

GT
39

ROMÃO CINCO MWALUZA

A FUNCIONALIDADE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA PARA
A COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA:

Caso Ilustrativo de Dómue (1985-1994)

Dissertação para obtenção do grau de Licenciatura em
Geografia

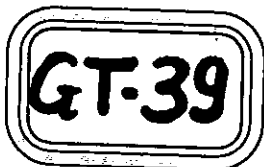
Supervisor: Dr. Yussuf Adam

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Maputo, Outubro de 1996



ROMÃO CINCO MWALUZA

A FUNCIONALIDADE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA PARA A
COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA:

Caso Ilustrativo de Dómue (1985 - 1994)

"Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos
requisitos para obtenção do grau de Licenciatura em
Geografia na Universidade Eduardo Mondlane"

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

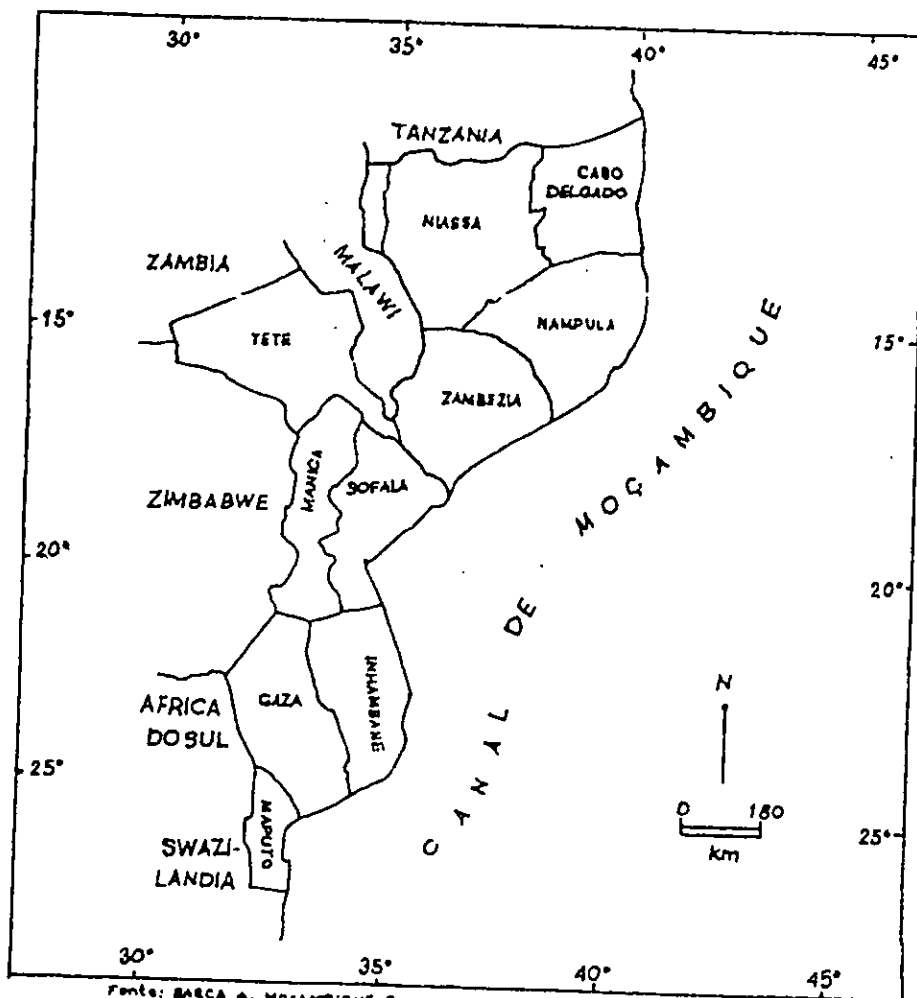
656.1
M999 f

F. LETRAS U. E. M.
R. E. 26130
DATA 28 / Abril / 1998
AQUISIÇÃO Oleta
COTA GT-39

Maputo, Outubro de 1996

MOÇAMBIQUE

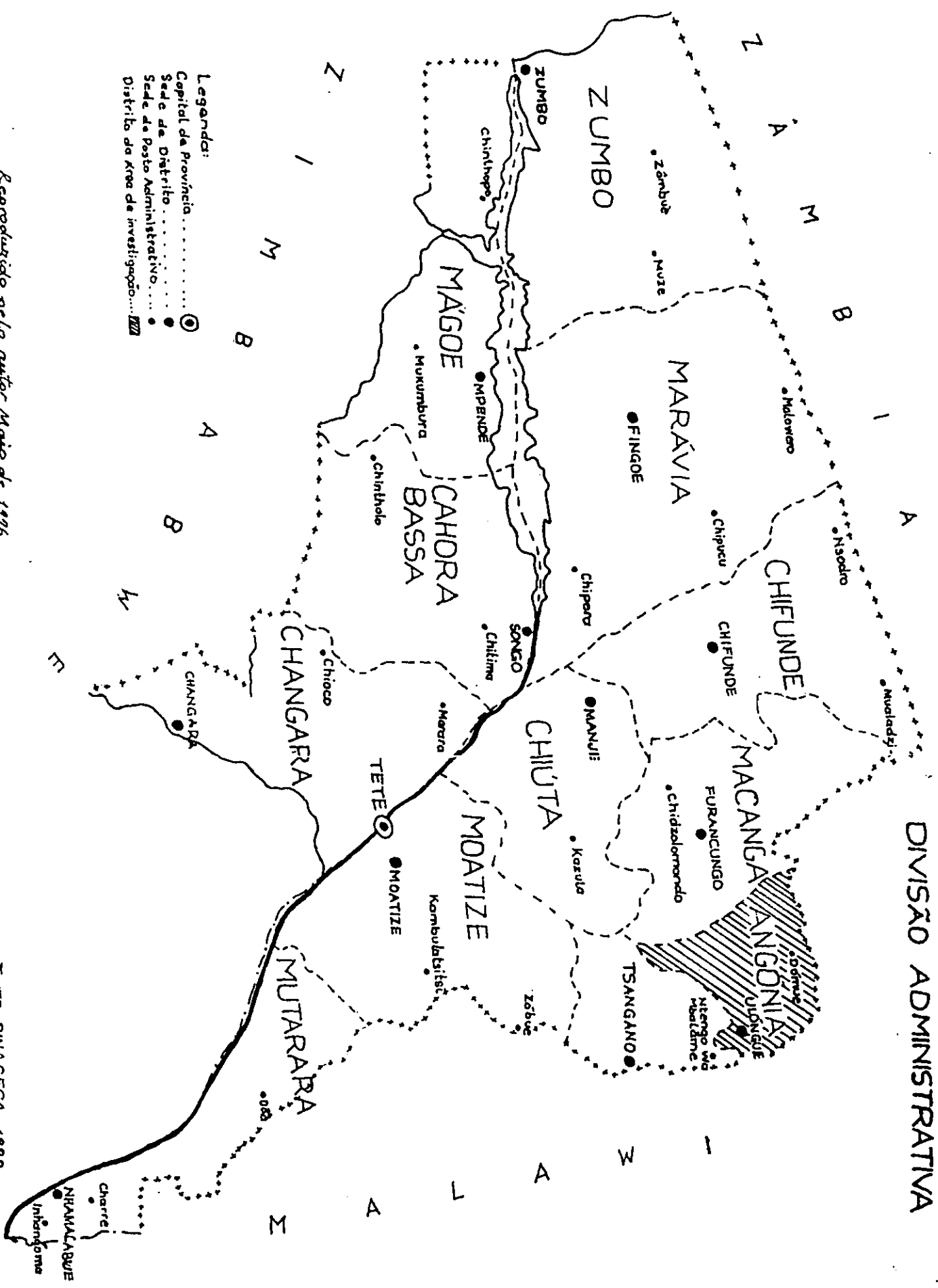
Coordenadas geográficas



Fonte: BARCA, A. MOÇAMBIQUE, PERFIL FISICO. Ed. Esc. 2. INDE, 1992
Reproduzido pelo autor, Maio de 1996

PROVINCIA DE TETE

DIVISÃO ADMINISTRATIVA



Reproduzido pelo autor, Maio de 1996

ESCALA 1:2.100.000

Fonte: DINAGECA, 1988

ÍNDICE GERAL

DECLARAÇÃO

DEDICATÓRIA

AGRADECIMENTOS

ABREVIATURAS USADAS

DEFINIÇÃO DE CONCEITOS

ABSTRACT

ÍNDICE

LISTA DE FIGURAS (MAPAS)

LISTA DE GRÁFICOS

LISTA DE TABELAS

CAPÍTULO I.....1

1. INTRODUÇÃO

1.2. Objectivos

1.3. Hipóteses

CAPÍTULO II.....3

1. METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO

1.1. Processo de investigação

1.2. Limitações da Investigação

1.3. Análise de fontes

1.4. Análise dos Métodos de Investigação

CAPÍTULO III.....	6
1. REVISÃO DA LITERATURA	
1.1. Observação Directa	
1.2. Entrevistas	
1.3. Bibliografia Consultada	
CAPÍTULO IV.....	17
1. TRANSPORTES E COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA	
1.1. A Integração Entre os Sectores de Actividades	
1.2. Comercialização Agrícola	
1.2.1. A comercialização Agrícola no Período Pós-Independência	
1.2.2. A comercialização Agrícola e o Programa de Reabilitação Económica (PRE)	
1.2.3. A Participação do Governo na Comercialização Agrícola	
1.2.4. Mercado Paralelo	
1.3. TRANSPORTES	
1.3.1. Condições para Estudo de Transportes	
1.3.2. A Organização da Exploração dos Transportes	
1.3.3. Mobilização de Transportes	
1.3.4. Custos de Transporte	

CAPÍTULO V.....34

1. LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DA LOCALIDADE DE DÓMUE

1.1. Divisão Administrativa da Localidade de Dómue

