dunares, que são mais evidentes nos bairros das Palmeiras, Macuti e Nhangau, prolongam-se para Norte para além da área administrativa da cidade. A existência de restos de dunas na Chipangara, Matacuane e em vários outros locais dispersos, pode ser explicada pela acção destrutiva das chuvas, dos sulcos e da intervenção do homem durante a construção da cidade.

Nestes cordões dunares litorais, situados acima do nível limite das marés altas, os solos arenosos secos permitem a fixação de vegetação psamófila dos géneros Ipomea, Canavalia, Scaevola e Cyperus. Esta cobertura vegetal contribui para a fixação das areias, mas em muitos locais ela encontra-se profundamente degradada pelos banhistas. As plantações de casuarinas oferecem protecção às dunas contra a erosão eólica, mas já não são suficientes para evitar o movimento das areias.

No reverso deste cordão dunar e separada dele por um degrau de 1,5-2,5 m, no sentido descendente, espraia-se uma imensa planície fluviomarinha, pantanosa, constituída por sedimentos aluvionares cujas altitudes variam entre 6 e 8 m. Esta planície, que termina a Oeste, junto aos sedimentos da foz do rio Púnguè, é provável parte antiga da referida foz. O seu limite pode ainda ser perseguido em direcção ao plateau da Manga, ao longo da isoipsa dos 10 m.

O contacto entre a planície e o plateau é sensível nas proximidades dos bairros da Manga e do Aeroporto. A partir daqui para Este e para Sul em direcção ao centro da cidade, a planície representa uma ampla depressão, de fundo imperceptível no relevo e com fraca drenagem superficial. Na época das chuvas apresenta forte tendência para formar lagoas e pântanos. As áreas mais afectadas situam-se nos bairros da Munhava e Chota, que são os locais mais procurados para o cultivo do arroz, milho, batata-doce e hortícolas.

Nas poucas áreas de elevada e permanente influência das águas subterrâneas, onde é mais difícil o aproveitamento agrícola do solo, a vegetação dominante são as herbáceas semi-espontâneas. Relativamente mais secas são as áreas de Chipangara e Matacuane, que representam restos de dunas intensamente utilizadas para a construção de habitações.

Nas áreas de solos argilosos e humosos também conhecidas por matopes, o principal processo de formação de solos é a gleisação. Os solos resultantes são constituídos por argilas finas de coloração cinzenta escura, que se sobrepõem às areias, mas dominantes nas áreas mais baixas.

A vegetação natural comporta ainda algumas espécies lenhosas dos géneros Barringtonia, Phoenix, Hibiscus e Pandanus, que se associam às plantas herbáceas de Pragmites, Thypha e Claudium. Exemplares destas plantas podem ser encontrados na zona suburbana e na periferia urbana, onde foram gradualmente destruídos durante a instalação dos campos de cultivo e das habitações. De resto, a vegetação dominante, que forma por vezes autênticas matas, é constituída por plantas úteis como as mangueiras, papaeiras, coqueiros, palmeiras e outras árvores de fruta e de sombra.

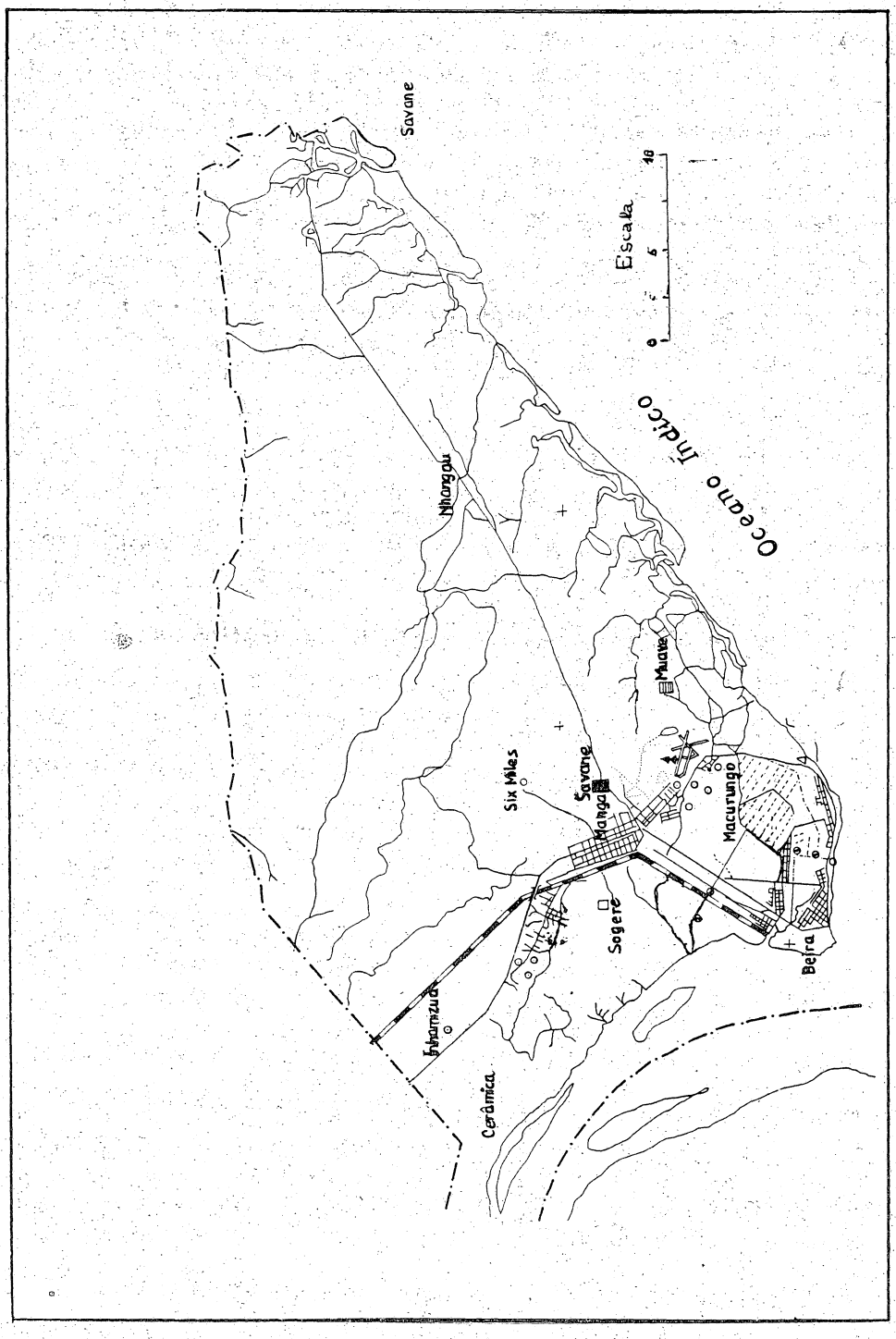
Nas áreas densamente povoadas e ocupadas por casas sólidas no núcleo da cidade, predomina a vegetação ornamental, quer ladeando as ruas e avenidas quer ainda nos jardins e parques espalhados pela cidade, imprimindo às suas diferentes parcelas uma estética própria.

O carácter plano desta planície, com declives inferiores a 1º, é localmente interrompido por pequenas valas, dentre as quais a mais importante e mais conhecida é o Chiveve. Estes sulcos de água são, na realidade, pequenos canais naturais de descarga das águas das marés. A declividade destes sulcos é praticamente imperceptível e é somente abarcável ao nível do micro-relevo. Geneticamente, estes sulcos são posteriores à formação da linha de costa e o seu desenvolvimento está estreitamente ligado aos fenómenos da dinâmica estuarina no interior da baía.

Nas áreas de inundação temporária e regular pelas águas do mar junto à foz do rio Púngue e nos canais de drenagem da costa sobre os solos salobros e lodosos, desenvolve-se o mangal, onde estão presentes as suas espécies mais comuns dos géneros Avicennia, Rizophora, Bruguiera e Ceriops. Este é um ambiente extremamente produtivo, onde se desenvolvem várias espécies de peixes, moluscos e crustáceos.

Na área da cidade, o plateau está unicamente representado por uma franja de 18 m de altitude média, que abrange os bairros do Aeroporto, Manga, Chota, Massange, Mungaca, Chingussura e Inhamízua, prolongando-se para Noroeste em direcção ao Dondo. Trata-se de um terraço aluvial que atinge as suas altitudes mais elevadas em Inhamízua, na parte Noroeste da área administrativa da cidade.

Mapa 2: Cidade da Beira



A alternância entre os sedimentos arenosos e argilosos é aqui muito evidente e mostra o carácter dos processos de deposição pelo rio Púnguè durante fases geológicas passadas. Os solos, assinalados na carta de Gouveia e Marques (1972) como aluvionares fluviais, sem caracterização adicional, são de uma maneira geral argilo-arenosos. As principais modificações ocorrem somente nas depressões fechadas que por vezes se formam, onde os solos são mais humosos e, portanto, mais escuros. Furos efectuados neste plateau revelam a existência de toalhas aquíferas próximas da superfície, mas que produzem águas salobras.

As condições naturais deste plateau permitem o desenvolvimento de floresta subequatorial, que na realidade há muito que deixou de existir na sua forma original, permanecendo em lugar dela restos de savana antropogénica dominada por plantas cultiváveis.

Pela natureza predominantemente seca deste plateau e pela relativa estabilidade dos seus terrenos, ele representa a área da cidade da Beira que regista o maior dinamismo no seu crescimento e onde são já observados valores elevados na intensidade da ocupação do espaço para fins habitacionais, industriais e agrícolas.

4. ESTRUTURA URBANA DA CIDADE DA BEIRA

A análise da estrutura urbana da cidade é um meio muito importante para o estudo das transformações sociais e naturais que ocorreram desde a sua edificação.

Neste capítulo abordam-se os principais aspectos e etapas do desenvolvimento das forças produtivas e a actual estrutura urbana da cidade, para compreender os seus problemas e a sua influência na transformação do Meio Ambiente.

4.1. Edificação e Crescimento

A Beira é uma cidade jovem cuja edificação e crescimento foram acompanhados por várias contradições, que hoje se manifestam de uma maneira particularmente preocupante.

A fase colonial da ocupação das margens do Púnguè iniciou-se com a Conferência de Berlim que, relativamente ao território situado entre os rios Zambeze e Save, ditava a necessidade da sua efectiva ocupação. Foi assim que o governo colonial criou, por decreto de 14 de Julho de 1884, o comando militar do Aruângua, a que se seguiu, em 1887, a fixação do posto militar no 'sítio de Chiveve', local onde viria a constituir-se o porto da Beira.

Infelizmente, os dados anteriores à fixação são tão escassos que a sua utilização se torna insegura. Sabe-se que existia uma intensa actividade comercial, sobretudo de marfim e ouro, em toda a baía de Sofala, baseada mais a Sul, em Sofala, mas que incluía a área onde mais tarde se instalaria o referido posto militar. Por isso toda a região das proximidades da foz do rio Púnguè tornava-se estrategicamente importante para o controlo das transacções comerciais com o interior.

A escolha do local para a instalação do posto militar foi rodeada de profundas contradições entre as autoridades coloniais, devido às más condições naturais para a construção de edifícios. Mais tarde, com base em estudos efectuados no interior da baía de Mazanzane, decidiu-se pela instalação na área onde actualmente se desenvolve a cidade. Nascia assim a povoação que ainda em 1887 viria a receber o nome de Beira, em honra do recém-nascido príncipe D.Luís Filipe, que usava o título de príncipe da Beira, região do Norte de Portugal.

Foi a partir de 1892 que o posto militar, comandado pelo tenente português Luís Inácio da Assunção, viu aumentar a sua importância, quando para lá foi transferida a sede do distrito de Sofala, até então localizada em Chiloane.

Nessa altura a população estimava-se em 1340 habitantes, dos quais dois terços eram população nativa. Colocava-se já o problema das áreas para expansão do povoamento, pois a maior parte da superfície era ocupada por pântanos e terrenos instáveis e insalubres. Houve por isso a necessidade de se proceder a obras de defesa da costa e aterros para a ampliação da área para construções.

Em 1893 iniciou-se a construção da linha férrea para ligar o porto ao actual Zimbabwe; 3 anos mais tarde entrava em funcionamento um pequeno cais de madeira que, após transformações sucessivas, viria a constituir o actual porto.

As exigências específicas do desenvolvimento da Companhia de Moçambique contribuíram para o crescimento da cidade; tendo surgido consequentemente os primeiros armazéns e sido construídos edifícios tais como a Alfândega, Correios, Fazenda e uma série de instalações e equipamentos sociais, mesmo que ainda em estado precário. Os materiais preferidos nesta altura eram a madeira e o zinco, por serem de baixo custo.

A conclusão, em 1899, e a inauguração, em 1900, da linha férrea Beira-Machipanda, com ligação para o actual Zimbabwe, contribuiu substancialmente para aumentar a importância dos transportes e comunicações a partir do porto. Entre 1900 e 1915 o manuseamento de carga cresceu de 104.000 toneladas para perto de 200.000 toneladas.

Estas ligações ferroviárias trouxeram enormes benefícios para o crescimento da Beira, que entretanto ganhou o estatuto de cidade, em 1907. A cidade foi então dotada de importantes melhoramentos na sua estrutura, para o transporte, abastecimento de água, energia eléctrica, esgotos, drenagem, telefones e outros equipamentos. O piso melhorado das estradas atingia, em 1922, cerca de 50 km, por onde circulavam já mais de meio milhar de viaturas. Através da ponte metálica sobre o Chiveve, projectada em 1893, garantiu-se a ligação entre a área residencial e comercial com a área ferro-portuária.

A nível organizativo, após a elevação da Beira à categoria de cidade, foi criada em 1925 a Comissão de Administração Urbana, em substituição das anteriores comissões com funções meramente consultivas. Esta Comissão apresentou em 1934 o primeiro plano de urbanização, que defendia a expansão da cidade em direcção à franja seca da Ponta Gêa e, depois, para Norte em direcção ao Macuti, zonas consideradas mais luxuosas e de turismo.

As nacionalizações do porto (1948) e dos caminhos de ferro (1949), impulsionaram extraordinariamente a actividade comercial e portuária. No porto entravam numerosos navios com carregamentos de milhares de toneladas métricas. Daí o intenso movimento dos caminhos de ferro, que concorriam para o porto transportando passageiros, minérios, tabaco, carne congelada, cereais, viaturas e produtos diversos.

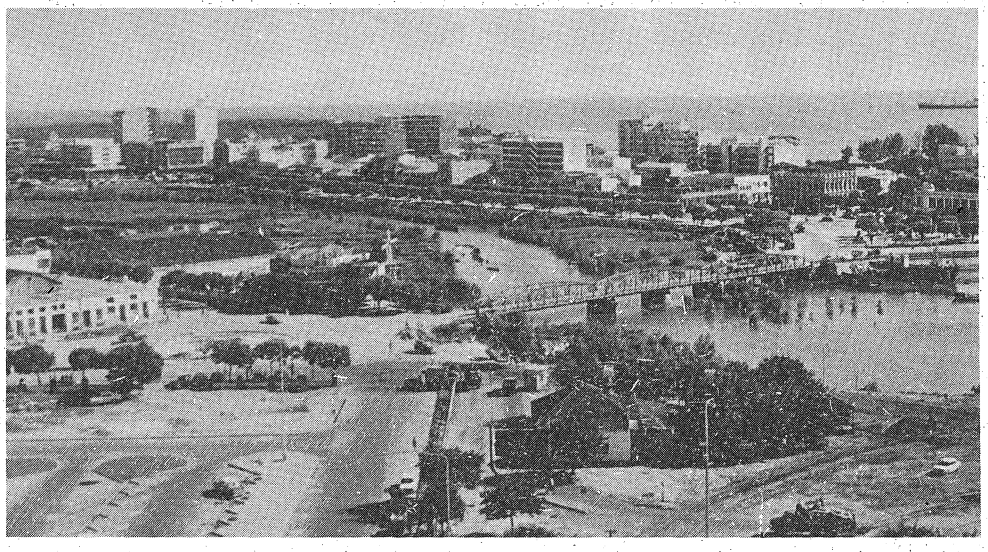
A tendência crescente da actividade do porto só viria a ser interrompida ligeiramente em 1965, com a quebra das importações na sequência das sanções contra a então Rodésia do Sul. Mas esta quebra foi em parte compensada pelo aumento do trágego para o Malawi, cuja linha férrea entrara em funcionamento em 1922 e que atingiu, em 1970, mais de 1 milhão de toneladas e, também, com o aumento da circulação da mercadoria moçambicana.

De facto, o acréscimo da actividade portuária e ferroviária a partir de 1965, ficou também a dever-se ao desenvolvimento industrial da cidade e de todo o seu "hinterland". O desenvolvimento industrial que se registou a partir da década de cinquenta alterou consideravelmente o perfil económico da cidade, que até aí estivera estreitamente ligado à actividade ferro-portuária.

Com o desenvolvimento industrial da cidade, assistiu-se também a um notável crescimento populacional, em particular devido à imigração da população atraída pelo florescimento económico então verificado.



Desde o início, houve necessidade de se proceder a obras de defesa da costa. Na foto, a antiga muralha de defesa, desde a Ponta Gêa até ao Comissariado da Polícia.



Ao centro, a velha ponte metálica sobre o Chiveve, que garantiu a ligação entre a área residencial e comercial com a área ferro portuária (em primeiro plano).

Segundo as primeiras estatísticas coloniais de 1887, viviam na Beira 50 indivíduos de raça branca. Dez anos mais tarde já viviam 1.500. Em 1950 habitavam na cidade, incluindo a área suburbana, 43.000 indivíduos, valor que atingiu, em 1970, 113.770 habitantes.

O grande acréscimo populacional registado entre 1940 e 1950 correspondeu aproximadamente ao período em que emergia a burguesia industrial, que contribuiu para a transformação da estrutura económica e social da cidade, cuja tendência se manteria até à Independência do país, em 1975.

A emergência da burguesia industrial, estimulada pelo desenvolvimento da cidade, trouxe também como consequência imediata o adensamento, pela população nativa, das áreas suburbanas, nas proximidades dos locais de emprego, em particular nos bairros de Chipangara, Matacuane e Munhava. A burguesia contribuía assim, simultaneamente, para a alteração do estilo arquitectónico da cidade original, provocando, por um lado, um rápido crescimento de casas de tipo ocidental nos bairros da Ponta Gêa, Palmeiras, Macuti e Estoril e, por outro lado, de casas precárias dos mais variados tipos, nos bairros mais modestos.

No núcleo da cidade o crescimento foi acompanhado também por um esforço de modernização dos edifícios construídos e pela substituição de edifícios velhos por modernos arranha-céus que foram albergando o comércio, escritórios e residências. Esta mistura de edifícios dos mais variados tipos, alturas e funções, constitui ainda hoje uma das características fundamentais do núcleo da cidade.

No bairro Chaimite, predominantemente habitado por indianos e paquistaneses, os prédios modernos misturam-se com edifícios antigos com funções comerciais. Aqui também se instalou o típico Moshe (mesquita), o Clube Chinês, a Escola Chinesa e uma série de edifícios com funções sócio-culturais para a população asiática.

Uma outra área onde se fixou a população de origem asiática foi o bairro do Maquinino, nas proximidades dos caminhos de ferro e do núcleo central da cidade. Apesar da sua antiguidade e da má conservação dos edifícios, trata-se de construções sólidas que corresponderiam ao tipo de edificações muito apreciado na época. Este bairro é, ainda hoje, o centro dos armazéns por grosso intimamente relacionados com a actividade ferro-portuária.

A área residencial para a população modesta foi alargada mais tarde para os bairros Esturro e Matacuane que, relativamente mais elevados e secos, oferecem melhores condições

para a habitação, mesmo tendo em conta o tratamento deficiente que recebem os bairros e a insalubridade das áreas adjacentes.

O desenvolvimento da zona industrial da Munhava e da Manga contribuiu para o rápido alargamento da área residencial para negros nas proximidades das indústrias e foi mesmo concebido e parcialmente realizado na Manga um projecto habitacional denominado bairro indígena, onde habitavam os operários e empregados dos mais variados serviços.

A burguesia mais abastada habitava em vivendas, moradias e apartamentos luxuosos nos bairros mais vistosos da Ponta Gêa, Palmeiras, Macuti e Estoril. Estes bairros distinguem-se, ainda hoje, pelas suas condições ambientais mais favoráveis, junto ao mar, expostos aos ventos de leste predominantes, e ainda pelas condições de higiene e decorativas dos locais de habitação. Complementavam estas condições favoráveis os inúmeros objectos de recreação e lazer instalados no interior dos bairros e na praia, para atender aos milhares de turistas nacionais e estrangeiros que demandavam e demandam a cidade.

Todos estes problemas sócio-económicos e ambientais não encontraram solução definitiva e satisfatória ao longo de todo o período colonial e alguns deles apresentam-se actualmente como sendo de extrema gravidade.

Os problemas mais agudos dizem respeito à habitação das populações instaladas na zona suburbana, onde a precaridade das condições de vida pode ser lida através do solo e subsolo húmidos e através da qualidade dos materiais de construção das casas e sua conservação.

Mesmo assim, a cidade da Beira, pela sua posição estratégica no centro do país, onde existem boas condições para o abastecimento de água e drenando um vasto e rico "hinterland" nacional e internacional, detinha, na altura da Independência nacional, mais de 110.000 habitantes e merecia já o lugar de segunda cidade mais importante do país e o qualificativo de "coração de Moçambique".

A proclamação da Independência nacional, em 25 de Junho de 1975, significou uma nova fase do desenvolvimento da cidade, caracterizada pela alteração da estrutura sócio-económica e por uma mudança do ritmo de crescimento.

Grande parte da população portuguesa abandonou a cidade logo após a Independência e particularmente após a nacionalização dos prédios de rendimento. Estes prédios foram sendo ocupados pela população moçambicana que melhorou visivelmente as suas condições de habitação.

Apesar do abandono massivo dos antigos proprietários dos imóveis do núcleo da cidade e, em grande parte também, das casas precárias da zona suburbana, manteve-se o crescimento da população sem que tivesse havido um correspondente crescimento económico e de construção habitacional. Esta evolução anómala da cidade deveu-se em grande parte à drástica diminuição de capacidade financeira provocada pelo êxodo dos estrangeiros. A estas dificuldades acrescenta-se o impacto negativo da guerra de agressão movida pelo então regime da Rodésia do Sul. As consequências da agressão e o cumprimento integral das sanções decretadas pelas Nações Unidas contra a Rodésia do Sul, contribuíram para a paralização de grande parte do parque industrial instalado e do sistema de transportes controlado a partir da Beira.

Estes factores sócio-económicos negativos, em conjunto com os efeitos das calamidades naturais e, mais recentemente, da agressão sul-africana, aumentaram o fluxo de população das áreas rurais para a cidade. Esta população migrante instalou-se desordenadamente nas áreas virtualmente livres dos subúrbios e da periferia urbana. Os bairros mais atingidos foram o Alto da Manga, Nhaconjo e Maraza, onde se verificam os maiores problemas de planeamento urbano da cidade.

Para além das migrações provocadas pela guerra e pela fome, há ainda a registar os movimentos (migratórios) pendulares diários entre a cidade e os distritos vizinhos, sobretudo o Dondo. O estudo destes movimentos populacionais pode também tornar-se um interessante objecto de investigação. Infelizmente não existem dados exactos sobre estes movimentos porque a circulação ferroviária e, sobretudo, rodoviária, não são controladas.

A adversidade da situação económica que se verificou a partir de 1981 intensificou os processos de migração dos distritos mais afectados da periferia, nomeadamente Buzi e Caia. Também não existem dados que permitam avaliar este movimento populacional e o seu destino no interior da cidade. Os únicos dados estatísticos existentes referem-se ao recenseamento por bairros efectuado em 1980, os quais indicam um efectivo populacional da cidade de 214.613 habitantes e uma densidade populacional média de 339 hab./km^2. De acordo com o referido censo existem diferenças muito grandes na distribuição por bairros, que em parte estão relacionadas com o tipo de construções.

Por outro lado, dado que a maior parte dos imigrantes é de origem camponesa, alterou-se profundamente a estrutura sócio-profissional da população, sendo legíveis alguns efeitos

negativos tanto para a cidade como para os locais de proveniência. Estes efeitos são mais evidentes na relação produção-consumo, mas também na conservação e saneamento da cidade.

Para além da deterioração normal dos equipamentos e apetrechos domésticos, a destruição das habitações foi em grande parte deliberada e acompanhada por actos de sabotagem directa; noutros casos foi ocasionada pelo desconhecimento das regras de habitação na cidade.

Com a destruição das infraestruturas sócio-económicas e a paralização ou insignificante construção de casas verificada nos últimos anos, aumentaram por consequência as necessidades habitacionais. O problema da habitação pode ser considerado uma das questões sociais mais difíceis de resolver na cidade da Beira, apesar dos grandes esforços que têm vindo a ser desenvolvidos desde a Independência do país.

Na realidade, foram construídas novas habitações, modernizadas outras. Algumas áreas residenciais beneficiaram de abastecimento de água através de fontenários, foram construídas latrinas e outras infraestruturas.

De acordo com recenseamentos efectuados, cerca de 59% das famílias habitam vivendas ou apartamentos, 71% abastece-se de água canalizada ou de fontenários próximos, e 27% possui nas suas casas energia eléctrica. O sistema central de esgotos serve 60% das famílias e 35% estão providas de latrinas.

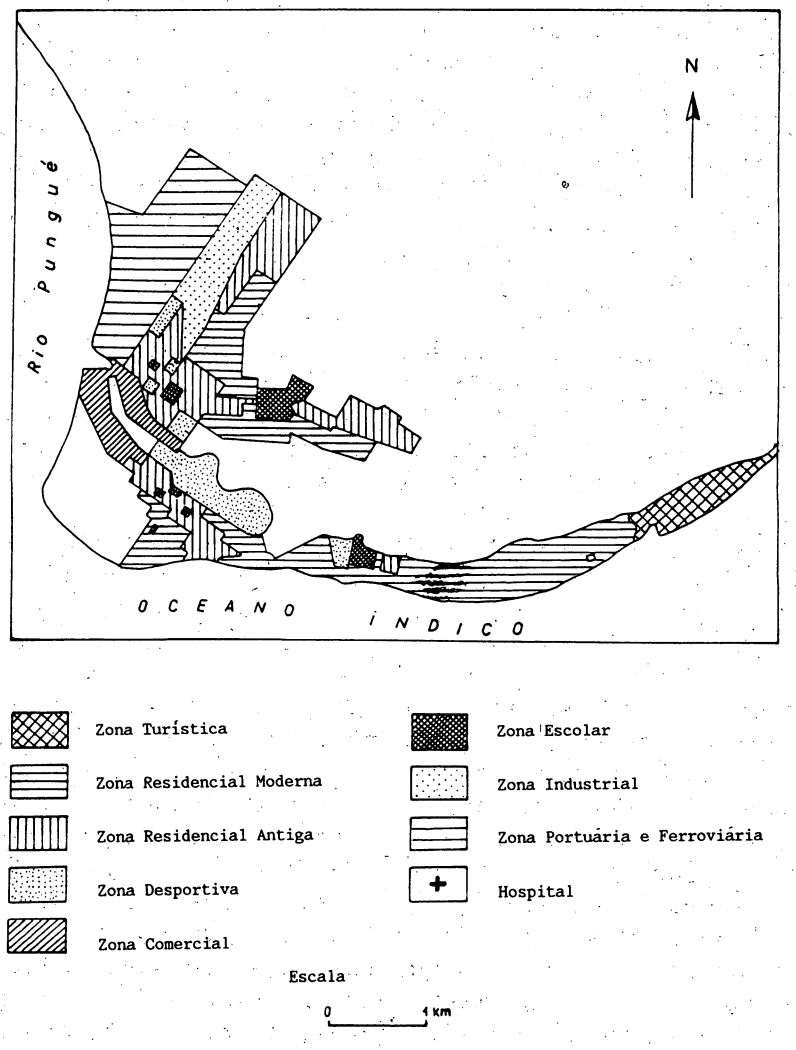
Neste âmbito deve ser mencionado também o projecto habitacional de Macurungo, através do qual mais de 370 famílias beneficiaram de melhores condições habitacionais.

Na actualidade, o papel estratégico da cidade aumenta consideravelmente, sobretudo tendo em conta a sua importância para os países da SADCC sem acesso directo ao oceano. A implementação do projecto conhecido por "Corredor da Beira", para o qual já foram canalizados grandes recursos financeiros, entre outros na área dos transportes e comunicações, protecção da costa, apoio à navegação e equipamento para a contentorização e sua terminal, certamente que estimula o desenvolvimento da cidade. São já visíveis os resultados não só a nível da reconstrução de edifícios, infraestruturas e vias de comunicação, mas também na construção de novos edifícios, o que contribui forçosamente para a criação de novos postos de trabalho e, de uma maneira geral, para o progresso da cidade e sua periferia.

4.2. A Actual Estrutura Urbana

Na cidade da Beira, tal como em outros centros urbanos de iguais dimensões, distinguem-se perfeitamente o núcleo, o

Mapa 3: Planta Funcional da Cidade da Beira em 1970 (por Rui Rodrigues).



subúrbio e a periferia urbana. Estas diferenças dizem respeito não só à forma e intensidade do uso e ocupação do solo mas também à densidade populacional.

O núcleo e o subúrbio desenvolvem-se conjuntamente ao longo das vias de acesso até à zona rural, tornando difícil a sua delimitação exacta. Mas o limite Norte da área administrativa da cidade já se integra visivelmente na zona rural devido à forma dominante do uso da terra.

4.2.1. O Núcleo

O núcleo da cidade localiza-se na chamada Baixa e é atravessado sensivelmente a meio pelo leito e terrenos pantanosos do Chiveve. A sua estrutura depende em grande medida das condições naturais que muito cedo bloquearam o desenvolvimento lateral, obrigando a um crescimento em direcção a Este e, depois, para Norte; na parte ocidental do núcleo o crescimento faz-se imediatamente para Norte, de tal maneira que se forma grosseiramente um U, no interior do qual se localizam terrenos pantanosos e algumas habitações modestas.

Uma outra característica do núcleo da cidade, condicionada pelo carácter plano do relevo, é a sua malha urbana quadriculada profundamente controlada pelas largas avenidas e ruas. Somente na zona costeira as ruas e avenidas se ajustam à configuração da linha de costa e do relevo dunar.

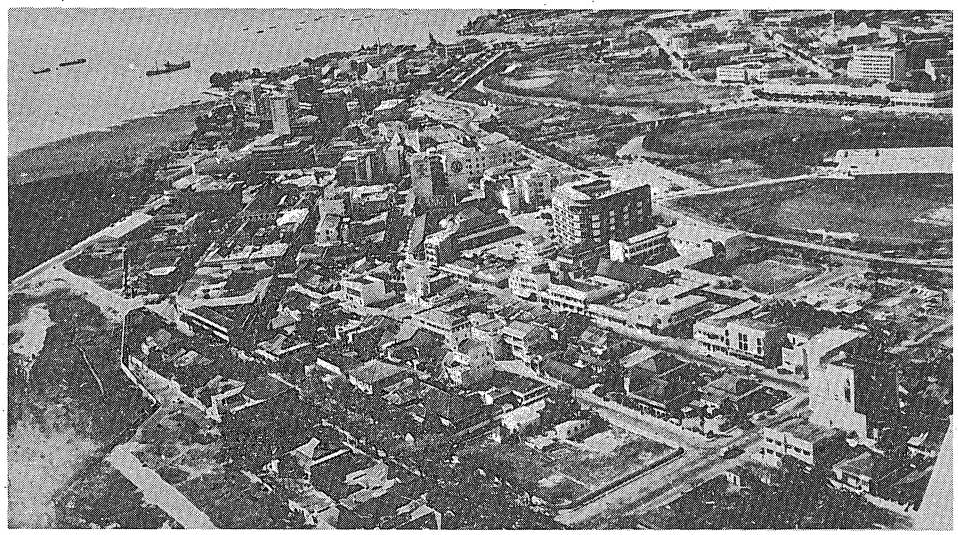
Graças ao seu clima, a Beira é uma cidade verde, como o atestam as numerosas árvores de sombra nas suas ruas, avenidas, praças e jardins. Estas plantas ornamentais, em conjunto com as inúmeras variedades de fruteiras, dominam a paisagem e conferem ao núcleo da cidade uma característica de cidade-jardim.

Grande parte do núcleo da cidade teve que ser aterrado para a construção dos edifícios. Mesmo assim subsistem ainda algumas casas antigas, construídas sobre estacas. De resto, as fundações dos edifícios mais modernos e altos são bastante profundas.

A baixa da cidade alberga todo o embrião histórico, situado na margem esquerda do Chiveve. O seu verdadeiro centro é a praça onde vão desembocar as principais ruas, e mantém as características do coração da cidade. Nas suas proximidades situam-se os principais edifícios da administração pública, do comércio, escritórios e serviços vários. Alguns destes edifícios apresentam ainda traços da primeira fase da edificação da cidade, mesmo que parcialmente tenham sido submetidos a obras sucessivas de modernização.



Duas perspectivas do centro da cidade antes da Independência. Em ambas se observa, ao centro, o Chiveve. Na de cima destaca-se o majestoso edifício dos caminhos de ferro. Ao fundo, o porto.



Na margem direita do Chiveve e muito próximo da foz do rio Púnguè situam-se o porto e os caminhos de ferro. Estes constituem os principais objectivos económicos da cidade, pois deles dependeu todo o desenvolvimento dela. Eles ocupam, relativamente às restantes formas de ocupação do espaço no núcleo da cidade, um grande areal somente superado pelas áreas residenciais.

No seu perfil económico e urbanístico, o núcleo da cidade é uma área onde se concentram várias funções em edifícios dos mais variados estilos arquitectónicos. Aqui se desenvolve intensamente o comércio destinado a artigos de consumo corrente e de luxo, modas, restaurantes, cafés, cinemas, bancos e outros serviços comunitários. A maior parte dos escritórios das várias empresas da cidade localiza-se também no núcleo.

O mercado da cidade, situado nesta parcela, constitui um óptimo exemplo de atracção regional da cidade em relação aos distritos vizinhos e da província de Manica. Uma grande parte dos produtos comercializados neste mercado provém das regiões periféricas da cidade. Mas os produtos de primeira necessidade são comercializados através de um sistema centralizado, o Novo Sistema de Abastecimento, que assegura o aprovisionamento e a distribuição do arroz, açúcar, sabão e óleo.

De uma maneira geral, no núcleo da cidade a cobertura e a intensidade do uso do solo por habitante são as mais elevadas. A densidade populacional atinge aqui entre 20 e 60 hab./ha. Esta população reside sobretudo em arranha-céus e blocos residenciais colectivos, e uma pequena parte em vivendas antigas.

A partir da Baixa, na ala ocidental do núcleo distingue-se o bairro residencial e comercial do Maquinino, onde se encontra o comércio grossista da cidade. Para além de alguns prédios residenciais relativamente modernos, a maior parte dos edifícios são aqui antigos armazéns e lojas comerciais.

Relativamente mais recente é o bairro de Matacuane, onde predominam blocos residenciais de dois e mais pisos, muito misturados com vivendas isoladas, normais. É neste bairro que se localizam as principais escolas da cidade da Beira.

Na ala oriental do núcleo desenvolve-se a área residencial mais homogénea e vistosa da cidade da Beira, Ponta Gêa, Palmeiras e Macuti. Aqui a qualidade do meio-ambiente é incomparavelmente melhor do que nos bairros precedentes. Àparte alguns prédios e blocos residenciais isolados, esta é a área onde se concentram as vivendas luxuosas com um padrão tipicamente ocidental. A maior parte destas vivendas é de dois pisos e as suas áreas e instalações adjacentes apresentam ves-

tígios de tratamento exemplar. Ao longo do litoral, desde a Ponta Gêa até ao Estoril, existem numerosos objectos para recreação e turismo, que são valorizados pela proximidade da praia e dos ventos frescos constantes. De uma maneira geral e sobretudo nos bairros de Macuti e Palmeiras, as casas estão muito espaçadas e possuem jardins com plantas decorativas, o que valoriza os bairros nos aspectos estético, sanitário e social.

Numerosos jardins e parques com árvores decorativas bem como as árvores que marginam as estradas, emprestam ao núcleo da cidade uma característica de cidade-jardim. Para além destas áreas verdes do núcleo da cidade existem ainda os mangais ao longo do Chiveve e na foz do rio Púnguè, nas proximidades da Ponta Gêa. São áreas com funções de reserva ecológica, com grande importância para a cidade. É ainda ao longo do Chiveve que se localiza um dos campos de golfe mais famosos do país e da África Austral.

O núcleo da cidade da Beira não se encontra totalmente construído; numerosas áreas livres no interior da cidade contribuem para o aumento da superfície total da mesma e para uma diminuição da intensidade de utilização do espaço construído. Devido à existência destas áreas livres, na maioria ocupadas por pequenas machambas ou servindo de lixeiras, torna-se por vezes difícil perseguir o limite exterior do núcleo. Por isso a delimitação entre o núcleo e a zona suburbana só pode ser estabelecida esquematicamente.

A partir do oriente o limite pode ser perseguido desde o Estoril até às Palmeiras, no sentido Nor-Nordeste—Sul-Sudoeste, e toma a direcção Noroeste abrangendo o bairro de Màtacuane, desviando-se novamente para Nordeste até atingir a zona industrial e ferro-portuária. Algumas franjas da zona suburbana penetram em cunha através do núcleo da cidade e formam por vezes ilhas; noutros casos torna-se difícil distinguir as duas zonas funcionais só com base na estrutura da ocupação do espaço e na densidade populacional.

4.2.2. O Subúrbio

O subúrbio da Beira cerca a Norte o núcleo da cidade e constitui por vezes algumas bolsas no interior do mesmo. As construções da área suburbana não se desenvolvem continuamente devido às condições ambientais e sócio-económicas, de tal modo que se pode falar em áreas suburbanas.

De uma maneira geral, estas áreas localizam-se imediatamente a seguir ao núcleo da cidade, salvo as áreas residenciais e industriais localizadas no plateau da Manga. Em todos

os casos as construções localizam-se em terrenos insalubres que formam charcos e pântanos desde que haja insuficiência de drenagem. Nas áreas relativamente mais favoráveis instalaram-se edifícios para residentes misturados com casas comerciais, industriais e outros serviços.

A complexidade das áreas pode ser lida através da disposição de certo modo desordenada das áreas residenciais à mistura com terrenos de cultivo, e pela grande variedade dos materiais de construção utilizados. Aqui não existem as ruas asfaltadas nem existem infraestruturas sociais suficientes. As modestas casas de alvenaria misturam-se em combinações variadas com palhotas e barracas dos mais variados estilos. Os prédios não existem, nem existem jardins ornamentando as habitações. A distância entre habitações é mínima e o espaço compreendido entre elas serve de via de acesso, na maior parte dos casos só para peões.

De facto, existem algumas diferenças entre os bairros que importa analisar detalhadamente, pois não só se altera a forma fundamental de ocupação do espaço como a densidade populacional e as funções. De uma maneira geral a zona suburbana apresenta uma grande complexidade de funções, definidas normalmente em sobreposição. Esta heterogeneidade diz respeito não só ao tipo de edifícios inatalados e à composição social dos residentes mas sobretudo às funções que aí se realizam. De uma maneira geral predomina a função agrícola nas extensas machambas de arroz, batata-doce e hortícolas, que em muitas parcelas coexiste com a indústria, instalações de transporte, comércio e outras formas específicas de ocupação do solo, tais como o cemitério, aeroporto, lixeira, auto-estrada, pontes, etc.

A estrutura da ocupação do espaço na zona suburbana é muito semelhante à verificada na maioria das cidades moçambicanas. Nos bairros de Chipangara, Inhamudima e Munhava, nas proximidades do núcleo da cidade, verifica-se um certo adensamento da população. Estas áreas de concentração da população eram as únicas alternativas económicas para a solução do problema do transporte para os locais de trabalho, a despeito das adversas condições do solo e subsolo, que são húmidos.

Esta concentração da população vai-se aliviando gradualmente com o afastamento do núcleo da cidade, nos bairros 25 de Junho, Chota, 1º de Maio, para voltar a ser elevada nas proximidades das áreas industriais da Manga, atingindo o máximo no bairro de Chingussura.

Os bairros próximos do núcleo da cidade estão desprovidos de sistemas de abastecimento de água, energia eléctrica,

esgotos, e as ruas são estreitas e arenosas. Mas eles apresentam os valores de densidade mais elevados e uma maior densidade de ocupação do solo pelas habitações.