2. ENQUADRAMENTO FÍSICO-GEOGRÁFICO E SÓCIO-ECONÓMICO

2.1. Relevo

2.2. Clima e Solos

2.3. Vegetação

2.4. População

2.4.1. Habitação

2.4.2. Apoio aos Regressados

2.4.3. Fontes de Rendimento

2.5. Agricultura

2.5.1. Formas de Obtenção de Terra

2.5.2. Sementes

2.5.3. Principais Culturas

2.6. Base Económica de Dómue

2.7. História de Dómue

2.7.1. Origem do Nome (Dómue)

2.7.2. Origem da População

2.7.3. Posse de Terra

CAPÍTULO VI.....	45
1. TRANSPORTES E COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA EM DÓMUE (1985-1994)	
1.1. Comercialização Agrícola em Dómue (1985-1994)	
1.1.1. Mercados de Comercialização Agrícola	
1.1.1.1. O Crescimento do Mercado	
1.1.1.2. Mercados e Preços	
1.1.2. A comercialização agrícola durante a guerra em Dómue	
1.1.3. Rede Comercial	
1.1.3.1. Infraestruturas Comerciais	
1.1.3.1.1. Estabelecimentos Comerciais e Armazéns	
1.1.4. Os Principais Limitantes na Comercialização Agrícola	
1.2. Os Transportes em Dómue	
1.2.1. Os Transportes no Desenvolvimento Rural e/ou na Economia de Subsistência	
2.3. Os Transportes na Comercialização Agrícola em Dómue	
2.4. Os Principais Intervenientes no Transporte de Carga	
2.5. A Participação do Governo no Sector dos Transportes	

2.6. A Situação do Transporte Rodoviário Durante a Guerra

2.7. A Situação Actual do Transporte

2.8. As Insuficiências de Transporte

2.9. Os Custos de Transporte "Tarifas"

CAPÍTULO VII.....63

1. A FUNCIONALIDADE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA PARA A COMERCIALIZAÇÃO AGÍCOLA: CASO ILUSTRATIVO DE DÓMUE (1985-1994)

1.1. O Fluxo de Transporte em Dómue

1.1.1. Os Tipos de Viaturas

2. REDE RODOVIÁRIA

2.1. Manutenção de Estradas

CAPÍTULO VIII.....70

CONCLUSÕES

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANEXOS:

Mapas

Tabelas

Figuras

Lista de Entrevistados

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Produção Planificada Para a Comercialização
(1985-1994)

Tabela 2. Produção Comercializada (1985-1994)

Tabela 3. Preços de Compra ao Produtor (1985-1995)

Tabela 4. O Funcionamento do Transporte Para a
Comercialização Agrícola em Dómue (1985-1994)

Tabela 5. Fluxo de Transporte em Dómue (1985-1994)

Tabela 6. Comparação de Fluxo entre Veículos Pesados e
Ligeiros (1985-1994)

Tabela 7. Temperaturas e Precipitação Médias Mensais
(1971-1980)

Tabela 8. Temperaturas Máximas e Mínimas e Amplitude
Médias Mensais (1971-1980)

Tabela 9. Humidade Relativa Média Mensal e Insolação
(1971-1980)

Tabela 10. Velocidade Média do Vento (1971-1980)

Tabela 11. Preços Mínimos de Produtos Agrícolas
(1985/1995)

Tabela 12. Evolução dos Transportes: Marcos Importantes
na História dos Transportes

Tabela 13. Calendário Agrícola de Algumas Culturas

Tabela 14. Organizações Não Governamentais que Operam
no Distrito de Angónia

LISTA DE FIGURAS

Mapa 1. Divisão Administrativa de Moçambique,
Coordenadas geográficas

Mapa 2. Localização do Distrito de Angónia na Província
de Tete

Mapa 3. Divisão Administrativa do Distrito de Angónia:
Localização da Localidade de Dómue

Mapa 4. Migrações e Incursões Angunes

Mapa 5. Divisão Administrativa de Dómue

Mapa 6. Localidade de Dómue, Principais Vias de
Acesso

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico de Amplitude Térmica Mensal.....i

Gráfico de Humidade Relativa e Insolação.....ii

Gráfico Termopluviométrico (1971-1980).....iii

Gráfico da Velocidade do Vento.....iv

DECLARAÇÃO

Declaro que esta dissertação nunca foi apresentada, na sua essência, para obtenção de qualquer grau, e que ela constitui o resultado da minha investigação pessoal, estando indicadas no texto e na bibliografia as fontes que utilizei.



Romão Cinco Mwaluza

DEDICATÓRIA

"À meu falecido pai, paz à sua Alma".

"A todos os familiares, amigos e colegas".

AGRADECIMENTOS

Faço votos em primeiro lugar ao meu supervisor *Dr. Yussuf Adam*, pela colaboração às diversas fases da investigação, não só no acompanhamento, mas fundamentalmente, à grande paciência, dedicação, críticas e sugestões.

A presente investigação contou com o apoio da Fundação Ford através da Direcção da Faculdade de Letras na disponibilização de fundos para o trabalho de campo, no ano lectivo académico de 1995/96.

Enaltecer também o ARP (Projecto de Reabilitação Agrícola da Visão Mundial Internacional) por todo o apoio prestado particularmente aos senhores *Renato, Chapamba e Dona Alix (Tete), Isidoro e Ivone (Maputo)*.

Os meus agradecimentos se estendem a todos que directa ou indirectamente ajudaram-me e me encorajaram no momento de desânimo para a concretização desta investigação.

Autor

Romão Cinco Mwaluza

Abreviaturas usadas

- ARP - Agricultural Recovery Program/Visão Mundial
- DPTC - Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações
- DRP - Diagnóstico Rápido Rural Participativo
- MTC - Ministério dos Transportes e Comunicações
- E.E. - Empresa Estatal
- ICM - Instituto de Cereais de Moçambique
- AGRICOM - Empresa de Comercialização de Produtos Agrícolas
- PMA - Programa Mundial para a Alimentação
- AGP - Acordo Geral de Paz
- PRE - Programa de Reabilitação Económica
- CTPIE - Comissão Técnica de Planeamento e Integração Económica da Província de Moçambique
- DNEP - Direcção Nacional de Estradas e Pontes
- DPOPH - Direcção Provincial de Obras Públicas e Habitação
- ACNUR - Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados
- E.N. - Estrada Nacional
- E.R. - Estrada Rural
- MAP - Ministério de Agricultura e Pescas
- CEA - Centro de Estudos Africanos da Universidade Eduardo Mondlane

DEA - Direcção de Economia Agrária do Ministério de
Agricultura e Pescas

RENAMO - Resistência Nacional de Moçambique

FRELIMO - Frente de Libertação de Moçambique

SIMA - Sistema de Informação de Mercados Agrícolas

AMODER - Associação Moçambicana para o Desenvolvimento
Rural

CEP/UEM - Centro de Estudos de População da
Universidade Eduardo Mondlane

Definição de Alguns Conceitos

Alguns conceitos técnicos que frequentemente foram usados na dissertação mereceram a sua devida definição:

"Área - espaço geográfico com limites específicos, de acordo com critérios previamente estabelecidos.

Espaço geográfico - território bem delimitado onde ocorrem fenómenos naturais ou sócio-económicos.

Fenómeno geográfico - condições físico-naturais e ou sócio-económicas que ocorrem no espaço físico.

Região - Designa uma área geográfica com certas características homogêneas contínuas e diferenciadas doutras.

Transporte - todos os meios utilizados para conduzir pessoas e bens no espaço.

Fluxo de transporte - quantidade por um período de tempo do tráfego dos diferentes meios de transporte.

Desenvolvimento económico - representa um grau alcançado por um sistema económico, num dado ponto no tempo, cujo indicador mais confiável para medi-lo a renda ou produto nacional per capita.

Tráfego - quantidade do fluxo dos meios de transporte".¹

^{1/} Inês Francisco Mbanze. Maputo, Maio de 1995 p.6-7.

Mercado - instituição que coloca todos os vendedores e compradores em contacto recíproco, com a finalidade de promover a troca de bens económicos ou dinheiro, para entrega imediata ou futura.²

Comércio - actividade do sector terciário que ordena, dinamiza e efectua a distribuição e venda - através de canais específicos - dos produtos dos sectores primário (agricultura, pesca, pecuária, mineração), secundário (indústria de transformação, manufatura, refino, construção) e terciário (serviços de engenharia, consultoria e assistência técnica, transportes, turismo) entre fontes de produção e os vários níveis de consumo: intermédio e final. Toda essa actividade se regula pelo mecanismo de preços, na sua forma pura regida pela oferta e pela procura (Concorrência perfeita).³

Comunidade - colectividade de actores que partilham de uma área territorial limitada como base para o desempenho da maior parte das suas actividades cotidianas.⁴

Povoamento - (Demog.) instalação ou aumento de uma população no seio de uma dada área.⁵

Rendimento - (Econ.) aumento da quantidade produzida que resulta de um aumento proporcional de todos os factores que intervêm no processo produtivo.⁶

²/Dicionário de Ciências Sociais, Rio de Janeiro 1986 p.743

³/Ibidem.p.211

⁴/Dicionário de Ciências Sociais, in "T.Parsons em the Social System (Glencoe, III;Free Press,1951.p.91), Rio de Janeiro 1986 p.229

⁵/G.Thines e Agnés Lempereur, S.Paulo 1984 p.723

⁶/Ibidem. p.802

Produtividade - (Econ.) relação das quantidades produzidas (Q), com os diferentes factores de produção empregues (F_1). $Q=f(F_1)$. O termo produtividade aplica-se exclusivamente às relações de crescimento $\delta Q/\delta F_1$, que exprime o aumento da quantidade produzida por um dado aumento de um factor de produção, sendo os outros supostos constantes. Há uma produtividade específica para cada factor de produção empregue. (...) Produtividade horária do trabalho - quantidade produzida dividida pelo número de horas-homem trabalhadas.⁷

Comercialização agrícola é o conjunto de processos que se desenvolvem entre as fases da produção e utilização das mercadorias⁸.