O seu desenvolvimento está estreitamente ligado ao período da industrialização da cidade e à forte imigração da população a partir do "hinterland" da cidade. Nas primeiras fases do seu desenvolvimento as populações fixaram-se também segundo critérios étnicos e tribais, com todas as consequências daí resultantes não só em relação às contradições com a vida moderna da cidade mas também na convivência com os vizinhos.

Esta segregação racial e social nos subúrbios constitui um dos problemas sociológicos mais complicados da cidade da Beira, e o mais sério de todo o país. Ela envolvia não só elementos de contradição entre pretos e brancos, mas também entre as várias etnias ali estabelecidas. O agravamento destas contradições foi habilmente encorajado e aproveitado pelo colonialismo português, de tal modo que ainda hoje são legíveis algumas manifestações da sua ocorrência. Estudar estes fenómenos é uma interessante tarefa de investigação sócio-histórica da cidade, cujos resultados são importantes para o seu desenvolvimento.

Nos bairros com densidade populacional mais baixa, o principal obstáculo para o desenvolvimento de habitações é o solo húmido resultante do elevado nível freático ao longo de todo o ano. Nestes casos a densidade de ocupação do espaço pela agricultura aumenta consideravelmente. As habitações tornam-se mais dispersas, somente destacáveis pela concentração de árvores de fruto próximas das residências.

A estrutura de ocupação do espaço no plateau da Manga difere visivelmente da ocupação da planície fluviomarinha. Para além da existência de indústrias ao longo da via férrea e da estrada Nº 6, estes bairros caracterizam-se pela predominância de quintas onde a actividade agrícola tem um carácter semi-industrial e especializado. Os talhões são substancialmente maiores e existe a possibilidade de criação de pequenas espécies animais.

Além das quintas, uma outra característica da ocupação do espaço no plateau da Manga é a existência de bairros residenciais outrora designados por indígenas, constituídos por modestas moradias normais, muito próximas umas das outras.

De resto, toda a zona suburbana da cidade apresenta imensas áreas verdes de bioprodução, característica que se torna cada vez mais acentuada à medida que nos afastamos do centro da cidade em direcção ao meio rural.

4.2.3. Periferia Urbana

O estudo da periferia urbana da cidade constitui um meio importante para o conhecimento do fenómeno urbano e do seu crescimento. As próprias características do meio natural condicionam em larga medida as formas de utilização e transformação do espaço da cidade. Também é fácil compreender que a forma de ocupação do espaço depende do desenvolvimento das forças produtivas e do modo de produção dominante na época da edificação da cidade; os tipos de relações sociais próprias do modo de produção deram lugar a uma organização social particular no interior das comunidades.

No seu movimento de crescimento, a cidade entra em contacto permanente com o meio físico e humano originais que influenciaram a diversos níveis a formação do espaço urbano. De igual modo e inversamente, a cidade da Beira joga um papel importante na evolução do meio rural peri-urbano.

Solos argilosos pesados e argilo-limosos, planura geral, afloramento quase permanente da toalha freática, fizeram de toda a região peri-urbana da cidade da Beira uma zona orizícola por excelência.

De facto, a rizicultura parece ter ocupado uma área muito importante desde a fase industrial da cidade. O seu desenvolvimento implicou transformações nas condições naturais originais, tanto no tratamento dos solos como na própria alteração do regime hídrico, necessária para a drenagem dos arrozais. Os talhões irrigados servem de demarcação das propriedades e, enfim, através deles se controla a necessidade de drenagem dos terrenos quando suficientemente inundados. Estas actividades, que têm lugar desde há décadas, contribuem para as grandes transformações nas condições da cidade da Beira.

Geralmente a população fixa-se nas proximidades dos seus campos, mas por vezes localiza-se distante, na zona suburbana e tão próximo quanto possível das vias de acesso.

Uma característica fundamental da zona peri-urbana é a dominância das áreas de utilização agrícola em relação às diferentes formas de ocupação do espaço. Assim, a densidade populacional torna-se cada vez menor, mas mesmo assim muito acima da média moçambicana e da província de Sofala. A percentagem de vivendas (casas sólidas) vai sendo cada vez menor, em banafício das chamadas palhotas tradicionais. Todavia a população da periferia urbana depende visivelmente da cidade, onde busca os meios necessários para a sua sobrevivência. Embora para uma grande parte da população da periferia esta seja a única alternativa de vida junto à cidade, pelo menos um mem

bro do agregado familiar possui um emprego assalariado na cidade pois a agricultura não é suficiente para a subsistência da família.

Uma outra actividade importante desenvolvida pela população da cidade e sua periferia é a pesca. A população costeira da cidade pratica a pesca marítima e fluvial. Todo o interior da baía de Mazanzane conhece uma intensa actividade piscatória com a captura de peixes, crustácios, moluscos e lamelibrânquios de alto valor nutritivo e comercial.

A pesca é desenvolvida artesanalmente ou industrial e semi-industrialmente. A pesca do camarão e da lagosta organiza-se maioritariamente em empresas industriais que fornecem os barcos, motores e combustíveis e controlam também a exportação. Ultimamente a exportação dos produtos pesqueiros tem sido também feita por pescadores individuais, com o apoio das grandes empresas, dentro dos princípios da nova legislação sobre o comércio externo. Mas uma grande parte dos produtos originários da pesca artesanal e semi-industrial é para o autoconsumo ou vendida fora do circuito normal de comercialização ou abastecimento. Por essa razão é muito difícil calcular o seu volume. Mas pode dizer-se que mais de 2/3 do pescado é comercializado e consumido na cidade. Uma parte é enviada para as regiões do interior após salga ou secagem, ou em fresco através da PESCOM.

5. TIPOS DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO NA CIDADE DA BEIRA

A sistematização dos principais tipos de ocupação do espaço e a sua estrutura é um meio muito importante para compreender os principais processos de transformação ambiental.

Esta sistematização é até necessária dado o facto que cada tipo de ocupação ou uso do espaço provoca transformações próprias na Natureza e que estas, por sua vez, se diferenciam consoante se trate do núcleo da cidade, da zona suburbana ou, ainda, da periferia urbana.

Por outro lado, a identificação dos principais tipos de ocupação do espaço e o conhecimento dos processos neles decorrentes, permite observar as diferentes combinações entre os vários tipos e os seus efeitos recíprocos. Estes dados são particularmente importantes na planificação do desenvolvimento urbano e na previsão da ocorrência de problemas de compatibilidade ambiental entre as diferentes formas de ocupação do espaço.

Na cidade da Beira, até onde o conhecimento actual permite, podem ser identificados os seguintes tipos de ocupação

do espaço: áreas residenciais, formas específicas do núcleo da cidade, áreas industriais, o porto, áreas para transporte, áreas de produção agrária, áreas de recreação e repouso e áreas de utilização extensiva.

Esta diferenciação corresponde, em certa medida, ao grau de transformação da Natureza, desde as zonas de utilização intensiva do núcleo da cidade até às zonas de utilização extensiva das baixas húmidas e dos mangais.

Um estudo mais pormenorizado poderá identificar outras áreas ou detalhar as subdivisões agora encontradas. Não se trata aqui de analisá-las sob o ponto de vista económico ou sociológico. As referências feitas neste sentido têm um carácter pragmático e visam somente esclarecer algumas relações funcionais.

Os tipos de ocupação do espaço foram também assinalados nas cartas de ocupação do espaço ou ainda sob a forma de estudos de caso devidamente localizados nas cartas à escala 1:10.000, cuja breve caracterização se apresenta em seguida.

5.1. Áreas Residenciais

No âmbito deste trabalho as áreas residenciais foram definidas como sendo aquelas onde os edifícios existentes se destinam predominantemente à habitação.

Ainda não existem investigações urbanísticas, demográficas e sociológicas detalhadas que permitam avaliar o impacto da política social do colonialismo sobre o desenvolvimento dos bairros e sobre a distribuição espacial da população da cidade.

As actuais evidências mostram que a população da cidade da Beira se distribuía por sectores, cabendo à população negra as piores condições habitacionais, e que, segundo critérios de qualidade do meio ambiente, se realizava uma nítida diferenciação espacial dos padrões de residência. Criaram-se profundas contradições entre as várias áreas residenciais para negros, onde predominavam casas precárias, e as áreas residenciais para as restantes raças habitantes da cidade.

Por outro lado, tal como aconteceu na maioria das cidades moçambicanas, o crescimento espacial da cidade foi sempre acompanhado pela migração forçada da população negra a partir das áreas consideradas para europeus, o que contribui para a ampliação dos núcleos habitacionais espontâneos do subúrbio, constituído maioritariamente por casas precárias.

É por isso muito difícil classificar as áreas residenciais tomando como critério o tipo de edifício dominante ou a composição social dos residentes. Esta dificuldade é agra-

vada ainda pela miscelânea de construções, sua idade, e pelas migrações ocorridas após a nacionalização dos prédios de rendimento.

Deste modo, as áreas residenciais foram brevemente caracterizadas, tendo em conta o tipo de edifícios predominantes e a estrutura interna dos quarteirões ou talhões. Neste sentido, tentou-se identificar os edifícios segundo as seguintes categorias, que poderão ainda ser subdivididas após estudos ainda mais detalhados: moradias, formas especiais do núcleo da cidade e casas precárias.

5.1.1. Moradias

Moradias ou vivendas são categorias de edifícios que se caracterizam pela sua construção sólida (alvenaria) de um ou dois pisos. De acordo com a terminologia usual subdividem-se ainda em normais e de luxo, conforme o tratamento que recebem o edifício, os seus equipamentos e áreas adjacentes.

As moradias encontram-se em todas as zonas da cidade propriamente dita. Elas tomam o carácter luxuoso nos bairros da costa oriental da cidade e misturam-se grandemente com os prédios no núcleo comercial. Em alguns núcleos residenciais de Macurungo, Munhava e Manga, elas, sem serem luxuosas, constituem áreas homogéneas.

Em alguns casos trata-se de quintas, noutros de núcleos habitacionais ao longo das principais vias de circulação, onde coexistem com lojas comerciais, pequenas indústrias, alfaiatarias, barbearias, carpintarias e uma série de serviços comunitários.

Nos bairros do Macuti, Palmeiras e Ponta Gêa, embora as moradias por vezes se misturem com blocos residenciais colectivos, elas constituem, pelo seu carácter estético e de salubridade, a característica mais notável destes bairros. As casas são em geral de dois pisos, possuem garagem e instalações para arrumos e para empregados domésticos.

As casas separam-se em mais de 6 m dos limites laterais do terreno, que tem as dimensões de 40X35 m. Os jardins frontteiros e laterais, assim como os terrenos das traseiras, são bem tratados. As vias públicas, normalmente distantes das casas cerca de 7 m, têm um traçado rigorosamente geométrico e são ladeadas por árvores ornamentais. O aspecto verde destas áreas confere aos bairros características de cidade-jardim.

Nestes bairros a densidade populacional é relativamente mais baixa do que a da restante cidade, o que significa também uma fraca intensidade de ocupação do espaço. Mesmo nos casos em que os quarteirões são ocupados por duas moradias, a

cobertura do solo é sempre inferior a 25% e nalguns casos atinge o mínimo de 12%.

O pavimento do rés-do-chão fica a mais de 1 m acima da raiz do passeio para facilitar o arejamento. Na maioria dos casos os próprios quintais situam-se a 0,15 m acima do nível do passeio para permitir uma rápida drenagem das águas pluviais.

A particularidade destes bairros não reside somente na sua favorável localização, sua exposição aos ventos frescos e sua instalação sobre terrenos secos e relativamente estáveis, mas refere-se também, e sobretudo, ao equipamento infraestrutural. As casas estão ligadas às redes centrais de abastecimento de água e energia, aos sistemas de esgotos e de drenagem e, embora não diga ainda respeito à totalidade dos bairros, à iluminação e consolidação das ruas e avenidas.

A qualidade das casas e a sua ornamentação vai baixando significativamente à medida que se aproxima o núcleo comercial, ou seja, de Norte para Sul. Sobretudo a partir da transição dos bairros das Palmeiras para a Ponta Gêa, as moradias de luxo vão sendo substituídas por morádias isoladas do tipo normal, e por algumas casas de alvenaria idosas e precárias.

Aqui o afastamento das casas dos limites laterais é de cerca de 6 m, os talhões são mais reduzidos (30X30 m) e a percentagem máxima de cobertura do solo perfaz até 34%. A dimensão média para a frente do edifício relativamente à fachada principal, bem como o afastamento médio das casas para as ruas, diminuem sensivelmente. Contudo, as diferenças notáveis no aspecto do equipamento infraestrutural e das áreas circundantes são insignificantes relativamente às moradias de luxo.

Visivelmente diferente é a situação das moradias no Maquinino, Esturro, Matacuane, embora não constituindo superfícies compactas.

O estado precário em que se encontram as moradias tem a ver com a discriminação social, pois são bairros outrora destinados aos asiáticos e mestiços. Trata-se da maior parte dos casos de edifícios antigos de construção simples, alguns de madeira e zinco, assentando sobre estacas. Uma grande parte não possui jardins nem instalações para arrumos, garagem e habitação para empregados domésticos. A superfície de área coberta aumenta até 35%, que correspondem a 20% da área do talhão respectivo. Em alguns casos o abastecimento em água potável não está totalmente garantido nem existe um sistema de esgotos eficiente. Somente estão asfaltadas e arborizadas as ruas principais, nestes casos geralmente iluminadas.

Um tipo particular de construção de moradias isoladas é o bairro de Macurungo, edificado após a Independência. As construções são convencionalmente de tipo europeu mas os talhões são pequenos e a separação entre as casas é de 4-6 m. Contudo estas moradias servem perfeitamente para a habitação dos trabalhadores da cidade. Os talhões são delimitados por muros de 80 cm de altura mas a superfície disponível não é suficiente para a instalação de jardins ou de pequenas hortas, muito apreciadas pela população residente.

Em condições ainda mais desfavoráveis encontram-se as moradias dos bairros da Munhava e Manga. Na Munhava as moradias não chegam a constituir uma área homogénea. A maior parte destas moradias foi edificada pelos próprios residentes.

Trata-se de moradias simples, com três ou mais divisões, muitas vezes sem um enquadramento adequado nos respectivos quarteirões. Por isso, as infraestruturas para o abastecimento de água e energia e para o saneamento do meio são praticamente inexistentes. Somente uma pequena parte das moradias beneficia destes importantes serviços comunitários. As ruas não são asfaltadas nem iluminadas e os passeios estão isentos de vegetação ornamental.

No bairro da Manga as moradias são igualmente modestas, mas os talhões relativamente maiores. Exceptuando o chamado Bairro Indígena, construído ainda no período colonial, trata-se aqui de quintas com grandes extensões de terreno onde é possível a agricultura sobretudo para a produção de fruteiras e pequenas espécies animais. A percentagem da área coberta varia de acordo com o tipo de actividade agrícola mas é de cerca de 20% da área do talhão.

5.1.2. Formas Especiais do Núcleo da Cidade

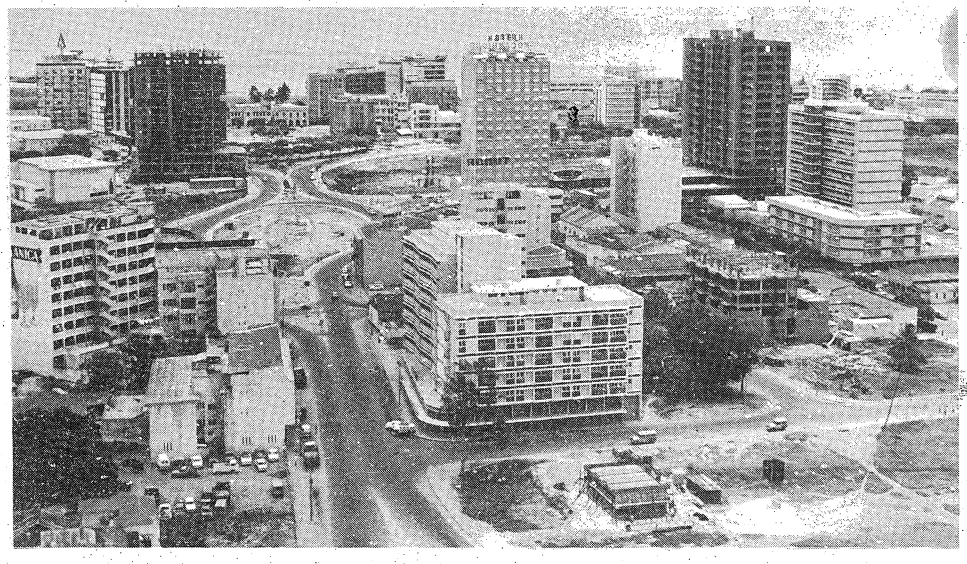
São incluídos aqui como formas especiais do núcleo da cidade os grandes edifícios (prédios) para residência colectiva, característicos do núcleo da cidade, que se misturam com os edifícios fabris, comerciais, públicos e de interesse colectivo, monumentos e até moradias antigas.

A sua maior concentração observa-se na principal zona comercial, em que a maioria tem 5 andares, e sobretudo nas proximidades da Avenida 25 de Setembro, onde atingem 8-10 andares. De resto, os prédios com 10 andares e mais ocorrem em todo o núcleo da cidade, em particular no Maquinino e Esturro onde, devido ao seu normal isolamento, produzem visualmente uma impressão estética e arquitectónica positiva.

Em geral, os edifícios altos estão rodeados por estabelecimentos comerciais, sendo os primeiros andares ocupados



O centro da cidade.



por escritórios e os restantes por apartamentos-flats. Quando ocorrem em áreas predominantemente residenciais, constituem blocos de residências colectivas, onde fazem realçar o seu estilo arquitectónico e a sua altura.

As áreas de edifícios representam aquelas onde é mais intensa a utilização do solo. Normalmente as áreas destinadas a estes prédios têm uma largura de 20-30 m e apresentam uma percentagem de cobertura variável, entre 50% e 70%. As áreas traseiras possuem frequentemente um parque colectivo, quando não se tratam de residências em áreas comerciais, onde esse espaço é então destinado ao manuseamento de mercadorias. Em qualquer dos casos as áreas traseiras são pavimentadas e devidamente drenadas.

Os blocos residenciais deste tipo contribuem para o aumento da densidade populacional nas proximidades do núcleo e, também, para a intensificação da ocupação do espaço. Contudo, elas colocam problemas de abastecimento de água, de saneamento do meio e, em particular, da rede de esgotos.

Nas áreas de maior concentração também se verifica um certo prejuízo em relação ao arejamento a partir dos ventos de Leste. Aqui a maior parte das estradas é asfaltada, mas devido à largura reduzida das ruas são escassas as árvores ornamentais e de sombra. Estes aspectos devem ser considerados em caso de necessidade de intensificação do uso do solo no interior do núcleo da cidade. A construção de prédios deverá prever a demolição de algumas construções mais antigas e o alargamento e arborização das ruas a instalar.

5.1.3. Casas Precárias

A maior parte da habitação da área suburbana é constituída por casas simples que nas estatísticas da ONU são consideradas "transitional housing". Trata-se de casas precárias de alçado rectangular ou circular, de duas ou mais divisões e cobertas de colmo, zinco ou lusalite. Geralmente elas são sustentadas por estacas entrelaçadas segundo técnicas próprias e as paredes são isoladas (maticadas) com adobe. O material de construção é predominantemente local ou escolhido na periferia da cidade. Este tipo de construção está mais de acordo com os hábitos da população porque é menos dispendioso, predominando assim a construção individual ou auto-construção. A maioria das casas é inestética, sem qualquer ornamentação ou pintura e encontra-se em más condições habitacionais, em áreas mal drenadas e por vezes devastadas.

Frequentes vezes se procura identificar com o termo "casas precárias" as casas dos subúrbios, de uma maneira geral,

a exemplo da contradição que normalmente se estabelece entre a "cidade de cimento" e a "cidade de caniço", em Maputo. Em ambas as situações manifesta-se muito acentuadamente a segregação racial e social na habitação, que foi característica do colonialismo português, pois mesmo no interior do núcleo da cidade existem casas precárias tais como o bairro dos Pescadores ou, ainda, as casernas-dormitórios situadas em áreas mal drenadas próximas da estação dos caminhos de ferro.

Sem dúvida que a maior concentração de casas precárias tem lugar na zona suburbana. Contudo, existem diferenças entre os bairros, quer na densidade populacional e intensidade de ocupação do solo, quer ainda na relação entre as moradias e as casas precárias.

Na sua estrutura interna, os bairros suburbanos distinguem-se sob o ponto de vista ambiental, são mais recentes e localizam-se em geral distantes do núcleo da cidade. Nas proximidades do núcleo tal como nos bairros de Chipangara e, parcialmente, Munhava e Matacuane, a distribuição anárquica das casas produz uma estrutura difusa. Os acessos são estreitos e não deixam distinguir nem os talhões nem os quarteirões. Nestas condições o estabelecimento de infraestruturas como estradas, canalização para água e esgotos e iluminação, é extremamente difícil e complicado.

Junto a cada local de residência, cada família, desde que o terreno o permita, planta algumas árvores que fornecem sombra e frutos o que, apesar da degradação ambiental, empresta aos bairros um aspecto verde, próprio.

Estas árvores, bem como as pequenas machambas, sem significado económico, contribuem para melhorar as condições ambientais dos bairros. As elevadas temperaturas do ar e a humidade do solo representam as maiores dificuldades habitacionais.

Os numerosos charcos existentes entre as habitações agravam as condições de salubridade de tal modo que estes bairros são os mais afectados pelas doenças endémicas tais como a cólera, a malária e a diarreia.

Nos bairros relativamente mais secos da Chipangara e de Matacuane há indícios evidentes de erosão eólica, mais visível durante as fortes ventanias. As poeiras e areias transportadas a grandes distâncias causam enormes problemas à circulação das pessoas devido à poluição do ar. Estes ventos, carregados de inúmeras impurezas, contribuem também para a propagação de doenças.

Nos bairros de implantação mais recente as condições não são muito diferentes. A principal modificação refere-se ao

parcelamento dos terrenos que, em princípio, já prevê a instalação de infraestruturas.

Exceptuando as principais artérias pavimentadas, as ruas destes bairros são de piso inconsistente. O abastecimento de água e energia nem sempre está garantido através da rede central. Alguns bairros possuem fontenários públicos e os resíduos domésticos são absorvidos pelas latrinas.

As infraestruturas sociais, embora previstas, ainda não cobrem a totalidade das necessidades da população.

As casas precárias da área suburbana vão sendo cada vez mais raras à medida que nos afastamos da cidade, substituídas por casas de tipo rural. Isto mostra que as casas do subúrbio são transformações da casa rural, sob influência da cidade, sobretudo devido à carência de materiais de construção usualmente utilizados no campo. Assim, as casas rurais são predominantes a partir do limite administrativo da cidade em direcção ao meio rural.

5.2. Áreas Industriais

Condições para o desenvolvimento da produção industrial na cidade da Beira são a sua localização geográfica favorável, no coração do país e com ligações fáceis com o "hinterland", a facilidade de abastecimento de energia eléctrica a partir das centrais eléctricas de Revué, e óptimas conexões ferroviárias e rodoviárias com uma vasta região, rica sob o ponto de vista agrícola.

De uma maneira geral os talhões para cada unidade industrial medem 5.000 m^2, sendo cerca de 10% desta superfície ocupada por edifícios e a restante por armazéns, barracões, alpendres ou pátios para carga e descarga. O abastecimento de água e energia eléctrica é feito através da rede urbana centralizada. Contudo, algumas unidades industriais instalaram os seus próprios equipamentos para o abastecimento de água e energia eléctrica. O sistema de drenagem de esgotos é deficiente; noutros casos, tais como na faixa industrial compreendida entre os caminhos de ferro e a Estrada Nacional Nº6 até à Munhava, não existe qualquer sistema de esgotos para as águas usadas e pluviais, o que causa grandes problemas ao saneamento do meio.

Esta zona fabril apresenta na sua estrutura uma grande homogeneidade. Trata-se predominantemente de empresas ligadas ao porto e outras indústrias metalúrgicas, têxteis, de reparação e alimentação. Mais heterogénea é a zona industrial da Manga, onde as pequenas empresas se misturam com grandes empresas e a cobertura do solo não é contínua mas entremeada com habitações precárias.

As indústrias abrangem sobretudo a produção de óleos alimentares, sabões, serrações, mobiliário, fábrica de "parquets" e contraplacado, sacaria, condutores eléctricos, cervejas e refrigerantes.

Tal como sucedeu nas restantes cidades moçambicanas industrializadas, a indústria resumia-se, até à década de cinquenta, a algumas empresas de transformação de produtos agrários nos arredores da cidade, sendo de destacar o açúcar, óleos e, mais tarde, a fabricação de cerveja.

A proximidade da então Rodésia do Sul, mais desenvolvida industrialmente e que oferecia melhores condições de emprego e de compra de produtos, foi durante muito tempo em factor negativo para o desenvolvimento industrial da Beira.

A fase industrial que se iniciou nos anos cinquenta e que se intensificou mais tarde, acompanhando as transformações operadas sob pressão da luta de libertação nacional, abrangeu o desenvolvimento de várias empresas ao longo da faixa da Munhava, entre o porto e a Manga. Este processo envolveu também, em certa medida, o desenvolvimento do Dondo e Mafambisse, situados a mais de 40 km do núcleo da cidade.

O desenvolvimento industrial a partir do porto mostra o aspecto atractivo deste, o que evidencia uma vez mais o predomínio de motivos económicos na localização das indústrias junto das vias de acesso, visando essencialmente a diminuição dos custos de transporte.

O grande impulso verificado a partir de 1965 privilegiou a área industrial da Manga e o novo perfil industrial que se desenhava procurava servir o mercado interno e a exportação.

Até essa altura a indústria era caracterizada pela predominância da transformação de produtos agrícolas, uma fraca percentagem de operários, um mercado interno muito restrito e pelo predomínio de pequenas e médias empresas sobre as grandes empresas.

A leitura do desenvolvimento industrial da cidade serve de exemplo das desproporções criadas pelo colonialismo na estrutura económica, que podem ser observadas não só através dos ramos industriais criados mas também dentro de cada um dos ramos.

A localização das indústrias na parte ocidental da cidade constitui uma grande vantagem para o saneamento do ar, pois os ventos dominantes provêm do quadrante Este e contribuem para evitar a poluição do ar no interior da cidade. Mais difícil de solucionar é a questão das águas usadas, que se acumulam no interior da zona industrial em charcos, tanto nas margens das ruas como nas áreas livres que frequentemente ocorrem.

Na zona industrial da Manga os dejectos industriais são canalizados através de um pequeno curso de água que vai em direcção à margem esquerda do rio Púnguè, atravessando inúmeros campos de cultivo. O maior contribuinte para a poluição das águas nesta parcela é a fábrica de cerveja.

5.3. O Porto da Beira

O porto, com as suas instalações e os seus equipamentos bem como os seviços de apoio dele dependentes, constitui o verdadeiro embrião económico da cidade da Beira. Durante mais de cinco décadas ele determinou o ritmo de desenvolvimento da cidade.

O porto fica situado imediatamente a Norte do Chiveve, entre as instalações ferroviárias e a margem Norte da foz do rio Púnguè. O seu surgimento verificou-se de acordo com um contrato assinado entre Portugal e a Grã-Bretanha (1891). As primeiras instalações que entraram em funcionamento em 1893 eram modestas e resumiam-se a um pequeno cais de madeira servindo o caminho de ferro, então implantado.

Actualmente, o porto ocupa uma área de mais de 7.000 km^2 e a sua capacidade de ancoragem cresceu substancialmente, atingindo mais de 9 navios de longo curso, numa extensão de cais de cerca de 1.700 m. Os 52 guindastes instalados mais tarde, de 3-20 toneladas, aumentaram também a capacidade de manuseamento.

Existem actualmente obras de beneficiação e de reposição de equipamento deteriorado. Financiada pela CEE sob a forma de donativo no valor de 50 mil ECU's, a reconstrução das instalações do porto capacitam-no para o manuseamento de cerca de 100 mil contentores anuais, para além de carga diversa.

Do total do cais que já existia estão em reconstrução mais de 650 m e uma área pavimentada de 15 ha, destinada a arrumos e manuseamento de carga. O cais possui 25 armazéns com 61.325 m^2 de áreas livres, um frigorífico com capacidade de armazenagem de 1.080 toneladas de citrinos, 450 toneladas de carne, um silo de cereais para 12.000 toneladas, dois tanques para 26.000 toneladas de melaço e dois tanques cada um com capacidade para 300 toneladas. Tal como se referiu anteriormente, todas estas instalações — ou pelo menos a maioria — necessitam de reabilitação.

Além destas instalações principais existem ainda dois cais especializados para o manuseamento de minérios e combustíveis, de 188 m, e o cais para pescadores no Chiveve, com cerca de 450 m.

O porto possui ainda uma doca seca para a reparação de pequenas embarcações.

5.4. Áreas para o Transporte

Do ponto de vista ambiental, as áreas para transporte na cidade da Beira compreendem as avenidas e ruas, as vias férreas e o aeroporto.

O sistema de arruamentos da cidade da Beira é caracterizado pela existência de avenidas amplas e regulares, e numerosas artérias transversais que, no conjunto, conferem à cidade uma malha quadriculada. Este traçado quadriculado só é interrompido devido à configuração da linha de costa e do micro-relevo. A necessidade de arranjos urbanísticos provocou também algumas alterações no alinhamento das artérias da cidade, tal como se verifica ao longo das margens do Chiveve.

As avenidas são, de uma maneira geral, revestidas de alcatrão e a sua largura varia entre 15 e 50 m, enquanto que as ruas, com 12,5-40 m, nem sempre são asfaltadas. É necessário destacar a avenida Armando Tivane, que liga o centro da cidade, a partir do Maquinino, aos bairros orientais da Ponta Gêa, Palmeiras e Macuti, e que tem 80 m de largura.

Na zona comercial (histórica) da cidade as ruas são asfaltadas e estreitas, e de uma maneira geral não são arborizadas. A inexistência de árvores de sombra e a elevada percentagem de cobertura do solo pelos passeios e edifícios são particularmente notórias durante a estação quente, altura em que a reflexão do calor torna o ar irrespirável. Nas artérias onde há árvores, a elevada betonização do centro da cidade causa alguns problemas devido ao tipo de plantas ornamentais, que destroem as estradas, fenómeno visível na maioria das avenidas.

A partir da zona comercial correm dois eixos viários importantes. Para Este, através da Ponta Gêa, correm as avenidas Eduardo Mondlane, Correia de Brito e Afonso de Albuquerque até à Praça da Independência. A esta praça, ajardinada e uma das mais importantes da cidade, concorrem ainda as avenidas Sansão Muthemba, 24 de Julho e Nampula, cujo prolongamento — a avenida dos Mártires da Revolução — dá acesso aos bairros das Palmeiras, Macuti e Estoril.

O segundo eixo viário segue a direcção Norte através da avenida Samora Machel, atravessando os bairros Maquinino, Matacuane e Munhava, e conecta-se à auto-estrada e à Estrada Nacional Nº6 (EN6). A EN6 e a auto-estrada são, sem dúvida, as vias mais importantes de acesso à cidade. Elas drenam a circulação do centro da cidade e dos bairros periféricos da Manga, Inhamízua e Aeroporto, bem como as regiões ainda mais remotas.

Tendo em conta o seu papel na drenagem do trânsito a partir do Maquinino, ganha uma importância considerável a avenida Armando Tivane, que se liga à avenida 24 de Julho na Chipangara. Esta avenida, de cerca de 80 m de largura, possui duas faixas de rodagem nos dois sentidos, sendo a parte central arborizada.

Para facilitar o trânsito existem numerosas rotundas e praças, a maior parte das quais ajardinadas e arborizadas na sua zona central.

Os passeios cimentados só ocorrem no centro da cidade e ao longo da avenida Eduardo Mondlane. De resto, os passeios não estão revestidos e cobrem-se, por vezes, de ervas daninhas, mesmo no núcleo da cidade.

No bairro da Manga, exceptuando as principais ruas, a cobertura das artérias é feita em terra batida. Para o trânsito normal são necessárias beneficiações constantes, sobretudo na época chuvosa.

Na maioria dos bairros suburbanos o traçado das artérias é anárquico e o piso geralmente arenoso ou argiloso, o que torna a circulação impraticável na época das chuvas.

A estrutura do sistema viário, acompanhando as principais vias de acesso à cidade, mostra a grande importância do transporte para o desenvolvimento da cidade da Beira.

A Beira representa uma importante terminal rodoviária e ferroviária, atraindo toda a região central do país e uma parte considerável do "hinterland" internacional.

Para a cidade da Beira concorrem 3 linhas ferroviárias principais e uma secundária, num total de cerca de 1.000 km. Elas têm início no magestoso edifício dos caminhos de ferro e fazem a ligação com o Zimbabwe, Malawi e com as ricas regiões agrícolas, florestais, faunísticas e mineiras de Manica, Tete e Sofala.

Na EN6, que estabelece a ligação com o Zimbabwe, circulam diariamente, nos dois sentidos, numerosas frotas rodoviárias, transportando passageiros e carga diversa. Paralelamente a esta estrada existe um oleoduto com capacidade de transporte de 1 milhão de toneladas de petróleo bruto por ano, e que serve o Zimbabwe.

De grande importância para o desenvolvimento económico da cidade é o aeroporto internacional da Beira. Ele tem cerca de 1.500 ha e pistas de aterragem com cerca de 4 km de comprimento. Fica situado no subúrbio da cidade, a cerca de 8 km do centro, numa área de drenagem natural relativamente fácil.

A importância do aeroporto da Beira deve ser vista tendo em conta as grandes distâncias que separam a cidade dos

restantes povoamentos do país, agravadas ainda pelas difíceis condições de acesso. A maioria das ligações aéreas com a cidade é garantida pelas Linhas Aéreas de Moçambique (LAM). A Empresa de Transporte e Trabalho Aéreo (TTA) também participa nas ligações, sobretudo entre a Beira e as várias cidades e vilas onde as LAM não operam.

É de se esperar que o desenvolvimento do aeroporto, seus hangares, oficinas e salas de estar e, de uma maneira geral, os transportes, venham a incrementar-se com os projectos do Corredor da Beira e com as necessidades de deslocação dos empresários e turistas.

5.5. Áreas de Produção Agrária

As áreas de produção agrária são aquelas em que a sua utilização está eminentemente relacionada com a capacidade de reprodução da região natural.

Na cidade da Beira estas condições de produção são sobretudo os solos aluvionares ricos em nutrientes e o clima tropical húmido, que permitem a cultura de arroz, milho, batata-doce, mandioca e hortícolas, bem como a criação fácil de uma grande variedade de pequenas espécies animais tais como aves de capoeira, coelhos e suínos.

Nestas áreas a produção agrícola desempenha um papel importante no suprimento das necessidades da população em proteínas. Calcula-se em cerca de 35% a contribuição destas áreas no abastecimento alimentar à população citadina. As necessidades restantes têm de ser asseguradas pelo sistema central de abastecimento e a partir dos distritos periféricos da Beira e da pesca no interior da baía de Sofala.

Sob o ponto de vista ambiental trata-se de áreas livres com função de abastecimento à cidade, e que segundo a sua estrutura interna podem ser subdivididas em quintas, machambas e hortas.

As quintas são propriedades rurais com um ou vários edifícios sólidos e instalações habitacionais e agropecuárias diversas. Elas ocorrem predominantemente nos 'plateaux' da Manga e Inhamízua e nas encostas e baixas da planície fluviomarinha.

A maior parte das quintas está demarcada e incluída no plano geral de desenvolvimento dos respectivos bairros. A dimensão dos talhões varia entre 0,2 e 0,5 ha. Os talhões possuem em regra um cercado de arame ou muro com 1 a 1,5 m de altura ou ainda árvores divisórias, normalmente fruteiras.

Nestas quintas, que pertenciam outrora a indivíduos de nacionalidade portuguesa e chinesa, cultivam-se hortícolas,

fruteiras e cereais (milho, arroz), e desenvolve-se a produção de pequenas espécies animais.

A produção realizava-se muitas vezes com carácter industrial e havia mesmo tendência para uma certa especialização. Este carácter ainda se mantém lá, onde não foi levada a cabo a sabotagem de infraestruturas e equipamento, na altura do abandono das quintas pelos antigos proprietários. Na actualidade estas quintas são privadas ou estatais, ou foram ainda constituídas em cooperativas. Elas continuam ainda a desempenhar um papel importante no abastecimento em verduras frescas, ovos, carnes e frutas.

As áreas de cultivo são irrigadas, adubadas e, em muitos casos, drenadas. A água para a rega provém, na maior parte dos casos, de poços e raramente do sistema central de abastecimento de água à população, embora algumas propriedades estejam providas de água canalizada.

Para além das quintas, a maior parte da produção agrária da cidade da Beira realiza-se nas machambas (campos abertos) de arroz, que ocupam uma superfície de cerca de 5.000 ha. São pequenas propriedades disseminadas pela planície fluvio-marinha onde a influência das águas subterrâneas é considerável e as condições existentes são particularmente favoráveis para o cultivo do arroz. Estes campos abertos, em conjunto com as quintas e hortas, constituem o que normalmente se designa por zonas verdes da cidade.

Dada a sua importância para a subsistência da maior parte dos habitantes da zona suburbana e para a cidade em geral, têm beneficiado de apoios das autoridades da cidade sobretudo na utilização de técnicas avançadas para a elevação da produtividade. Trata-se sobretudo da introdução da irrigação e da realização de obras de drenagem e de apoio técnico para a valorização das práticas tradicionais de cultivo, a par com a introdução de novas variedades de sementes.

As acções de drenagem e de protecção da costa em curso, fazem também parte do amplo processo de intensificação da produção agrária. Nos últimos anos, devido à penetração das águas salobras nos campos de cultivo, resultado da inoperância das comportas do desaguadouro e da concentração das águas pluviais sem escoamento, o rendimento da produção de arroz baixou, bem como o de hortícolas e batata-doce.

Recentemente iniciou-se um processo de recuperação dos níveis de rendimento agrário, o que é feito com apoios técnicos internacionais como o do MONAP e da UNICEF. Estima-se em cerca de 5.000 ha a terra ocupada por arrozais na cidade, que em 1987 correspondiam à produção de 8.000 toneladas de arroz,

valor que tende a subir. Em Mandruze a área agrícola disponível é de cerca de 300 ha, que vão sendo gradualmente ocupados quer pelas sementeiras directas quer ainda através de transplantação. Os resultados das experiências tidas nesta empresa mostram que o rendimento médio por unidade de superfície é maior no sistema de transplante. Na campanha 1984--1985 este rendimento foi de cerca de 6 toneladas/ha, contra 3 toneladas/ha do sistema de plantio directo.

Em muitos locais são já visíveis os resultados da intensificação do uso do solo, estando a ser ultrapassados os níveis iniciais. Para além das condições económicas disponibilizadas, um outro factor importante para a recuperação dos índices de produção e de produtividade são a lei e o regulamento de terras, os quais agem positivamente sobre as actividades dos camponeses individuais ou agrupados em associações e cooperativas agrícolas, o que tem facilitado grandemente a utilização dos recursos disponibilizados.

Para melhor garantir o apoio a prestar aos camponeses foram criadas casas agrárias e postos de extensão rural através dos quais se procede à demonstração da utilização de técnicas agrícolas rentáveis, nomeadamente a multiplicação de sementes, experimentação e treino de camponeses, sendo de destacar a Estação Experimental do Gabinete das Zonas Verdes, situada na Munhava, entre a EN6 e a margem do rio Púnguè. Estão abrangidas nesta acção mais de 2.500 famílias, ou seja, mais de 50.000 pessoas, que em parte já estão associadas em cooperativas.

Mas as condições limitadas para a produção no interior da cidade obrigam ao recurso ao "hinterland". A cidade beneficiava do escoamento dos produtos dos distritos vizinhos e da província de Manica o que, devido à guerra, foi grandemente afectado. É por isso que a intensificação da agricultura para o abastecimento à cidade deve ter em conta a sua própria periferia. No distrito do Dondo, a Empresa Agrícola de Mandruze, a 30 km da cidade, já beneficia de meios técnicos tais como motobombas, electrobombas, tubagens, que combinados com outros melhoramentos de carácter social, contribuirão para melhorar o abastecimento à cidade.

Uma outra forma de ocupação do solo para fins agrícolas são as pequenas hortas que se desenvolvem junto às próprias habitações. Em termos de superfície por unidade familiar elas são insignificantes mas contribuem para o abastecimento das famílias e emprestam aos bairros residenciais dos subúrbios uma imagem verdejante notável.

Cada família, geralmente as mulheres, procura produzir hortícolas e árvores de fruto junto às suas habitações, o que contribui também para melhorar a qualidade do Meio Ambiente.