Mercado paralelo é a actividade de venda de bens de consumo à população fora dos circuitos institucionalizados de distribuição e a preços superiores aos que oficialmente deveriam ser praticados⁹.

Desenvolvimento rural é o desenvolvimento do campo, de todas as áreas económicas e sociais-agricultura, indústria, comércio, banca, finanças, educação e saúde - de uma forma integrada e coordenada a todos os níveis, sobretudo ao nível da localidade, se não mesmo aldeia ou qualquer aglomerado populacional de base¹⁰.

7 / *Index*, p. 990
8/ ANDRADE, Marcello. Comercialização Interna em Moçambique. artigo 10p/UEM Maputo 1976
9/ COSTA, C; RIBBIRO, A.M; TRINDADE, J.C; GARCES, A. e SOUSA, D. Maputo Fevereiro de 1988
10/ ADAM, Yussuf. V Congresso: implicações para o desenvolvimento rural. "EXTRA n°2". Maputo 1989 p.2

Camponês, (adj.) relativo ao campo, próprio do campo, pertencente ao campo rústico, campestre¹¹.

Monopsônio, é uma situação de mercado em que um único comprador se encontra em face de um número maior ou menor de vendedores¹².

11/Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira Vol.V Editorial Enciclopédia Limitada. Lisboa e Rio de Janeiro p.658

12/VERBO-Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura Vol.13* Editorial Verbo. Lisboa 1972

ABSTRACT

A Localidade de Dómue situa-se no Posto Administrativo do mesmo nome, Distrito de Angónia na Província de Tete.

Angónia tem dois postos administrativos dos quais, Dómue é o maior produtor de excedentes agrícolas do que o de Ulóngue. O Posto de Dómue Comercializou no período de 1985 a 1993, 62.7% do total de milho comercializado no distrito, 53.2% de feijões e 47.3% de girassol.

Os problemas mais importantes que afectam o funcionamento dos transportes rodoviários na localidade de Dómue são: as más condições das estradas devidas à falta de manutenção, a fraca cobertura vegetal associada às elevadas precipitações e os solos argilosos originam a erosão pluvial e a falta de meios suficientes de transportes.

A falta de garantia de compradores, a fraca rede comercial inviabilizam a comercialização agrícola na localidade de Dómue.

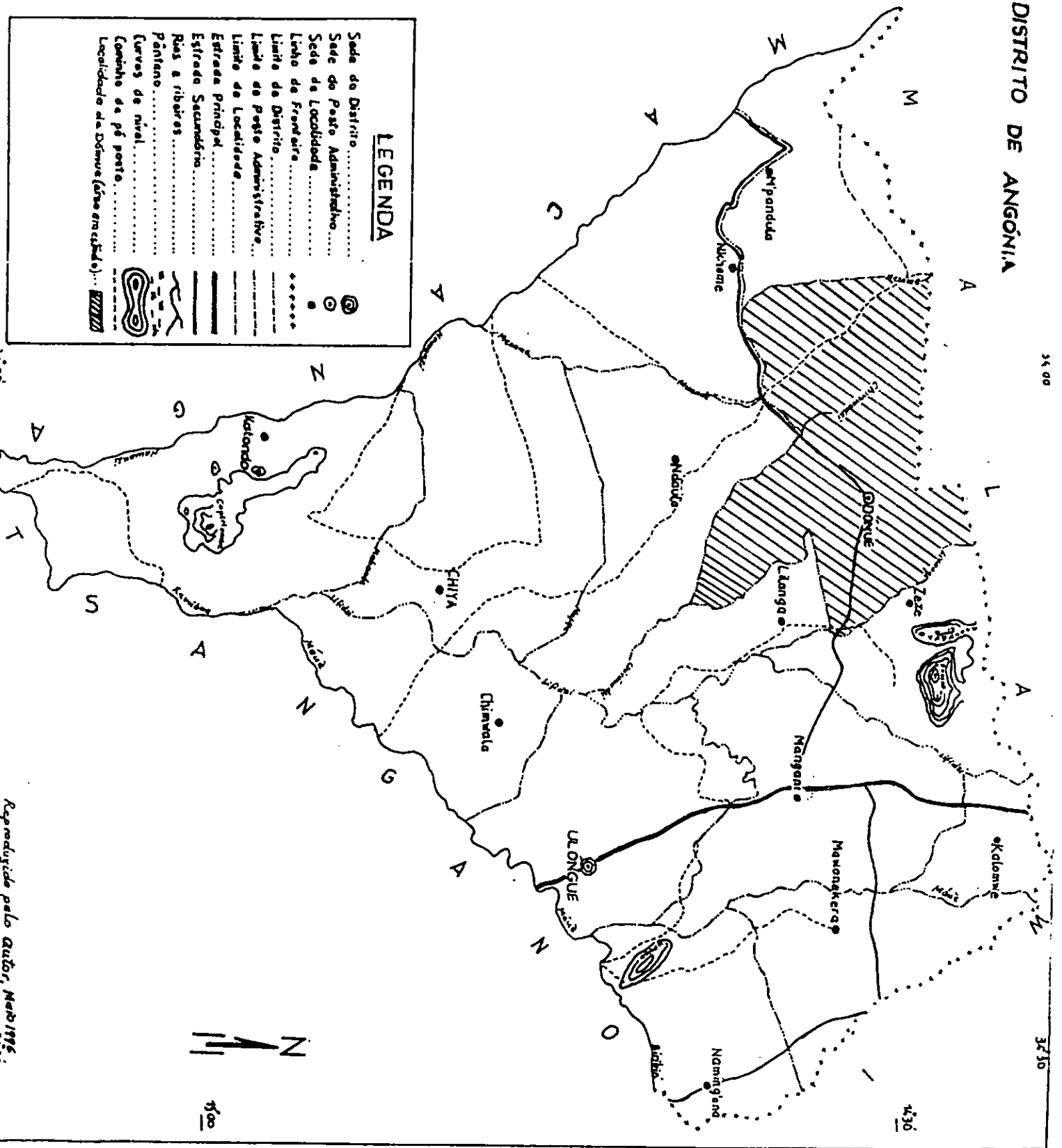
As estradas de Dómue, encontram-se numa situação deplorável porque não tem manutenção e no período chuvoso se tornam inacessíveis.

A comercialização e o transporte no período (1985 e 1994) em geral funcionaram mal, fundamentalmente devido ao factor "desestabilização militar" que em 1988 paralizou a circulação rodoviária.

DISTRITO DE ANGÓNIA

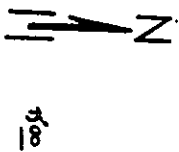
34 00

34 30



LEGENDA

- Sede do Distrito.....
- Sede do Posto Administrativo.....
- Sede da Localidade.....
- Linha da Fronteira.....
- Limite do Distrito.....
- Limite do posto Administrativo.....
- Limite da localidade.....
- Estrada Principal.....
- Estrada Secundária.....
- Ruas e ribeiras.....
- Plantão.....
- curvas de nível.....
- Caminho de pé posto.....
- Localidade da Dómine (linha ondulada).....



Proj. 11100000

Adm. 1983

34 00

Reproduzido pelo Autor, Maio 1985.

34 30

CAPÍTULO I

1. INTRODUÇÃO

A forma como o transporte rodoviário de carga influenciou e/ou determinou o desenvolvimento da comercialização agrícola na localidade de Dómue no período entre 1985 e 1994 constitui o objecto da investigação.

O transporte e o comércio, foram as primeiras prioridades dos pobres e dos vendedores.

A investigação para a presente dissertação foi realizada em cinco fases seguintes: 1) recolha documental em Maputo, de Setembro a Novembro de 1995 em simultâneo com a elaboração do projecto da investigação; 2) entrevistas na cidade de Tete, Dezembro de 1995; 3) entrevistas na Vila de Ulóngue (sede do distrito de Angónia), Janeiro de 1996; 4) trabalho de campo na localidade de Dómue, Janeiro de 1996 e 5) elaboração da dissertação¹.

1.2. OBJECTIVOS

Os objectivos da investigação eram os seguintes:

Geral

Verificar o nível de funcionalidade dos transportes sobre a comercialização agrícola, no período de 1985 a 1994 na Localidade de Dómue.

Específicos

i) Identificar as causas da variação do nível de funcionalidade dos transportes sobre a comercialização

^{1/} Os dados contidos nesta dissertação foram colhidos pelo autor, entre os anos de 1995 e 1996.

agrícola, ii) analisar a viabilidade de formação e utilização de associações de transportadores como incentivo para o aumento da produtividade pelos camponeses, e iii) observar a influência dos transportes e das vias de acesso sobre a ocupação de terras.

1.3. HIPÓTESES

A observação directa, as entrevistas e a bibliografia consultada, serviram para testar as hipóteses seguintes definidas para a investigação: i) o transporte em Dómue não consegue escoar os excedentes agrícolas, devido ao mau estado das estradas que limita a circulação de camiões para o interior da localidade, os custos de manutenção dos meios de transporte elevam-se e os transportadores abandonam estas vias o que implica uma redução do número de unidades de transporte, ii) a reparação e manutenção das vias de acesso, incentiva os transportadores para a busca dos excedentes agrícolas e os agricultores se motivam para o aumento da sua produção por mais que o transporte não lhes seja o único problema ou limitante, iii) as más condições das estradas desencorajam os interessados na exploração dos transportes e comércio em particular e, a outros sectores de actividades no meio rural em geral, devido a altos custos de manutenção dos transportes e, iv) a economia de mercado, incentiva o surgimento de agentes económicos que exercem uma melhoria na economia.

CAPÍTULO II

1. METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO

Para o alcance dos objectivos definidos para a investigação, adoptou-se a utilização de uma estratégia baseada em métodos múltiplos, que consistiu em: a) pesquisa documental, b) trabalho de campo e, c) entrevistas a informadores chave.

O material empírico foi completado, sistematizado e analisado com a ajuda da bibliografia pesquisada. Assim, o tema em investigação tornou-se compreensível através da descrição completa e análise detalhada.

1.1. Processo de Investigação

O processo de investigação foi planificado para colaborar com as autoridades administrativas, das instituições ligadas ao tema para a investigação em Maputo, Tete, Ulóngue e Dómue e com informadores chaves.

Na cidade de Tete, vila de Ulóngue e na sede da localidade de Dómue fez-se entrevistas individuais e colectivas em algumas instituições e a informadores chaves.

A pesquisa bibliográfica foi essencialmente na cidade de Maputo por haver mais centros de documentação e dados disponíveis.

1.2. Limitações da Investigação

O trabalho de campo cobriu somente a sede da localidade de Dómue.

A falta de transporte limitou as deslocações às aldeias e a época das operações agrícolas (sementeira e sacha) em que se realizou o trabalho de campo dificultou o contacto com os camponeses de Dómue, porque estes se encontravam praticamente empenhados nas actividades de campo.

Apesar das limitações impostas, as informações colhidas são de carácter muito geral e abrangentes, porque foram fornecidas por indivíduos que regularmente visitam as aldeias, em serviço.

As pessoas disponíveis para as entrevistas foram em número bastante limitado.

1.3. Análise das Fontes

A elaboração da dissertação foi feita com base fundamentalmente na consulta documental e entrevistas.

Foram entrevistadas dezanove pessoas na província de Tete e quatro em Maputo. Houve apenas três entrevistas colectivas com duas e três pessoas e, as restantes individuais, embora algumas com tendências de se transformarem em colectivas dado que alguns entrevistados solicitavam apoio à outras pessoas para a situação temporal de certos acontecimentos.

Grande parte da bibliografia foi de carácter geral quer sobre os transportes assim como para a comercialização agrícola.

1.4. Análise dos Métodos de Investigação

Os métodos utilizados para a investigação foram de grande mérito porque permitiram alcançar os objectivos definidos para a investigação. Em seguida descrevem-se algumas vantagens e desvantagens destes métodos.

A estratégia baseada na utilização de métodos múltiplos visou sobretudo a coleta de muita informações num espaço de tempo relativamente curto e pouco gasto de material. Esta metodologia permitiu igualmente aos entrevistados ter uma compreensão bastante clara dos objectivos da investigação, permitiu também fazer entrevistas individuais e colectivas, uma grande participação de informadores e discussões entre eles próprios. O método empírico, foi bastante vantajoso porque permitiu ao investigador fazer uma observação no campo, fazer uma descrição aproximada, ter bases para a validação e invalidação de alguns dados colhidos.

CAPÍTULO III

1. REVISÃO DA LITERATURA

A revisão bibliográfica destinou-se a fundamentar teóricamente a investigação. As obras consultadas eram de carácter geral sobre os transportes e comercialização agrícola. Para o caso específico de Dómue o material é bastante escasso.

A comercialização agrícola, é objecto de muitas publicações e para a presente investigação, foram cuidadosamente seleccionadas e aproveitadas.

Grande parte, destas publicações faz referência à globalidade do país, mas, contribuiu bastante para a investigação porque as características do processo de comercialização agrícola são similares em todo o país.

Foram lidos relatórios do Ministério de Indústria Comércio e Turismo, Ministério de Agricultura e Pescas, Visão Mundial Internacional, Banco Mundial, Ministério dos Transportes e Comunicações, Centro de Estudos Africanos da Universidade Eduardo Mondlane, Arquivo Histórico de Moçambique, Instituto Nacional de Investigação Agronómica do Ministério de Agricultura e Pescas, entre outros.