Embora a produção de pequenas espécies pecuárias também esteja generalizada na zona suburbana, ela não tem expressão notável; somente nas propriedades situadas a grande distância do núcleo da cidade é possível a criação de caprinos e bovinos com significado económico mais amplo.

Por tradição a população presta uma atenção especial à arboricultura. Pequenas plantações de mangueiras, papaeiras, bananeiras e outras plantas úteis têm sido criadas para a comercialização nos bairros suburbanos e peri-urbanos, com o apoio da extensão rural e do Gabinete das Zonas Verdes da cidade. Uma parte da produção de fruteiras intra e peri-urbanas dirigida à cidade não encontra dificuldades de colocação no mercado local.

A produção poderia ser ainda mais importante se se eliminassem os problemas de dispersão das áreas de cultivo e se exercesse um maior controle na comercialização.

Da mesma maneira a pecuária urbana e peri-urbana contribui cada vez mais activamente para a alimentação da população urbana. Para além dos porcos e cabritos, a população cria cada vez mais galinhas, patos, perús, gansos e coelhos para o seu consumo ou para venda. A criação de pequenas espécies animais tem sido desenvolvida cada vez mais como actividade secundária, abrangendo mesmo trabalhadores do sector terciário e funcionários públicos.

Um controle apropriado no aprovisionamento da produção através da comercialização agrária ou das cooperativas e empresas vocacionadas poderia também ajudar a resolver o problema do abastecimento da cidade em géneros frescos.

5.6. Recreação e Repouso

As áreas de recreação e repouso são aquelas que, pela sua beleza natural e pelo tipo de tratamento infraestrutural que recebem, se tornam particularmente indicadas para o descanso e divertimento da população da cidade. Sob o ponto de vista da sua estrutura natural interna estas áreas podem ser agrupadas nas seguintes categorias: parques ou jardins, campos desportivos, praias e outras áreas com equipamento especial para recreação.

As actuais atracções turísticas são escassas e dispersas pela cidade. A única atracção significativa é a praia, que pela sua extensão e pela amenidade do clima atrai numerosos citadinos e estrangeiros. Durante o período colonial e da

da a grande afluência de estrangeiros, a principal dificuldade residia na insuficiência das acomodações; hoje ela reside na qualidade das infraestruturas da cidade.

O clima na época seca é excelente, a temperatura é amena e constante e as variações térmicas diurnas são pequenas. Todos os dias são de sol e raro é aquele em que chove ininterruptamente. A temperatura da água permite longas horas de permanência à beira do mar. A ondulação é fraca durante a estação seca. Todas estas condições constituem um óptimo atractivo para os banhistas e os amantes dos desportos aquáticos.

As áreas verdes com função de recreação encontram-se em toda a cidade, observando-se uma certa concentração na parte oriental do seu núcleo. A sua localização e características estão muito dependentes das transformações que sofreram com vista à sua possível utilização.

No interior da cidade existem alguns parques infantis e jardins, distribuídos especialmente entre os bairros Sheik, Pioneiros, Lions Club que, particularmente desde 1983, deixaram de beneficiar da manutenção e dos melhoramentos indicados. Devido a este facto a maioria dos parques e jardins públicos não apresenta condições para a sua frequência. Estas áreas, pelo seu estado de conservação, constituem actualmente áreas livres, sem equipamento e impróprias para recreação.

A característica verde dominante no núcleo da cidade é ainda acrescida pelas numerosas árvores plantadas ao longo das ruas e avenidas, e pelos jardins domésticos existentes.

Tipicamente importante para a cidade é a área que acompanha o leito do Chiveve, onde os mangais contribuem significativamente para o arejamento da cidade. Esta linha de água, parcialmente transformada em canal, com as suas pontes típicas, empresta à cidade uma característica notável. É na sua margem esquerda, com mais de 400 m^2 de superfície, que se situa um campo de golfe outrora famoso na África Austral que, todavia, não tem merecido o devido tratamento.

Na parte oriental do núcleo da cidade há ainda a registar a Praça da Independência, semi-circular e aberta, medindo 71.000 m^2. A sua localização e acessibilidade tornam-na numa das áreas verdes de recreação mais importantes da cidade.

Para atender às numerosas solicitações dos citadinos na área desportiva e de recreação existem vários clubes e associações, com uma série de campos e instalações desportivas, movimentando milhares de sócios e atletas das mais variadas origens e nas mais variadas modalidades. Nestas associações, tal como em outras organizações de carácter cultural, realizam-se regularmente eventos recreativos e culturais de âmbito nacional.

A análise da recreação e repouso na cidade deve ter em conta uma série de objectos turísticos interessantes na periferia da mesma. A proximidade das principais regiões florestais e faunísticas do país faz com que a Beira seja uma cidade turística por excelência. Deve ser destacado aqui o papel do Parque Nacional da Gorongosa, situado a cerca de 200 km da cidade e com óptimas condições naturais para o desenvolvimento do turismo cinegético. Para além deste parque existe uma série de reservas de caça e coutadas. Nos últimos anos e devido à guerra e prevalência de actos de vandalismo, foram destruídas as principais infraestruturas da Gorongosa, nomeadamente o Chitengo, acampamento que outrora servia aí de base para o turismo, destruição que foi acompanhada pela devastação de muitas espécies animais, algumas já em perigo de extinção.

Várias são as paisagens que nasceram do turismo e a sua influência ultrapassa os limites administrativos da cidade e da própria província.

O destaque que se dá a toda a faixa costeira oriental junto à praia relaciona-se também com a instalação do complexo turístico do Estoril, com todas as suas instalações e equipamentos, que constituem um traço dominante da ocupação do espaço nas proximidades do farol do Macuti.

O carácter regional da atracção turística da cidade ganha ainda uma maior importância com a implementação dos projectos de desenvolvimento em curso e com o interesse demonstrado por vários investidores nacionais e internacionais para a recuperação das unidades turísticas no interior da cidade.

A conservação das praias e matas de casuarinas do campo de golfe e do Chiveve não exige grandes dispêndios financeiros. O problema coloca-se na escassez dos recursos financeiros e sua orientação para objectivos prioritários.

Durante o período colonial a Beira recebia turistas de todas as partes do mundo e sobretudo dos países vizinhos. A estagnação económica e deterioração dos equipamentos que se verificou desde 1977 ficou a dever-se aos grandes problemas conjunturais da economia moçambicana, situação que tende actualmente a inverter-se, de modo que dentro em breve se espera poder contar com um funcionamento minimamente aceitável dos serviços de apoio ao turismo e recreação.

6. PROBLEMAS DE GESTÃO DO MEIO AMBIENTE NA CIDADE DA BEIRA

A cidade da Beira apresenta problemas sócio-económicos e ambientais muito complicados, quando comparados aos de ou-

tros centros urbanos do país. Eles resultam, por um lado, das condições naturais, por outro, das condições sócio-históricas.

As condições naturais da cidade e arredores, que são comuns às de toda a planície costeira setentrional moçambicana da África Austral, caracterizam-se essencialmente pela predominância de terrenos húmidos situados a cotas muito próximas do nível médio das águas do mar.

O fraco declive que caracteriza esta planície litoral explica em grande medida a natureza e a dinâmica dos processos de desenvolvimento de toda a área citadina.

A localização da cidade na baía de Mazanzane apresenta, mesmo assim, muitas vantagens para o seu desenvolvimento. Mas a predominância de terrenos baixos, pantanosos e alagadiços, constitui um factor desfavorável para muitos processos urbanos.

É por isso que para o desenvolvimento da cidade muitas áreas da sua expansão devem ser procuradas na faixa que constitui o prolongamento do plateau da Manga para além da área administrativa da cidade.

O clima sub-equatorial que se faz sentir, caracterizado por valores de humidade e pluviosidade elevados determina, em conjunto com os factores hídricos dele dependentes, o ritmo e intensidade da actividade agrícola.

Os problemas mais difíceis de resolver estão relacionados com a manutenção das infraestruturas nas áreas construídas, sobretudo aquelas vulneráveis à corrosão devido à oxidação.

As fortes chuvadas da época quente e a forte influência oceânica constituem também factores negativos para o desenvolvimento urbano; contudo elas garantem, em conjunto com os solos ricos de aluvião, o cultivo de uma grande variedade de plantas úteis.

Tendo em conta o carácter das condições naturais, em particular a elevada influência das águas superficiais, são necessárias medidas especiais para a utilização das extensas áreas húmidas no interior da cidade. Estas incluem acções de protecção à costa e a drenagem das águas pluviais e residuais. Não menos importantes são os problemas ambientais relacionados com o abastecimento de água e energia, a ocupação e o tratamento das áreas livres no interior da cidade.

Um outro problema de natureza ecológica refere-se à poluição do Meio Ambiente que, embora seja irrelevante segundo padrões internacionais, apresenta aspectos preocupantes que interessa alertar.

De uma maneira geral, existe um conhecimento mais ou menos profundo destes problemas e seus efeitos na vida dos habitantes da cidade. Através da sua melhor caracterização pode-se fundamentar a elaboração de projectos que tomem em conta o seu estado actual e os prognósticos do seu desenvolvimento.

6.1. A Protecção da Costa

De entre os principais problemas ambientais da cidade da Beira a protecção da costa é, sem dúvida, aquele que causa maiores preocupações.

Nas áreas construídas, o mar ameaça constantemente destruir moradias e outras infraestruturas, e penetra em muitos casos através dos vários bairros, provocando inundações.

As primeiras medidas para a protecção da costa tiveram início em fins do século XIX com a instalação de esporões perpendiculares à costa e com o afundamento de navios em desuso. Mesmo assim, nas últimas décadas, a acção marínha tem causado sérios problemas à segurança das construções e dos próprios dispositivos de segurança da cidade.

No núcleo da cidade, as áreas mais afectadas localizam-se nos bairros do Macuti, Palmeiras e Ponta Gêa, onde durante as marés equinociais acompanhadas de fortes temporais, o mar galga os objectos de protecção da costa, incluindo a estrada marginal. Nas proximidades do Grande Hotel já foram completamente destruídas duas moradias que se tornaram inabitáveis.

Na zona suburbana, as áreas mais vulneráveis localizam-se no enclave situado entre os bairros da Chota, Macurungo e Estoril, que sofrem adicionalmente a influência das águas de infiltração subterrânea.

Antes da construção do desaguadouro e da muralha protectora, as águas penetravam até ao interior da cidade. A consequência imediata é a salinização dos solos das depressões internas, incluindo a depressão do Chiveve. O elevado nível das marés equinociais acompanhadas de fortes ondulações, torna a costa e todas as depressões interiores bastante vulneráveis, mesmo tendo em conta a vegetação natural e antrófica existente e as medidas de protecção implementadas.

Contudo, na análise dos problemas de protecção da costa será necessário tomar em consideração a acção do rio Púnguè, pois que apesar de ser um rio de planície a sua capacidade de transporte e sedimentação é bastante elevada, afectando mesmo toda a costa. Como consequência imediata ocorre o assoreamento do litoral e dos canais de navegação. Para além disso

é ainda necessário ter em conta a acção dos ventos predominantes que determinam a direcção e intensidade dos principais processos marítimos na baía e na foz dos rios.

É com base na influência conjunta de todos os factores naturais e sociais que surge a exigência da implementação de projectos de reabilitação, nomeadamente de dragagens e de protecção da costa de uma maneira geral.

Para aumentar a actual profundidade de 6 metros, com vista a permitir a circulação de embarcações de 25 mil toneladas de capacidade, estão já em execução projectos de dragagem do canal de acesso ao porto, de construção e reabilitação do ancoradouro e outras infraestruturas. Calcula-se em mais de 700 mil metros cúbicos a quantidade de sedimentos a serem removidos anualmente para uma manutenção regular do porto e para estabilizar a cota do seu canal de acesso.

6.2. Drenagem

Dada a natureza dos solos e o fraco declive, a drenagem natural é insuficiente para as descargas da cidade. Actualmente existe um único desaguadouro próximo das Palmeiras, que se tornou inoperativo há anos devido à falta de manutenção e ao consequente desgaste de material, tornado obsoleto e cansado.

As elevadas humidades e temperaturas que se fazem sentir nas proximidades da Beira contribuíram também para o desgaste rápido sobretudo do equipamento metálico. Particularmente preocupante é o desgaste do sistema de esgotos da cidade e dos pilares do desaguadouro, construídos sem nenhuma protecção, o que, devido ao assoreamento, levou à paralização completa, mas temporária, do sistema. Por esta razão as zonas mais atingidas pelas constantes inundações são as depressões construídas da Munhava (Vaz, Munhava-Matope) e todos os arredores do Alto da Manga, o que tem obrigado os habitantes a constantes (pelo menos frequentes) migrações.

Após a reabilitação do desaguadouro suprimir-se-á, em breve, esta preocupação. Este projecto prevê a defesa da costa urbana e, com isso a resolução do problema do assoreamento, erosão e drenagem que se verificam na baía de Mazanzane.

Paralelamente à reabilitação do desaguadouro está em curso um amplo projecto de recuperação de terras invadidas pelas águas salgadas. Estas terras agrícolas deixaram de ser utilizadas, nos últimos anos, devido à inoperância do desaguadouro que já não elimina a água das chuvas. O programa de reabilitação, ou seja de recuperação destas áreas, supõe para além da drenagem, a dessalinização de uma grande parte dos

200 hectares de terra de cultivo nos bairros do enclave da Chota, Macurungo e Estoril.

6.3. Abastecimento de Água e Energia

O abastecimento de água potável à cidade constitui uma das principais preocupações para os organismos locais e centrais da gestão urbana da cidade da Beira.

A captação de água por desvio e bombagem do rio Púnguè é feita em Mutua, no distrito do Dondo, a cerca de 40 km da cidade. Mas o actual sistema de abastecimento de água, cuja capacidade máxima é estimada em cerca de 30.000 m^3, já não satisfaz as necessidades, que são da ordem dos 45.000 m^3 diários. Existem dificuldades para o funcionamento constante do sistema devido ao estado geral de conservação do equipamento e devido às secas frequentes. Por isso o abastecimento de água conta também com a contribuição da captação nos inúmeros poços e alguns furos dispersos pela cidade e arredores, mesmo que ainda seja insuficiente para suprir as necessidades.

Estão em curso medidas para a solução do problema da falta de água. Contudo, a melhoria da situação depende da reabilitação das actuais estações de captação e bombagem, da recuperação das bombas e da reabilitação dos poços, furos e cisternas instalados.

Devido ao estado obsoleto das instalações e equipamentos verificado nos últimos anos, o sistema tem funcionado somente 4 a 5 horas diárias, satisfazendo em cerca de 1/3 as necessidades mínimas da cidade, e mesmo assim sujeito a cortes frequentes devido à sabotagem das linhas de transporte de energia que abastecem a cidade e a estação de bombagem.

Para além das dificuldades que a falta de água causa à população e à produção, uma das consequências sociais mais graves é o deterioramento das condições higienico-sanitárias causado pela utilização de águas impróprias dos charcos e pântanos inquinados.

Mais complicado ainda é o abastecimento de energia à cidade. Esta consome mais de metade da energia necessária a partir da central da Electricidade de Moçambique. Transportada a partir das centrais hidro-eléctricas do Revué, a mais de 200 km de distância, esta energia já é insuficiente mesmo sem contar com os constantes cortes que se verificam. Fontes alternativas de energia têm sido o gasóleo, petróleo de iluminação, lenha e carvão. Quanto às primeiras e devido à crise económica do país, têm escasseado, servindo quase que exclusivamente para os transportes. As segundas, dependentes da disponibilidade de vegetação, são praticamente inexistentes

na periferia da cidade. O uso de vegetação como combustível ou como material de construção tem causado, assim, problemas económicos e sociais difíceis de resolver.

6.4. As Áreas Livres Urbanas

No interior da área administrativa da cidade as áreas construídas representam apenas 1/6 da superfície total. Isto resulta, por um lado, da adversidade das condições naturais, muito em particular da extrema instabilidade dos terrenos, mas por outro lado deve-se às condições sócio-económicas que presidiram ao crescimento da cidade.

Em qualquer dos casos a correcta gestão destas áreas torna-se uma tarefa prioritária no processo de transformação da paisagem urbana, que deve ter em conta as particularidades da origem das áreas.

O saneamento destas áreas é também uma exigência por razões administrativas e higienico-sanitárias, pois muitas delas constituem viveiros de animais nocivos e fontes de várias doenças.

As áreas livres de origem nas condições naturais ocupam a maior parte da superfície da cidade. A restrição na construção é causada sobretudo pelos solos movediços e pela elevada influência das águas subterrâneas. Estas áreas estão representadas na cidade pelos pântanos, mangais e dunas. O seu correcto aproveitamento deve ter em conta a sua função ecológica, tanto como área verde da cidade bem como a necessidade da sua protecção e o aspecto de ornamentação.

As áreas livres de origem nas condições sócio-económicas localizam-se, na sua maioria, entre edifícios no interior das áreas construídas. Terrenos livres desta origem constituem a marca mais notável nos bairros residenciais da Ponta Gêa, Palmeiras e Macuti. A sua existência explica-se, por um lado, pela especulação do preço dos terrenos, política que caracterizou o período após o início da industrialização da cidade. Muitos terrenos adquiridos pelos capitalistas ficaram livres enquanto aguardavam melhores oportunidades para a sua revenda.

Dado que após a Independência a construção de casas não prosseguiu devido ao abandono da cidade pelos então proprietários das terras e porque diminuiu a capacidade financeira para a construção, estas áreas permaneceram intactas, sendo utilizadas ilegalmente como lixeiras e pequenas machambas ou ainda, nalguns casos, para a construção ilegal de casas precárias.

A eliminação destas formas de ocupação do espaço urbano coloca, na actualidade, problemas complicados que exigem so-

luções enérgicas e urgentes por parte dos órgãos de direcção estatal da cidade da Beira. Em muitos casos o aproveitamento destas áreas livres supõe um elevado investimento para a drenagem e aterros. Estas áreas podem albergar as novas construções previstas no âmbito do desenvolvimento do Corredor da Beira ou para a instalação de equipamentos sociais como escolas, postos de saúde, postos administrativos urbanos, etc.

As restantes áreas livres destinadas originalmente à recreação ou a ornamentação da cidade devem também merecer melhor tratamento, e na maior parte dos casos torna-se necessária a recuperação de infraestruturas e de equipamentos para a recreação dos adultos e das crianças.

6.5. Poluição do Meio Ambiente

Apesar do baixo nível de desenvolvimento das forças produtivas na cidade da Beira, são evidentes e já preocupantes algumas transformações da qualidade do ar, da água e dos solos, bem como os incómodos causados pelos ruídos da indústria e dos transportes.

A contaminação do ar é pouco sensível nas áreas residenciais dada a localização geográfica das indústrias relativamente às primeiras. A localização de certa forma concentrada das áreas residenciais na parte oriental e central da cidade, expostas aos ventos dominantes de origem oceânica, constitui um factor favorável à manutenção da qualidade do ar.

Por outro lado, dado que a maioria das indústrias usa energia eléctrica e produz emitentes insignificantes no processo produtivo, é fraca a poluição do ar com origem nelas.

Porém, ocasionalmente, os ventos fortes que por vezes se fazem sentir, varrem literalmente as áreas livres desprovidas de vegetação e lançam para a atmosfera grandes quantidades de poeiras, dificultando muitas vezes o trânsito de veículos e peões. Esta forma de erosão e transformação da qualidade higiénica do ar é mais intensa nas áreas suburbanas onde predominam ruas e estradas de terra. Problemas de poluição do ar são também frequentes na zona portuária, durante o manuseamento de minérios pulverizados.

Significativamente mais importante é a contaminação das águas, devido à ineficácia do sistema de esgotos ou à sua inexistência. Deste modo são afectadas as águas superficiais e subterrâneas, bem como as águas da baía de Mazanzane.

Para além dos esgotos e das numerosas lixeiras, as principais fontes de poluição das águas são os óleos usados da indústria e outros desperdícios provenientes das mais variadas actividades sócio-económicas.

Problemas de transformação igualmente graves registam-se a nível dos solos, onde para além dos óleos são introduzidas pela actividade agrícola grandes quantidades de fertilizantes, herbicidas e pesticidas, que no conjunto são lançados directamente na baía de Mazanzane. A canalização destas substâncias para a baía de Mazanzane sem qualquer tratamento realiza-se através da drenagem natural ou, também, do desaguadouro das Palmeiras.

Na zona portuária há ainda que contar com a poluição ocasionada pela limpeza dos porões dos navios ou ainda por acidentes no manuseamento de carga diversa, cujas consequências põem em perigo a vida e a segurança marítimas, limitando ao mesmo tempo a possibilidade de utilização dos recursos litorais para a pesca, o turismo e a agricultura.

Poluentes de origem petrolífera que atingem a baía também provêm das oficinas automóveis e das indústrias do Maquinino e da Munhava, registando-se os efeitos mais preocupantes nas zonas onde o sistema de esgotos não funciona. Nestes casos e quando é difícil o escoamento natural, formam-se charcos de água que constituem uma grande ameaça para a saúde dos citadinos e, em particular, das crianças.

Desde que o sistema de drenagem seja insuficiente e inoperante, ocorre uma elevada contaminação dos solos e das águas subterrâneas, o que finalmente exclui a sua possível utilização para os mais diferentes fins.

Particularmente relevantes sob o ponto de vista ambiental são as transformações ocorridas no vale do Chiveve. Este vale, inicialmente incluído no plano de desenvolvimento da cidade, está parcialmente transformado em lixeira, e o desenvolvimanto das suas condições naturais tem sido impedido por razões organizativas e administrativas. Como resultado disso têm-se verificado frequentes cortes da sua vegetação natural característica (mangal), com todas as consequências negativas para o seu ecossistema.

Para a alteração das condições ambientais no interior da baía de Mazanzane contribuem ainda as dragagens, que afectam extensas áreas do mangal e das praias e alteram o regime de circulação natural das águas e sedimentos.

Estas alterações do meio litoral, particularmente evidentes na zona da chamada Praia Nova, exercem também influência sobre o turismo e a recreação, ou são agravados por estes.

Há toda a necessidade de incluir estas transformações na planificação urbana da cidade.

Nos bairros também ocorrem fenómenos de erosão provocados pela destruição da cobertura vegetal para a construção

de casas, o que neste momento pode ser observado na periferia da cidade. Igualmente preocupante é o abate indiscriminado de mangal, tanto nas margens do Chiveve como no interior da baía, o que causa a depauperação das espécies vegetais e animais.

Nas áreas residenciais do núcleo da cidade, sobretudo nas proximidades das ruas e avenidas mais movimentadas, ocorre a poluição sonora, que é mais grave nos períodos de ponta, ou seja imediatamente no início e no fim das horas normais de trabalho. Estas perturbações têm sido agravadas pela instalação de geradores de energia nas áreas residenciais devido aos constantes cortes verificados ultimamente. As outras zonas afectadas pela poluição sonora são as áreas industriais e as áreas vizinhas do aeroporto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barradas, L.: Esboço agrológico do Sul de Moçambique. In: Memórias do Instituto de Investigação, 8 B, Lourenço Marques, 1966/67, pp. 271-324.

Barradas, L.: Rochas do Quaternário da beira-mar (Sul de Moçambique). In: Memórias do Instituto de Investigação, 7 B, Lourenço Marques, 1965, pp. 37-84.

Recenseamento Geral da População, 1950. Lourenço Marques, 1955.

Lobato, A.: Breve História da Fundação da Beira (Moçambique 1885-1892). Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, J.I.U., Lisboa, 1981.

C.N.P.: Moçambique: Informação Estatística 1980/81, Maputo, Junho de 1982.

Tinley, K.L.: Determinants of coastal conservation: Dynamics and diversity of the environment as exemplified by the Mozambique coast. 1971.

Muchangos, A.: Traços Gerais da Cidade de Maputo, in Boletim Arquivo nº 2, A.H.M., Outubro de 1987.

ALGUNS ASPECTOS DO RETRATO HISTÓRICO E PERSPECTIVO DO PORTO DA BEIRA

Isaías Muhate*

"O 'Ultimatum', o desenvolvimento das minas da Rodésia e seus terrenos para farms, exigiam que de um modo cómodo e breve, se pudesse atingir a Machonalândia, e, como ao tempo não havia caminhos de ferro para Norte do Transvaal, como a tsé-tsé matara todos os bois dos carros, a única forma fácil de atingir a região do 'hinterland' era seguir o rio Púnguè, desde a Beira a um local que depois se chamou Fontes Vila, e de lá em carros boers, de mulas ou burros ou mesmo a pé, seguir por Amatongas, Chimoio, Macequece e Umtali ao interior, percurso que anos depois foi feito por uma via reduzida, entre Fontes Vila e a nossa fronteira, antes do actual Caminho de Ferro."

Carlos Roma Machado Faria e Maia, in "As Defesas Marítimas da Cidade da Beira", p.8.

INTRODUÇÃO

O Porto da Beira é um dos centros nevrálgicos mais importantes para o desenvolvimento presente e futuro da economia nacional e regional. Situado na foz do rio Púnguè, cuja área hidrográfica cobre cerca de 7.205.000 m², ele constitui o polo de convergência de um vasto corredor de tráfego com o mesmo nome que, nos nossos dias, conquistou um prestígio de impacto regional e internacional no âmbito dos projectos de desenvolvimento da SATCC.

Esta abordagem tem como objectivo primário apresentar um retrato histórico sobre as origens e evolução do Porto, e um panorama da situação actual do seu desenvolvimento para melhor compreensão do futuro, nas fases subsequentes.

Deixo aqui registado o meu sincero apreço ao Arquivo Histórico de Moçambique, nos seus colaboradores, ao Ministério dos Transportes e Comunicações e ao Corredor da Beira, em particular às estruturas, organismos e entidades que pa-

tentearam os seus arquivos documentais e de memória indicativa para tornar possível esta modesta apresentação que, de alguma maneira, poderá vir a contribuir para enriquecer a embrionária historiografia moçambicana.

I. DO PASSADO AO PRESENTE

Antecedentes

O estabelecimento do Porto da Beira situa-se, historicamente, no último quartel do século XIX e inscreve-se no ciclo das movimentações e contradições inter-imperialistas que precederam e se seguiram à partilha de África, decidida em 26 de Fevereiro de 1855, na Conferência de Berlim, com a participação das potências ocidentais.

Alexandre Lobato, na sua breve História da Fundação da Beira, reconhece estas rivalidades quando observa que "portugueses e ingleses chocaram-se naturalmente em Manica. Empreendiam os ingleses a descida metódica para o mar, procurando empurrar os portugueses para o Índico e ficar com essa porta. Essa porta era o Púnguè e a fechadura chamava-se Aruângua, que era um posto de palhotas com duas peças num terreiro ao pé do mastro da bandeira" [1].

Como tal, pertence e obedece ainda à fase da dita ocupação efectiva da região pela colonização portuguesa, na pretensa defesa da "soberania" afinal, para além do móbil mercantil que galvanizou e justificara as ambiciosas e aventurosas expedições marítimas para as Índias Orientais, nos finais do século XV.

Desde 1882 a 1885 que Paiva de Andrada, mais vulgarmente conhecido por "Mafambisse", como agente consular dos interesses portugueses junto da soberania vátua, então sediada em Mossurize, nas suas campanhas ocupacionistas promovidas através de cartas, artigos, folhetos e conferências públicas, procurava persuadir o governo português na idéia de que os territórios que não fossem imediatamente ocupados pelos portugueses seriam ocupados por outros, pedindo para tal a abertura do caminho de Manica para o Mar de Sofala, na certeza "que na foz do Púnguè e até em frente do lugar chamado Bangoé, no prazo Cheringoma, há um porto capaz de dar abrigo a navios de grande tonelagem" [2], sendo por isso "necessário e urgente ocupar aqui um ponto na margem esquerda do Aruângua... A região entre o Zambeze e o Aruângua, compreendendo os antigos Prazos e o Reino do Barué, constitui só por si uma importantíssima colónia, com todos os elemen-

tos necessários para ter um rápido desenvolvimento(...)Portugal está ainda hoje em condições de se apoderar de grandes centros de riqueza, de prosperidade, de força, de prestígio, empregando limitadíssimos esforços; destes centros poderá depois expandir-se do que é seu para o que não é seu, sem que estrangeiros tenham a intervir... Tudo convida a colonizar, com portugueses e portuguesas misturados com hespanhoes, este paiz. Em parte alguma das nossas possessões poderão colonos encontrar mais auxílio para a sua instalação, maior número de braços indígenas prontos a empregar em seu serviço por uma modestíssima remuneração" [3].

Efectivamente, a situação exigia a identificação mais precisa das zonas de influência, tanto pela demarcação dos limites geográficos como pela fixação territorial e segura dos colonizadores face à implacável resistência político-militar e sócio-cultural que os povos e os reinos tradicionais instituídos ofereciam à penetração e ao domínio estrangeiro. Como se pode depreender das conclusões de um funcionário da então Companhia de Moçambique descrevendo, entre outras, a situação na região do Báruè: "O exemplo da rebelião dos Báruè constitui uma perigosa ameaça, dado que as vastas populações que residem no território da Companhia de Moçambique mal respeitam o prestígio do governo português e não têm receio do seu fraco exército. Dia para dia a população indígena torna-se mais renitente no pagamento dos impostos e no fornecimento do trabalho forçado, considerando a situação do Báruè muito mais desejável" [4].

Por isso, a localização do Porto da Beira no estuário do rio Aruângua, hoje mais conhecido por Púnguè, é, em si, e em grande medida, uma questão de ordem estratégica e política à volta da qual gravitaram interesses polivalentes de pessoas singulares e colectivas, sendo o factor económico o mais preponderante, evidenciado pela intervenção sistemática de companhias majestáticas como a "British South Africa Company", de Cecil Rhodes, e a Companhia de Moçambique, fundada em 1888, que veio a exercer a administração directa dos territórios de Manica e Sofala a partir de 1892.

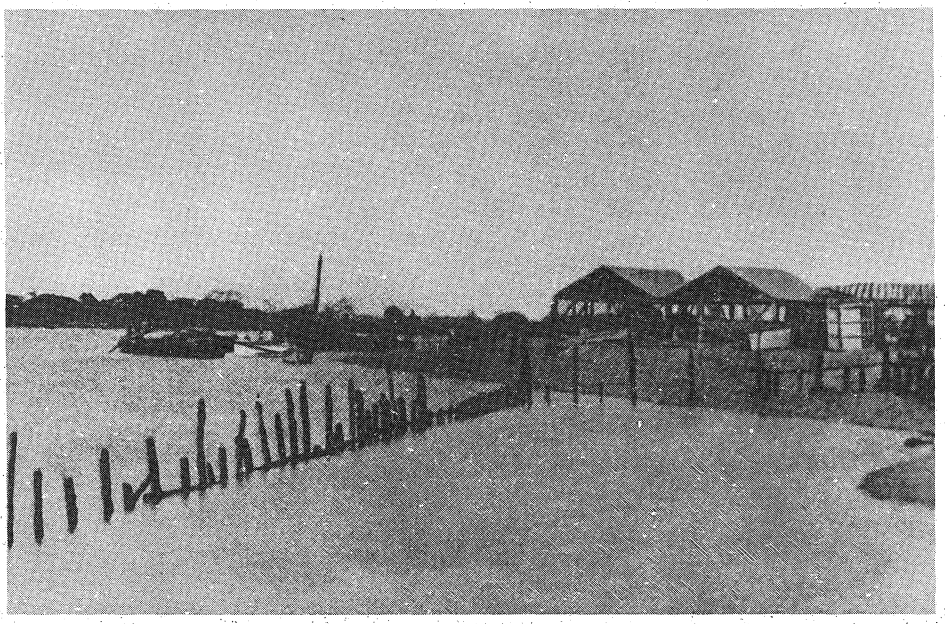
Ditado pelas riquezas mineiras da Rodésia e de Manica, respectivamente, o conflito saldou-se num clima político e diplomático que caracterizou a polémica do "Ultimatum" e a conclusão do tratado anglo-português em que o governo português se comprometeu "a construir embarcadouros na baía do Púnguè e um caminho de ferro entre a baía e a fronteira rodesiana" [5].

Assim, com base no reconhecimento hidrográfico do Púnguè em 1885, repetido e consolidado em 1889, efectuou-se pela primeira vez o canal de acesso e, de 1893 a 1897, foi construída até Macequece a linha férrea para a fronteira enquanto se concluía, em 1895, o ancoradouro do Chiveve e só mais tarde, em 1923, após a Grande Guerra, se construiu o cais acostável sob a administração sucessiva da "Port of Beira Development Company" até 1925; da Companhia do Porto da Beira, que integrava a primeira; e, finalmente, da "Beira Works", que acabou por celebrar com a anterior um contrato de empreitada para a construção do Porto comercial, com um cais de 119 metros de comprimento e 8 de profundidade, equipado com 6 guindastes a vapor pela firma "Meik E.Buchanan", de Londres, e posteriormente, de 1930 a 1932, prolongado pela "Pauling Company Ltd." em mais 300 metros de cais acostável até à ligação com o Chiveve, já equipado com 10 guindastes eléctricos.

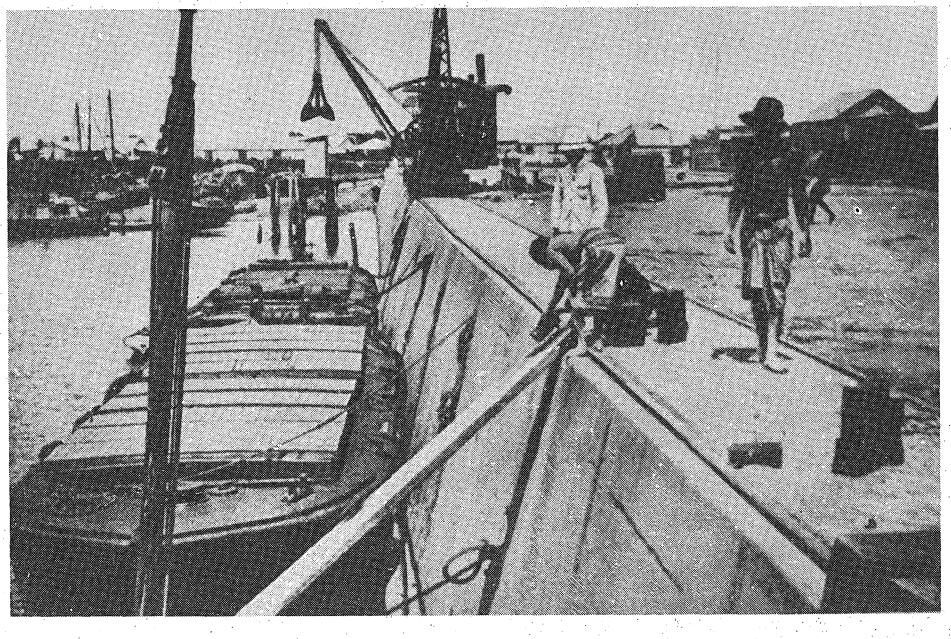
Face ao intenso e galopante crescimento do tráfego, foi determinada a execução, de 1937 a 1938, pela mesma "Pauling Company Ltd.", de 376 metros equipados com mais 10 guindastes eléctricos, em fases sucessivas de 183 metros, correspondentes aos actuais cais 4 e 5, até ao resgate desde 1 de Janeiro de 1949, da exploração do Porto e Caminho de Ferro pelo estado, com a expiração dos poderes da Companhia de Moçambique em 1942, e das companhias particulares até 1948.

Entretanto, após diligências efectuadas desde Abril de 1951 entre as autoridades portuguesas e rodesianas, que culminaram na firmação de um acordo de princípio e na celebração de um contrato entre o Governador Geral de Moçambique e a Companhia do Pipeline de Moçambique, em 17 de Dezembro de 1962, foi construído e inaugurado em 27 de Abril de 1965 "da Beira a Umtali, o maior oleoduto até então lançado ao sul do Sahara, o que importou um investimento na ordem dos 300.000 contos"[6].

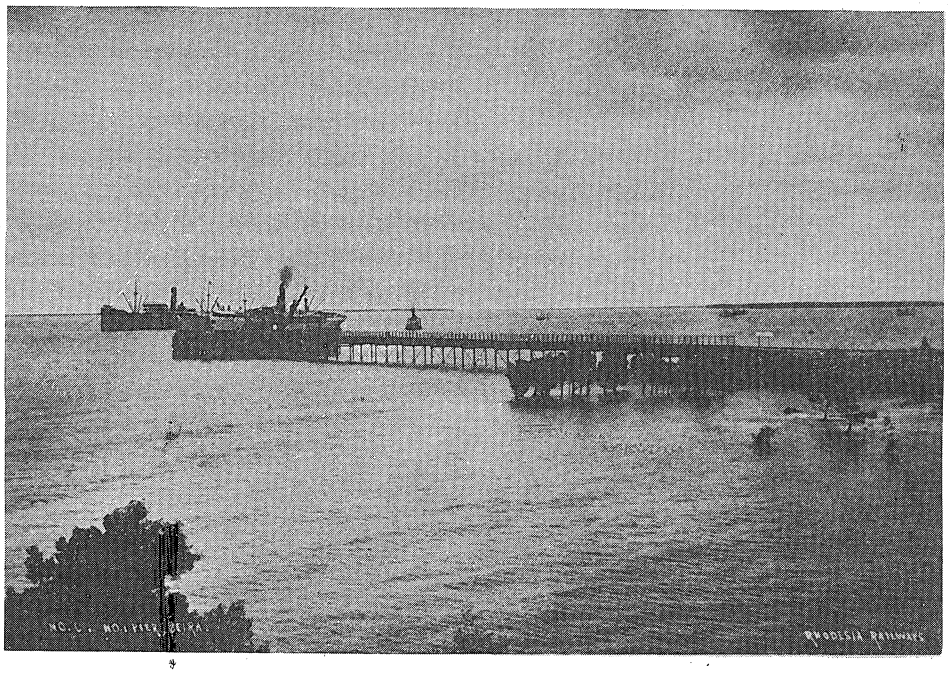
Paralelamente, e indo-se de encontro aos interesses norte-americanos sobre o crómio rodesiano, para além de outros minérios estratégicos da mesma origem, foram lançados vários concursos que culminaram com a conclusão de um contrato com a Companhia Portuguesa de Trabalhos Portuários Lda., para a construção de um cais acostável de cerca de 142 metros de comprimento e 12,50 de largura, precisamente para a acostagem de um navio de grande tonelagem, e para o funcionamento do transportador e instalação de combustíveis líquidos, o que em muito veio a capacitar e optimizar a exploração do Porto.



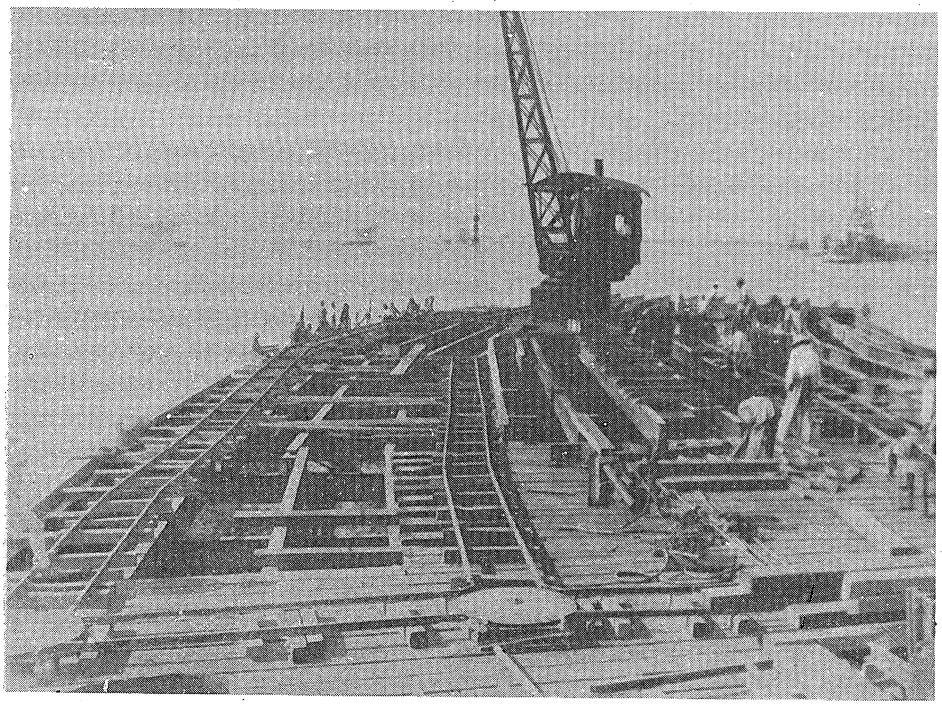
O primitivo desembarcadouro.



O Porto da Beira em 1902.



A primeira Ponte Cais da Beira, hoje cais nº 3.



Obras no Porto da Beira, 1904.

A estes melhoramentos acrescentaram-se, no prolongamento do cais 5, as obras de construção, pela firma, dos cais 6 e 7, com um comprimento total de 340 metros e com muralha de 18,55 metros, e posteriormente dos cais 9 e 10, permitindo assim que o cais 8 tivesse mais flexibilidade operacional, podendo embarcar simultaneamente minérios a granel.

Todos os esforços progressivamente empreendidos desde a compra efectiva do caminho de ferro da Beira pelo estado colonial, foram consolidados paralelamente com medidas organizativas intensas e, paradoxalmente, de desenvolvimento de infraestruturas ferro-portuárias de manuseamento diversificado, armazenagem e transporte de carga, que dotaram o Porto da Beira de uma capacidade instaladora de cerca de 5 milhões de toneladas por ano até à data da proclamação da Independência Nacional.

II. O PORTO E O CORREDOR DA BEIRA

Objectivos Renovados

Após a crise de funcionamento provocada pelas sanções da comunidade internacional à então colónia britânica da Rodésia do Sul, a realidade actual do Porto da Beira enquadra-se no sistema de projectos de desenvolvimento do corredor do mesmo nome e inscreve-se na estratégia de desenvolvimento da SADCC proclamada em Abril de 1980 pela Conferência Cimeira dos Chefes de Estado e Governos dos países membros.

No plano táctico, corresponde ao programa da SATCC, cuja acção catalizadora é notoriamente reconhecida e influente, a realização multidisciplinar dos objectivos preconizados pelos países e governos da região, nestes termos:

"O Porto da Beira constitui uma saída natural para uma grande parte das exportações do Zimbabwe, Zâmbia e Malawi. Nos últimos anos não tem podido manusear a tonelagem necessária de tráfego... Portanto, a razão subjacente ao suporte do Projecto do Corredor da Beira é a recondução do sistema ferro-portuário da Beira à sua condição passada de 'saída mais económica para o mar'." [7]

Com efeito, apesar do legado histórico belicoso e controverso à volta do Porto da Beira que marcou as contradições antagónicas inter-imperialistas e determinou a geometria das fronteiras continentais de Moçambique, a manifesta e indómita solidariedade dos povos e países da África Austral na luta pela independência económica reconverteu a tendência dos conflitos num processo de cooperação regional

consequente e frutuoso, a que a comunidade internacional não poderia renunciar nem abster-se.

Assim, o Corredor da Beira converge toda a sua dinâmica na capacitação integral do Porto e pode até dizer-se que para além do significado económico e social de todos e de cada projecto particularmente, constitui um compromisso de honra na solução contemporânea e construtiva das tradicionais questões do "modus vivendi" entre Moçambique e os países vizinhos encravados, por um lado, e as potências interessadas na região, por outro lado, quanto ao acesso e usufruto do mar, desde a expropriação das riquezas mineiras então diagnosticadas à sua exploração e drenagem através do Púnguè.

Os Projectos — Características, Coordenação e Evolução

Até ao momento, o programa do Corredor da Beira integra 61 projectos gerais e específicos mas complementares, formulados a partir do documento "Beira Transpot System -10 Years Development" e devidamente justificados, na selecção de prioridades "pelo impacto imediato que resultará da sua implementação e entrada em exploração em termos de benefícios económicos e financeiros e na eficácia que é exigida na movimentação dos fluxos de tráfego." [8]

Na sua diversidade, os projectos correspondem a três vectores principais de realização, sendo assim orientados ou para os investimentos, para a capacitação operacional ou ainda para a formação e desenvolvimento da força de trabalho que, por sua vez, se classificam em dois tipos característicos, nomeadamente: Os projectos infraestruturais, onde a participação financeira é directamente canalizada ao Governo da República Popular de Moçambique, para a sua implementação e funcionamento, e os projectos de carácter económico-comercial complementar à actividade de transporte e negócios correntes de envolvimento na implementação e exploração de interesses ou capitais privados e mistos, quer de origem interna à região quer externa.

Quanto à coordenação de todos os projectos desde a concepção à implementação, a responsabilidade assenta no Gabinete do Corredor da Beira, para o efeito instituído e concebido com funções de assessoria em engenharia, planeamento e controlo dos projectos, economia e finanças, jurídica, consultoria à gestão, formação e desenvolvimento da força de trabalho, respectivamente: "Para coordenar, dirigir, planificar e supervisar todos os projectos que integram o sistema de transportes e comunicações em território moçambicano

Quarta-feira, 1 de Janeiro de 1986 I SÉRIE — Número 1

BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA POPULAR DE MOÇAMBIQUE

SUMÁRIO

Comissão Nacional do Plano, Ministérios das Finanças, da Construção e Águas, dos Portos, Caminhos de Ferro e Marinha Mercante e dos Correios e Telecomunicações:

Despacho:

Cria o Gabinete do «Corredor da Beira» (Sistema de Transportes e Comunicações ligados ao Porto da Beira) e define as suas competências.

Nota. — Foi publicado um suplemento ao *Boletim da República*, 1.ª série, n.º 50, datado de 11 de Dezembro de 1985, inserindo o seguinte:

Conselho de Ministros:

Decreto n.º 9/85:

Introduz alterações aos artigos 3 e 28 das Normas de Organização e Direcção do Aparelho Estatal Central, aprovadas pelo Decreto n.º 4/81, de 10 de Junho.

Decreto n.º 10/85:

Aprova o Sistema Tarifário de Energia Eléctrica a nível nacional.

COMISSÃO NACIONAL DO PLANO, MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS, DA CONSTRUÇÃO E ÁGUAS, DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E MARINHA MERCANTE E DOS CORREIOS E TELECOMUNICAÇÕES

Despacho

O sistema infra-estrutural de transportes convergente ao Porto da Beira, serve uma vasta e rica região, de impacto sócio-económico quer nacional, quer internacional. Este sistema constitui-se, no seu conjunto, como via de comunicação preferencial e natural do Hinterland Nacional e Internacional integrando respectivamente as províncias de Sofala, Manica e Tete, a Baixa Zambézia e países como Zimbabwe, Malawi, Zâmbia e Zaire, devendo assegurar a eficiente movimentação de tráfego de mercadorias e passageiros que aí tenham origem ou que para ali se destinem.

Deve assumir-se o desenvolvimento e a implementação de projectos neste sistema, integrando as áreas específicas ferroviária, portuária, rodoviária e de aviação civil, conducente a um aumento gradual do tráfego, como promotor do reforço das nossas relações políticas e económicas com os Países Membros da SADCC e como expressão da responsabilidade que à República Popular de Moçambique cabe nesse contexto e no alcance dos objectivos traçados na Declaração de Lusaka.

Por outro lado, o funcionamento eficiente e racional destes projectos, quer em fase de desenvolvimento, quer em fase de exploração, exige uma total inserção e harmonização com o desenvolvimento de projectos de índole complementar, nos domínios das telecomunicações, construção civil e de infra-estruturas diversas inerentes à cidade da Beira.

Estando criadas as condições de arranque para o processo de desenvolvimento e implementação de projectos nas áreas atrás mencionadas, torna-se necessário criar uma estrutura sólida, capaz de assegurar a coordenação, direcção, planificação e gestão dos recursos para aquele fim, e com poderes para actuar junto de todos os intervenientes no processo de preparação e início da implementação dos diversos projectos.

Neste contexto determina-se:

1. É criado o Gabinete do «Corredor da Beira» (Sistema de Transportes e Comunicações ligados ao Porto da Beira) com o objectivo de:

— Dirigir, planificar, coordenar, mobilizar e supervisar todo o processo conducente à implementação do programa de projectos do sistema de transportes e comunicações do «Corredor», incluindo os projectos de natureza complementar, designadamente os de infra-estruturas da cidade da Beira;
— Assegurar que na implementação seja adoptada uma adequada tecnologia conducente à execução do programa;
— Harmonizar os programas e projectos a implementar com as políticas de desenvolvimento do País para a região.

2. É designado para Chefe do Gabinete do «Corredor da Beira» o Director Nacional-Adjunto de Portos e Caminhos de Ferro, Rui Cirne Plácido de Carvalho Fonseca, sendo no desempenho das suas funções assistido por:

— Francisco Ferreira Martins, representante do Ministério da Construção e Águas;
— Fausto da Gama Afonso, representante do Governo da Província de Sofala.

3. Ao Chefe do Gabinete do «Corredor da Beira» é conferida competência para representar legalmente os donos das obras relativas aos diversos projectos do programa.

4. Para o alcance dos objectivos definidos, ao Gabinete do «Corredor da Beira», criado pelo presente despacho, são cometidas as seguintes funções:

a) Mobilizar e negociar acordos financeiros para a implementação de projectos do programa;
b) Preparar a documentação relativa a concursos necessária à execução dos projectos;
c) Proceder à avaliação de propostas contratuais para a execução dos projectos;
d) Propor cronogramas de desenvolvimento físico dos projectos;
e) Submeter à aprovação superior os acordos financeiros e os contratos de fornecimento e/ou empreitada;

Despacho de Criação do
Corredor da Beira

f) Estabelecer uma articulação adequada com os órgãos do poder estatal, local e central, dotando-os periodicamente da informação necessária ao acompanhamento da gestão e desenvolvimento do programa;

g) Assegurar que na fase de implementação dos diversos projectos sejam elaborados programas e acções de formação profissional para trabalhadores moçambicanos e que estes programas e acções sejam executados;

h) Propor a criação de órgãos específicos de direcção, gestão, controlo e supervisão técnica e financeira, de cada um ou grupo de projectos constantes do programa, na sua fase de implementação;

i) Estabelecer uma articulação adequada com as entidades dos países vizinhos responsáveis pela implementação de projectos que se inserem no programa do «Corredor da Beira»;

j) Contratar a assistência técnica para o exercício eficiente da actividade do Gabinete;

k) Elaborar relatórios periódicos relativos ao desenvolvimento do programa.

5. O Gabinete do «Corredor da Beira» subordina-se hierarquicamente ao Ministro dos Portos, Caminhos de Ferro e Marinha Mercante.

6. As dúvidas sobre o presente despacho serão resolvidas por despacho do Ministro dos Portos, Caminhos de Ferro e Marinha Mercante.

7. Este despacho entra imediatamente em vigor.

Maputo, 19 de Dezembro de 1985. — O Ministro do Plano Substituto e Ministro das Finanças, *Rui Baltasar dos Santos Alves.* — O Ministro da Construção e Águas, *Júlio Eduardo Zamith Carrilho.* — O Ministro dos Portos, Caminhos de Ferro e Marinha Mercante, *Luís Maria de Alcântara Santos.* — O Ministro dos Correios e Telecomunicações, *Rui Jorge Gomes Lousã.*

— actuar directamente junto daquelas estruturas com o objectivo de imprimir a dinâmica exigida à resolução de problemas que se enfrentam e materializar a coordenação e acompanhamento indispensável à eficiente gestão do conjunto de actividades que se inserem no processamento dos empreendimentos e que decorrem na esfera de sua tutela. Também lhe é conferida a responsabilidade de estabelecer a articulação com as entidades dos países vizinhos responsáveis pela implementação de projectos inseridos no programa e que aí se desenvolvem."[9]

Não obstante, existem outros órgãos institucionais de coordenação complementar com vista a facilitar a participação dos usuários, sem prejuízo para os interesses de Moçambique como país anfitrião. São de referir, neste contexto, a BCG Limited, registada em Harare e representando os interesses dos países utentes e membros da SADCC; a IBG A/S, registada em Oslo e representando os interesses dos utentes internacionais; e a Empresa Austral de Desenvolvimento, registada em Moçambique. Todas elas estão na BE RACOR, a entidade preconizada para a coordenação e controle administrativo das políticas de funcionamento operacional das diversas "joint ventures" com interesses de vários sectores económicos.

Não de somenos importância, funciona periodicamente com pleno êxito, desde Maio de 1988, o "Beira Port Advisory Committee" (BPAC) que, envolvendo os principais agentes económicos intervenientes no Porto, tem uma dinâmica relevante para a optimização do uso das facilidades portuárias e dos sistemas inerentes de transporte.

A materialização dos programas do Corredor da Beira preconiza a realização em três fases, sendo a primeira de emergência, com vista a duplicar e melhorar substancialmente a eficiência do manuseamento de mercadorias no Porto; a segunda, propriamente, nuclear para implementação dos projectos infraestruturais e de serviço, de forma a aumentar a capacidade do Porto para poder responder às necessidades sub-regionais numa base operacional sustentável; e, finalmente, a terceira fase dos projectos complementares para conclusão e consolidação dos projectos das fases anteriores e outros afins.

Os aspectos mais relevantes, para além do envolvimento dos utentes no Corredor da Beira, destacam a implementação pontual dos projectos infraestruturais mais importantes no Porto e em todo o sistema ferro-portuário, como factor decisivo para, num período de 36 meses, transformar "o futuro do Porto da Beira, como um porto eficiente, bem equipado e polivalente"[10].

Para o efeito consideram-se inscritas no quadro das prioridades, entre outras, as seguintes acções:

— A reabilitação e renovação da linha férrea e da estrada Beira—Mutare.

— A dragagem contínua do Porto, elevando de 7 para 9 metros a sua profundidade.

— A conclusão da reconstrução dos cais 6 a 8, e a implementação de um projecto para os cais 2 a 5.

— A construção de um terminal permanente para contentores.

— O equipamento com instalações especializadas, novas ou reparadas, para o manuseamento de petróleo, cereais, tabaco, algodão e fertilizantes.

— A remodelação dos serviços básicos na cidade da Beira.

— O melhoramento e expansão dos serviços de apoio, incluindo hoteis e escritórios, ligações aéreas e telecomunicações, instalações para a habilitação de trabalhadores e serviços de administração, navegação, despacho e trânsito.

Um relance retrospectivo sobre as realizações mostra que até meados de Junho de 1989, dos 61 projectos e sub-projectos previstos no programa, 10 foram concluídos, 22 estão em execução, 19 estão em preparação e apenas 10 se encontram ainda no estágio de planificação, com financiamentos assegurados.

Os valores financeiros envolvidos na totalidade dos projectos considerados aproxima-se dos 400 milhões de dólares, dos quais 74% estão já financiados e 19% em negociação, havendo perspectivas de se conseguir o financiamento de 12% até finais de 1989.

Espera-se que após a implementação dos projectos considerados o Porto da Beira fique finalmente dotado de uma capacidade de manuseamento anual de 7.5 milhões de toneladas e de mais de 100.000 TEU's de 20 pés, além de poder dar acesso a navios petroleiros de tonelagem bruta de arqueação acima das 60.000 DWT.*

Pela sua actualidade e realismo, consta do anexo 2 desta apresentação o extracto de um memorando de balanço do primeiro triénio da realização do Corredor da Beira, que confirma o mérito da estratégia de desenvolvimento adoptada pelos países da região e a quase certeza de sucesso do plano decenal da SADCC/SATCC sobre o Porto da Beira.

---

*TEU's - Unidades de medida de contentores; DWT - "Peso morto".



O Porto da Beira



O edifício dos caminhos de ferro.

III. AS PERSPECTIVAS

Não é coisa fácil prognosticar e determinar os resultados esperados para o Corredor e consequente reabilitação do Porto da Beira, particularmente dado tais factores serem interdependentes de circunstâncias diversas e adversas em que a vontade humana é apenas o elemento dominante.

A importância do Porto da Beira como porta franca e natural aberta para o mar mergulha no passado remoto das civilizações dos reinos então estabelecidos na região.

Recorde-se que a riqueza aurífera, argentífera e eburnífera de Manica, no reino de Monomotapa, constituiu um foco universal de atenções comerciais que mobilizaram, aquém e além, povos de várias origens, desde os árabes, portugueses, ingleses, holandeses, etc., inicialmente no sentido mais natural das migrações humanas em busca do melhor para a sua sobrevivência, e mais tarde, subtilmente, em nome da fé e civilização cristãs, mas finalmente em incursões venatórias e genocidas das potências coloniais que entraram no conflito, devstando e dividindo, do ponto de vista político e cultural, para melhor reinar sobre as comunidades proto-moçambicanas.

Recorde-se ainda que precisamente pela importância económica e política da região, talvez para tentar refrear a ambição e a cobiça "britânica e rodesiana" sobre o porto marítimo e reduzir, senão eliminar a influência árabe nas relações económicas e comerciais, imprimir a dita "política de captação" para acelerar a derrocada precipitada dos estados locais, a administração colonial e institucional portuguesa fixou-se estrategicamente em Sofala. Pêro de Anaia foi o primeiro capitão, entre 4 de Setembro de 1505 e 16 de Janeiro de 1506, altura em que morreu ferido em combate com os naturais, conforme testemunho da época: "Os naturais atacam os portugueses, e o seu rei Yuçuf fere por acaso Pêro de Anaia ja no pescoço com uma azagaia, ferimento de que Anaia veio a morrer" [11].

Está mais que comprovado, histórica e geograficamente, apesar dos reveses sofridos com a crise económica agravada pela situação de guerra, que Moçambique ocupa uma posição de país transitário por excelência em relação aos países encravados da África Austral, especialmente o Zimbabwe e o Malawi, além de outros. O Banco Mundial, no seu relatório de avaliação sobre o Corredor da Beira, reconhece-o incontestavelmente, nestes termos:

"Mozambique's geography makes it eminently suitable as a transit country for the international trade of its neighbors. The rail and road distances to Mozambique ports are considerably shorter than those to alternative ports in Tanzania or South Africa (RSA), and this is reflected in considerable differences in inland transport costs. As a result, in the past, Malawi and Zimbabwe relied heavily on Mozambique's port and railway system for their international trade flows.

Mozambique's neighbors too have a vital interest in Mozambique's transport system. They are interested in having the traditionally cheapest transport options to the sea restored and thereby simultaneously satisfying the objective of reducing their current dependency on South Africa for their international transport needs".[11]

Esta constatação constitui pois o pressuposto da realidade a que os projectos do Corredor da Beira deverão procurar dar resposta a curto, médio e longo prazos, através das fases respectivas de emergência, nuclear e dos projectos complementares.

A avaliação pontual da efectividade dos projectos do Corredor já terminados e em desenvolvimento no primeiro triénio, por um lado, e a evolução do tráfego movimentado pelo Porto da Beira, por outro lado, desde a crítica situação de 1973 a 1985, provocada tanto pela degradação geral do sistema dos transportes como pela fuga de técnicos e pelas interferências da guerra, permite concluir que existe uma recuperação progressiva da capacidade do Porto, com garantias de se virem a retomar os ritmos de manuseamento após a conclusão global dos projectos, ficando a optimização dos demais recursos dependente da eficácia de organização e gestão que seja oportunamente imprimida.

Por outro lado, o aparecimento e envolvimento de novos agentes económicos tais como a "MOZIMA—Moçambique Zimbabwe Malawi, Limited", empresa de navegação e trânsito formada no espírito do Corredor da Beira por um consórcio tripartido de capitais moçambicanos, zimbabweanos e malawianos, aponta para uma actuação cada vez mais pragmática dos homens de negócios da região e para uma tomada de consciência sobre o facto de que para a verdadeira independência económica de Moçambique e da região não basta simplesmente a reabilitação das infraestruturas e a reorientação do tráfego até ao Porto da Beira ou outro que tal.

Mais do que isso, constitui facto determinante o controlo "ab originis" das cargas, e não menos importante porque dominante, a capacidade de transferência do Porto até ao mercado internacional e vice-versa, para o que, para além da organização intrínseca e gestão eficiente e dinâmica dos recursos humanos, materiais e financeiros, a harmonização e a cooperação regional no desenvolvimento da marinha mercante,

com a participação activa das companhias nacionais, conferirá ao Porto da Beira o estatuto económico e comercial que o plano decenal da SADCC lhe procura reservar em Moçambique, na região e no mundo dos negócios.

Assim, o desenvolvimento da "cidade do Chiveve", a Beira, no todo das suas infraestruturas e actividades comerciais, industriais e sociais, não pode ser visto à margem da evolução do próprio corredor e do Porto, se se tiver em conta as vicissitudes que precederam a sua existência, conforme se reconhece num testemunho sobre a fundação da cidade, que sumariamente diz:

> "Com efeito, em Abril, o ministro nomeara o tenente Luís Inácio da Assunção, então no Reino, Comandante Militar do Aruângua. Em 1 de Julho e com o tenente já em Moçambique, foram dadas ordens ao governador de Sofala, em Chiloane, para instalar o porto na ponta do Chiveve. O Bangoé passaria a jurisdição de Sofala...
> Foi em 15 de Agosto que partiu de Chiloane, em quatro lanchas à vela, com tropa, armas e materiais, a expedição que ia fundar a Beira... A expedição teve de escalar Buene e Sofala, pelo mau tempo, e só a 19 de Agosto à tarde chegou ao Chiveve, com o governador, o comandante, um alferes, um sargento, um cabo, 25 soldados talvez, o médico e o enfermeiro. Tudo o que encontraram foi a única palhota que havia, pertencente ao trapaceiro Barata, e umas outras, mais simples, que este mandara fazer ao ser prevenido da fundação do posto... No dia seguinte, sábado, dia 20 de Agosto de 1887, foi o posto solenemente inaugurado. Lavrou-se do acto a certidão de nascimento da Beira, com o formulário do estilo..."[12]

Parece valer a pena, como corolário do empreendimento, que num futuro próximo seja retomado e repensado o estudo da localização da zona franca do Porto, que aliás fora objecto de uma convenção específica concluída a 17 de Junho de 1950, entre o governo inglês e o governo português, e de uma comissão especializada que, no seu parecer, considerava a zona do Porto Livre na Beira "entre os km 3,734 e 3,939 da linha da Beira, sendo limitada a SE por uma paralela à linha férrea, distanciada 100 metros desta, a NO pelo canal da Manga, a NE por uma perpendicular à linha férrea, passando ao km 3,393, e a SO por uma poligonal que partindo do km 3,734 com o ângulo 146°12'16" vai terminar por uma perpendicular ao canal da Manga, em frente ao km 3,489 da linha férrea, com uma extensão de 242 metros"[13].

Todo o concurso dos investimentos considerados agora e depois, continuará firmemente assente no pressuposto de que a posição geoeconómica da Beira coloca o seu Porto Comercial no ponto mais próximo dos maiores centros de produção e consumo da África Austral e Central e num cruzamento mais ou menos equidistante dos grandes mercados internacionais euro-americanos, mesmo do Extremo Oriente, tanto seguindo-se pela rota do Cabo como pelos Canais de Suez e Moçambique.

NOTAS

[1]Alexandre Lobato, 'Breve História da Fundação da Cidade da Beira (1885--1892)', Separata da STUDIA nº 45, Jan./Jun.1981, Lisboa, p.6

[2]Joaquim Carlos Paiva de Andrada, 'Viagem às Terras dos Landins', Imprensa Nacional, Lisboa, 1885, p.5.

[3]Idem, pp.13-14.

[4]Miguel Cruz, 'Manica e Sofala e a Companhia de Moçambique (1), in Cadernos de História de Moçambique, Tempo, 1981.

[5]Alexandre Lobato, 'Breve História...'

[6]Pereira Lima, História dos Caminhos de Ferro de Moçambique, vol.III, Lourenço Marques, 1971.

[7]Corredor da Beira, Relatórios; Corredor da Beira, Relatórios do Gabinete.

[8]Ibid.

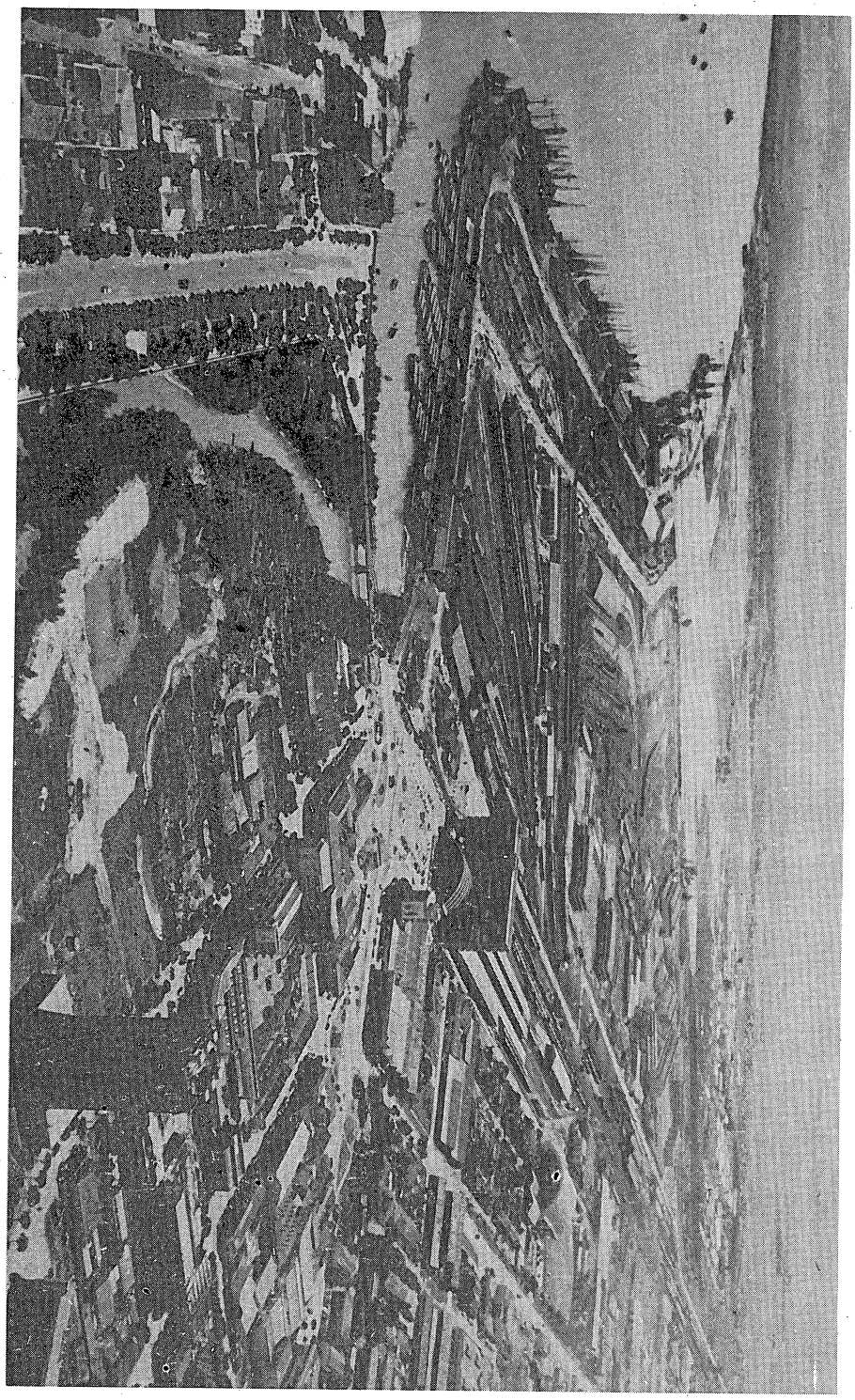
[9]Ibid.

[10]Corredor da Beira, Relatórios do Gabinete.

[11]Corredor da Beira, Relatórios do Banco Mundial.

[12]Alexandre Lobato, 'Breve História...', pp.24-25.

[13]Pereira de Lima, op.cit.



Outra perspectiva do Porto da Beira.

Anexo 1

IDENTIFICAÇÃO E CRONOGRAMA DE FINANCIAMENTO E REALIZAÇÃO DOS PROJECTOS

1.1. Financiamento Estrangeiro Assegurado a Partir de Junho de 1989: Projectos Gerais

1.2. Financiamento Estrangeiro Assegurado a Partir de Junho de 1989: Projectos Portuários

1.3. Financiamento Estrangeiro Assegurado a Partir de Junho de 1989: Projectos Ferroviários

1.4. Financiamento Estrangeiro Assegurado a Partir de Junho de 1989: Projectos Rodoviários e Projecto das Telecomunicações; Grande Total dos Projectos 1.1, 1.2, 1.3 e 1.4.

1.5. Posição do Financiamento Estrangeiro em Junho de 1988

1.6. Cronograma de Realização dos Projectos

1.1. Financiamento Estrangeiro Assegurado a Partir de Junho de 1989
PROJECTOS GERAIS

(Milhões de ECU) (*) Novos Projectos

Nº	NOME	DESEMBOLSOS Até fim de 1987	Em 1988	1989	A partir de 1990	1991	Depois de 1.1.91	TOTAL	OBSERVAÇÕES
	PROJECTOS GERAIS								
PR-M-1 A	Plano de Organização e Desenvolvimento da Força de Trabalho (Estudo)	—	0.2	0.2				0.4	Acabado
PR-M-1 B	Plano de Desenvolvimento de Finanças e Tarifas (Estudo)	—		0.4				0.4	
PR-M-1 C	Sistema de Informatização da Gestão		0.0	0.1				0.1	Acabado
PR-M-2 B	Ttansporte dos Trabalhadores dos CFM (C)		0.5	0.3	0.1	0.1		1.0	
PR-M-2 C	Casas dos Trabaihadores dos CFM (C)				1.9	1.9	2.3	6.1	
PR-M-3	Estudo da Cidade da Beira	0.8	—	—	—	—	—	0.8	Acabado
PR-M-4	Funcionamento do Gabinete do Corredor da Beira	0.7	1.4	1.6	1.1			4.8	
PR-M-5	Projectos da Cidade da Beira								
	(H1) Complexo Habitacional do Macuti	—	3.3	2.3	0.5	0.5		6.6	
	(E1) Gerador de Electricidade	—	6.4	1.6				8.0	Acabado
	(T1) Peças etc. para TPU	—		0.2				0.2	Acabado
PR-M-6(*)	Serviços de Formação	—	—	—	(0.4)	(1.9)	(1.7)	4.0	
PR-M-7(*)	Assistência Técnica para Formação Sectores dos CFM (C)	—	—	—	(0.7)	(2.7)	(4.6)	8.0	
PR-M-8(*)	Assistência Técnica para CFM (C) Serviços Centrais	—	—	—	(0.7)	(1.6)	(2.7)	5.0	
PR-M-9(*)	Implementação do MIS	—	—	—	(0.3)	(1.6)	(3.1)	5.0	
	TOTAL PROJECTOS GERAIS	1.5	11.8	6.7	5.7	10.3	14.4	50.4	

1.2. Financiamento Estrangeiro Assegurado a Partir de Junho de 1989
PROJECTOS PORTUÁRIOS

(Milhões de ECU)

Nº	NOME	DESEMBOLSOS							OBSERVAÇÕES
		Até Fim de	Em		A partir de		Depois de		
		1987	1988	1989	1990	1991	1.1.91	TOTAL	
	PROJECTOS PORTUÁRIOS								
P-TA-1	Assistência Técnica para o Porto da Beira	1.0	1.3	1.9	1.0			5.2	
P-TA-2	(Novo) Continuação da Assistência Técnica do Porto	—	—	—	—	(3.7)	(7.4)	(11.1)	
P-A-1	Dragagem do Canal de Acesso ao Porto da Beira	—	2.1	11.0	2.2			15.3	
P-A-2	Ajudas à Navegação (fase I)	—	—	0.8				0.8	
	(fase II)	—	—	—	0.6			0.6	
	Manutenção do Canal de Dragagem	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
P-CE-1(A)	Reconstrução de Cais 2-5	—	4.1	15.4	15.4	11.8		46.7	
	(Supervisão)	0.1	0.5	0.6	0.6	0.2		2.0	
(B)	Edifício de Manutenção	—	—	1.5				1.5	
(C)	Cais de Trânsito	—	—		3.0			3.0	
(D)	Edifício de Administração	—	—	—	—	3.2		3.2	
P-CE-2	Nova Terminal de Petróleos	0.0	0.4	0.5	4.3	5.3	1.4	11.9	Em crescimento
P-CE-3	Caminhos de Ferro do Porto	—	—	—	5.6	4.9		10.5	
P-CE-5	Armazém Frigorífico	—	—	—	—	—	6.8	6.8	
P-CE-10	Modernização dos Serviços do Porto	—	—	—	4.3			4.3	
P-CE-13	Centro de Controlo de Tráfego do Porto	—	—	—	2.1	4.3	0.9	7.3	
P-CE-14	Fornecimento de Electricidade ao Porto da Beira	—	—	0.0	4.3	4.3	—	8.6	Implementação Custos Adicionais
P-CE-15	(Novo) Sistema de Protecção de Incêndios	—	—	—	(1.0)	(0.7)		(1.7)	

	Fase I Reparação de Locomotivas	0.3	0.7	—	—	—	—	1.0	Acabado
	Fase II Equipamento e Assistência Técnica	—	3.4	3.5	2.3	1.4		10.6	
	Fase III Guindastes	—	—	12.0	4.0			16.0	
	Fase IV Equipamento	—	—	—	—	2.3	2.3	4.6	
	B Equipamento	—	—	—	3.3	0.3	3.6	7.2	38.9
	Serviços de Consulta e Estudo	0.3	0.1	0.1	0.0			0.5	
P-ME-2	Barcos Piloto	—	0.5					0.5	
	Rebocadores e Barcaças	3.8	0.7	3.1				7.6	9.3 milhões
	Assistência Técnica	—	—	0.4	0.4	0.4		1.2	Em crescimento
P-ME-3	Equipamento de Manuseamento e Carga	—	—	1.7				1.7	
P-ST-1	Telecomunicações do Porto	—	—	1.3				1.3	
	TOTAL PROJECTOS PORTUÁRIOS	5.5	13.8	53.8	51.1	42.5	18.8	185.5	

1.3. Financiamento Estrangeiro Assegurado a Partir de Junho de 1989
PROJECTOS FERROVIÁRIOS

(Milhões de ECU)

Nº	NOME	DESEMBOLSOS							OBSERVAÇÕES
		Até fim de	Em		A partir de		Depois de		
		1987	1988	1989	1990	1991	1.1.91	TOTAL	
	PROJECTOS FERROVIÁRIOS								
R-TA-1(A)	Assistência Técnica ao CFM (C)	—	0.3	1.0	1.0	0.7		3.0	
(B)	Idem + Formação	—	—	—	0.7	1.6	4.7	7.0	
R-OP-1	Força Motriz, Stock de Material Rolante e Plano para CFM (C)	0.2	—	—	—	—	—	0.2	
R-CE-1	Reabilitação da Linha Beira-Machipanda	3.2	3.9	—	—	—	—	7.2	Acabado
R-CE-4	Reabilitação da Linha de Sena (Reconstrução)								
	Fase I	10.7	2.1	2.1	0.9			15.8	
	Fase II	—	—	—	15.9	12.6	13.9	42.4	
	Fase III						n.a.	n.a.	
R-CE-7	Manutenção de Equipamento de Tracção	—	—	3.0				3.0	
R-ME-1(C)	Reabilitação de Vagões	—	—	1.7	0.5	0.5		2.7	
(D)	Transformação de Vagões em "Roller Bear"	—	—	—	—	2.1	—	2.1	
R-ME-2(A)	Reabilitação de Locomotivas	3.2	0.3	—	—	—	—	3.5	Acabado
(B)	Novas Locomotivas								
	- Linha Principal I	—	—	6.1				6.1	
	- Linha Principal II	—	—	—	5.8	5.8	5.9	17.5	28.6 Mil
(C)	New-Rebocadores	—	—	—	1.5	2.5	0.5	4.5	
R-ME-2(+4)	Reabilitação de Locomotivas Diesel								

	- Trabalhos Civil	0.9	—	—	—	—	—	0.9	Acabado
	- Equipamento	—	—	1.9	1.4	0.5		3.8	
R-ME-7	Comboio Socorro	—	—	3.6				3.6	
R-ST-1	Reparação de Emergência, Telecomunicações	0.1	0.0	—	—	—	—	0.1	Acabado
R-ST-2	Novo Sistema de Telecomunicações pela Rádio	—	—	—	4.7	0.6		5.3	
R-ST-3	Novo Sistema de Controlo de Comboios	—	—	—	2.0	2.0		4.0	
R-ST-4	Sistema de Controlo de Vagões	—	—	—	0.5	0.4		0.9	
R-ST-5	Substituição de Centrais Telefónicas	—	—	—	0.4			0.4	
	TOTAL PROJECTOS FERROVIÁRIOS	18.3	6.7	19.4	35.3	29.3	25.0	134.0	

1.4. Financiamento Estrangeiro Assegurado a Partir de Junho de 1989
PROJECTOS RODOVIÁRIOS e PROJECTO DAS TELECOMUNICAÇÕES

(Milhões de ECU)

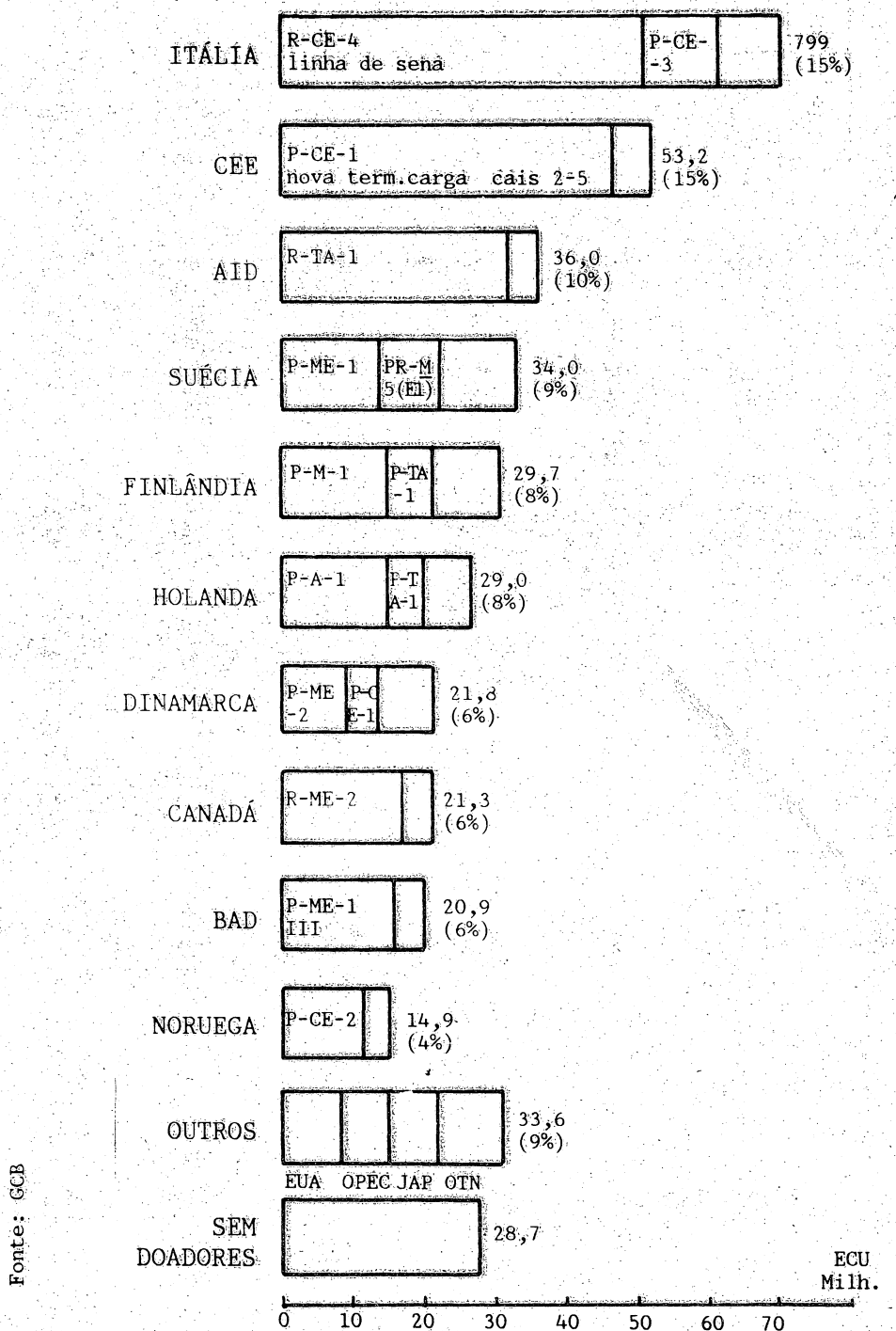
Nº	NOME	DESEMBOLSOS							OBSERVAÇÕES
		Até fim de 1987	Em 1988	1989	A partir de 1990	1991	Depois de 1.1.91	TOTAL	
	PROJECTOS RODOVIÁRIOS								
RD-CE-1(A)	Reabilitação de Estradas na Província de Sofala	—	0.8	2.2				3.0	
(A2)	Reabilitação de Estradas na Província de Manica	—		2.2	2.2			4.4	
(B)	Manutenção das Estradas	—		0.6	1.4	1.4	0.6	4.0	
(C)	Reconstrução das Estradas	—		0.9	—	5.6	5.6	12.1	
	PROJECTO DAS TELECOMUNICAÇÕES								
T-CE-2	Digital Micro-Ondas	—		0.5	0.5			1.0	
	TOTAL PROJECTOS RODOVIÁRIOS E PROJECTO DAS TELECOMUNICAÇÕES	—	0.8	6.4	4.1	7.0	6.2	24.5	

GRANDE TOTAL DOS PROJECTOS 1.1, 1.2, 1.3 e 1.4

TOTAL	Projectos Rodoviários e das Telecomunicações	—	0.8	6.4	4.1	7.0	6.2	24.5	
TOTAL	Projectos Gerais	1.5	11.8	6.7	5.7	10.3	14.4	50.4	
TOTAL	Projectos Portuários	5.5	13.8	53.8	51.1	42.5	18.8	185.5	
TOTAL	Projectos Ferroviários	18.3	6.7	19.4	35.3	29.3	25.0	134.0	
	GRANDE TOTAL	25.3	33.1	86.3	96.2	89.1	64.4	394.4	

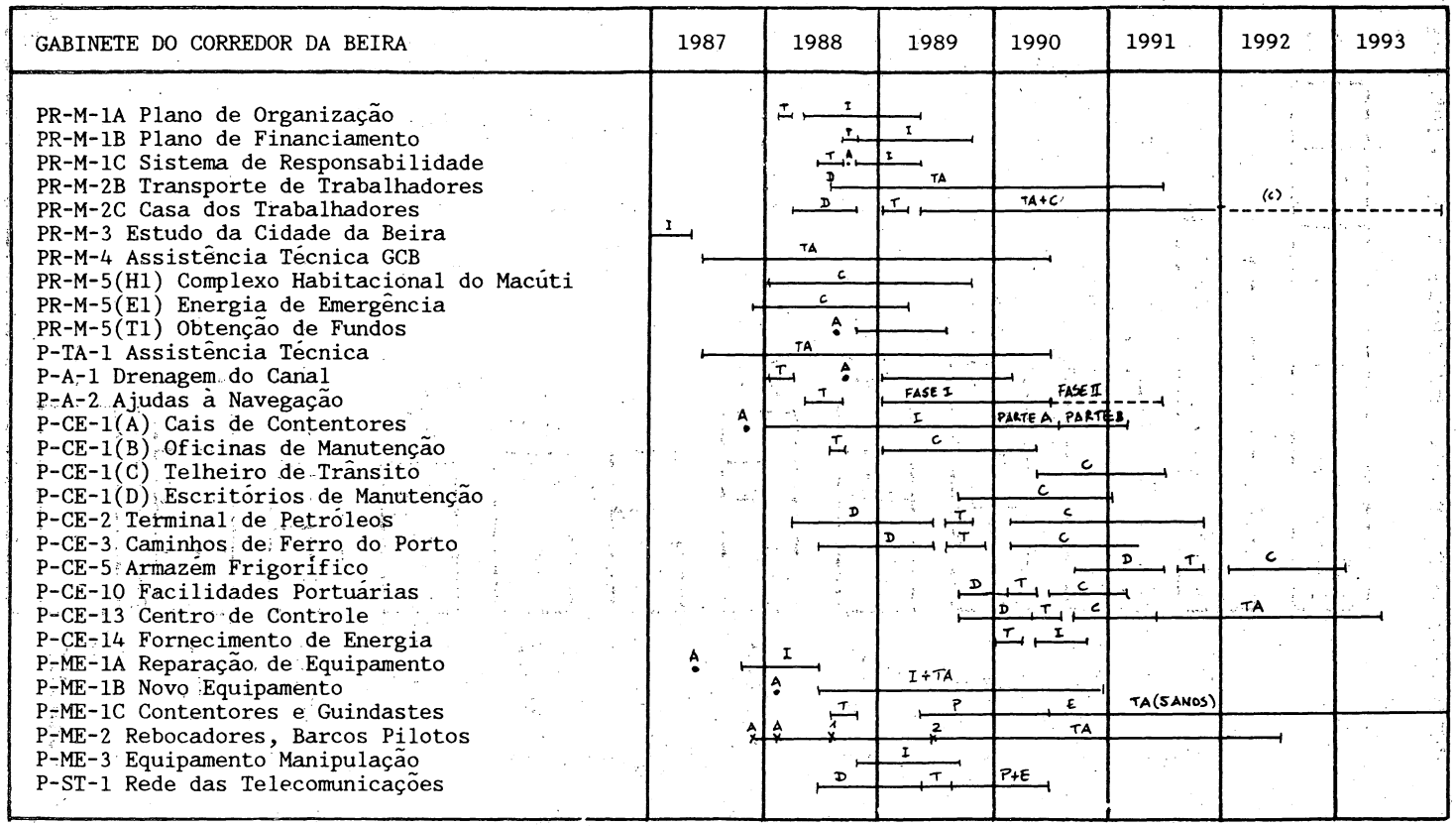
ARQUIVO. Maputo (Moçambique), 6: 297-346, Outubro de 1989.