Relativamente ao transporte de carga nas zonas rurais, grande contribuição sobre esta área foi adquirida nas entrevistas realizadas e em obras de carácter geral, assim obteu-se informação suficiente para fazer as análises relativas aos transportes, fundamentalmente à sua caracterização, funcionamento e factores que os afectam.

Dados de intensidade (número de veículos num período de tempo), foram obtidos por meio de entrevistas no campo e verificou-se que era mais elevada nos troços de Dómue à Vila de Ulóngue, de Dómue à Mphathi (fronteira com Malawi) e nos restantes é moderada a baixa. O sentido do fluxo de carga é convergente em Dómue, porque muitos camponeses de aldeias de difícil acesso de viaturas, transportam os seus produtos à cabeça ou por meio de carroças para vendê-los no mercado de Dómue, nas lojas e armazéns. O fluxo final é de Dómue ao "exterior".

1.1. Observação Directa

A observação directa embora tenha sido limitada, contribuiu bastante para ilustrar a situação da funcionalidade dos transportes e permitiu identificar os factores que a afectaram ao longo do período de 1985 a 1994.

Para a obtenção de dados mais consistentes melhor seria que se tivesse realizado o trabalho de campo dentro do período normal da comercialização agrícola e por um período relativamente longo, porque possibilitaria um contacto directo com os transportadores, compradores e com os próprios produtores.

No mesmo período obter-se-ia uma ideia mais aproximada sobre o fluxo, a frequência e a orientação do tráfego nas várias rodovias da localidade.

1.2. Entrevistas

As entrevistas foram bastante limitadas, mas positivas porque foram com indivíduos na sua totalidade ligados à área dos transportes, comércio, estradas, administração e com alguns camponeses. A informação colhida é representativa.

Os entrevistados foram seleccionados de acordo com as indicações dos seus serviços e estruturas administrativas locais. A duração das entrevistas variou entre os entrevistados de acordo com o grau de percepção dos objectivos e da facilidade de expressão.

1.3. Bibliografia Consultada

Das obras bibliográficas consultadas, algumas foram mais fundamentais para a investigação que em resumo se apresemam:

Os transportes interurbanos e rurais apresentam suas próprias características, as suas abordagens devem ser separadas. As estradas secundárias e terciárias permitem o aproveitamento de novas terras, o que está estritamente relacionado com algum projecto agrícola. As evoluções e exigências do mercado é um factor muito importante que afecta as características do tráfego e as inversões dos transportes².

A compilação de dados sobre o tráfego rodoviário é uma tarefa muito complexa e que um inventário de tráfego satisfatório deve, pelo menos, fornecer informações sobre as

²/ADLER, Hans A. La Planification des Transportes. Paris 1968 p.18



classes principais dos produtos e passageiros transportados, sua origem e destino, tipo de veículo utilizado, sua capacidade e carga. Os volume do movimento de transporte e carga flutuam durante o dia, assim para se calcular o tráfego anual, é necessário fazer a contagem dos fluxos horários, diários, semanais e das diversas estações do ano, considerando as características do tráfego que também é limitado pelos custos de transporte³.

O governo moçambicano criou a política de preços agrícolas para incentivar os produtores agrícolas dos sectores familiar e privado, providenciar lucros aos produtores e encorajar pessoas privadas a investir em pequenos projectos. "(...) desde o início, a Frelimo reservou um papel útil ao comércio privado, especialmente nas áreas rurais, dentro de um quadro controlado pela: fixação pelo Estado dos preços ao consumidor e produtor, começando com os bens de consumo básico; a fixação de margens comerciais e o levantamento das tarifas comerciais"⁴.

As causas da ligação rodoviária entre Angónia, Moatize e cidade de Tete explicam-se por algumas posições divergentes entre certos autores:

"A abertura da ligação entre Angónia e Moatize visava o escoamento de produtos agrícolas através da linha férrea para o porto da Beira. Angónia era também uma grande reserva

³/ADLER, Hans A. Planificación Sectorial y por Projectos en Materia de Transportos. Madrid 1969 p.26

⁴/Mackintosh, M. Política de Preços Agrícolas em Moçambique. Maputo 1985 p.5

de mão-de-obra para as minas de carvão de Moatize"⁵. "Os bons recursos agro-ecológicos do Distrito de Angónia estiveram na origem do estabelecimento da sua ligação com Moatize e cidade de Tete "⁶.

A estrada que liga Tete, Angónia e Malawi é asfaltada, está em condições razoáveis nalguns troços e noutros más e foi construída para ligar a região agrícola de Angónia. "É uma das duas maiores estradas construídas no progresso de Tete visando ligar a região agrícola de Angónia e a outra é a que liga Moçambique e Zâmbia". Dómue é atravessado pela estrada que liga Angónia a Furancungo (E.N.463), é uma estrada em terra natural com cascalho até à sede da Localidade de Dómue e com troços alternados de razoável a má condição⁷.

A geografia da circulação enfatiza a evolução dos meios de transporte e das vias de comunicação, desde a altura que o Homem e o animal eram os meios de transporte até à década 60 onde já se utilizavam ferrovias e aviação modernas. A Revolução industrial e a II Guerra Mundial contribuíram para o desenvolvimento dos meios de transportes⁸.

Fazem-se estudos sobre as zonas rurais, e para mesmos aspectos as abordagens são múltiplas e por vezes divergentes que a seguir se vê:

⁵/JÚNIOR, Rodrigues. Transportes de Moçambique. Lisboa 1956 p.221

⁶/CARVALHO, Mário de. A Agricultura Tradicional de Moçambique. Lourenço Marques 1969 p.10

⁷/National Transport Survery, Volume III. Estocolmo 1978 p.136

⁸/DERRUAU, MAX. Geografia Humana II. Lisboa 1971 p.105-197

As condições das vias de acesso criam o tráfego e não a produção. Para que a produção tenha lugar, são necessárias as facilidades de transporte. O comércio rural suscita uma modernização dos transportes e que deve existir uma visão de conjunto em especial à população, às produções (quantidade e qualidade), o consumo e comércio⁹.

A debilidade da rede comercial após a fuga dos colonos portugueses e a destruição imposta pela desestabilização militar depois de 1981, é a razão principal do agravamento das relações de troca. Foram poucas acções realizadas no sentido da sua reabilitação. Quanto aos transportes há pouca atenção na importação ou 'jogo de prestígio' de alguns doadores na escolha de marcas de viaturas que não se adaptam às condições que o mercado local tem para fornecer sobressalentes¹⁰.