1.5. Posição do Financiamento Estrangeiro em Junho de 1988

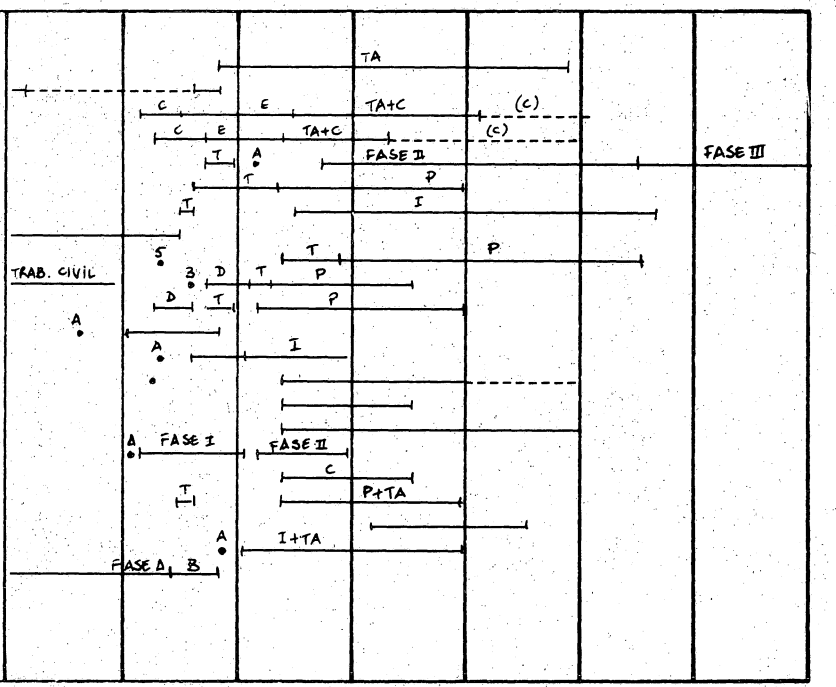


Fonte: GCB

1.6. Cronograma de Realização dos Projectos



R-TA-1 Assistência Técnica
R-CE-1 Linha de Machipanda
R-CE-4 Carruagem Dormitório
R-CE-4 Pedreira
R-CE-4 Linha de Sena
R-CE-7 Manutenção do Equipamento
R-ME-1 Reabilitação dos Vagões C≠D
R-ME-2A Reabilitação de Locomotivas
R-ME-2B Novas Locomotivas
R-ME-4 Equipamento de Oficinas de Locomotivas
R-ME-7 Comboio Socorro
R-ST-1 Reparação de Telecomunicações
R-ST-2 Sistema de Comunicações pela Rádio
R-ST-3 Sistema de Controle de Comboios
R-ST-4 Sistema de Controle de Vagões
R-ST-5 Substituição de Centrais Telefónicas
RD-CE-1A1 Reparação de Estradas, Prov. Sofala
RD-CE-1A2 Reparação de Estradas, Prov. Manica
RD-CE-1B Manutenção Rodoviária
RD-CE-1C Reconstrução de Estradas
T-CE-2 Micro-Ondas
RE-1 Reparação do Cais 3



LEGENDA:

A: Contractos de Adjudicação
B: Construção/Produção
D: Designação - Documentação
DR:Assunto e Relatório
E: Erosão
I: Implementação
P: Pedido de Financiamento
T: Período de Implementação
TA:Assistência Técnica

1. Barcos Pilotos
2. Rebocadores
3. Acordos de Financiamento
4. Avaliação
5. Relatório para IBRD

Termos de Referência Finalizados

Anexo 2

ESTÁGIO DO PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO CORREDOR DA BEIRA

De modo a garantir a solidez, coerência e integração na realização dos objectivos definidos, foi elaborado um programa estratégico para 10 (dez) anos, orçado em cerca de USD 670 milhões, que por razões de gestão operacional viria a ser criteriosamente passado em dois pacotes.

Assim, a primeira fase compreende o conjunto de projectos cuja natureza é de emergência, e ainda, projectos de reabilitação cujo investimento capital proporciona imediato melhoramento das condições técnico-económicas de exploração e que cumulativamente permitem uma rápida recuperação do capital investido.

Esta primeira fase do programa integra assim um grupo de projectos gerais, portuários, ferroviários, telecomunicações, rodoviários e de aviação civil, perfeitamente interdependentes.

Por razões de coerência sob o ponto de vista de desenvolvimento estratégico global harmonizado, foi tomado em consideração no grupo de projectos gerais, os projectos de reabilitação das infraestruturas públicas da cidade da Beira, bem ainda o reforço da capacidade institucional daquela cidade.

No caso dos projectos da cidade da Beira a responsabilidade do Gabinete do Corredor da Beira restringe-se à identificação, execução de estudos de viabilidade, e à mobilização financeira. Todos os aspectos concernentes à execução, control e gestão desses projectos, são devidos às instituições de respectiva área de intervenção.

Assim, com excepção dos projectos da cidade da Beira, o Programa do Corredor da Beira compreende actualmente 61 projectos integrados, considerando sub-projectos e fases distintas, cuja individualização em projecto específico pode ser considerada quando para sua execução se adoptam contratos singulares distintos.

No quadro abaixo os nºs. sob índice "Blue Book" representam o número de projectos em 1985 sem qualquer ajustamento inflacionário. Os números entre parentesis indicam o actual número de projectos com nomes e conteúdos similares ao programa original.

MAPA 1: NÚMERO DE PROJECTOS

"blue book" 5-yr prog					programa actual
	1986 - 1990		1987 - 1991		1992 + +
	nº	mil de ECU	nr.	mil de ECU	mil de ECU
Gerais (')	7	7.4	8 (4)	28.0	0.4
Portuários	19	190.6	25 (9)	157.0	25.8
Ferroviários	17	126.1	23(14)	119.4	39.4
Rodoviários	3	27.7	4 (2)	17.3	6.2
Telecomunicações	5	18.3	1 (1)	1.0	0
Aviação Civil	8	25.0	0	0	0
Total	59	395.0	61(30)	322.7	71.8

(') Incluindo dois Projectos da Cidade da Beira.

Uma primeira constatação revela que entre 1986 e 1989 o número de projectos permaneceu quase o mesmo bem como o volume de meios financeiros necessários à sua execução.

Cronograma

Embora possamos comparar o cronograma actual [Anexo 1.6.] com o originalmente apresentado em 1986, tal comparação não teria grande expressão em termos de gestão operacional, uma vez que naquela altura grande parte dos projectos não possuía financiamento assegurado e muitos deles estavam apenas

sumariamente definidos, sem contudo estarem preparados ao detalhe nos seus termos de referência. Por outro lado, o cronograma então apresentado possuía essencialmente a natureza de programa e não de plano. Todavia, se o fizéssemos constataríamos a existência de atrasos de implementação compreendidos entre um a vinte e quatro meses. Importa referir que os atrasos são devidos essencialmente à morosidade do processo de mobilização de financiamento junto dos financiadores.

Grau de Execução

Após atrasos iniciais que são comuns, o desenvolvimento do programa hoje é irreversível. 10 (dez) projectos foram já concluídos, 22 (vinte e dois) encontram-se em diferentes estágios de implementação física (contratos de execução assinados), 19 (dezanove) em diversas etapas de preparação com financiamento garantido, enquanto que 10 (dez) estão em fase de planeamento sem qualquer financiamento assegurado (veja-se quadro 2).

MAPA 2: ESTIMATIVA DOS PROJECTOS EM DIFERENTES FASES

	número	mil de ECU	%
Projectos Acabados	10	14.6	3.7
Projectos em Implementação	22	166.6	42.3
Projectos com Financiamento em Preparação	19	171.6	43.6
Projectos sem Financiamento	10	41.1(')	10.4
Total	61	394.5	100.0

(') Custos da Linha de Sena (fase III) não incluídos (custos desconhecidos).

Tendo em conta o quadro acima referido, as perspectivas de financiamento e desembôlso, pode-se dizer que a primeira fase do programa do Corredor da Beira actualmente está cumprindo em pouco mais de um terço.

Entre os projectos cujo início de implementação física terá lugar em 1990 salientam-se:

Sector Portuário

- Nova Terminal de Combustíveis;
- Nó Ferroviário para o Porto da Beira;
- Cais de Serviço;
- Centro de Control de Tráfego Portuário.

Sector Ferroviário

- Programa de Treino e Assistência Técnica Financiado pelo Banco Mundial;
- Aquisição de Novas Locomotivas;
- Reabilitação da Linha de Sena (fase II);
- Sistema de Telecomunicações Ferroviárias;

Importa referir que existe por força dos financiadores uma preferência pelo Sector Portuário que pode ser expressa como o quadro três [na página seguinte] indica.

Tal como pode ser constatado mesmo sendo maior o número de projectos concluídos no sector ferroviário, o número de projectos em implementação e em preparação é maior no sector portuário.

De certo modo, devido a este facto, foram introduzidos novos projectos complementares no sector portuário para maximização da gestão racional das actividades naquela área, o que num futuro próximo terá de acontecer no sector ferroviário.

Uma observação importante é também o facto de se poder observar que os investimentos realizados foram concentrados até 1988 no domínio das infra-

estruturas e só a partir de 1989 foram priorizados os projectos na área de organização e gestão.

MAPA 3: ESTIMATIVA DE DIFERENTES PROJECTOS PORTUÁRIOS E FERROVIÁRIOS EM FASE DE EXECUÇÃO

	número	Valor	%
PROJECTOS ACABADOS			
Portuários	2	1.5	0.8
Ferroviários	6	11.9	7.8
PROJECTOS EM IMPLEMENTAÇÃO			
Portuários	10	107.8	56.9
Ferroviários	6	39.5	25.7
PROJECTOS EM PREPARACÃO COM FINANCIAMENTO			
Portuários	9	51.4	27.1
Ferroviários	6	94.9	61.8
PROJECTOS SEM FINANCIAMENTO			
Portuários	4	29.0	15.3
Ferroviários(')	5	7.4	4.8

(') Linha de Sena (fase III) não incluindo custos, desconhecidos.

Situação Financeira

O valor global necessário à execução do Programa de Desenvolvimento do Corredor da Beira ascende a ECU 394.5 milhões dos quais 271.9 estão assegurados, 93.9 em fase de negociações, e 28.7 sem qualquer cometimento financeiro.

Do valor assegurado 85% são donativos enquanto o remanescente constituem créditos com condições e termos muito favoráveis ("Soft Loans").

Supondo que as negociações em curso serão bem sucedidas, a participação dos diversos doadores no programa de desenvolvimento do Corredor da Beira ficará assim ordenada:

MAPA 4: PRINCIPAIS INVESTIDORES DO PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO PARA O SISTEMA DE TRANSPORTES DO PORTO DA BEIRA

	Quantia Milhões	Total em de ECU	Ainda em Negociações
1. Itália	19%	70.9	0
2. CEE	15%	53.2	4.4
3. ADI	10%	36.5	36.5
4. Suécia	9%	34.0	11.1
5. Finlândia	8%	29.7	8.8
6. Holanda	8%	29.0	5.3
7. Dinamarca	6%	21.8	7.5
8. Canadá	6%	21.3	17.5
9. BAD	6%	20.9	0
10. Noruega	4%	14.9	2.8
Outros	9%	33.6	0
Total	100%	365.8(93%)	93.9
Sem Financiamento		28.7(7%)	
Grande Total		394.5(100%)	

Cerca de 85% do financiamento estão garantidos, enquanto que o resto ainda requer desenvolvimento de créditos.

Estágio de Desenvolvimento dos Projectos

Uma breve análise do actual estágio de desenvolvimento dos principais projectos pode levar-nos às seguintes constatações:

Projectos Gerais

Tal como nos referimos, o ano de 1989 foi definido como o ano de início da implementação dos projectos da área de organização e gestão. Assim, importa registar que todos os estudos relacionados com suporte à gestão, organização, sistema de incentivos, tarifas, aprovisionamento e treinamento do pessoal serão concluídos até ao final deste ano, sendo a sua implementação concertada no âmbito duma estratégia global ajustada às condições objectivas do sistema ferro-portuário da Beira.

Situação Actual dos Principais Projectos Gerais

— O estudo do plano de organização e desenvolvimento da Força de Trabalho e do Sistema Informatizado de Gestão estão concluídos e nessa base tiveram já início nos CFM (C) os trabalhos de planificação da reorganização e treino.
— As negociações com o Banco Mundial para provimento de Formação e treino adicional e de Assistência Técnica para o período de transição, foram concluídas e o financiamento aguarda agora aprovação do "Board" do Banco Mundial. A abertura de concursos para prestação de serviços neste âmbito terá lugar durante o segundo semestre de 1989, estando previsto o arranque da implementação para princípios de 1990.
— No âmbito das construções do Complexo Habitacional do Macúti importa referir que das 64 casas previstas para a 1ª fase, 40 encontram-se concluídas e habitadas há cerca de meio ano. As demais desta fase bem como as 16 da 2ª fase serão concluídas entre Agosto/Setembro deste ano.
— O suporte ao funcionamento do Gabinete do Corredor da Beira prossegue em conformidade com o planificado.
— Ao nível da cidade da Beira, alguns avanços têm sido registados. Enquanto por um lado não se registam cortes de energia desde Dezembro de 1988 devido à entrada em funcionamento duma central de emergência para a cidade, por outro, a reabilitação do sistema de abastecimento de água está em curso e brevemente entrarão em fase de implementação física os projectos de reabilitação das estradas urbanas, do sistema de esgotos, da protecção costeira e a conclusão e construção de vários edifícios da cidade.

Projectos Portuários

Os Projectos Portuários encontram-se em bom estágio de desenvolvimento quer em termos de assistência técnica, aquisição de equipamento, ou construção civil.

Apesar do facto de 3 cais haverem sido entregues ao trabalho de reconstrução do Porto, ele pode ainda manusear carga até um limite de 2.8 milhões de toneladas/ano até ao final do primeiro trimestre de 1991, altura em que ficará pronta a nova Terminal de Contentores e Propósitos Múltiplos, cuja capacidade será de 100.000 contentores/ano.

A entrada em funcionamento da Terminal Temporária de Contentores completamente apetrechada em termos de recursos técnicos e humanos, com uma capacidade de 36.000 contentores/ano, permitiu ao Porto da Beira atingir bons índices de produtividade no manuseamento de contentores comparativamente com todos os outros Portos do mundo.

Esta Terminal permitiu a introdução de novas tecnologias de operação e gestão, podendo agora o Porto da Beira manusear contentores de 40 pés.

A produtividade nas áreas de carga geral sofreu também alguns desenvolvimentos, menos significativos embora se espere um rápido crescimento a partir de 1990.

Situação Actual dos Principais Projectos Portuários

O estado actual dos principais projectos é o seguinte:

— Os trabalhos de reforço do pavimento nos cais 6-10 foram concluídos;
— A construção da Terminal Temporária de Contentores com 35.000m^2 foi concluída;
— A reabilitação de guindastes para os cais 6, 7, 9 e 10 foi concluída;
— Foi concluída também a aquisição de equipamento de manuseamento de carga para a Terminal Temporária de Contentores;
— A assinatura de contratos para aquisição de pórticos para a Terminal de Contentores e Propósitos Múltiplos foi consumada;
— A aquisição de 2 barcos-piloto e 2 rebocadores foi feita, bem como de mais 2 unidades de linha;
— Os trabalhos de reconstrução do cais 2-5 entraram no seu melhor ritmo. Todavia, devido a atrasos verificados no período de mobilização, os trabalhos levam 6 meses de atraso em algumas áreas, tendo sido já apresentada uma proposta para o aceleramento dos trabalhos, por forma a terminarem no prazo inicialmente previsto, estando a ser alvo de análise;
— A dragagem do canal de acesso já permitiu atingir 8,0 metros a toda a extensão do canal, prevendo-se que os trabalhos sejam concluídos em Fevereiro de 1990 em conformidade com o cronograma previsto;
— O projecto de construção das oficinas para a Terminal de Contentores e Propósitos Múltiplos decorre conforme previsto;
— O projecto de construção da Nova Terminal de Petróleos, após longos atrasos motivados por dificuldades nos trabalhos de sondagens, verá o seu início de implementação física apenas em Janeiro de 1990;

Projectos Ferroviários

Actualmente continuam sub-aproveitadas as capacidades de transporte de carga na linha Beira-Machipanda mesmo quando se trabalha num regime de 12 horas/dia.

O principal nó de estrangulamento no sector ferroviário é a escassez de locomotivas que se verifica em toda a região.

Este facto leva a que os CFM (C) aluguem locomotivas ao NRZ, que operam no troço Machipanda-Gondola.

Situação Actual dos Principais Projectos Ferroviários

O estado actual dos principais projectos é descrito deste modo:

— Os trabalhos de reabilitação da linha Beira-Machipanda foram concluídos permitindo assim o transporte de 5.000 tons. em 12 horas, contra as anteriores 2.400 no mesmo período, bem como uma redução drástica de descarrilamentos e o aumento da velocidade de circulação das composições em toda a extensão da linha para uma média de 54km/hora;
— A reabilitação das locomotivas a vapor foi concluída;
— O projecto de Assistência Técnica Ferroviária teve já início;
— Os trabalhos de reabilitação da linha de Sena, fase I, foram concluídos praticamente no Chimoio e Dondo, esperando-se que a reabilitação do troço Dondo-Muanza tenha início no segundo semestre de 1989;
— A aquisição de equipamentos para a manutenção da via foi já feita aguardando-se para Julho e Setembro a chegada à Beira;
— O acordo intergovernamental para trabalhos de acessoria para a reabilitação de vagões foi assinado, aguardando-se para Agosto o início dos trabalhos;
— A encomenda de 5 locomotivas Diesel de linha financiadas pelo Japão foi já feita, esperando-se que as mesmas entrem em operação no primeiro semestre de 1990. Outras 16 locomotivas financiadas pelo Banco Mundial e Canadá chegarão à Beira nos finais de 1990;
— 2 comboios-socorro estão em construção no Reino Unido e Alemanha Federal e espera-se que entrem em operação em Março e Dezembro de 1990, respectivamente;

— Está em curso a elaboração dos trabalhos de "design" do nó ferroviário, cujo início de implementação está previsto para o primeiro semestre de 1990;
— Foi concluído o trabalho de reparação de emergência das telecomunicações via rádio na linha Beira-Machipanda.

Projectos Rodoviários

O principal projecto neste sector é a reabilitação da estrada Beira-Machipanda, cuja implementação está escalonada para três fases, com um custo de ECU 23.5 milhões.

Situação Actual dos Principais Projectos Rodoviários

— A reparação de emergência na Província de Sofala está seriamente atrasada. Recentemente o empreiteiro assegurou suporte para elevação da sua produtividade;
— Concursos para reparação de emergência na Província de Manica já foram lançados, bem como para aquisição de equipamentos de manutenção de via.

Projectos de Telecomunicações e Aviação Civil

A introdução dum sistema digital de micro-ondas ligando Beira a Mutare e Vila Nova está em curso devendo entrar em funcionamento no quarto trimestre de 1989.

A introdução de voos regulares ligando a Beira a Mutare, Harare e Blantyre é já uma realidade desde 1988, muito embora seja necessário aumentar a sua frequência.

Anexo 3

AMOSTRAGEM ESTATÍSTICA DO MOVIMENTO DE TRÁFEGO FERRO-PORTUÁRIO

3.1. Tráfego Ferroviário Descendente Internacional: Mercadorias Principais (1986-1988)

3.2. Tráfego Ferroviário Internacional Ascendente (da Beira para Machipanda)

3.3. Tráfego Ferroviário Internacional Descendente (da Machipanda para a Beira) e Grande Total de 3.2 e 3.3.

3.4. Principais Mercadorias Zimbabweanas Exportadas Através da Beira

3.5. Contentorização

3.6. Contentores em Trânsito Manipulados no Porto da Beira

3.7. Contentores Exportados do Zimbabwe (Trânsito)

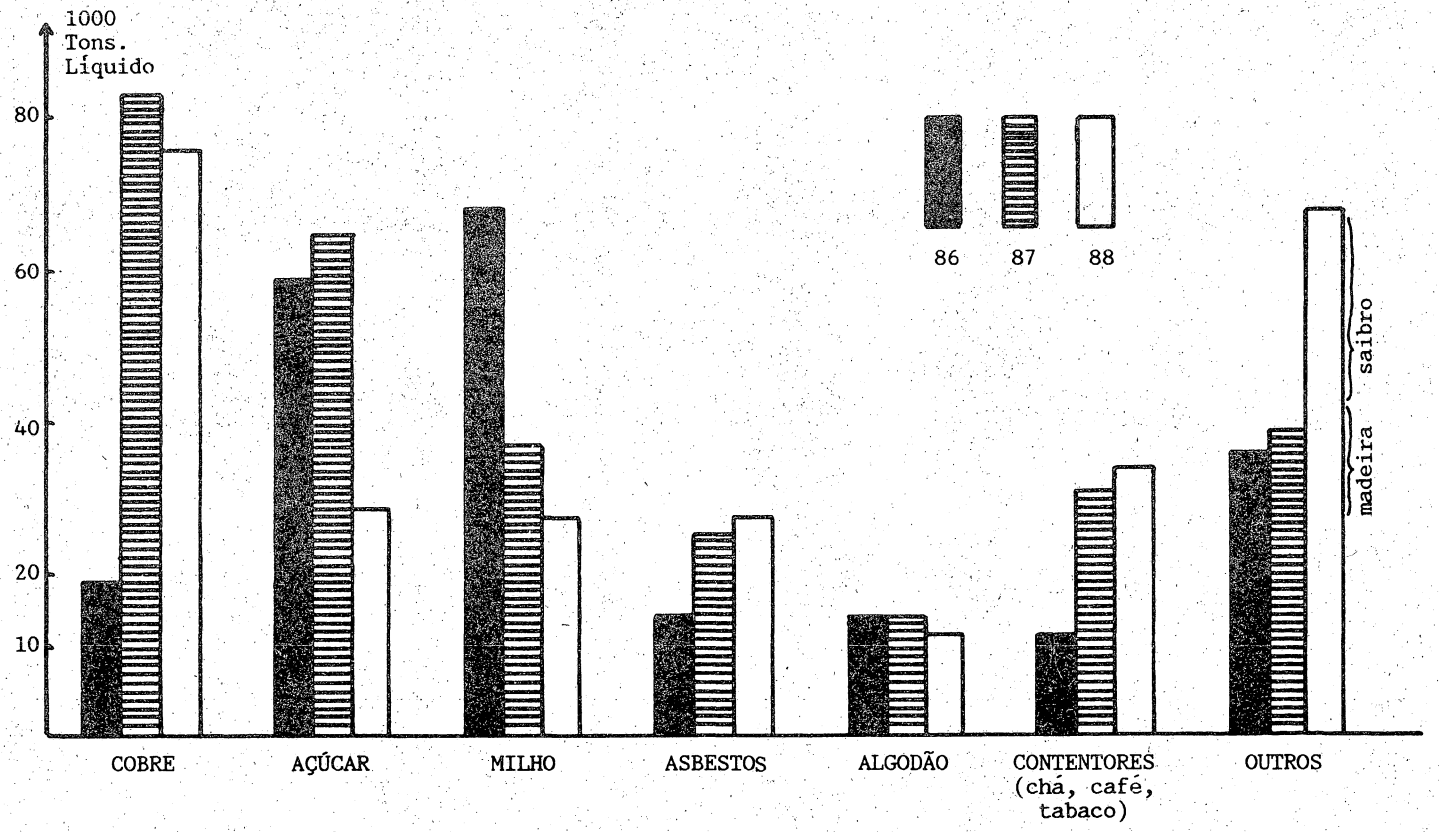
3.8. Contentores Importados (Trânsito)

3.9. Tráfego em Trânsito

3.10. Tráfego em Trânsito Pelo Porto (1986--1988)

3.11. Tráfego de Entrada e Saída pelo Porto da Beira

3.1. Tráfego Ferroviário Descendente Internacional: Mercadorias Principais (1986-1988)



3.2. Tráfego Ferroviário Internacional
ASCENDENTE (DE BEIRA PARA MACHIPANDA)

(1000 tons. liq.)	1984	1985	1986	1987	1988	Jan. - Junho 1988	Junho 1989
Sal	—	—	—	—	—	—	—
Milho	29.2	—	—	—	—	—	—
Arroz	—	—	4.6	13.6	—	—	1.1
Trigo	0.2	0.5	—	—	—	—	—
Sebo	5.7	7.5	8.0	5.0	5.7	2.3	2.7
Polpa	—	6.0	3.9	—	2.9	2.0	1.6
Papel	4.3	7.2	—	—	—	—	—
Asfalto (em Tambores)	—	—	—	—	16.9	6.4	4.3
Combustível (em Vagões)	—	5.2	0.0	9.4	1.4	0.5	1.5
Aço	1.2	5.6	1.9	1.1	7.1	4.1	4.2
Sódio	—	—	5.5	8.5	12.3	7.6	6.0
Fertilizantes	4.3	6.1	9.7	19.8	13.5	5.3	—
Contentores	9.8	14.3	7.1	21.6	36.7	19.2	17.0
Outros Produtos	21.4	15.0	11.8	12.1	13.5	8.0	15.0
TOTAL	76.1	61.4	54.6	95.0	110.0	55.4	62.0

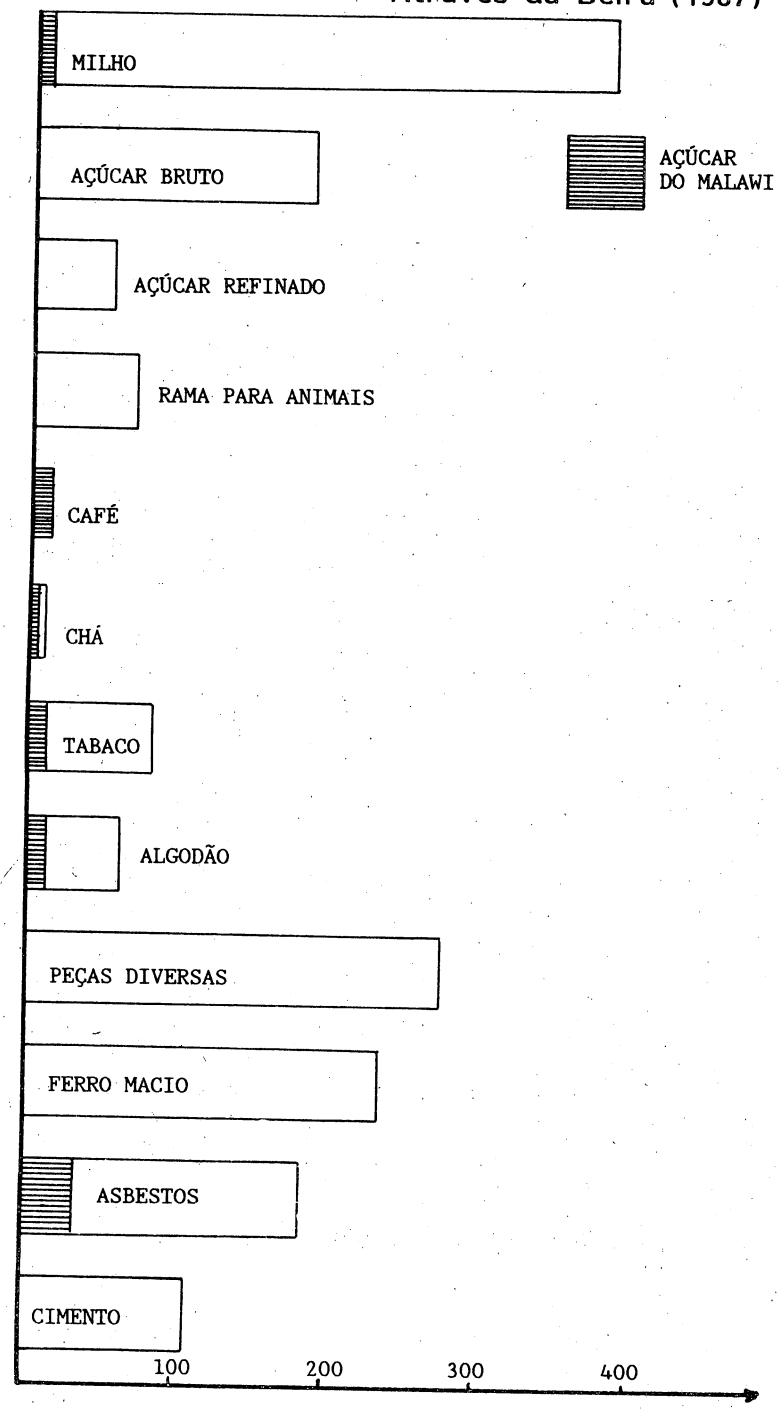
3.3. Tráfego Ferroviário Internacional
DESCENDENTE (DE MACHIPANDA PARA A BEIRA)

(1000 tons. liq.)	1984	1985	1986	1987	1988	Jan. 1988	Junho 1989
Milho	—	30.2	69.3	37.9	28.6	21.0	15.4
Açúcar	26.4	63.9	59.7	66.2	29.5	12.8	6.9
Algodão	9.9	8.5	14.4	14.5	13.7	1.4	9.2
Tabaco	1.2	0.7	—	—	—	—	1.2
Carvão para CFM (C)	22.7	22.9	2.0	1.3	—	—	8.4
Extractos	4.4	4.2	4.9	3.5	5.0	4.2	3.4
Saibro	—	—	—	—	20.8	8.0	6.0
Aço	—	7.3	6.1	8.8	0.2	0.1	9.8
Cobre	—	—	20.6	84.2	78.2	45.8	55.4
Asbestos	—	—	15.5	27.1	28.6	17.0	15.3
Madeira	—	—	—	—	13.4	—	—
Contentores	25.4	16.2	13.9	32.5	34.7	13.4	20.3
Outros Produtos	5.7	25.6	25.1	26.0	30.5	9.1	4.2
TOTAL DESCENDENTE	95.7	179.5	231.5	302.0	283.5	132.8	155.5

GRANDE TOTAL

Total Descendente	95.7	179.5	231.5	302.0	283.5	132.8	155.5
Total Ascendente	76.1	61.4	54.6	95.0	110.0	55.4	62.0
Tráfego Total Internacional	171.8	240.9	286.1	397.0	393.5	188.2	217.6
Tráfego Nacional	110.7	63.8	84.9	83.5	92.8	35.7	71.0
GRANDE TOTAL	282.5	304.7	371.0	480.5	486.3	223.9	288.6

3.4. Principais Mercadorias Zimbabweanas Exportadas Através da Beira (1987)

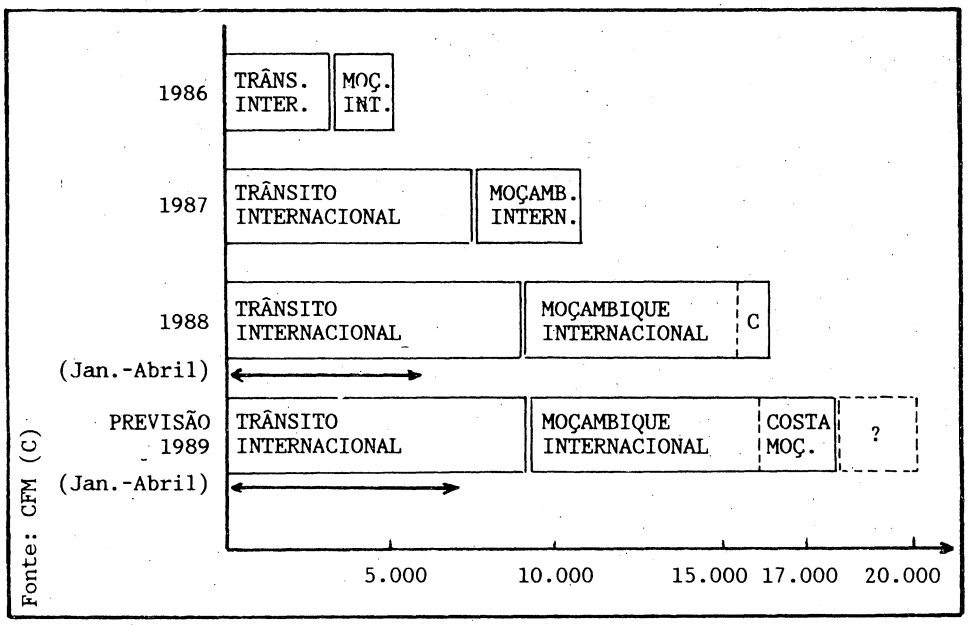


Fonte: Gabinete Central de Estatística do Zimbabwe e CFM(C)

3.5. Contentorização

	1986	1987	1988	Jan. - Junho 1988	Junho 1989
A. TRÂNSITO	3.053	6.989	8.261	3.884	4.752
- Importados	(935)	(1.992)	(2.904)		(1.523)
- Exportados	(2.118)	(4.997)	(5.259)		(3.229)
B. TRÁFEGO INTERNACIONAL MOÇAMBICANO	1.854	3.093	5.807	2.512	3.285
- Importados	(1.434)	(2.761)	(2.197)		(1.200)
- Exportados	(420)	(332)	(228)		(117)
- Contentores Vazios	n.a.	n.a.	(3.382)		(1.968)
C. TRÁFEGO NACIONAL MOÇAMBICANO	—	—	871	433	764
- Contentores Cheios	—	—	(531)		(663)
- Contentores Vazios	—	—	(340)		(101)
A + B + C	4.907	10.072	15.279	6.829	8.801
A + B + C Excluindo Vazios	n.a.	n.a.	11.459	n.a.	673

3.6. Contentores em Trânsito Manipulados no Porto da Beira



3.7. Contentores Exportados do Zimbabwe (Trânsito)

	1986	1897	1988
Algodão	860	1.282	1.365
Asbestos	60	1.405	1.438
Tabaco	259	543	598
Café	232	695	428
Chá	281	337	340
Extractos	19	183	107
Castanha de Cajú	—	2	60
Misc.	383	311	748
Vazios	24	38	2
TOTAL	2.118	4.796	5.086

3.8. Contentores Importados (Trânsito)

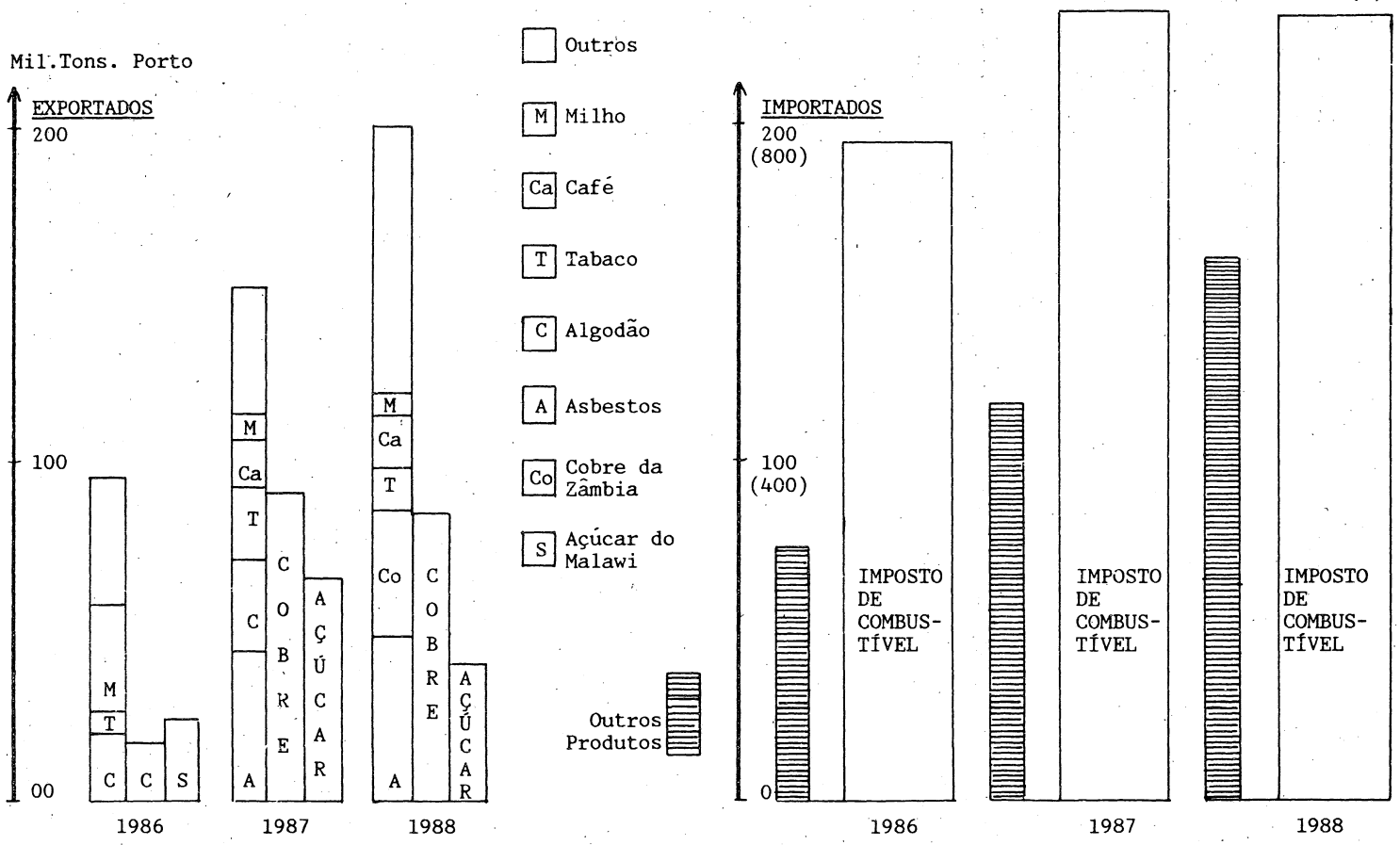
	1986	1987	1988
Importados do Zimbabwe	902	1.986	2.989
Malawi E/I	33	203	34
Botswana E/I	—	4	5
Zambia E/I	—	—	147
TOTAL EM TRÂNSITO (3.7.+3.8.)	3.053	6.989	8.261

3.9. Tráfego em Trânsito	1986	1987	1988	1988	Jan. - Jun. 1988	Jan. - Jun. 1989
	1000 Tons. Porto			1000 Tons. Métricas		
EXPORTADOS						
1. ZIMBABWE						
Extractos	—	—	4.8	4.6	3.8	3.0
Milho	25.6	11.0	5.5	3.9	0.3	1.1
Algodão	25.7	30.1	33.9	14.8	4.4	14.5
Asbestos	—	42.9	50.4	38.6	22.8	15.9
Tabaco	5.7	19.1	19.4	7.7	2.0	5.9
Café	—	18.1	10.4	7.2	4.3	3.2
Chá	—	9.8	7.6	3.6	2.3	3.1
Aço	6.5	3.5	5.0	3.3	1.9	4.8
Rama			20.4	15.3	—	
Outros Produtos	28.4	26.7	43.1	26.2	15.3	5.9
TOTAL	91.9	161.2	200.5	125.2	57.1	57.4
2. MALAWI (Açúcar)	23.5	63.1	37.9	33.1	14.0	10.2
(Outros)	—	—	1.2	0.5	—	2.5
3. ZÂMBIA (Cobre)	17.6	88.7	82.7	82.7	51.8	61.6
4. BOTSWANA	—	—	—	—	—	—
TOTAL EXPORTADOS	133.0	313.0	322.3	241.5	122.9	131.7
IMPORTAÇÕES EXCLUINDO IMPOSTOS						
1. ZIMBABWE	72.6	115.5	157.9	104.7	50.4	54.1
2. MALAWI	2.2	1.4	0.1	0.1	0.1	1.6
3. ZÂMBIA	—	—	0.2	—	—	0.3
4. BOTSWANA	0.4	0.8	4.9	1.8	0.9	0.2
IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO						
1. ZIMBABWE	772.7	926.8	921.2	734.7	316.2	370.1
2. MALAWI	—	3.2	—			—
TOTAL	847.9	1.047.7	1.084.3	841.3	376.6	426.3

ARQUIVO. Maputo (Moçambique), 6: 297-346, Outubro de 1989.

3.10. Tráfego em Trânsito pelo Porto (1986-1988)

Fonte: CFM (C)



3.11. Tráfego de Entrada e Saída pelo Porto da Beira

NÚMERO DE NAVIOS	1986	1987	1988		Jan. - Jun. 1988	Jan. - Jun. 1989
- Oceano Saída	177	238	272		123	129
- Tráfego de Cabotagem na Costa	86	110	102		51	62
- Passageiros e Outros	11	44	72		35	49
	274	392	446		209	240

	1000 Tons. Porto			1000 Tons. Métricas		
CARGA	1986	1987	1988	1988	Jan. - Jun. 1988	Jan. - Jun. 1989
A. TRÂNSITO						
- Exportados	133.0	312.9	322.3	241.5	122.9	131.7
- Importados Excluindo Impostos	75.2	117.7	163.1	106.6	51.4	56.2
	208.2	430.6	509.0	348.1	174.3	187.9(8%)
- P.O.L.	772.7	930.0	921.2	734.7	316.2	370.1
TOTAL	980.9	1.360.6	1.406.6	1.082.1	490.5	558.0(14%)
B. COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MOÇAMBIQUE						
- Exportações	47.8	40.1	66.9	29.4	21.3	12.8
- Importações Excluindo Impostos	138.3	215.7	314.3	177.8	75.5	89.8
	186.1	255.8	381.3	207.2	96.8	102.6(6%)
- Combustíveis de Importação	62.7	76.1	78.9	64.6	31.4	37.0
TOTAL	248.8	331.9	460.2	271.8	128.2	139.6(9%)
C. COMÉRCIO NACIONAL DE MOÇAMBIQUE						
- Cabotagem	220.2	255.0	309.6	161.9	74.6	72.5
TOTAL A+B+C	1.449.9	1.947.5	2.176.4	1.516.5	693.3	770.1(11%)
TOTAL B+C (Comércio Moçambicano)	469.0	586.9	769.8	433.7	202.8	212.1

FONTES PARA A HISTÓRIA DE MANICA E SOFALA NO ARQUIVO NACIONAL DO ZIMBABWE

David Beach

I. INTRODUÇÃO

Hoje, vista de um avião, a fronteira entre Moçambique e o Zimbabwe é perfeitamente clara, tanto quanto uma carta geográfica, em resultado das diferentes histórias coloniais dos dois países. Mas todos sabem que no passado a linha de fronteira não tinha qualquer realidade: as ligações da troca local e intercontinental da Idade do Ferro, da política dos Estados de Mutapa, Changamire e Gaza, dos territórios de Manica, Barué e Sanga com os portugueses, conferiram igual importância a ambos os lados da fronteira. Estas relações tiveram também continuidade durante o período colonial e depois da independência dos dois países, consubstanciadas no caminho de ferro da Beira, no êxodo dos refugiados da guerra de 1917 de Moçambique para a Rodésia, na migração de mão-de-obra da Rodésia para Joanesburgo via Moçambique, na política da luta de libertação e no Corredor da Beira. Em resumo, não é possível estudar a história das províncias moçambicanas de Manica e Sofala sem ter em conta a história da província zimbabweana de Manicaland.

Este artigo pretende guiar o estudante moçambicano que necessita de trabalhar no Arquivo Nacional do Zimbabwe sobre a história de Manica e Sofala mas, bem entendido, é também útil para o estudo de Tete e Gaza. Ocupa-se das fontes sobre Manica e Sofala; sobre Manicaland (até 1923); e sobre as ligações gerais entre o Zimbabwe actual e Moçambique.

II. A ESTRUTURA DO ARQUIVO NACIONAL DO ZIMBABWE

a) Guias, Catálogos, Índices e Inventários

Trata-se de um pequeno guia de 7 páginas sobre a organização geral do arquivo [1], um livro sobre os arquivos públicos do período 1890-1923 [2] e outro sobre os manuscritos históricos (de indivíduos e organizações não públicas) [3]. Se possível, é importante obter cópias destes documentos antes da visita ao arquivo. É ainda aconselhável obter, junto do Chefe do Departamento de Pesquisa, cópias de dois documentos mimeografados

preparados pelo pessoal do arquivo [4]. Todos estes guias são bastante esclarecedores e é lamentável a ausência de um outro guia dos documentos do arquivo público referentes aos anos após 1923, que dada a sua extensão ainda não foi possível publicar. Chegando ao "control desk" do arquivo, o estudante encontra:

(i). Inventários (em livro), titulados:
1. 'Southern Rhodesia Inventory of Public Archives 1891-1923' (3 volumes).
2. 'Southern Rhodesia Inventory of Public Archives 1923-?'(5 volumes).
3. 'Federation of Rhodesia and Nyasaland 1953-1963' (2 volumes).
4. 'Historical Manuscripts' (11 volumes).
5. 'Inventory of Local Government Archives' (2 cópias).
6. 'Southern Rhodesia Committees and Commissions of Enquiry and Departmental Records'.
7. 'Accessions Register of Films, Tapes, Slides and Records'.
8. 'Microfilms Accessions Register' (2 volumes).
9. 'Historical Manuscripts in Britain'.

Estes inventários não contêm só o número e título de cada caixa, pasta ou livro existentes no arquivo mas, também, em muitos casos, informações sobre a proveniência dos documentos.

(ii). Índices (cartas)
1. Arquivos Públicos.
2. Manuscritos Históricos.

Estes índices pretendem dar os números das caixas, pastas e livros mais úteis para o estudo dos assuntos descritos nas cartas das duas colecções: 'Anglo-Portuguese Treaty', 'Beira', etc. Uma obra imensa que não está completa nem é possível completar!

(iii). Catálogos (cartas)
1. Biografias.
2. Periódicos/Jornais.
3,4. Os Índices das Colecções Audio-Visuais encontram-se no Departamento Audio-Visual, no novo 'Records Centre', nomeadamente som e filmes.
5. Biblioteca: assuntos, autores, sub-secções técnicas, publicações do governo, nas quais publicações da Grã-Bretanha em duas séries.
6. História Oral, ou Tradicional.

guia do mesmo período para localizar estes documentos nas suas próprias secções de proveniência[7].

Finalmente, incluídos nos documentos da Companhia encontram-se os do Comissário Residente (RC), funcionário britânico em Salisbúria entre 1896 e 1923. A secção dos documentos do seu superior, o Alto Comissário na África do Sul, referentes à Rodésia do Sul, antes classificada (HC), localiza-se hoje nos documentos da colónia como S.1428 e S.1896.

b) Os Gabinetes de Londres e da Cidade do Cabo

A Companhia teve as suas origens nos capitais britânico e sul-africano. Consequentemente teve dois centros de poder antes do "Jameson Raid" e da desgraça de Rhodes em 1896. Entre 1896 e 1898-9, o Gabinete da Cidade do Cabo foi perdendo gradualmente o seu poder.

Os documentos do Gabinete de Londres contêm muito material sobre Manica e Sofala, Moçambique em geral, Manicaland e, ainda, sobre questões no âmbito das relações entre a Companhia e Portugal. Infelizmente, estes documentos encontram-se dispersos entre os milhares de papéis desta série. A única maneira de se estar seguro de ter visto todos os documentos relevantes para o assunto seria ler as séries mais importantes das pastas que contêm as cartas recebidas em Londres:

LO 5/2/1-58	1889-1899	(da Rodésia via Cabo)
LO 5/3/1-4	1899-1904	(da Rodésia via Cabo)
LO 4/1/1-30	1896-1910	(Informações anuais incluindo documentos que não se encontravam na Rodésia)
LO 5/4/1-17	1896-1899	(de Salisbúria)
LO 5/5/1-36	1899-1908	(de Salisbúria)

A sub-classificação dos documentos do Gabinete da Cidade do Cabo é muito mais clara, tornando possível aceder directamente aos documentos sobre o assunto em estudo:

CT 1/1/4	1890	(um pouco sobre Manica)
CT 1/2/1-4	1890-5	(sindicato afro-português)
CT 1/7/1-12	1890-4	(Gaza)
CT 1/11/1/7-8	1890-5	(Manica)
CT 1/12/1-9	1890-6	(Manica)
CT 1/15/3	1892	(Gouveia e Makombe)
CT 1/18/1	1891-5	(caminho de ferro da Beira, extensão para Norte)
CT 1/24/9	1890	(Zambeze)

CT 2/1/1-10	1890-1900	(livros contendo cópias de cartas enviadas; entre milhares de outras, figuram cartas sobre Moçambique. Têm índices)
CT 2/2-11	1889-1900	(mais 48 livros idênticos aos da referência anterior).

c) O Administrador

Os Administradores — principalmente Colquhoun, Jameson, Grey, Milton e Chaplin — eram os mais importantes funcionários da Companhia na Rodésia[8]. Tinham poderes maiores que os dos governadores de colónias menos importantes da Grã-Bretanha. Todas as questões importantes passaram pelos seus gabinetes.

A 1/1/1,3	1895-6	(fronteiras com Moçambique)
A 1/2/1,4	1889-1892	(cartas semi-confidenciais sobre Manica, Gaza, etc., entre outros)
A 1/3/5	1889-90	(vias de comunicação entre a Rodésia e os portos de Moçambique)
A 1/6/1-4	1890-1	(Manica, Quiteve, etc.)
A 1/9/1	1892-3	(Guerra do Báruè, etc.)
A 1/10/1	1896-7	(questões de fronteira)
A 2/1-14	1890-1923	(uma série imensa de cópias das cartas enviadas, como a CT 2)

A 3/1-28: Uma série de pastas com as cartas recebidas e enviadas, sobre diversas questões. Veja o guia[9], mas as seguintes são de particular importância:

A 3/4/1-9	1895-1923	(fronteiras)
A 3/8/1-8	1907-23	(alfândegas)
A 3/18/1-45	1896-1923	(inclui Gungunhana, Mutasa, Tete, mão-de-obra em Moçambique, guerra do Báruè 1917-20)
A 8/4/4	1910-22	(Companhia de Moçambique)

d) Departamentos do governo dependentes do Administrador

Os documentos dos departamentos inferiores referem-se, em geral, apenas à administração da Rodésia, mas é possível encontrar material referente a Moçambique nos documentos dos distritos e vilas de Manicaland. De maior importância são:

DM 1-8	1895-1923	(Comissário Civil e Juiz, Melsetter)
DT 1-8	1891-1923	(Comissário Civil e Juiz, Umtali)

BA 1-8	1896	(exército britânico, incluindo alguns aspectos sobre a linha Beira-Umtali)
D 3/14/1-4	1913-23	(processos criminais, Chipinga)
D 3/22/1-4	1904-23	(processos criminais, Inyanga)
D 3/3/1-6, S.279, S.1071, S.1070	1895-1923	(processos criminais, Melsetter)
D 3/31/1	1921-3	(processos criminais Penhalonga)
D 3/7/1-46	1892-1923	(processos criminais, Umtali)
N 1/1	1894-1902	tanto quanto para o resto dos documentos do Departamento dos Indígenas, é da maior importância ver as séries com sub-séries acerca de Inyanga, Umtali e Melsetter, neste caso N1/1/4 e N 1/1/11.
N 3/8/1-9	1898-1923	(fronteiras)
N 3/15/3	1909-22	(extradições de Moçambique)
N 3/16/12		(changanas em Melsetter)
N 3/24	1897-1923	(reservas)
N 3/26/1-6	1914-22	(povos de Moçambique na Rodésia)
N 3/29/1-2	1910-22	(Melsetter, questões com os portugueses)
N 9/1-4	1895-1923	(informações anuais e mensais, da maior importância)
NUB 1/1	1916-23	(comissário dos indígenas, Chipinga)
NUC 1-7	1901-23	(comissário dos indígenas, Inyanga)
NUE 1-5	1895-1923	(comissário dos indígenas, Melsetter)
NUA 1-9	1896-1923	(comissário dos indígenas, Umtali)

É importante lembrar que nalguns casos os acontecimentos de Moçambique podem ser documentados nos distritos das províncias de Mashonaland (Mtoko, Darwin e Mrewa), e Victoria (Chibi, Ndanga-Bikita)

T 2/20/3	1899-1916	(alfândegas, incluindo Beira)
G 1/7/2	1904-23	(quintas de Rhodes, Inyanga)
K 2/2/2	1901-23	(alfândegas, Beira)
K 5/2/1	1910-20	(alfândegas, Beira)
V 1/10/6	1909-23	(tripanosomíase, Melsetter)
J 1/5,8	1892-6	(juízes, Melsetter e Umtali)

L 1-9	1890-1923	(uma série imensa de documentos sobre a doação de terras, que contém muita matéria sobre os distritos de Manicaland incluindo as quintas da Companhia a leste da fronteira da Manica moçambicana desde o arbítrio de Vigliani)
M 1-9	1890-1923	(uma outra série imensa sobre as minas, incluíndo as de Manica e as da Companhia de Moçambique antes do tratado de 1891)
MU 1-7	1891-1923	(comissário das minas, Umtali)
SG 2/1/26	1902-23	(fronteiras)

e) O Comissário Residente e o Alto Comissário

Estes dois funcionários eram os mais importantes do governo britânico com quem a Companhia tinha ligações. O Comissário Residente em Salisbúria geralmente não usava dos seus poderes mas era o mais importante meio de comunicação entre os governos da Rodésia e de Moçambique. Colecções importantes encontram-se nas seguintes referências:

RC 2/4/1-46	1896-1923	(Alto Comissário, África do Sul)
RC 3/1-8	1898-1923	(geral)
RC 3/9/1-10	1898-1923	(incluindo rumor da corrida à Beira)

Os documentos do Alto Comissário na África do Sul encontravam-se anteriormente no Arquivo Nacional sob a classificação 'HC', mas actualmente encontram-se dispersos entre a Zâmbia, Botswana, etc., e a parte que trata da Rodésia do Sul está classificada na colónia depois de 1923:

S.1428/2	1891-5	(tratado anglo-português)
S.1428/17/1	1891-5	(sindicato afro-português)
S.1428/17/5	1890-5	(Gungunhana)
S.1428/17/8	1890-2	(Manica)
S.1428/33/1-5	1889-1900	(África Oriental Portuguesa — geral)
S.1428/33/6	1891-3	(Beira)
S.1428/33/7	1891-6	(barcos destinados à Beira)
S.1428/33/8	1890	(fronteira)
S.1428/33/9	1891	(comissão da fronteira)
S.1428/33/10	1891-6	(enviados do Gungunhana)
S.1428/33/11	1891-3	(Macequece, missão por Sapte, H.C.)

b) Nota explicativa

A classificação apresentada não reflecte a ordem oficial das fontes (por exemplo, os 'Manuscritos Históricos' não fazem parte dos arquivos públicos, mas geralmente o seu inventário vem a par), mas a ordem em que o estudante vai encontrar os inventários, índices e catálogos, de facto. Para uma utilização mais eficaz das fontes para, por exemplo, a história de Manica e Sofala, é essencial compreender o sistema de governo da Rodésia do Sul antes de estudar outras fontes.

III. A ESTRUTURA DE GOVERNO DA BRITISH SOUTH-AFRICA COMPANY E OS SEUS DOCUMENTOS

a) Classificação dos documentos

Dado que a British South Africa Company deixou de existir como governo em 1923, os documentos do período 1889-1923 formam um corpo semi-completo. Com excepção dos documentos destruídos em Londres em 1941, e dos que continuaram a ser utilizados pelo governo da colónia depois de 1923, todos os documentos da Companhia sobre a Rodésia do Sul estão classificados segundo um sistema muito claro: cada caixa, pasta ou livro, tem uma, duas ou três letras que indicam a proveniência do documento — A=Administrador, B=Defesa e Polícia, C=Recenseamento — e três ou mais números de classificação e sub-classificação. Por exemplo:

N 9/1/8 = N='Native Department, Chief Native Commissioner, Salisbury' (Departamento Indígena, Chefe, Salisbúria)
9=Informações
1=Anuais
8=1902-3.

Os sistemas de sub-classificação são lógicos em cada departamento do governo, mas não absolutamente uniformes em todo o sistema [5]. A estrutura do governo modificou-se no período 1889-1923, mas a dos últimos anos de governo da Companhia é bastante típica [6]:

Gabinete de Londres (LO) ... Administrador (A) ... Contabilidade (U)
... Recenseamento (C) e Estatística
Divisão do Administrador ... Comissários Civis e Juízes (DB, DE, DV, etc.)

Divisão do Administrador (cont.)	... Defesa e Polícia (B.BA, BB, BC)
	... Juízes dos Distritos (D)
	... Educação (E)
	... Indígenas (N,NVB...)
	... Saúde Pública (H)
	... Imigrantes Europeus (Q)
Divisão da Tesouraria	... Tesouraria (T)
	... Agricultura (G)
	... Florestas (GF)
	... Alfândegas (K)
	... Correios (P)
	... Veterinária (V)
Divisão da Justiça	... Justiça (J.JB...)
Divisão das Minas e Obras	... Terras (L)
	... Secção Comercial e Gabinete das Quintas (LB)
	... Minas (M)
	... Obras Públicas (W)
	... Serviço de Cartografia (SG)

Um sistema lógico mas bastante complicado: Imagine-se o caso dum processo contra um régulo duma povoação situada perto duma quinta, duma mina e duma floresta em Penhalonga — os documentos poderiam encontrar-se em LO, A, D, B, N, SG, GF, L, e M! Além disso havia outras autoridades: O Gabinete de 'Cape Town (Kimberley)' (CT), teve muito poder entre 1889 e 1896, e o Conselho Executivo (EC), o Conselho Legislativo (LA) e as Comissões e Juntas de Inquérito (ZAA, ZCD, etc.), tinham os seus próprios documentos.

Como atrás já foi dito, o governo da colónia continuou a utilizar alguns documentos da Companhia depois de 1923. À medida que estes foram chegando ao arquivo, não ficaram classificados junto do resto dos documentos da Companhia mas junto dos da colónia, tendo recebido a letra S (= 'Southern Rhodesia'), que não figura no sistema atrás descrito. Felizmente, o estudante do período da Companhia pode utilizar o

S.1193/T4/9	1925-9	(glossina, fronteira de Melsetter)
S.1216/SC/21/ /132/1	1931-3	(instalações frigoríficas na Beira)
S.1194/SC/42/ /181/23-4	1931-5	('foot and mouth', Departamento de Veterinária de Moçambique)
S.1216/SC/63/ /136/1	1930-5	(queijo e manteiga para Moçambique)
S.1216/SC/65/ /110/1	1925-34	(exportação de frutas para a Beira)
S.1215/1413/1	1933-4	(doença de citrinos em Moçambique)
S.1215/1430/8-12	1930-46	(fronteira de Moçambique)
S.1827/1425/5/2	1932-9	(campanha contra os gafanhotos em Moçambique)
S.1827/1425/9/6	1939-48	(campanha contra os gafanhotos em Moçambique)
ARQUIVO NACIONAL		
S.2454/M2/5/4	1956-61	(Imprensa Nacional de Moçambique)
S.2541/F2/9	1950	(missão a Goa)
EXÉRCITO		
S.803/3/S7	1943	(África Oriental Portuguesa — defesa da zona litoral)
S.804/3	1942	(jornada do Capitão C.D.Priest à África Oriental Portuguesa)
COMPANHIA BRITÂNICA DA ÁFRICA DO SUL		
S.451/1-20	1891-1905	(fotografias, incluindo algumas sobre Moçambique)
2. VOLUME II		
COMÉRCIO E INDÚSTRIA		
S.916/B/30	1945-6	(porto da Beira e corredor através da África Oriental portuguesa)
ALFÂNDEGA		
S.910/32	1931-8	(fronteira-postos de alfândega)
S.910/45/1-11	1905-54	(Beira)

S.1428/33/12	1891	(Púnguè, instruções para 'SS Agnes')
S.1428/33/13	1891	(caminho do Púnguè, informação da Companhia 'Union')
S.1428/33/14	1895-1900	(caminho de ferro da Beira)
S.1428/43	1892	(o Zambeze, informação da jornada de Sir J.Willoughby)
S.1896/HC 3/2/86	1896-8	(um pouco sobre a fronteira)

IV. OS DOCUMENTOS DA COLÓNIA DA RODÉSIA DO SUL, DESDE 1923

a) Classificação dos documentos

Para além da abolição do gabinete do Administrador e do Comissário Residente, e da criação do posto de Governador e de um gabinete de ministros, a anexação pela coroa britânica dos territórios da Companhia não demarca uma grande mudança do sistema de governo: tratou-se de uma evolução gradual no interior da complexidade dos vários departamentos. Mas o sistema de classificação dos documentos passa a ser completamente diferente: cada documento ou pasta, livro ou caixa de documentos, tem o seu número, precedido da letra S. ('Southern Rhodesia'), e estão colocados segundo a ordem de aquisição, não correspondendo ao departamento de proveniência. Por exemplo,

S.9	1934-40	(juízes)
S.10	1940-9	(corporação do desenvolvimento industrial)
S.11	1934-53	(gabinete do Governador)

Em princípio, os documentos do Arquivo Nacional estão abertos ao público até 25 anos antes do ano corrente, mas na realidade os arquivistas precisam de tempo para os preparar e, assim, é raro poder obter-se documentos após 1960. Tal como para o período da Companhia, os documentos da Colónia sobre a província de Manicaland são também de grande importância para a história de Manica e Sofala. Referimos aqui apenas uma parte.

b) Documentos sobre Manica e Sofala, 1923-1960

1. VOLUME I (No inventário)

AGRICULTURA

S.1187/1	1948	(conferência com o governo português sobre o porto e o caminho de ferro da Beira)

S.910/46/12	1927-50	(acordo alfândegário com o território de Moçambique)
S.911/51 A-B	1929-30	(tratados, convenções e acordos comerciais)

3. VOLUME III

Como colónia quase autónoma, a Rodésia do Sul teve um Alto Comissário em Londres até 1965:

ALTO COMISSÁRIO EM LONDRES

S.881/26/1-2	1923-5	(porto da Beira, infraestruturas e acordos)
S.881/181/2703/2	1929	(porto da Beira, regulamentos e certificados de exportação de milho)
S.881/623/4528	1932-47	(asbestos, incluindo exportação, África Oriental Portuguesa)
S.881/821/6115	1936-9	(roubo e fragmentação de carga importada da Beira)
S.881/821/8433	1929-42	(baixa de impostos)
S.1671/4501	1932-3	(trabalho-decreto português)
S.1801/4219	1929-35	(porto da Beira-Formação em Londres de uma junta rodesiana de navegação)
S.1812/350-7	1947-51	(porto da Beira, juntas)
S.2537/350/13/120	1949-52	(Convenção da Beira-desenvolvimento do porto)
S.2541/350/2	1947-9	(porto da Beira- consultas em Lisboa)
S.2548/350/13/1-2	1950-2	(acordo da Beira)
S.2548/350/13a/1	1949-50	(acordo da Beira)

4. VOLUME IV

INTERIOR

S.246/231	1939	(A.O.P., comércio na Rodésia do Sul)
S.246/238	1939	(Delagoa Bay-linhas para a Rodésia)
S.246/239	1933	(estrangeiros na A.O.P.)
S.246/460	1933	(representante rodesiano na Beira)

S.246/514	1924	(opinião do curador português dos inígenas sobre loucos da A.O.P. no hospício de Ingutsheni)
S.246/714	1929	(recrutamento ilegal de trabalhadores indígenas na A.O.P.)
TERRAS		
S.2376/S 58779/ /49	1935-42	(luta contra as febres da costa africana da fronteira da A.O.P. até ao Save)
MINAS		
S.447	1930	(conferência internacional sobre os problemas de transporte em África - incluindo a opinião do governo português)

5. VOLUME V

INDÍGENAS		
S.1542/T7	1914-34	(acordo de Tete)
S.138/65	1924-35	(acordo de Tete)
S.138/193	1925	(boatos sobre distúrbios na A.O.P.)
PRIMEIRO-MINISTRO		
S.482/1	1923-7	(Beira)
S.482/2	1923-6	(Beira - desenvolvimento do porto)
S.482/3	1923-7	(Beira - impostos do farol)
S.482/15	1924-7	(caminhos de ferro-acordo proposto com a A.O.P.)
S.482/8/39	1939-47	(A.O.P.-protecção dos interesses britânicos)
S.482/25/39	1931-40	(A.O.P.-comunicações com o governador geral)
S.482/290/ /39/1-2	1927-48	(A.O.P.)
S.482/481/39	1937-45	(Macequece-alteração da via para Umtali)
S.482/816/39	1928-48	(A.O.P.-correspondência entre governadores)
S.482/12/40	1939-40	(comércio com o inímigo na A.O.P.-farmeiros alemães de fruta)

S.482/18/40	1940-7	(turistas e turismo)
S.482/41/40	1939-40	(pessoas não-portuguesas em companhias britânicas na A.O.P.)
S.482/86/42	1929-46	(Beira-comunicações gerais)
S.482/86/42	1942-3	(Dr.V.Machado, Ministro das Colónias de Portugal, sua visita à Rodésia do Sul, memorando sobre o fim da Companhia de Moçambique)
S.482/147/42	1941-4	(fim da Companhia de Moçambique)
S.483/164/42	1942-7	(Beira como porto aberto)
S.482/3/45	1943-5	(caminho de ferro da Beira e obras do porto-expropriação pelo governo português)
S.482/19/45	1942-7	(Beira-transferência de terrenos para o governo da Rodésia do Sul)
S.482/43/45	1945	(A.O.P.-finanças)
S.482/31/45	1947-8	(Beira-congestão do porto)
S.482/163/6/48	1948-9	(Beira-porto e caminhos de ferro)
S.482/166/6/48	1948	(Beira-observações sobre uma declaração de Sir F.de Guingand)
S.482/167/3A/48	1948-9	(Beira-infraestruturas do porto)
S.482/167/3A/ /3/48	1948-50	(Beira-importações)
S.482/149/4A/ /2/49	1949	(A.O.P.-Sr.P.Teixeira)
S.483/63/15	1950	(situação no porto da Beira)
S.483/73/7	1950-1	(oleoduto Beira-Umtali)
S.483/86/B/1	1950-1	(Beira-porto, barcos)
S.483/86/B/2	1950-2	(Beira-secretariado)
SERVIÇO DE CARTOGRAFIA		
S.1266	1898	(comissão das fronteiras-fotografias da comissão e lugares visitados)
TESOURARIA		
S.2098	1931-45	(inclui alguns documentos sobre a Beira)
S.679/116/12	1937	(comissão das fronteiras anglo-portuguesas)

VETERINÁRIA

S.1903/T3	1927-32	(tripanosomíase em Melsetter)

OBRAS

S.533/T/312/231	1924-6	(Beira-edifícios da alfândega)

V. OS DOCUMENTOS DA FEDERAÇÃO DAS RODÉSIAS E NIASSALÂNDIA

a) Introdução

A Federação, supra-governo dos três territórios britânicos da Rodésia do Norte, Rodésia do Sul e Niassalândia, no período 1953-63, produzia os seus próprios documentos sobre os ministérios separados a nível territorial — em geral sobre comércio e negócios estrangeiros. Os documentos existentes no Arquivo Nacional do Zimbabwe constituem apenas um fragmento do conjunto dado que os restantes se encontram na Zâmbia e no Malawi. Estão classificados pela letra 'F', também usada pelo arquivo da Companhia antes de 1923 para o pequeno departamento de estatística.

b) Os documentos sobre Manica e Sofala, 1953-63

AGRICULTURA

F.226/196/F3	1930-61	(Demarcação da fronteira portuguesa)
F.226/1060/F6	1955-64	(acordo de comércio com A.O.P.)
F.226/1060/F6/F1	1965	(missão de comércio, Portugal e A.O.P.)

CONSELHO DA ÁFRICA CENTRAL

F.137/177	1945-8	(Beira, condições do porto)
F.137/177C	1948	(Beira, porto)
F.137/177D	1948-51	(Beira, comissão sobre importações)
F.137/177F	1949	(caminhos de ferro na A.O.P.)
F.137/367	1950-1	(oleoduto da Beira)
F.142/1,3		(Beira)

ASSUNTOS ECONÓMICOS

F.114/G/5/30	1951-4	(comissão de Moçambique)
F.114/R/2/07	1962-3	(oleoduto da Beira)

GOVERNADOR GERAL

F.201/GG/F	1954	(visita do Governador Geral a Moçambique)

ASSUNTOS INTERNOS

F.119/1MM5/12	1961-3	(acordo com Portugal sobre trabalho)

LEI

F.240	1962	(oleoduto Moçambique-Feruka)
F.223/LAW/347/ /1-6	1960-8	(oleoduto)

ENERGIA

F.106/17/1A	1955-63	(desenvolvimento português do Zambeze).

VI. MANUSCRITOS HISTÓRICOS

a) Introdução

Esta série constituiu-se como homenagem aos pioneiros rodesianos, e é um acervo de documentos não-oficiais, doações voluntárias por parte de pessoas e organizações. São memórias, diários, cartas pessoais, fotografias, a maior parte sobre o Zimbabwe actual mas muitas com informações sobre a linha entre a Beira e Umtali, informações permeadas de algum modo, de uma postura anti-portuguesa e anti-africana mas ao mesmo tempo úteis. A primeira parte da colecção é descrita no guia publicado em 1970[10], mas desde então têm chegado muito mais obras e, portanto, tornou-se necessário fazer um novo sistema de classificação para a segunda parte. O guia e o inventário abrange biografias e histórias das pessoas e organizações donatárias. Cada documento ou caixa tem o prefixo 'Hist.Mss.'

b) Manuscritos históricos sobre Manica e Sofala

1. PRIMEIRA PARTE

AL 1/4/3	1896	E.A.H.Alderson	(fotografias, incluindo Beira e caminho de ferro)
MISC/AM 1/1/1	1884	American Zambezi Mission	(relatório de uma viagem entre Mongwe e Muzila)
ANG 1/1/14	1908-54	Igreja Inglesa	(missão junto dos marinheiros da Beira)
BA 1/1/1	1894	A.B.Balfour	(pinturas, incluindo da linha Beira-Umtali)
BA 1/2/2	1894	A.B.Balfour	(diário, linha Beira--Umtali)
BI 3/1/4-5	1897-9	E.C.Tyndale--Biscoe	(diário, linha Beira--Umtali)

BI 3/2/1	1882-3	E.C.Tyndale--Biscoe	(cópias dos diários, costa)
MISC/BL 6/1/1	1896	J.B.A.Bland	(memórias, linha da Beira)
MISC/BL 6/2/1	1896	J.B.A.Bland	(memórias, linha da Beira)
BL 4/1/1	1896	F.C.Blakeway	(memórias, linha da Beira)
MISC/BO 10/1/1	1902	E.F.Boultke	(artigo sobre a guerra do Makombe)
BR 8/1/1/ /55-9	1893	G.W.H.Knight--Bruce	(carta sobre a Beira)
MISC/CA 8/1/1	1896	E.Campbell	(carta, linha da Beira)
CH 8/2/2/1/ /135-9, 150-1	1917	D.Chaplin	(anexação da Beira)
CH 8/2/2/8/ /170-3, 170-185	1917	D.Chaplin	(anexação da Beira)
CO 8/1/2/ 435-40, 665-9	1924	C.Coghlan	(Beira)
CO 8/1/3/ 272-7	1923	C.Coghlan	(Beira)
MISC/CO 9/1/1	1890	A.R.Colquhoun	(carta ao Barão Rezende)
CR 1/1/1	1931	L.Cripps	(cartas sobre a fronteira de 1890)
CR 1/2/1-33	-	L.Cripps	(obras não publicadas)
CR 1/4/1-6	1890-49	L.Cripps	(diários sobre o Vumba)
CR 1/8/2/1-3	1931-5	L.Cripps	(cartas, Beira, etc.)
DA 2/1/1	1696--1782	J-B.Bourguignon d'Anville	(memórias sobre a geografia de África)
MISC/DH 1/1/1	1936	T.Dhlamini	(memórias sobre a fronteira de 1890)
DO 1.1.2/ /151-8	1932	J.W.Downie	(cartas, rumos da venda da A.O.P.)
DO 1/1/6/ /231-4, 502,522-5	1932	J.W.Downie	(cartas, eventual invasão rodesiana à Beira)
MISC/FA 3/1/ /1/1-2,4-7	1890s	R.S.F.Fairbridge	(cartas-linha da Beira)
MISC/FA 3/5/1	1896	R.S.F.Fairbridge	(carta geográfica do Púnguè)

FO 3/1/2-3	1891	F.Fox	(diários, Beira)
GI 3/1/2	1969	T.P.Gilbert	(memórias, Beira)
GR 1/1/1	1894-6	A.H.G.Grey	(diários, linha da Beira)
GR 6/1/1-2	1890	M.D.Graham	(cartas, Manica)
GR 6/2/1	1934-5	M.D.Graham	(memórias, Manica)
HA 7/3/1	-	R.N.Hall	(obra não-publicada sobre a A.O.P.)
HE 2/1/1	1891	H.M.Heyman	(nota sobre Mutasa)
HI 5/19/11	1938	A.S.Hickman	(visita oficial à Beira)
HO 1/3/4	1874	H.M.Hole	(documentos sobre Gaza)
HO 14/1/1	1930	H.F.Hoste	(livro não-publicado sobre Manica)
MISC/IN 2/1/1	1898	F.W.Inskipp	(memórias, linha da Beira)
JA 1/1/1	1890	L.S.Jameson	(cartas, Manica)
MISC/JE 1/1/1	1894	M.J.C.Jeffreys	(diário e carta geográfica Manica-Tete)
JE 2/1/3	1892	J.H.Jeffreys	(cartas sobre Manica)
JE 2/2/1	1888	J.H.Jeffreys	(memória sobre Manica)
JO 4/1/1-3	1891	F.Johnson & Co.	(cartas, linha da Beira e costa)
LE 3/3/1/ 1393, 3021-65, 3546-73, 4556-8	1927-33	W.M.Leggate	(cartas sobre a Beira)
MA 2/1/1, 31-4	1908	J.G.McDonald	(linha da Beira)
MA 7/1/1	1911-3	J.MacQueen	(livro não publicado incluindo A.O.P.)
MA 14/1/1-4	c.1922	J.Machiwenyia	(livro não publicado sobre Manica, em inglês e chona)
ME 4/1/1	1940	L.C.Meredith	(memórias, Melsetter e Beira)
ME 5/2,7	1920s	F.P.Mennell	(grande colecção de papéis incluindo projectos de extracção de óleo em Inhaminga e Inchope)
MI 1/1/2, 162-8	1897	W.H.Milton	(cartas, doação de Vigliani)
MI 1/3/4/1	1897	W.H.Milton	(diário, Beira)

MO 11/2/1-7	1890-7	G.B.D.Moodie	(diários, Manica e fronteira)
MO 13/1/1, 87-94, 156-8, 162-8, 285-90	1927-8, 1932	H.U.Moffat	(cartas, possibilidade de anexação da Beira)
MISC/MU 2/2/1	1890-5	M.H.G.Mundell	(memórias, Manica)
MU 5/1/1	1960	H.B.Muskett	(livro não publicado sobre Beira e caminho de ferro)
NE 1/1/1	1926-9	F.J.Newton	(cartas sobre a Beira)
PE 1/2/1, 40-57	1891	E.G.Pennefather	(cartas, Manica)
PE 1/3/1, 1-28	1891	E.G.Pennefather	(cartas, Manica)
PE 1/3/2, 49-60	1890	E.G.Pennefather	(cartas, Manica)
PE 3/1/1, 1-45	1892	D.R.Pelly	(cartas-linha da Beira)
PE 3/2/1	1891--1900	D.R.Pelly	(memórias, incluindo Beira)
MISC/PE 6/1/1	1905	C.Peters	(carta sobre mina em Manica)
PO 8/1/1	c.1580	'Portugal'	(cópia de um documento do secretário do conselho de estado de Goa)
PO 8/1/2	1884	G.H.E.da Silva	(cópia do 'rezumo breve...' sobre Sofala na biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa)
PU 1/2/1	1898--1910	A.A.Puzey	(diário, Vumba)
RA 4/1/1, 148-52	1908	O.C.Rawson	(cartas, Beira)
RE 2/1/1	1896	H.J.Reeder	(diário, Beira)
RH 1/1/1, 340	1891	C.J.Rhodes	(cartas, Manica)
SA 10/1/1, 1-34	1891-3	H.L.Sapte	(cartas, Manica)
SA 10/1/3, 1-2	1891	H.L.Sapte	(informações, Beira)

SE 1/1/1, 233-49	1891	F.S.Selous	(cartas, Manica)
MISC/ST 4/1/2	1892	W.K.Steir	(informação, Sena-Macequece)
TU 4/1/1	1899	H.S.Turner	(diário-linha da Beira)
UN 3/2/1-3	1894--1928	United Church Board for World Missions	(esta missão, situada no sudeste da Rodésia, tinha muitas missões na região vizinha de Moçambique, e da grande colecção só figuram aqui os mais importantes sobre Moçambique)
UN 3/11/3,5	1924		
UN 3/20/2/ /1-4/11	1923		
UN 3/20/3/ /1-3	1929-36		

2. SEGUNDA PARTE

Ms.300/1	1941-5	G.C.Senn	(prisioneiros italianos fugidos na Beira)

VII. GOVERNOS DAS VILAS

LG 102	1915-9	Câmara de Umtali	(incluindo alfândegas)
LG 105/1-55	1914-30	Câmara de Umtali	(incluindo caminhos de ferro)

VIII. MICROFILMES[11]

36. 'Documentos históricos sobre a África Oriental e Central'. 33 filmes: a maior parte desta grande colecção provém dos arquivos portugueses, mas também franceses, etc. Abrange os séculos XVI-XIX.
214. Dois documentos: Anónimo, 'Sobre os rios de Cuama', de c.1666, e António Collaço Silva ao Rei, 1672.
270. 'Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central 1497-1840': o resumo destes documentos (em dois volumes) encontra-se na biblioteca.