Num estudo muito amplo sobre aspectos relativos à agricultura (sistemas de produção, as principais culturas, o calendário agrícola, instrumentos de produção, as formas de ajuda mútua), comercialização agrícola, sistemas de transportes, entre outros nos distritos de Angónia e Tsangano, destacou-se a agricultura como a principal actividade praticada pelas suas populações usando um cultivo bastante intenso devido à escassez de terra e o sistema de consociação dominado pelas culturas de milho e feijões que

⁹/BOURRIERES, Paul. *La Economía de los Transportes en los Programas de Desarrollo*. Paris 1964 p.179

¹⁰/ABRAHAMSSON, H; Nilson, A. *Moçambique em Transição: Um Estudo da História de Desenvolvimento Durante o Período de 1972/1992*. Gotemburg/Maputo 1994 p.57

é comum no sector familiar. "As duas culturas jogam um papel muito importante para o consumo bem como para a comercialização e são cultivadas na primeira bem como na segunda época,...a consociação permite um melhor aproveitamento da área de cultivo disponível". A comercialização de produtos agrícolas é de grande importância para os camponeses, estes queixam-se da fraca rede comercial. Todos os camponeses envolvem-se na comercialização dos seus produtos agrícolas variando porém, o tipo e quantidades entre os camponeses. Distinguem-se três categorias de unidades de produção do sector familiar em relação à comercialização de produtos agrícolas sendo, o primeiro grupo de categoria aquele que comercializa excedentes em escala maior das culturas principais, como o milho, feijão e batata-reno, possui machambas maiores, mão-de-obra paga, tracção animal e produção diversificada; a segunda categoria a que também possui uma produção diversificada, vende pouco das suas culturas principais, mas dedica-se principalmente à comercialização de culturas 'secundárias' quer dizer, da segunda época, que são as hortícolas, feijões, maçarocas e a batata-doce. "As culturas principais são mais destinadas ao consumo familiar" e a terceira categoria caracteriza-a como a economicamente mais fraca com relação as outras, não consegue produzir excedentes para vender, e obstacularizada para a produção de culturas secundárias porque não possui terra nas baixas e para este grupo de categoria, o fabrico de bebidas pombe

constitui uma actividade económica importante e as vezes a única fonte de rendimento. Das três categorias, a maioria dos camponeses pertence à segunda. Os termos de troca jogam um papel crucial na comercialização agrícola, desfavorecem ao camponês, comparando os preços pagos pelos camponeses a alguns bens de consumo e o que a família é paga por quilo de milho. A comparação basea-se nos dados de 1982 num estudo realizado no distrito de Angónia pelo CEA/UEM: em 1982 o preço ao camponês por quilo de milho era de 6Mt, em 1993 variava entre os 200 e 470Mt e o preço mínimo estipulado era de 425Mt; mas o mais comum pago era de 300 a 400Mt¹¹.

"Os mercados rurais tem vindo a registar uma melhoria no seu funcionamento, devido a dinâmica que é imposta pelos agentes económicos, sobretudo pelos comerciantes". A redução do poder de compra da maioria da população cria restrições ao consumo. Os transportes reduzem as margens de lucros na comercialização de produtos agrícolas. Os preços pagos ao produtor na maioria dos casos situavam-se a baixo dos tabelados. A necessidade de infraestruturas adequadas e a intervenção estatal na comercialização de cereais são imprescindíveis devido ao volume de produtos e capital envolvidos. A rede viária é um elemento preponderante na comercialização agrícola, a falta de manutenção regular torna-a deplorável causando um grande desgaste de meios de transportes e as demoras nos percursos, fazem com que muitas estradas sejam apenas transitáveis no período seco. Dentre

¹¹/AKESSON, Gunilla. *Sistemas de Produção Agrária e Realidade Sócio-Económica em Três Aldeias*. Maputo 1994 p.13,35,36,135 e 136

estradas sejam apenas transitáveis no período seco. Dentre os factores que influíram na comercialização agrícola, a guerra foi um elemento que criou grande risco para o funcionamento do mercado quer para os produtores como para os comerciantes. As actividades comercial e de transporte foram de alto risco e que todo o capital investido era considerado de risco. Os agentes económicos têm um grande papel na circulação de cereais das zonas produtoras para as zonas de grande consumo ou de déficit alimentar, mas há necessidade de controlar este processo para a defesa do consumidor. Os mercados identificam-se em dois tipos, o oficial e o paralelo este último muitas das vezes oferece preços baratos que o mercado oficial¹².

A rede de transportes rodoviários está bastante debilitada, restringe-se à circulação de mercadorias, nomeadamente insumos, bens de consumo e produções comercializadas. Realizaram-se nos últimos anos avultados investimentos em equipamento de carga, continuamente contrariados pela acção destruidora da guerra. A frota actualmente existente não é suficiente para as necessidades, desta situação de escassez e risco de transporte, resulta um incremento dos custos de produção e comercialização, afectando os produtores e consumidores. O sector informal é o principal participante na formação do PIB (63-65%) e com condições extremamente favoráveis ao seu desenvolvimento e a uma maior influência na economia de mercado em especial na

¹² / ADAM, Yussuf e SILVA, Teresa Cruz e. Mercados e Preços nas Zonas Rurais. CEA/UEM. Maputo 1989

área de agricultura e pescas. A rede comercial é o principal catalizador destes sectores, podendo estimular-se facilmente o seu crescimento através da colocação no mercado de instrumentos necessários à produção e de bens de consumo incentivadores¹³.

Fizeram-se algumas críticas sobre a guerra que afectou o desenvolvimento de Moçambique: aumentou a dependência externa em termos económicos, elevou os custos de desenvolvimento e de produção resultando em maior necessidade de assistência externa, enquanto diminuem as exportações; absorveu recursos e reduziu a capacidade da economia para o desenvolvimento; aumentou as necessidades de investimentos derivadas das destruições e ao desestabilizar os produtores rurais, criou condições de fome para produtores de alimentos aumentando as necessidades de ajuda alimentar e de emergência. Para o sector agrário realçaram que as políticas agrárias pós-independência tiveram insucesso na promoção da produção agrária alimentar e de rendimento, quer no sector comercial, quer no sector camponês. Este insucesso reflectiu-se nos volumes decrescentes da comercialização e de produtividade. A produção agrária foi significativamente afectada pela ocorrência de calamidades naturais, cujos apoios de emergência não conseguiram repôr as capacidades dos

¹³/COSTA, C; RIBEIRO, A.M; TRINDADE, J.C; GARCES, A; SOUSA, D. Relatório Sobre o Perfil Económico do Sector Privado em Moçambique. Maputo Fevereiro de 1988 p.93-108

produtores e as infraestruturas¹⁴.