IX. BIBLIOTECA

A biblioteca tem muitas obras sobre Moçambique, algumas delas muito raras, sendo possível que uma parte não exista mesmo em Moçambique. Um tesouro de fontes!

X. HISTÓRIA ORAL

Esta colecção tem origem em duas partes: uma sobre os europeus e outra sobre os africanos. A secção que já se abriu à consulta pública é ainda pequena, mas provida de um bom

índice. Dada a origem nacional das histórias, a maior parte não trata de Moçambique. Todavia, é possível que os relatos de Manicaland sejam úteis para a história de Manica e Sofala.

XI. VISITAR O ARQUIVO

No passado, era fácil visitar o arquivo: o estudante estrangeiro obtinha um visto e o bilhete de avião, munia-se do dinheiro suficiente para a estadia e trabalhava no arquivo como qualquer cidadão do Zimbabwe. Actualmente, após o 'Zimbabwe Research Act, 1986', é necessário obter-se do 'Research Council of Zimbabwe, P.O.Box 8510, Causeway, Zimbabwe' o documento intitulado 'Form No.RAI Section 26 A Registration Form to Conduct Research'. Antes de preencher este documento é necessário obter o apoio de uma 'Institution of Affiliation' no Zimbabwe — por exemplo, o Departamento de História da Universidade do Zimbabwe — relacionada com o assunto do projecto, que o aprovará. No caso de ela concordar com o projecto, o estudante deverá enviar o documento 'RAI Section 26 A' juntamente com dinheiro estrangeiro (dólares americanos ou libras inglesas) perfazendo a importância de 75 dólares zimbabweanos, ao 'Research Council of Zimbabwe'. Este dinheiro não é devolvível. Alguns meses depois (provavelmente muitos!) o Research Council pronunciar-se-á sobre o projecto e o estudante poderá, então, visitar o Zimbabwe. Não é possivel realizar todo este processo de candidatura já dentro do Zimbabwe. Toda esta burocracia desonra o nome do nosso país, mas espero que ainda assim os estudantes moçambicanos considerem útil uma visita ao nosso arquivo, um dos mais efectivos do mundo e possuindo muito material sobre Manica e Sofala, e sobre Moçambique em geral.

NOTAS

Agradecimentos são devidos às senhoras Anne Derges e Megan George pelas alterações linguísticas ao texto original. Agradeço também à Junta de Pesquisa da Universidade do Zimbabwe pelo seu apoio.

[1]National Archives of Zimbabwe, Research Guide to the Collections, Harare: National Archives of Zimbabwe, s/d.

[2]T.W.Baxter (ed.), Guide to the Public Archives of Rhodesia, Volume 1, 1890-1923, Salisbury: National Archives of Rhodesia, 1969.

[3]T.W.Baxter and E.E.Burke (eds.), Guide to the Historical Manuscripts in the National Archives of Rhodesia, Salisbury: National Archives of Rhodesia, 1970.

[4]National Archives of Rhodesia, The Research Holdings of the National Archives of Rhodesia — Their Organization and Scope. Mimeo, s/d, 13pp.; National Archives of Rhodesia, Guide to Bibliographical Sources. Mimeo, c.1979, 6pp. Como se disse, estes pequenos guias destinam-se ao funcionamento interno do arquivo mas são muito úteis e talvez o arquivo possa enviar cópias. O arquivo tem a seguinte direcção: P.Bag 7729, Causeway, Harare, Zimbabwe.

[5]Por exemplo, na Série N (Chief Native Commissioner, Salisbury), as informações têm o número 9, mas nos documentos da Série NB (Chief Native Commissioner, Bulawayo) têm o número 6, como NB 6/1/1.

[6]Baxter 1969: 1-3, xxx-xxxi.

[7]Baxter 1969.

[8]C.Palley, The Constitutional History and Law of Southern Rhodesia 1888--1965, Oxford: Clarendon, 1966, pp.215-7.

[9]Baxter 1969: 11-16.

[10]Baxter and Burke 1970.

[11]Veja o índice no verso do volume II do Inventário.

PARA UM CONHECIMENTO BIBLIOGRÁFICO DA CIDADE DA BEIRA

Pedro Roque

INTRODUÇÃO

Pela portaria nº 303, de 27 de Julho de 1887, a Beira foi elevada à categoria de povoação. Nesse mesmo ano uma portaria provincial de 22 de Julho havia criado o Comando Militar do Aruângua, concretizando assim as primeiras tentativas de 1884, expressas no decreto de 4 de Julho do mesmo ano. Assim a Beira foi ganhando dinamismo de desenvolvimento, tirando partido das suas condições de saída para o mar dos países do interior. Verificou-se então uma urbanização acelerada em volta da sede do Comando Militar, por esta oferecer segurança à então escassa comunidade portuguesa, que se expandiu graças, em larga medida, ao porto. Promoveu-se o aterro do Chiveve, arruamentos, a construção de edifícios públicos, de serviços sanitários, etc.

Desta maneira a Beira afirmava-se como unidade urbanística de grande importância para os interesses coloniais.

Data de 29 de Junho de 1907 o decreto que eleva a Beira à categoria de cidade. Desde então ela conheceu um crescimento físico e funcionál notável.

Nesta lista bibliográfica, pretendemos não só arrolar mas também dar a conhecer aos estudiosos as obras com interesse para o estudo da Beira. Longe de ser um levantamento exaustivo e completo de quanto existe sobre a Beira, baseou-se essencialmente nas colecções bibliográficas do Arquivo Histórico de Moçambique, embora também tenham sido incluídas obras não existentes na biblioteca do Arquivo Histórico julgadas de valor para o estudo da Beira.

A lista está arrumada em cinco capítulos:

1º — O das obras gerais que, embora não fazendo uma abordagem directa à cidade da Beira, tratam quer da região onde a Beira está implantada quer dos territórios da extinta Companhia de Moçambique, dos quais a Beira foi capital e a quem deve, em larga medida, aquilo que hoje é.

2º — O das obras sobre o Parque Nacional da Gorongosa, que, devido às suas potencialidades cinegéticas e de reserva de fauna bravia, contribuiu para o desenvolvimento económico

da Beira. Incluímos ainda neste capítulo obras sobre a geografia física e económica da região do Parque, bem como publicações sobre os povos da Gorongosa.

3º — O porto e os caminhos de ferro da Beira, e sua evolução. Contém também a legislação adoptada e aplicada aos serviços dos portos e caminhos de ferro da Beira.

4º — Sobre a evolução urbana da Beira, estudos etnográficos dos povos da Beira e legislação dos vários serviços instituídos na Beira.

5º — Este capítulo contém jornais e outros periódicos conhecidos, publicados na Beira.

Todas as entradas foram feitas por ordem alfabética do título, e no caso de títulos iguais seguiu-se o mesmo critério para o autor. No capítulo das obras periódicas, os elementos de descrição incluem geralmente duas datas, sendo a primeira a do início da publicação e a última a do último número conhecido.

A. OBRAS GERAIS

1
Albuns fotográficos e descritivos da colónia de Moçambique. Album nº9. Manica e Sofala (Companhia de Moçambique). A cidade da Beira. Aspectos do território = Photografic and descriptive albuns. Portuguese East Africa. The town of Beira, views of the territory / José dos Santos Rufino. - Hamburgo: Broshek, 1929. - 96 p.

2.
Algumas considerações sobre a agricultura do distrito de Manica e Sofala / F. Castro Roque // In: Revista do Gabinete de Estudos Ultramarinos. - nº 13 (1956); p. 46-61

3.
Alguns aspectos da ocupação e divisão administrativa de Moçambique a sul do Zambeze: 1885-1910 / Francisco dos Reis Ribeiro. - Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, 1972. - 203 p.

Dissertação de licenciatura

4.
Alguns aspectos da vida psíquica dos indígenas do território de Manica e Sofala / Lopo Vaz de Sampaio e Melo // In: Anuário da Escola Superior Colonial. - vols. 12-13 (1931-1932); p. 331-350

5.
Alguns usos e costumes indígenas da circumscripção da Gorongoza / Gustavo Bivar Pinto Lopes // In: Revista de Manica e Sofala.- nº 41 (1907); p. 54-57

6.
Alguns usos e costumes indigenas da circumscripção de Sena/ Cezar Augusto Cardotte // In: Revista de Manica e Sofala. - no 47 (1908); p. 128. - no 54 (1908); p. 69-70

7.
Alguns usos e costumes indigenas da circumscripção de Mossurize/ Luciano Lanne // In: Revista de Manica e Sofala. - no 58 (1908); p. 115-118

8.
Amuralhados da cultura Zimbaué - Monomotapa de Manica e Sofala/ Octávio Rosa de Oliveira. - Beira: União Nacional, 1963. - 117 p.

O autor publicou também, vários artigos sobre a arqueologia de Manica e Sofala no Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa 1960, no Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique 1963 e 1964, nas Memórias da Academia das Ciências de Lisboa 1959, no jornal Notícias edição de Natal 1962 e 1963, no 1o volume de Actas e Memórias do I Congresso Nacional de Arqueologia, Lisboa 1959 e no jornal "Diário de Moçambique" de 13 de Janeiro de 1959

9.
Arqueologia de Manica e Sofala/Lereno Barradas.-Lisboa: Tipografia Portuguesa, 1959. - p. 469-474

Separata do I volume das Actas e Memórias do I Congresso Nacional de Arqueologia

10.
Artérias de comunicação nos distritos de Sofala e Manica/ Carlos Roma Machado de Faria e Maia//In:Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.- no 2 (1906); p. 65-87

11.
Aspectos da economia de Manica e Sofala e suas possibilidades/ Armando Júlio de Reboredo e Silva // In: Boletim da Sociedade de Estudos da Colónia de Moçambique.- no 39 (1939); p. 167-172

12.
Bibliografia do território de Manica e Sofala: algumas indicações/ Mário Costa // In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique.- no 41 (1940); p. 39-46

13.
Breve notícia sobre Manica e Sofala/Governo de Manica e Sofala. Lourenço Marques: Minerva Central, 1956. - 67 p.

14.
Cartografia base da proposta de alteração à divisão territorial.- Maputo: 15a Sessão da Assembleia Popular, 1986.- 1 vol. (sem paginação)

15.
A cartografia no território de Manica e Sofala sob a administração da Companhia de Moçambique / João N. de Brito Limpo Serra // In: Moçambique. Documentário trimestral. - no 32 (1942); p. 5-40

16
Classificação dos distritos: estudo preliminar do grau de desenvolvimento e do potencial dos distritos na República Popular de Moçambique / Instituto Nacional de Planeamento Físico, Departamento de Ambiente e Planeamento Regional.-Maputo: Instituto Nacional de Planeamento Físico, 1985. - 122 p.

17.
A Companhia de Moçambique. Monografia para a exposição portuguesa em Sevilha. - Lisboa: Imprensa Nacional, 1929. - 79 p.

18.
Contribuição para o estudo da geologia do distrito de Manica e Sofala: formações pré-câmbricas / Joaquim Renato Ferreira Araújo; Jorge Augusto da Cunha Gouveia // In: Boletim dos Serviços de Geologia e Minas.- nº 33 (1965); p. 45-60

19.
Contribuição para uma bibliografia geológica dos distritos da Beira, Tete e Vila Pery / Rosa J. B. de Carvalho // In: Boletim do Centro de Documentação Científica de Moçambique. - nº 4 (1971); p. 260-286

20.
Da população no território de Manica e Sofala / Mário Augusto da Costa// In: Boletim da Agência Geral das Colónias.- nº 79 (1932); p. 55-73

21.
Dendrologia de Moçambique. 5 - Distrito de Manica e Sofala/ António de Figueiredo Gomes e Sousa. - Lourenço Marques: Junta de Comércio Externo da Província de Moçambique, 1960. - 217 p.

22.
Distrito de Manica e Sofala no presente e no futuro: o panorama da cultura bananícola e citrícola/Camilo Silveira da Costa.- Lourenço Marques: [s.n.]. - 19 p.

23.
Do Zambeze ao paralelo 22º: monografia do distrito de Manica e Sofala sob a administração da Companhia de Moçambique / Mário Augusto da Costa.- Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1940. - 256 p.

24.
Economia do distrito de Manica e Sofala/Eurico Ferreira da Costa// In: Boletim Informativo. Gabinete de Estudos. - nº 5 (1964); p. 1-36

25.
Estudo dos solos lateríticos da região de Manica e Sofala (Moçambique) utilizados num troço experimental de estrada/Virgílio José Jacinto Furtado.- In: Actas da II Conferência Regional Africana de Mecânica do Solo e Engenharia de Fundações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1962.- p. 229-233

26.
The growth of a colonial economy and the development of african labour: Manica and Sofala and the Mozambique chartered company, 1892-1942 / Barry Neil-Tomlinson. - Edinburgh: Centre of African Studies, University of Edinburgh, 1979. - p. 5-15.

Mozambique: Proceedings of a seminar held in the Center of African Studies, University of Edinburgh 1st and 2nd December, 1978.

27.
Handbook of Mozambique Company. Province of Manica Sofala.-London: William Clowes, 1893. - 186 p.

28.
História da formação da classe trabalhadora em Manica e Sofala ao sul do Pungué, 1892-1926/ Miguel Joaquim da Cruz.-Maputo: Universidade Eduardo Mondlane. Faculdade de Letras, 1982. - 313 p.

Dissertação de licenciatura na Universidade Eduardo Mondlane.

29.
História de Moçambique/Universidade Eduardo Mondlane. Departamento de História. - Maputo: Cadernos Tempo, 1982. - 2 vols.

30.
Indústrias de Manica e Sofala / Centro de Informação e Turismo de Moçambique.- [s.l.]: Centro de Informação e Turismo de Moçambique, [s.d.]. - 1 vol. (sem paginação)

31.
Informações sobre alguns usos e costumes indígenas da circunscrição de Chiloane. - In: Relatórios e informações, annexo ao "Boletim Official", anno de 1910. - Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1910. - p. 177-196.

32.
Informações sobre alguns usos e costumes indígenas da circunscrição de Gorongoza.-In: Relatórios e informações, annexo ao "Boletim Official", anno de 1910. - Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1910. - p. 126-156.

33.
Informações sobre alguns usos e costumes indígenas da circunscrição de Manica. - In: Relatórios e informações, annexo ao "Boletim Official", anno de 1910. - Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1910. - p. 107-126.

34.
Informações sobre alguns usos e costumes indígenas da circunscrição de Mossurize.- In: Relatórios e informações, annexo ao "Boletim Official", anno de 1910.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1910.- p. 89-106.

35.
Manica and Sofala and the Mozambique chartered Company, 1892 - 1910/Barry Neil-Tomlinson.-London: University of Edinburgh, 1979.- 14 p.

36.
Manica e Sofala/ Julião Quintanilha.- Lisboa: Edições Cosmos, [s.d.]. - 44 p. - (Cadernos coloniais; 50)

37.
Manica e Sofala: guide to the Mozambique Company's its rules and laws, and notices of commerce, industry and agriculture/ José Francisco Barreto Miranda. - London: William Clowes, 1902. - 134p.

38.
A manual of Portuguese East Africa / comp. by Geographical Section of the Naval Intelligence Division. - London: His Majesty's Stationery Office, 1920. - 520 p.

39.
A mão de obra no território da Companhia de Moçambique: resposta a um questionário enviado pelo Ministério das Colónias à administração da Companhia de Moçambique / Jacinto de Sousa e Vasconcelos//In: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.-nº 2 (1915); p. 81-87

40.
A mão de obra nos territórios da Companhia de Moçambique/ Ministério das Colónias.- Lisboa: Tipografia Universal, 1914.-9 p.

41.
Moçambique: divisão territorial. - Maputo: Instituto Nacional de Planeamento Físico, 1986. - 139 p.

42.
Monografia da bacia do Pungoé = Pungoé hydrological basin monography / João Mimoso Loureiro . - In: Colectânea de estudos hidrológicos/Ministério da Coordenação Interterritorial.- Lisboa: Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, 1974.-p. 337-349.

43.
Mozambique's chartered companies: the role of the feeble / Leroy Vail // In: Journal of African History. - nº 3 (1976); p. 389-416

44.
Níveis de fluoretos nas águas e situação epidemiológica em 3 províncias do país / E. Casadei, P. Magaia. - In: III Jornadas de Saúde: Chongoene 9 a 13 de Novembro de 1981/Ministério da Saúde. - Maputo: Ministério da Saúde, 1981. - p. 49

Resumo da comunicação.

45.
Nomes próprios dos indígenas de Manica e Sofala/ Alberto Celestino Ferreira Pinto Basto//In: Revista de Manica e Sofala.-nº 40 (1907); p. 40-41

46.
Notes on the ethnological situation in Portuguese East Africa on the South of the Zambezi/H. Phillip Junod//In: Bantu Studies.- nº 3 (1936); p. 293-312

47.
Notes sur le probléme Zimbabwé (Sofala)/ Raymond Mauny.- Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1958. - 8p.

48.
Portuguese East Africa: the history, scenery, and great game of Manica and Sofala/R. C. F. Maugham.- New York:E.P. Dutton, 1906.- 340 p.

49.
Proposta de classificação das cidades e vilas: estudo preliminar sobre os centros urbanos de Moçambique.-Maputo: Instituto Nacional de Planeamento Físico, 1986.- 1 vol.(sem paginação)

50.
Protecção da costa contra a erosão marítima e formação de praias de areia: dois problemas na costa de Moçambique/Nelson Gomes// In: Fomento.- nº 2 (1964); p. 73-88

51.
Viagem atravez do Buzi, Mossurize e Govuro / A. J. Arnold // In: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.- nº 4 (1908); p. 141-144

52.
Zambezia: a description of the valley of Zambezi river from the delta to the river Aroangwa/R. C. F. Maugham.-London: John Murray, 1910.- 408 + XIVp.

B. PARQUE NACIONAL DA GORONGOSA

53.
Achegas para a biografia de José Pery de Lind/Ruy de Figueiredo Ribeiro.- In: 9ª exposição feira de Chimoio. Vila Pery 1968: catálogo.- Chimoio: Comissão Executiva da IX Exposição Feira de Chimoio, 1968. - 1 vol. (sem paginação)

54.
Algumas notas sobre o Parque Nacional da Gorongosa/José Mendes da Rocha Faria//In: Memórias do Serviço Meteorológico de Moçambique.- nº 23 (1966); p. 1-23

55.
Alguns dados históricos sobre o Parque Nacional da Gorongosa/ Armando José Rosinha.-In: Relatório da I Reunião Nacional de Fauna Bravia e Queimadas. Parque Nacional da Gorongosa, 7 a 12 de Dezembro de 1981 / Ministério da Agricultura. Departamento de Florestas e Fauna Bravia. - Maputo: Ministério da Agricultura, 1981. - p. 96-108.

56.
Big game shooting and travel in South-east Africa: an account of shooting in the Cheringoma and Gorongosa divisions of Portuguese East Africa and Zululand/Frederick Roderick Noble Findlay.-London: T. Fisher Unwin, 1903.-313p.

57.
Bonanza in Mozambique: the diary of a 1961 big game hunt out of Beira, Mozambique by members of the Fawcett family/Thomas K. Fawcett. - [s.l.: s.n., s.d.]. - 59p.

58.
Caça em Moçambique Africa Oriental Portuguesa/Comissão de Caça de Moçambique. - Porto: Litografia Nacional, 1952. - 70p.

59.
Carta da vegetação da Serra da Gorongosa/J. de Aguiar Macedo.- Lourenço Marques: Instituto de Investigação Agronómica de Moçambique, 1970.- 75 p.- (Comunicação; 50)

60.
Coutadas e turismo cinegético em Manica e Sofala / Armando José Rosinha//In: Anais dos Serviços de Veterinária de Moçambique.- nº 16 (1970); p. 175-183

61.
Efemérides: Pery de Linde e o Parque Nacional da Gorongosa/Eduardo de Castro Amaro // In: Gazeta do Agricultor.- nº 209 (1966); p. 290-292

62.
Framework of the Gorongosa ecosystem / Kenneth Loehner Tinley.- Pretória: University of Pretória, 1977. - 184p.

Refª: Mozambique / Colin Darch, Calisto Pacheleke (compil.). - Oxford: Clio Press, 1987. - 360p. - (World Bibliographical series; vol. 78)

63.
Gorongosa: aspectos e problemas da fauna africana/José Maria d´Eça de Queirós//In: Geográphica.- nº 2 (1965); p. 64-79

64.
Gorongosa: expriência de um caçador de imagens/João Augusto Silva . - Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1964. - 92p.

65.
Gorongosa, país de caça / Gustavo Bivar Pinto Lopes //In: Serões.- nº 64 (1910); p. 269-274

66.
Gorongosa shooting big game with a camera / João Augusto Silva.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965. - 92p.

67.
A Gorongoza / Gustavo Bivar Pinto Lopes // In: Revista de Manica e Sofala.- nº 73 (1910); p. 7-8

68.
The Gorongoza National Park - Mozambique / Thelma McConnel // In: African Wild Life.- nº 4 (1964)

69.
A Gorongoza. O seu presente e o seu futuro/ Mateus R. de Sampaio.- Lisboa: Typographia Lusitania, 1898. - 77p.

70.
Os limites ecológicos do Parque Nacional da Gorongosa (Moçambique) e a manutenção da natureza bravia/Kenneth L. Tinley.- Lourenço Marques: Direcção Provincial dos Serviços de Veterinária, 1969.- 95p.

71.
Lista das aves sedentárias da região da Gorongosa (Moçambique)/ António Augusto Rosa Pinto//In: Memórias da Junta de Investigações do Ultramar.- nº 23 (1961); p. 173-206.

72.
Lista de árvores da área do Parque Nacional da Gorongosa/ A. Rocha de Torre.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1965.- 9p.

Produtores de Cereais do Distrito da Beira / Alberto de Caires Vila Nova // In: Agros.- nº 4 (1959); p. 359-368

128.
Aditamento ao regulamento de pesca nas águas maritimas do território / Governo do Território da Companhia de Moçambique. - Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1922. - 8p.

129.
Alfandega da Beira: Ordens de serviço. 1909 / Governo do Território da Companhia de Moçambique. - Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1910. - 12p.

130.
Alfandega da Beira: Ordens de serviço. 1910 / Governo do Território da Companhia de Moçambique. - Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1912. - 12p.

131.
Algumas notas sobre a evolução das observações meteorológicas na Beira / M. Monteiro Correia // In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 25 (1965); p. 1-12

132.
Algumas palavras sobre o abastecimento de água à cidade da Beira (Moçambique)/ Joaquim José Salgado // In: Boletim da Comissão de Fiscalização das Aguas de Lisboa.- nº 35 (1954); p. 141-226

133.
Alguns apontamentos para o estudo das doenças parasitárias endémicas mais frequentes entre os indígenas do território de Manica e Sofala tirados no Hospital Indígena da Beira / Alberto Anahory. - In: Primeiro Congresso Médico de Lourenço Marques, 8 a 14 de Setembro de 1938 / Medical Association of South Africa; Serviços de Saúde da Colónia de Moçambique. - Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique, 1941. - vol.III, p. 141-155

Ainda sobre os serviços sanitários na Beira, existe um artigo de Mário Pinho publicado no jornal Notícias, edição nº 8137 de 1952 com o título: Documentos da Beira antiga... uma acta da Comissão Sanitária da Beira.

134.
Alguns usos e costumes indígenas da circumscripção de Sena/ Manuel Monteiro Lopes // In: Revista de Manica e Sofala. - nº 33 (1906); p. 101-104

135.
Alguns usos e costumes indígenas da circumscripção de Sofala / J. F. Ferreira Lisboa // In: Revista de Manica e Sofala. - nº 61 (1909); p. 7-8

136.
A ampliação do Aeroporto da Beira; alguns aspectos técnicos de interesse laboratorial/António Serafim Luis.- In: Comunicações: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965. - p.145-154.

137.
Archaeological investigations at Sofala, Moçambique. Report / R. W. Dickinson. - [s.l. : s.n.], 1970. - 19p.

117.
A propósito do porto da Beira: uma visita oportuna / Afonso Brandão de Vasconcelos // In: Indústria Portuguesa. - nº 264 (1950); p. 97-99.

118.
A questão do porto da Beira/ Henrique Correia da Silva.- Lisboa: Tip. da Empresa do Anuário Comercial, 1927. - 238p.

119.
Regulamento da exploração dos cais do porto da Beira/ Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique, 1965. - 49p.

Aprovado pela Portaria nº 18607, de 8 de Abril de 1965.

120.
Regulamento em vigor em Janeiro de 1930 sobre impostos, taxas e emolumentos cobrados pela Capitania do porto da Beira dos navios mercantes de longo curso, de grande e pequena cabotagem/ Governo do Territótrio da Companhia de Moçambique. Capitania dos Portos. - Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1930. - 36p.

121.
Regulamento para armazens alfandegados no porto da Beira / Companhia de Moçambique. - Lisboa: Typographia da Companhia Nacional Editora, 1899. - 7p.

122.
Regulamento para o serviço das embarcações de catraiar no porto da Beira/Companhia de Moçambique.- Lisboa: Typ. da Companhia Nacional Editora, 1899. - 5p.

123.
Relatório sobre as vantagens de carregamento de minério no porto da Beira / Knappen-Tippetts Abbert McCarthy, Engineers. - New York: Knappen-Tippetts Abbert McCarthy, Engineers, 1953. - 86p.

124.
O resgate do porto e a compra do caminho de ferro da Beira/Alberto Xavier// In: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.-nos 1-2 (1949); p.3-16.

125.
Subsídios para o estudo do regime hidrográfico do porto da Beira / J. A. Brahona Fernandes.- Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1958.- 115p. -(Estudos, ensaios e documentos; 41)

126.
Território de Manica e Sofala sob a administração da Companhia de Moçambique: a importância do porto da Beira / Raúl Nunes Frade // In: Boletim da Sociedade Luso Africana do Rio de Janeiro.- nº 5 (1933); p. 20-23

C. BEIRA

127.
A accao da brigada de defesa contra a erosão. do Grémio dos

138.
Archaeological sites on the bay of Sofala / Gerhard Liesegang// In: Azania. - vol. 7 (1972); p. 147-159

139.
Aspectos aeronáuticos das condições climáticas do Aeroporto Sacadura Cabral. Beira / Manuel Monteiro Correia // In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- no 2 (1968); p. 1-5

140.
Auto de inauguração do campo de aviação Pais Ramos: aeroporto da Beira / Governo do Território da Companhia de Moçambique. - Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1928. - 4 p.

141.
Bairros de caniço da cidade da Beira: tentativa de interpretação humana/ Ramiro Duarte Henriques Coimbra. - Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa. Instituto Superior de Ciências Sociais e Politica Ultramarina, 1970. - 121p.

Dissertação de licenciatura apresentada ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Politica Ultramarina da Universidade Técnica de Lisboa, 1970.

142.
The Ba Tonga of the Zambesi valley / C. J. K. Latham // In: Nada.- no 2 (1970); p. 100-102

143.
Beira / A. Carnegie Ross // In: Scottish Geographical Magazine.- no 4 (1895); p. 180-185

Refa: External traders in the hinterland of Sofala, 1810-1889/ Kholisile David Dhliwayo. - London: University of London, 1977.- 166p Ph. thesis.

144.
Beira capital do território de Manica e Sofala/Armando Gonçalves.- Beira: edição do autor, 1934. - 30p.

145.
A Beira doutrora a Beira de hoje / J. Oliveira da Silva // In: Paralelo 20.- no 1 (1957); p. 9-11

146.
A Beira no passado e no presente / Mário Augusto da Costa.- Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1939. - 31p.

147.
Breve história da fundação da Beira (Moçambique 1885-1892) / Alexandre Lobato.- Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1981.- 64p.

Existem artigos publicados no jornal Notícias dos anos 1951 e 1952 de autorias de Mário Pinho, Alexandre Lobato, António Manuel , Artur Costa e Octávio Rosa de Oliveira, sobre a história da Beira.

148.
Cadernos de encargos e condições de arrematação para o exclusivo

do fornecimento de electricidade na Beira/ Companhia de Moçambique .- Lisboa: Typographia da Companhia Nacional Editora, 1899. - 11p.

149.
A Câmara Municipal e a instrucção pública: estudo apresentado pelo vereador Basílio Xavier do Rego á primeira Câmara Municipal da Beira/Basílio Xavier do Rego.- Beira: Tip. Minerva Comercial, 1935 . - 16p.

150.
O "cancro dos citrinos" na Beira/ Tomás de Carvalho//In: Gazeta do Agricultor.- nº 26 (1951); p. 170-176

151.
A carta de Sofala: ensaio histórico/ Manuel Simões Alberto // In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique.- nº 116 (1959); p. 123-136

152.
A cidade da Beira/ Branca Possolo de Faria // In: Moçambique. Documentário trimestral.- nº 3 (1935); p. 97-117

153.
A cidade da Beira - Moçambique / Fernando Bermudes.- Lisboa: Editorial de Publicações Turísticas, 1964. - 71p.

154.
A cidade da Beira na 1ª Exposição Colonial do Porto/ Comissão Administrativa Urbana.- Lourenço Marques: Comissão Administrativa Urbana, 1934. - 95p.

155.
A cidade da Beira: um ensaio de geografia urbana/ Rui Rodrigues // In: Geográphica.- nº 14 (1968); p. 76-95

156.
Climatologia aeoronáutica da Beira: Sacadura Cabral// In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 56 (1978); p. 1-37

157.
Cólera numa região rural de Sofala. Aspectos epidemiológicos e resultados de medidas profiláticas/ S. Gloyd; A. Canguara.- In: IIIos Jornadas de Saúde: Chongoene 9 a 13 de Novembro de 1981 / Ministério da Saúde. - Maputo: Ministério da Saúde, 1981.- p.53

Resumo da comunicação.

158.
Comemoração do IX aniversário do 28 de Maio na cidade da Beira / União Nacional.- Beira: Tip. da Escola de Artes e Ofícios, 1935.- 26p.

159.
Conforto térmico na Beira / Manuel Monteiro Correia// In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique. - nº 64 (1971); p. 1-17

160.
A contribution to the study of Ndau demography and history / Henri Philippe Junod // In: Bantu Studies.- vol. 8 (1934); p. 17-37

73.
Lista sistemática das aves do Parque Nacional da Gorongosa/ A. A. da Rosa Pinto.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1965.- 35p.

C. O PORTO E CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA

74.
Acordo colectivo de trabalho entre a Trans-Zambézia Railway Company Limited, e o Sindicato Nacional dos Ferroviários de Manica e Sofala e do pessoal do porto da Beira.- Beira: Clássica, 1968. - 82p.

75.
Beira/ Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.- Lourenço Marques: Moçambique Harbours, Railways and Transport Administration, 1960. - 37p.

76.
Beira, cidade e porto do Indico/Ilídio do Amaral//In: Finisterra.- nº 7 (1969); p. 76-93

Ainda sobre o porto e caminhos de ferro da Beira, existem artigos da autoria de Manuel Pinho no jornal Notícias de 1951 e nos números especiais de Natal dos anos 1951, 1967 e 1973. Existe também um artigo da autoria de A. F. no jornal Notícias edição nº 3.846, de 1938

77.
The Beira corridor project/BCG Limited.-Harare: BCG Limited, 1986 .- 15p.

78.
Beira, Moçambique gateway to Central Africa / William A. Hance // In: Annals of the Association of American Geographers.- nº 4 (1957); p. 307-335

79.
Beira, porto natural da Rodésia/ Afonso Brandão de Vasconcelos// In: Indústria Portuguesa.- nº 266 (1950); p. 241-243

80.
Beira, the ocean gateway to Rhodesia and Nyasaland/ G. de H. Larpent // In: The Scottish Geographical Magazine. -nº 6 (1925); p. 336-346

81.
Caminho de ferro da Beira a Manica/ J. Renato Baptista.- Lisboa: Imprensa Nacional, 1892.- 121p.

82.
O caminho de ferro da Beira e sua passagem das tropas imperiais inglesas em Julho de 1896 /Aires de Ornelas //In: Revista do Exército e da Armada. - nº 43 (1896); p. 257-264.

83.
Caminho de ferro da Beira: livro de tarifas nº 25, Janeiro de 1953 / Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Provincia de Moçambique. -Lourenço Marques: Tip. Minerva Central, 1953. - 263p.

84.
Caminhos de ferro, caminhos do homem / Joaquim Correia da Silva. - Lourenço Marques: Edição do Boletim dos CFM, 1973.- 22p.

85.
Controle estatístico do betão dos cais 9 e 10 do porto da Beira / João Eduardo Lemos Brito. -In: Segundas Jornadas de Engenharia e Arquitectura do Ultramar: Comunicações.- Lisboa: Laboratório de Engenharia de Angola, 1969. - vol. II, p.159 - 188

86.
Convenção de 17 de Julho de 1950 entre o Governo da República Portuguesa e o Governo do Reino Unido da Grä-Bretanha e da Irlanda do Norte em sue nome e em nome do Governo da Rodésia do Sul, relativa ao porto da Beira e aos caminhos de ferro que o servem.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1951.- 29p.

87.
As defesas marítimas da cidade da Beira / Carlos Roma Machado Faria e Maia. - Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1925.- 14p.

88.
Divagações sobre caminho de ferro da Beira Transzambeziano - Quelimane e Moçambique e nacionalização da colónia de Moçambique/ Cabral Miranda. - Lisboa: [s.n.], 1934. - 48p.

89.
Um ensaio directo de carga no poço dos cais 6 e 7 do porto da Beira / Luís Maria de Alcântara Santos.- In: Comunicações: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965. - p. 51-57.

90.
Estatutos do Sindicato Nacional dos Ferroviários de Manica e Sofala e do pessoal do porto da Beira.- Beira: M. Salema e Carvalho, 1945. - 15p.

91.
Exposição ácerca das negociações relativas ao caminho de ferro da Beira / Carlos Roma du Bocage.- Lisboa: Typographia da Companhia Nacional Editora, 1900. - 40p.

92.
História dos caminhos de ferro de Moçambique / Alfredo Pereira de Lima. - Lisboa: Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971. - 3 vols.

Os vols. II , cap. XII , e o vol. III, cap. XIX, contém dados sobre os caminhos de ferro e o porto da Beira, respectivamente.

93.
Indicações úteis sobre a exportação de milho: regulamento da classificação: facilidades de transporte pelo caminho de ferro: fretes marítimos: tabelas comparativas: armazenagem / Repartição de Agricultura. - Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1914. - 17p.

94.
Livro de tarifas do porto da Beira nº 1 / Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. -Lourenço Marques: Tip. Académica, 1965. - 31p.

Aprovado por deliberação do Conselho de Administração nº 201 de 20 de Abril de 1965 e homologado por Despacho da mesma data do Exmo. Senhor Secretário Provincial. Em vigor a partir de 1 de Maio de 1965.

95.
Livro de tarifas de serviço combinado entre os caminhos de ferro de Moçambique, caminhos de ferro da Beira e os Rhodésia Railways: tarifas e condições de transporte. Outubro de 1963 / Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. Lourenço Marques: Minerva Central, 1963.- 309p.

96.
Livro de tarifas nº2 do porto da Beira / Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1971. - 47p.

Aprovado por Deliberação do Conselho de Administração nº 191, de 12 de Março de 1971, e homologado por Despacho do Exmo. Senhor Secretário Provincial de 17 do mesmo mês e ano em vigor a partir de 1 de Abril de 1971.

97.
Melhoramento do porto da Beira e sua defesa / Afonso do Carmo// In: Ocidente. - nº 96 (1904); p. 42-46

98.
Ordens e disposições regulamentares que regem a classificação de cereaes (milho, mapira, etc.) no porto da Beira/ Governo da Companhia de Moçambique. - Beira: Steer Printer, 1911. -12p.

99.
Origem da cidade e porto da Beira: trabalhos de governadores e chefes de serviços exclusivamente portugueses / Carlos Roma Machado Faria e Maia// In: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa. - nos 10-12 (1925); p. 197-215

100.
Patologia da dignidade: quatro cartas a propósito da questão do porto da Beira / Joaquim Correia da Silva.- Lisboa: Seara Nova, 1928. - 45p.

101.
Patologia do patriotismo: reflexões sobre a questão do porto da Beira / Arthur Ribeiro Lopes. - Lisboa: Livrarias Aillaud e Bertrand, 1928. - 68p.

102.
Port and railways of Beira, province of Mozambique/ Propaganda Department of the CFM. - Lisboa: Bertrand, 1953. - 34p.

103.
The port of Beira. 1911: a pamphlet drawing attention to Beira as a port for Rhodesia / Mozambique Company Authorities. - Salisbury: Argus P. and P., 1911.- 34p.

104.
Port of Beira / Mozambique Harbours Railways and Transport Administration. - Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1971.- 31p.

105.
O porto comercial da Beira / Alfredo Augusto Lisboa de Lima // In: Boletim da Agência Geral das Colónias. - nº 50 (1929); p. 34-58

106.
O porto da Beira / António Gomes de Fróis // In: Moçambique. Documentário trimestral. - nº 31 (1942); p. 19-38.

107.
Porto da Beira / Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.- Lourenço Marques: Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, 1964. - 15p.

108.
O porto da Beira / Luís Strauss. - Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1924. - 8p.

109.
Porto da Beira / Caminhos de Ferro de Moçambique. - Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique, 1968. - 19p.

110.
Porto da Beira: divagações entre a Companhia do porto da Beira e o Estado: acordão do tribunal arbitral // In: O Direito.- nº 1 (1951); p. 45-65.

111.
Porto da Beira nº 1. - Lisboa: Comissão de Defesa das Províncias Ultramarinas, 1928. - 44p.

112.
Porto da Beira: projecto para a construção dos cais nºs 6 e 7. - Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952. - 2 vols.

113.
O porto de Sofala e o problema de Zimbabué / Christopher von Oidtman // In: Boletim da Sciedade de Estudos de Moçambique. - nº 108 (1958); p. 5-19.

114.
O porto e caminho de ferro da Beira / Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique. - Lisboa: Secção de Propaganda dos Portos, 1952. - 39p.

115.
Porto e caminhos de ferro da Beira / Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1971. - 32p.

116.
Ports du territoire et moyens de communications: le port de Beira, les routes, les chemins de fer. Postes et telégraphes / Companhia de Moçambique.-Lisboa: Sociedade Nacional de Tipografia, 1931. - 36p.

161.
Código de posturas para ter execução na cidade da Beira / Governo do Território da Companhia de Moçambique.-Beira: Imprensa Nacional de Moçambique, 1924. - 21p.

162.
Das haupthingswesembei den Ndau in Sudostafrica = Chiefship among the Ndau in South-East Africa/ Gunther Spannaus// In: Veroff. Mus. Volkerkde.- nº 11 (1961); p. 630-638

163.
Defesa litoral da cidade da Beira: interpretação gráfica / Luís Carlos Júdice Folque.- In: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965.- p. 199-208.

164.
Documentos sobre o trabalho sociológico nas zonas verdes da Beira: notas de trabalho / Gunilla Akesson.- Beira: Monap. Projecto 22, 1988.

Refª: Bibliografia sobre o sector camponês em Moçambique / Centro de Documentação da Agricultura // In: Extra.- nº1 (1989); p. 39-42

165.
Drenagem e saneamento da cidade da Beira e região suburbana = Beira sewerage and its sourroundings drainage / Jaime dos Reis Simões Cordeiro. - In: Segundas Jornadas de Engenharia e Arquitectura do Ultramar: comunicações. - Luanda: Laboratório de Engenharia de Angola, 1969.- vol.II, p. 365-404.

166.
A electrificação da cidade da Beira e o seu mercado de energia/ Eugénio Rodrigues Sopa.- Comunicações: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique. - Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965.- p. 433-460.

167.
Um ensaio de geografia urbana: a cidade da Beira/ Ruy Neves da Costa Rodrigues.-Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa. Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, 1967.- 183p.

Dissertação de licenciatura apresentada ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina da Universidade Técnica de Lisboa.

168.
Epidemia de cólera em área rural da provincia de Sofala, Moçambique/ Stephen Gloyd; Armando Canguara //In: Revista Médica de Moçambique.- nº 3 (1983); p. 81-86

169.
Estatutos da Sociedade Columbófila da Beira.- Beira: Oficinas Gráficas Nacional, 1960.- 21p.

Aprovados pela Portaria nº13:116 de 9 de Maio de 1959.

170.
Estatutos do Clube Náutico da Beira.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique, 1956.- 20p.

Portaria nº 11:500, de 19 de Maio de 1956.

171.
Estatutos e regulamento do Grémio dos Produtores de Cereais do distrito da Beira. - Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique, 1943.- 57p.

Aprovados por Portaria ministerial nº 37, de 8 de Outubro de 1942, e Portaria nº 5:147, de 29 de Maio de 1943.

172.
Estenose da uretra na província de Sofala/ S. T. Timochine .- In: IV Jornadas de Saúde: Namaacha 7 a 12 de Novembro de 1983 / Ministério da Saúde.- Maputo: Ministério da Saúde, 1983.- p. 121.

Resumo da comunicação apresentada.

173.
Evolução da cidade da Beira/ Mário Augusto da Costa// In: O Mundo Português.- nº 36 (1936); p. 467-479

174.
Excavation at Sofala/R. W. Dickinson// In: Rhodesia Science News.- vol. IV (1970); p.423

175.
Foral da Câmara Municipal da Beira.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique, 1942.- 17p.

Aprovado por Diploma Legislativo nº 800, de 19 de Julho de 1942.

176.
Frequência de ocorrência de determinados valores da visibilidade horizontal e da altura do tecto das nuvens no Aeroporto da Beira. Sacadura Cabral // In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 40 (1968); p. 1-9

177.
O grupo Sena / Romeu Ivens-Ferraz de Freitas.- Lourenço Marques: Gabinete Provincial de Acção Psicológica, 1971. - 110p.

178.
Indústrias da Beira e Vila Pery / Centro de Informação e Turismo.- Lourenço Marques: Centro de Informação e Turismo, [19 ?].- 24 p.

179.
Inquérito habitacional realizado nos bairros da Manga e Macúti - Beira/ Esperança da Piedade Antunes. - Lourenço Marques: Instituto de Educação e Serviço Social, 1963.- 12p.

180.
A insolação na Beira / Manuel Monteiro Correia // In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 63 (1978); p. 1-6

181.
Instrucções e programa do concurso para a adjudicação de obras públicas por empreitada geral / Governo do Território da Companhia de Moçambique.- Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1924.- 15p.

182.
Instrucções para o Corpo da Guarda Civil da Beira/ Augusto Candido de Sousa Araújo. - Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1905.- 15p.

183.
Intensidade de precipitação na Beira/ Manuel Monteiro Correia // Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 76 (1978); p.1-7

184.
Marcando posições: porque saí da Câmara Municipal da Beira/ Sérgio A. F. Medeiros.-Lourenço Marques: Papelaria e Tipografia Colonial, 1941.- 46p.

185.
Monografia sobre os usos e costumes dos "Senas"/ A. Rego Martins// In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique.- nº 123 (1960); p.13-33

186.
Nebolusidade total na Beira/Manuel Monteiro Correia //In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 60 (1978); p. 1-12

187.
A negociata da Beira. Contratos e documentos: como a Companhia de Moçambique tem cumprido a sua carta orgânica/ E. A. Ferreira d´Almeida.- Beira: Typ. Minerva Comercial, 1927.- 184p.

188.
Notas sobre a cidade da Beira / Octávio Rodrigues de Campos //In: Portugal d´Aquém e d´Além mar.- nº 66 (1953); p. 84-85 e 97

189.
Note complémentaire sur la parenté chez les Sena (Moçambique)/Leon Sousberghe// In: L´Homme.- nº 2 (1965); p. 112-114

190.
Note on the "totemism" of the Vandau/ E. Dora Earthy //In: Bantu Studies.- nº 1 (1931); p.77-79

191.
Novos subsídios para a história da fundação de Sofala / Alexandre Lobato.- Lisboa: Imprensa Portuguesa, 1950.- p.135-150.

192.
Origens da cidade da Beira/ Mário Costa //In: Boletim da Sociedade de Estudos da Colónia de Moçambique.- nº 40 (1939); p. 173-195

193.
Origens da cidade da Beira / Mário Costa // In: Boletim Geral das Colónias.- nº 174 (1939); p. 139-153

194.
Origens da cidade da Beira (20-8-1887): quadro a óleo de história militar/ Moraes Carvalho.-Beira: Câmara Municipal da Beira, 1961.- 1 vol. (sem paginação).

195.
Pequena história da cidade da Beira: contribuição do Projecto

ARPAC por ocasião do 102a aniversário da Beira. 20 de Agosto de 1989 / Projecto ARPAC. - Beira: Projecto ARPAC, 1989.- 80p.

196.
Previsão das potências instaladas e de ponta e dos consumos nos blocos do Sussundenga e Munhinga no concelho de Manica do distrito da Beira / António F. Wttnich Garrisso; Domingos Moura.- In: Comunicações: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique. - Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965.- p.293 - 309.

197.
Quantidade de precipitação correspondente a cada uma das direcções do vento na Beira / Manuel Monteiro Correia // In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- no 66 (1978); p.1-5

198.
Quantidade de precipitação diária na Beira/Manuel Monteiro Correia //In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- no 68 (1978); p. 1-5

199.
A questão da Beira vista da Beira/ António Lopes.- Lisboa: Empresa do Anuário Comercial, 1928.- 63p.

200.
O regime dos ventos na Beira/Manuel Monteiro Correia//In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- no 45 (1969); p. 1-14

201.
O regime pluviométrico na Beira / Manuel Monteiro Correira // In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- no 67 (1979); p.1-16

202.
Regulamento da construção urbana do concelho da Beira/ Câmara Municipal da Beira.- Beira: Empresa Moderna, 1955.- 41p.

203.
Regulamento da Diocese da Beira / Diocese da Beira. - Beira: Tip. da Escola de Artes e Ofícios, 1945.- 46p.

204.
Regulamento da Guarda Civil da Beira / Companhia de Moçambique.- Lisboa: Typographia da Companhia Nacional Editora.- 1899.- 20p.

205.
Regulamento de salubridade das edificações urbanas da cidade da Beira/ Governo do Território da Companhia de Moçambique.- Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1917.- 24 p.

206.
Regulamento de serviçais indígenas na cidade da Beira/ Governo do Território da Companhia de Moçambique.- Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1920.- 12p.

207.
Regulamento do cemitério da Beira/Companhia de Moçambique.-Lisboa: Typographia da Companhia Nacional Editora, 1899.- 10p.

208.
Regulamento do Corpo de Bombeiros Municipais/ Câmara Municipal da Beira. Serviço de Incêndios.-Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1935.- 18p.

209.
Regulamento do Corpo de Bombeiros Municipais/ Câmara Municipal da Beira.- Beira: M. Salema e Carvalho, 1956.- 16p.

210.
Regulamento do Matadouro Municipal/ Câmara Municipal da Beira.- Beira: M. Salema e Carvalho, 1954.- 32p.

211.
Regulamento do Matadouro Público: polícia e venda de carnes verdes na Beira/Companhia de Moçambique.-Lisboa: Typographia da Companhia Nacional Editora, 1899.- 12p.

212.
Regulamento orgânico da commissão, polícia e serviços sanitários da Beira/Companhia de Moçambique.-Lisboa: Typographia da Companhia Nacional Editora, 1899.- 14p.

213.
Regulamento para a fiscalização do leite e dos lacticínios na circunscrição da Beira / Governo do Território da Companhia de Moçambique.-Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1932.-12p.

214.
Regulamento para a segurança contra incêndios dos recintos destinados a espectáculos públicos, do concelho da Beira/ Câmara Municipal da Beira. Corpo de Bombeiros Municipais.-Beira: Notícias da Beira, 1958.- 19p.

215.
Regulamento para a venda de farinhas, fabrico e venda de pão na Beira / Governo do Território da Companhia de Moçambique.- Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1916.- 12p.

216.
Regulamento para a instalações eléctricas particulares na cidade da Beira / Governo do Território da Companhia de Moçambique.- Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1917.- 14p.

217.
Regulamento para o funcionamento d'uma delegação da alfandega da Rhodesia na Beira / Governo do Território da Companhia de Moçambique.- Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1907.-7p.

218.
Relatório das propostas para benfeitorias na cidade da Beira e seus subúrbios / G. Maunsell and Partners; Entreposto Comercial de Moçambique.- Londres: Group One Limited, 1957.- 127p.

219.
Religiöse Anschauungen der Asena, Mulungu und seine Verehrung [Conceitos religiosos dos asena: Mulungu e a sua veneração]/ F. P. Schebesta // In: Bibl. afr.- nº 1 (1929); p. 1-10

220.
Resenha geográfica do distrito da Beira. 1 - O clima de Manica e

Sofala. Subsidios para seu estudo/Egberto Rodrigues Pedro; Alfredo Esteves de Sousa. - Lisboa: Junta de Investigações Coloniais, 1950.- 81p.- (Ensaios, estudos e documentos; 9)

221.
Resposta ao parecer do Gabinete de Urbanização colonial acerca do ante-projecto de urbanização da cidade da Beira/ Ribeiro Alegre; José Pedro.- Barcelos: Tipografia Marinho, 1946.- 115p.

222.
Roteiro da cidade da Beira / Manuel Antanásio dos Reis.- Beira: Notícias da Beira, 1962.- 1 vol. (sem paginação).

223.
Saneamento da cidade da Beira e região suburbana: drenagem da zona suburbana//In:Fomento.-nº 1 (1966); p. 83-94

224.
Sofala / R. W. Dickinson // In: Rhodesia.- nº 10 (1964); p.45-53

225.
Sofala - transferência da villa // In: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa - nºs 4-5 (1891); p. 203-207

226.
Solução moderna na problemática das telecomunicações de Moçambique: ligação Lourenço Marques - Beira por feixes hertzianas transhorizonte (dispersão troposférica) e em linha de vista/ Nicolau Drumond Borges. - In: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique.-Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965.-p.213-243.

227.
Uma solução técnico-económica adoptada para duas novas subestações de transformação e seccionamento instaladas pelo S.M.E. da Beira/ Eugénio Rodrigues Sopa. - In: Comunicações: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique. - Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965.- p. 461-465.

228.
Some notes on the hydrographic survey of the Sofala bank / J. A. Barahona Fernandes.- In: Comunicações portuguesas ao II Congresso da Associação Científica do Oceano Indico.(Perth, Agosto de 1954). - Lisboa: Tipografia Técnico Científico, 1955.- p. 6.

229.
Some property concepts and marriage customs of the Vandau/Melville J. Herskovits//In: American Athropologist.-nº 3 (1923); p. 376-386

230.
Sundray notes on the Vandau of Sofala / E. Dora Earthy //In: Bantu Studies.- nº 2 (1930); p. 95-107

231.
Ueber den ausban und die eroffnung der Betschuanaland: und uber die Beira-bahn/Emil Holub//In:Oesterreichischen Eisenbahn Zetung.- nº 22 (1898); p. 1-17

232.
Usages and customs of natives of Sena / Manoel Machado Lopes// In: J. Afr. Soc.- nº 24 (1907); p. 350-366

233.
The Vandau of Sofala / E. Dora Earthy // In: Africa.- nº 2 (1931); p. 222-230

234.
A Vandau ordeal of olden times/E. Dora Earthy//In: Bantu Studies.- nº 2 (1935); p. 159-161

235.
Variação diurna da precipitação na Beira/Manuel Monteiro Correia// Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 62 (1970); p. 1-10

236.
Uma visita á Beira / António Enes // In: Serões.- vol.3 (1903); p. 203-210; p. 259-270; p. 321-326.- vol.4 (1903); p. 29-35; p. 70-73; p. 141-146

237.
Working women in Beira, Mozambique / Katleen Eddy Sheldon. - California: University of California, 1988. - 317p.

Ph.D. Thesis.

238.
Zur Ethnographie der Asena am unteren Sambesi [Contribuição para a etnografia dos Asena no baixo Zambeze]/ F. P. Schebesta // In: Bibl. afr.- nº 1 (1926); p. 201-208; nº 2 (1927); p. 322-334

C. PERIODICOS DA BEIRA

1.
A MOCIDADE :jornal do Centro de Formação Geral nº 2 da MP da Escola Industrial e Comercial Freire de Andrade; jornal dos alunos da Escola Industrial e Comercial Freire de Andrade.--nº1 (06.1957)- nº7 (05.1960) ; nº1, IIª série (1964?).-- Beira: Escola Industrial e Comercial Freire de Andrade

2.
ALERTA.-- Beira: Liceu Pêro de Anaia.

3.
ANUARIO DO TERRITORIO DE MANICA E SOFALA.-- 1907; 1910; 1911; 1912; 1913.-- Beira: Companhia de Moçambique.
Variação de título:
Anuário do Território de Manica e Sofala .-- 1928.-- Beira: Companhia de Moçambique

4.
ANUARIO ESTATISTICO DO TERRITORIO DE MANICA E SOFALA SOB A ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE.-- 1928-1932 -- Lisboa ; Beira: Companhia de Moçambique. Direcção de Estatística e Propaganda

5.
AQUI, BEIRA CR71B.-- nº único (1942).-- Beira: Emissora do Aeroclube da Beira (CR71B)

Comemorativo do 1º aniversário da inauguração das novas instalações da Emissora [Rocha 1980:p.13]

6.
ARAUTO.-- nº único (12.1949).-- Beira: Juventude Operária Católica.

Comemorativo do 1º aniversário da Juventude Operária Católica da Beira [Rocha 1980:p.13]

7.
ARUANGUA: órgão cultural dos alunos do Liceu Pêro de Anaia.-- nº1 (12.1971).-- Beira: Liceu Pêro de Anaia. Centro Escolar nº 1 da MP e MPF

8.
A BEIRA: jornal de annuncios.-- nº1 (10.1892)- nº6 (11.1892).-- Beira: A. Mendonça; L. Filipe

9.
BEIRA EM FESTA: número único comemorativo da inauguração da monumental Estação da Beira.-- nº único (10.1966).-- Beira: Edições Jutora

10.
THE BEIRA MAIL = MALA DA BEIRA.-- nº1 (03.1909)- 1910?.-- Beira
Variação de título:
The Beira Mail = Mala da Beira : special christmas number.-- nº único (1910).-- Beira
The Beira News = Botícias da Beira / veja: The Beira News and East Coast Chronicle = Notícias da Beira, 1917-1926

11.
THE BEIRA AND EAST COAST CHRONICLE = NOTICIAS DA BEIRA: circulating throughout the province of Mozambique, British Nyasaland, East Africa, Rhodesia and Katanga.-- nº1 (08.1917- nº 953 (10.1926).-- Beira: The East Coast (Beira) Publishing Syndicate, Ltd.
Variação de título:
The Beira News = Notícias da Beira: circulating throughout the province of Mozambique, British Nyasaland, East Africa, Rhodesia and Katanga = com circulação na provincia de Moçambique , Nyasalandia Africa Oriental Inglesa, Rhodesia e Katanga.-- nº 954 (11.1926)- 1951.-- Beira: The East Coast (Beira) Publishing Syndicate, Ltd; Beira News Ltd.
Notícias da Beira.-- 1951- nº 11568 (09.1981).-- Beira: Notícias da Beira, SARL.

12.
THE BEIRA POST = CORREIO DA BEIRA.-- vol.1; nº1 (02.1898)- 1917.-- Beira: Thomas MacDonald; Ignácio de Paiva Raposo; J. de Paiva Raposo; A. Gonçalves.
Cont. por: The Beira News and East Coast Chronicle, 1917.

13.
BEIRA 69: guia semanal de espectáculos.-- 1969.-- Beira.

14.
BOLETIM.-- nº1 (01.1939)- 1914.-- Beira: Governo do Território da Companhia de Moçambique. Direcção de Agricultura.

15.
BOLETIM DA COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE.-- nº1 (07.1892)-nº24, sup. (12.1928).-- Beira: Governo do Território da Companhia de Moçambique.

Variação de título:

Boletim Oficial do Governo do Território da Companhia de Moçambique.-- 1929-1930.-- Beira: Governo do Território da Companhia de Moçambique.

Boletim do Governo do Território da Companhia de Moçambique.-- nº1 (01.1931)-nº14, 2º sup. (07.1942).-- Beira: Governo do Território da Companhia de Moçambique.

16.
BOLETIM DO CINE-CLUBE DA BEIRA.Secção de Cinema de Amadores.-- nº1 (1963?)- nº11 (1970).-- Beira: Cine-Clube da Beira. Secção do Cinema de Amadores.

17.
BOLETIM DO CLUBE NAUTICO DA BEIRA.--nº1 (08. 1957)- 1959.-- Beira: Clube Náutico da Beira.

18.
BOLETIM DOS AGRICULTORES E CRIADORES DE GADO.--1912.-- Beira: Companhia de Moçambique. Repartição de Veterinária

19.
BOLETIM ESTATISTICO DO MOVIMENTO COMMERCIAL E MARITIMO NO TERRITORIO DE MANICA E SOFALA.--1902-1910.-- Beira: Companhia de Moçambique. Alfandega da Beira.

20.
BOLETIM INFORMATIVO.--nº1 (1964)- 1977.-- Beira: Associação Comercial da Beira.

21.
BOLETIM INFORMATIVO: órgão interno.-- nº1 (01. (1963)- 1972.-- Beira: Clube Ferroviário de Moçambique. Delegação da Beira

Variação de título:

Boletim mensal o Ferroviário: órgão informativo da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.-- nº121 (01.1973)-nº135 (03.1974).-- Beira: Clube Ferroviário de Moçambique.

22.
BOLETIM INFORMATIVO DO BATALHAO DE CAÇADORES 16.-- 1969-1971.-- Beira: Batalhão de Caçadores 16.

23.
BOLETIM PROVINCIAL: publicação oficial da Assembleia e Governo Provincial.-- 1982- ?.-- Beira: Assembleia Popular e Governo Provincial de Sofala.

24.
BOLETIM SANITARIO.--1929-1942.-- Beira: Companhia de Moçambique. Direcção dos Serviços de Saúde.

25.
CADERNOS DE DIVULGAÇAO CULTURAL.-- 1962.-- Beira: União Nacional . Serviços Culturais da Comissão Concelhia da Beira.

26.
CCB:boletim do Cine Clube da Beira.-- nº1 (03.1970)-nº3 (09.1970).-- Beira: Cine Clube da Beira.

27.
CENTRO RECREATIVO INDO-PORTUGUES.--nº único (06.1943).-- Beira: Centro Recreativo Indo-Português.

28.
O COLONIAL DA BEIRA: semanário independente- defensor dos interesses económicos e políticos das colónias; propulsor do pogresso da Africa Oriental Portuguesa.-- nº1 (06.1927)- ?.-- nº1 (01.1929)- nº30 (12.1930).-- Beira: H.G. de Almeida; Gabriel de Medina Camacho.

29.
COMERCIO DA BEIRA: semanário independente e defensor da razão e do direito; quinzenário independente e defensor da razão e do direito.-- nº1 (04.1928)- nº42 (12.1929); nº43 (09.1932)- nº59 (19 ?) (07.1937).-- Beira: José Fernandes Caeiro; Dr. Severo de Figueiredo; Editorial Firmus.

30.
CONVERSANDO COM AS DONAS DE CASA.-- 1972- ?.-- Beira: Agência de Publicidade Trevo.

31.
CORREIO DA BEIRA: defensor dos interesses da agricultura, comércio e indústria do território.-- Beira: Francisco Pena

O número que conhecemos, ano I, nº6, não tem data, e mesmo o número e o ano foram-lhe escritos á máquina, sobre o título [Rocha 1980:p.53]

32.
CORREIO DA BEIRA: hebdomadario noticioso.-- nº10 (4.1893)-nº82 (10.1894).-- Beira: Henrique Moral; Albano de Mendonça.

33.
CORREIO DA BEIRA = BEIRA POST: folha quinzenal.-- nº1 (08.1899)- (1900).-- Beira: Thomas MacDonald.

34.
CRUZ VERMELHA DA JUVENTUDE: boletim da Secção da Beira-Africa Oriental Portuguesa; mensário da Secção da Beira- Africa Oriental Portuguesa.-- nº1 (04.1935)-nº7 (10.1936).-- Beira: Cruz Vermelha Portuguesa. Delegação da Beira.

35.
O 19 DE JUNHO: em prol da humanidade e do direito.-- nº1 (07.1929)- nº137, sup. (08.1932).-- Beira: Manuel Celstino Teixeira.
Variação de título:
19 de Junho.-- nº único (10.1928).-- Beira: Octávio Lobato de Faria.

36.
DIARIO DE MOÇAMBIQUE.-- nº1 (12.1950)- nº7.287 (02.1974).-- Beira: Centro Social, Lda., Companhia Editora de Moçambique

37.
DIARIO DE MOÇAMBIQUE.-- nº1 (09.1981)- .--Beira.

38.
O DOMINGO: boletim semanal da Paróquia de Na. Sa. do Rosário da Beira; semanário católico; boletim semanal.-- nº1 (06.1952)- a:18, nº 1103 (07.1973).-- Beira: Missão da Nossa Senhora do Rosário.

39.
ECO JUVENIL: tentativa literária de jovens para jovens.-- [1966]- .--Beira: Gabinete de Leitura da Beira.

40.
EM - ECONOMIA DE MOÇAMBIQUE: revista mensal de economia -- nº1 (12.1963)- vol.IX, nº7 (07.1974).-- Lourenço Marques; Beira: Centro Social, Lda., Companhia Nacional Editora.

41.
EM FRENTE: jornal dos Centros Escolares nos. 4 da MP e MPF.-- nº1 (11.1968)- 1971.-- Beira: Colégio Luís de Camões. Centros Escolares nos.4 da MP e MPF.

42.
O ESCUTEIRO.--Beira.

Citado por Mário Costa [Rocha 1980:p.69]

43.
ESPECTRO: defensor dos interesses da agricultura, comércio e indústria do território.-- 1924.-- Beira: Christovam Mendonça.

44.
A FOLHA DO POVO: jornal republicano- socialista.-- 1932.-- Beira.

45.
A FONTE: jornal académico da Beira.-- nº1 (02. 1964)- .-- Beira: Mocidade Portuguesa.

46.
HOTELS AND BOARDING HOUSES OF LOURENÇO MARQUES AND BEIRA.-- 1954-1963.-- Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique. Secção de Propaganda e Publicidade.

47.
IMPARCIAL: semanário independente defensor dos interesses do território; órgão republicano. Defensor dos interesses do território; jornal republicano. Defensor dos interesses da Província ; trisemanal republicano.-- nº1 (04.1911- a: 2; nº 91 (05.1913).-- Beira: Henrique Camelier.

48.
O INHACOSO.-- nº único (05.1966).-- Beira: Associação dos Antigos Estudantes da Universidade de Coimbra.

49.
INVESTIGAÇAO E INFORMAÇAO PASTORAL: SÉRIE A.-- Beira: Centro de Investigação Pastoral de Moçambique; Centro de Investigação Pastoral de Tete, Beira e Quelimane

Sem data. Parece terem sido publicados 16 números. Parece tratar-se da série: Antropologia [Sopa 1985].

50.
INVESTIGAÇAO E INFORMAÇAO PASTORAL: SÉRIE AL.-- Beira. Centro de Investigação Pastoral de Tete, Beira e Quelimane.

Sem data. Foram publicados 4 números. Trata-se da série: Apostolado dos Leigos [Sopa 1985].

51.
INVESTIGAÇAO E INFORMAÇAO PASTORAL: SÉRIE C.-- Beira: Centro de Investigação Pastoral de Tete, Beira e Quelimane.

Sem data. Foram publicados 22 números. Parece tratar-se da série: Catecumenado [Sopa 1985]

52.
INVESTIGAÇAO E INFORMAÇAO PASTORAL: SÉRIE L.-- Beira: Centro de Investigação Pastoral de Tete, Beira e Quelimane.

Sem data. Parece terem sido publicados 12 números. Trata-se da série: Liturgia [Sopa 1985]

53.
INVESTIGAÇAO E INFORMAÇAO PASTORAL: SÉRIE TG.--Beira: Centro de Investigação Pastoral de Tete, Beira e Quelimane

Sem data. Parece terem sido publicados 13 números. Parece tratar-se da série: Temas Gerais [Sopa 1985].

54.
JANELA PARA UMA OUTRA PAISAGEM: suplemento literário de "Notícias da Beira".-- nº1 (12.1956)- .--Beira: Notícias da Beira.

55.
JORNAL D'AGRICULTURA DA COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE= THE AGRICULTURAL JOURNAL OF THE MOZAMBIQUE COMPANY.-- nº1 (03.1911)-vol.II; nº3 (09.1912).-- Beira: Companhia de Moçambique. Repartição de Agricultura.

56.
JORNAL DE MINAS DA COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE= MINING JOURNAL OF THE MOZAMBIQUE COMPANY.-- nº1 (01.1911)-vol.II; nº4 (01.1913). Beira: Governo do Território da Companhia de Moçambique

57.
JOVEM.-- [1972].-- Beira: Escola Preparatória Dr. Baltazar Rebello de Sousa. Centro Escolar nº5 da MP e nº6 da MPF

58.
KIT BAG.-- nº1 (12.1972)- nº2? (07.1972).-- Beira: Batalhão de Caçadores Para-Quedistas nº31

59.
LISTA DOS EXPORTADORES DO TERRITORIO DA COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE.-- 1934-1937.-- Beira: Companhia de Moçambique

60.
MAIS ALÉM: jornal dos alunos da Escola do Magistério Primário da Beira.-- nº1 (04.1969)- nº7 (12.1971).-- Beira: Escola do

Magistério Primário da Beira. Centros de Ensino Médio nº1 da MP e nº1 da MPF

61.
MANICA E SOFALA.-- nº único (08.1939).-- Beira : Victor da Salvação Barreto

62.
MANICA E SOFALA.-- (1914-1923).-- Beira: João Baptista Barreiros

63.
MAPA ESTATISTICO DA ALFANDEGA DA BEIRA.-- (1895-1902).-- Beira: Companhia de Moçambique

64.
O MATACUANE: jornal cultural e recreativo do Batalhão de Caçadores 16.-- [1969?-1970?].-- Beira: Batalhão de Caçadores 16

Conhecemos o nº10, de 15 de Outubro de 1969, e o último , o nº16 de 15 de Abril de 1970 [Sopa 1985]

65.
MENSAGEIRO CATEQUISTICO: boletim.--nº1 (12.1959- nº2 (04.1960).-- Beira: Secretariado de Catequese.

66.
MENSAGEM:órgão da Secção Cultural do Centro de Formação Geral nº1 da Mocidade Portuguesa.-- nº1 (12.1956)- nº9 (06.1959).-- Beira: Liceu Pero de Anaia

67.
MIRAMAR: hotel, restaurante bar: por boa rota navega sempre.-- nº único (09.1959).-- Beira: Reustarante Miramar

68.
MISSAO AFRICANA: semanário de propaganda religiosa; semanário de notícias e propaganda religiosa.-- nº1 (10.1931)- a:10, nº439 (07.1942).-- Beira: Missão de Nossa Senhora do Rosário

69.
MOÇAMBIQUE ILUSTRADO: quinzenário popular de actualidades; a revista do Ultramar Português; a revista gráfica moçambicana.--nº 1(02.1959)-1964.--Beira:Organizações Publicitárias de Moçambique, Lda.

70.
MOÇAMBIQUE 62: documentário da vida em Moçambique.-- nº único (1962).-- Beira: Agência Eco

71.
MOÇAMBIQUE 64: documentário da vida em Moçambique.-- nº único (1964).-- Beira: [Agência Eco]

72.
ORDENS DE SERVIÇO.-- (1900-1942).-- Beira: Companhia de Moçambique. Alfândega da Beira

73.
O ORIENTE.-- nº1 (03.1933)- ?.-- Beira: Irineu Fernandes

74.
O ORIENTE.-- nº único (04.1932).-- Beira: Associação de Beneficiência "A ORIENTAL"

75.
ORIENTE: revista mensal literária, scientifica e humorística.-- nº(06.1933)- nºs.11/12 (08.1934).-- Beira: Empresa da Revista Oriental

76.
O PADRAO: organização da Mocidade Portuguesa.-- nº1(01.1960)- a:1, nº4 (02.1961).--Beira: Mocidade Portuguesa [Manica e Sofala]

77.
PALAVRA E SINAL.--Beira

Mimeografado Só se conhece o nº extraordinário dedicado á independência de Moçambique. [Sopa 1985]

78.
PARALELO 20: revista mensal de cultura, arte, divulgação científica e técnica; revista de cultura e arte.--nº1 (08.1957)-nº10/11 (02.1961).-- Beira: Jerónimo de Oliveira

79.
PATRIA: edição semanal.-- nº1 (09.1914)- a:III, nºIII? (04.07.1917).-- Beira: Francisco António Veloso; Aníbal de Lima

80.
PERIQUITO SALTARICO: jornal infantil dos alunos das escolas primárias de Manica e Sofala.-- nº1 (02.1965)- nº20? (02.1968).-- Beira Inspecccäc do Ensino. 3ª Zona

81.
O PIRIRISCA: o jornal que menos folhas mete na máquina.-- nº1 (12.1933)- a:8, nº53 (08.1942).-- Beira Filinto Nunes da Silva; Empresa de o Piririsca

82.
PROGRAMA CINEBEIRA: noticiário cinematográfico distribuido nos cinemas Nacional, S. Jorge, Olympia e Palácio.-- (1966?).--Beira

83.
REVISTA DE MANICA E SOFALA: publicação mensal ilustrada.--nº1 (03.1904)- 7ªsérie, nº84 (02.1911).-- Beira. José da Graça Santos.

84.
SABAO.-- 1904.-- Beira

Jornal humorístico dactilografado, da autoria de Augusto Bizarro da Silva, Severino Ivo e António José Guerreiro. De carácter clandestino, tiveram vida efémera [Oliveira da Silva,1954: sp]
Veja também: O Sabonete, 1904; A Soda Cáustica, 1904

85.
O SABONETE.--1904.--Beira

Veja: O Sabäo, 1904

86.
SEMPRE PRONTO.--nº1 (03.1931)- ?.--Beira: Associação de Escutas de Portugal. Comissariado da Zona da Beira.

87.
A SODA CAUSTICA.--1904.--Beira

Veja: O Sabão, 1904.

88.
O SPORT.--nº1 (02.1923).-- Beira.

89.
SPORT LISBOA E BEIRA: número único comemorativo do seu vigéssimo aniversário.-- nº único (11.1936).-- Beira: Sport Lisboa e Beira.

90.
TABELA DE MARÉS DO PORTO DA BEIRA.--1925-1975.-- Beira: Capitania do Porto da Beira.

91.
TRONCO EM FLOR: jornal da Mocidade Portuguesa.-- nº1 (05.1954)- nº13 (12.1955).-- Beira: Mocidade Portuguesa.

92.
A VANGUARDA: órgão e propriedade da Associação de Classe dos Empregados do Comércio e Indústria da Beira; quinzenário colonial-nacionalista.-- nº1 (09.1933)- a: 3; nº 26 (11.1935).-- Beira: Associação de Classe dos Empregados do Comércio e Indústria da Beira; Grupo Editorial Vanguarda.

93.
O VOO LISBOA-MACAU: número comemorativo da festa em homenagem aos denodados aviadores Brito Pais, Sarmento Beires e Manuel Gouveia, mecânico.--nº único (06.1924).-- Beira.

94.
VOZ AFRICANA: órgão do Grémio Africano de Manica e Sofala; órgão e propriedade do Centro Africano de Manica e Sofala.-- nº1 (12.1933)- a: 42; IIª série, nº556 (02.1975).-- Beira: Centro Africano de Manica e Sofala; Companhia Editora de Moçambique.

95.
A VOZ DO CENTRO: publicação mensal académica.-- nº1 (11.1963)- ?.-- Beira: Escola Industrial e Comercial Freire de Andrade.

INDICE DE AUTORES DA BIBLIOGRAFIA

AKESSON, Gurila 164
ALBERTO, Manuel Simões 151
ALEGRE, Ribeiro 221
ALMEIDA, E. A. Ferreira 187
AMARO, Eduardo de Castro 61
ANA HORY, Alberto 133
Anónimos 14; 17; 27; 31; 32; 33; 34; 41; 49; 74; 86; 90; 110; 111; 112; 156; 169; 170; 171; 175; 176; 223; 225
ANTUNES, Esperança da Piedade 179
ARAUJO, Augusto Cândido de Sousa 182

ARAUJO, Joaquim Renato Ferreira 18
ARNOLD, A. J. 51
Arquivo do Património Cultural (ARPAC). Maputo 195
BAPTISTA, J. Renato 81
BARRADAS, Loreno 9
BASTO, Alberto Celestino Ferreira Pinto 45
BCG Limited. Harare 77
BERMUDES, Fernando 153
BOCAGE, Carlos Roma du 91
BORGES, Nicolau Drumond 226
BRITO, João Eduardo Lemos 85
Câmara Municipal da Beira. Beira 202; 208; 209; 210; 214
CAMPOS, Octávio Rodrigues de 188
CANGUARA, Armando 157; 168
CARDOTTE, Cezar Augusto 6
CARMO, Afonso do 97
CARVALHO, Moraes 194
CARVALHO, Rosa J. B. de 19
CARVALHO, Tomás de 150
CASADES, E. 44
Centro de Informação eTurismo de Moçambique. Lourenço Marques 30; 178
COIMBRA, Ramiro Duarte Henriques 141
Comissão Administrativa Urbana. Lourenço Marques 154
Comissão de Caça de Moçambique. Lourenço Marques 58
CORDEIRO, Jaime dos Reis Simões 165
CORREIA, Manuel Monteiro 131; 139; 159; 180, 183; 186; 198; 200; 201; 235
COSTA, Camilo Silveira da 22
COSTA, Eurico Ferreira da 24
COSTA, Mário Augusto da 28
CRUZ, Miguel Joaquim da 28
DICKINSON, R. W. 137; 174; 224
Diocese da Beira. Beira 203
Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique. Lourenço Marques 75; 83; 94; 95; 96; 104; 107; 109; 114
EARTHY, E. Dora 190; 230; 234
ENES, António 236
FARIA, Branca Possolo de 152
FARIA, José Mendes da Rocha 54
FAWCETT, Thomas K. 57
FERNANDES, J. A. Barahona 125; 228
FINDLAY, Frederick Roderick Noble 56
FOLQUE, Luís Carlos Júdice 163
FRADE, Raúl Nunes 126
Freitas, Romeu Ivens-Ferraz 177
Fróis, António Gomes de 106
FURTADO, Virgílio José Jacinto 25
G. Maunsell and Partners. Londres 218
GARRISSO, António F. Wittnich 196
Geographical Section of the Naval Intelligence Division 38
GLOYD, Stephen 157; 168
GOMES, Nelson 50
GONÇALVES, Armando 144
GOUVEIA, Jorge Augusto da Cunha 18
Governo de Manica e Sofala 13
Governo do Território de Manica e Sofala 93; 98; 116; 121; 122; 128; 129; 130; 140; 148; 161; 181; 204; 205; 206; 207; 211; 212: 213: 215: 216: 217

HANCE, William 78
HERSKOVITS, Melville 229
HOLUB, Emil 231
Instituto Nacional de Planeamento Físico. Maputo 16
JUNOD, Henri Phillip 46; 160
Knappen-Tippets, Abbert McCarth, Engineers 123
LANNE, Luciano 7
LARPENT, G. de H. 80
LATHAM, C. J. K. 142
LIESEGANG, Gerard 138
LIMA, Alfredo Augusto Lisboa de 105
LIMA, Alfredo de 92
LISBOA, J. F. Ferreira 135
LOBATO, Alexandre 147; 191
LOPES, António 199
LOPES, Arthur Ribeiro 101
LOPES, Gustavo Bivar Pinto 5; 65; 67
LOPES, Manuel Machado 232
LOPES, Manuel Monteiro 134
LOUREIRO, João Mimoso 42
LUIS, António Serafim 136
MACEDO, J. de Aguiar 59
MAGAIA, P. 44
MAIA, Carlos Roma Machado de Faria 10; 87; 99
MARTINS, A. Rego 185
MAUGHAM, R. C. F. 48; 52
MAUNY, Raymond 47
MCCONNEL, Thelma 68
MEDEIROS, Sérgio A. F. 184
MELO, Lopo Vaz de Sampaio e 4
Ministério das Colónias. Lisboa 40
MIRANDA, Cabral 88
MIRANDA, José Francisco Barreto 37
MOURA, Domingos 196
Mozambique Company Authorities 103
NEIL-TOMLINSON, Barry 26; 35
OIDTMAN, Christopher von 113
OLIVEIRA, Octávio Rosa de 8
ORNELAS, Aires de 82
PEDRO, Egberto Rodrigues 220
PEDRO, José 221
PINTO, António Augusto Rosa 71; 73
Propaganda Department of the CFM. Lisboa 102
QUEIRÓS, José Maria d Eça de 63
QUINTANILHA, Juliäo 36
REGO, Basílio Xavier do 149
REIS, Manuel Antanásio dos 222
RIBEIRO, Francisco dos Reis 3
RIBEIRO, Ruy de Figueiredo 53
RODRIGUES, Ruy Neves da Costa 155; 167
ROQUE, F. Castro 2
ROSINHA, Armando José 55; 60
ROSS, A. Carnegie 143
RUFINO, José dos Santos 1
SALGADO, Joaquim José 132
SAMPAIO, Mateus R. de 69
SANTOS, Luis Maria de Alcântara 89
SCHEBESTA, F. P. 219; 238
SERRA, Joäo N. de Brito Limpo 15
SHELDON, Katleen Eddy 237
SILVA, Armando Júlio de Reboredo e 11

SILVA, Henrique Correia da 118
SILVA, J. Oliveira da 145
SILVA, João Augusto 64; 66
SILVA, Joaquim Correia da 84; 100
SOPA, Eugénio Rodrigues 166; 227
SOUSA, Alfredo Esteves de 220
SOUSA, António de Figueiredo Gomes 21
SOUSBERGHE, Leon 189
STRAUSS, Luis 108
TIMOCHINE, S. T. 172
TINLEY, Kenneth Lochner 62; 70
TORRE, A. Rocha de 72
União Nacional. Beira 158
Universidade Eduardo Mondlane 29
VAIL, Leroy 43
VASCONCELOS, Afonso Brandão de 79; 117
VASCONCELOS, Jacinto de Sousa 39
VILA NOVA, Alberto de Caires 127
XAVIER, Alberto 124

Bibliografia consultada

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

COSTA, Mário 1940: Bibliografia do Território de Manica e Sofala. In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique.

— 1956: Bibliografia Geral de Moçambique: Contribuição para um Estudo Completo. Lisboa.

EÇA, Filipe Gastão de Almeida de 1949: Achegas para uma Bibliografia de Moçambique: Novos Subsídios para um Estudo Completo. Lisboa.

RITA-FERREIRA, A. 1962: Bibliografia Etnológica de Moçambique: Das Origens a 1954. Lisboa.

ROCHA, Ilídio 1980: Catálogo dos Periódicos e Principais Seriados Editados em Moçambique, 1854-1975. Maputo.

SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA 1970-1973: Bibliografia do Ultramar Português Existente na Sociedade de Geografia de Lisboa. Fascículo V-Moçambique. Lisboa.

SOPA, António 1985: Catálogo dos Periódicos Moçambicanos Precedido de uma Pequena Notícia Histórica, 1854-1984. Trabalho de Licenciatura.

Impresso na Divisão Gráfica
da Universidade Eduardo Mondlane
1989