O "Agricultural Recovery Program" da "World Vision International" tem acompanhado os programas de agricultura para obter dados quantitativos sobre as áreas de maior cultivo alimentar para estimar o nível de segurança alimentar, particularmente do sector familiar nos distritos abrangidos pelo programa. Na província de Tete, estão abrangidos os distritos de Angónia, Changara e Mutarara. Só em Angónia o programa ARP possui 60 campos de experimentação, demonstração ou de ensaios de milho que é a cultura com elevadas colheitas, já alcançou cerca de 1.71 a 2 toneladas por hectare na campanha 95/96. A alta densidade populacional (85 habitantes/Km²) na Angónia afecta os campos de cultivo do sector familiar e limita a oferta de terra. A fertilização do solo não é acessível a todos os campos de cultivo, a combinação do cultivo intensivo de cereais com a inadequada rotação de culturas e a lixiviação pluviométrica conduzem a uma gradual perda da fertilidade do solo. Conclui-se que o nível de segurança alimentar no distrito de Angónia é bom. As famílias têm culturas alternativas (mandioca, variedades de feijões) com uma significativa contribuição nos períodos de níveis baixos de produção de milho¹⁵.

¹⁴/CARRILHO, J; MARTINS, M; TRINDADE, J; BIRGEGARD, L.E; PONTES-SUNDELL, M. EADA - Estratégia Alternativa de Desenvolvimento Agrário. Maputo, Outubro de 1990 p.12-13

¹⁵/STRAATEN, Bart van; SCHMIDT, Eric; KEYSERLINGK, Alix Von; HUBCHEN, Jonathan. Report of Family Sector Cereal Yield Evaluation, Sofala, Tete, and Zambézia Provinces, May 1996. World Vision International-Mozambique, Agricultural Recovery Program. July 1996 (15p.)

CAPÍTULO IV

1. TRANSPORTES E COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA

Este capítulo pretende mostrar a relação existente entre os transportes (vias de acesso e a quantidade de carros e custos de transportes) e a comercialização agrícola.

O transporte rodoviário, pela flexibilidade das suas vias, desempenha um importante papel na comercialização agrária. A estrada transforma a economia dum país, sem ela, a economia permanece fechada. Se o transporte é caro, a economia apenas se abre para algumas mercadorias de valor (cultura comercial), mas se se efectua a baixo preço a economia pode abrir-se¹⁶.

Até 1986 o transporte de mercadorias em Dómue era feito pela camionagem da Carbomoc, Transcarga, AGRICOM e singulares. A guerra originou, viagens em colunas militares.

A liberalização da economia do país "quebrou" o controlo dos meios de transportes, dos volumes e tipos de cargas, por parte da DPTC, porque as pessoas e empresas de transportes programam-se por si próprias e não fornecem nenhuma informação à DPTC, há dificuldade de obtenção de dados estatísticos e licenciamentos referentes ao sector dos transportes.

Para a quantificação de veículos pesados existentes na província de Tete, a DPTC fez um levantamento em 1993 de carros a partir de 3.5 toneladas. Verificou-se que muitos

¹⁶/DERRUAU, Max. Geografia Humana II. Lisboa 1973 p.175

destes estavam em estado obsoleto pela falta de meios financeiros para a sua manutenção. A banca em Tete não concede créditos ao sector dos transportes¹⁷.

O percurso Tete-Angónia que normalmente se faz em quatro horas de tempo, era feito em cerca de três semanas no período da guerra e esta foi mais intensa no período entre 1983 e 1990 no qual o ano de 1988 não registou movimentação de viaturas para a comercialização agrícola¹⁸.

O transporte é bastante relevante na comercialização agrícola porque facilita a troca de bens. A sua eficiência é fundamental para as áreas rurais, onde constitui um grande incentivo para o aumento da produção agrícola porque facilita a movimentação dos compradores e vendedores.

O bom funcionamento dos transportes, passa necessariamente pela reabilitação e manutenção das estradas.

O processo de comercialização agrícola depende para além de outros factores, fundamentalmente dos transportes, porém, no seu estudo o factor transporte é essencial.

"Em consequência da guerra, grande parte da infraestrutura que servia o sector familiar foi destruída. O investimento realizado não é suficiente para o volume de empreendimentos necessários. De entre estes, apontam-se como fundamentais os seguintes: i) reabilitação das vias de acesso às zonas produtivas, ii) construção de armazéns rurais, iii)

¹⁷ / Entrevistado - Carlos White, substituto do director provincial dos transportes e comunicações de Tete, DPTC Tete, aos 18/12/95.

¹⁸ / Entrevista com Carlos White - Substituto do Director Provincial dos Transportes e Comunicações. Tete, 18/12/95.

extensão da utilização da tracção animal para a lavoura e transporte, (...) "¹⁹.

Da análise dos factores que influíram nas tarifas de transporte, conclui-se que, quanto menor fôr o tráfego, os custos de transporte são bastante elevados comparativamente às vias com tráfego elevado, isto é, número de veículos por dia e toneladas por ano (t/ano). "Um grande tráfego diminui o preço de transporte"²⁰. Não se apurou a tarifa de transporte aplicada a cada quilograma por quilómetro. "A tarifa de transporte se expressa em mt/km/kg"²¹.

A liberalização da economia permitiu o surgimento de muitos transportadores privados, grande parte dos quais possui muito poucos conhecimentos de gestão dos transportes o que conduz a uma rápida deterioração dos seus veículos²².

1.1. A Integração Entre os Sectores de Actividade

Os planos de comercialização devem ser integrados ao estabelecimento de um plano de transportes. Este é um marco de um desenvolvimento económico e social, passando pelas fases seguintes: i) a observação crítica da situação actual da região e em especial dos transportes, ii) o exame das perspectivas e das possibilidades económicas, assim como das

¹⁹/ José Carlos Trindade, José Paulo Marra, Ana Maria Ribeiro, Guilherme Cuellar, Thomas Thomsen. AGRICOM E.E. Aplicação dos preços oficialmente aprovados no circuito de comercialização de produtos agrícolas: Análise e Propostas. Maputo Maio 1989 pp.53-54

²⁰/ BOURRIERES, Paul. La economía de los transportes en los programas de desarrollo. Paris 1959 p.139

²¹/ ADAM, V. V Congresso: implicações para o desenvolvimento rural. EXTRA, CEA (2), Maputo 1989 p.16

²²/ Entrevista com José Trindade. Maputo, 30/9/96.

necessidades correspondentes em transportes, iii) o plano de transportes propriamente dito, ou seja, uma previsão dos transportes que deverão ser assegurados a diversos prazos, dos meios de assegurar esses transportes, e do custo desses meios, assim como dos próprios transportes²³.

1.2. COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA

O camponês moçambicano tal como na maior parte dos países africanos, depende exclusivamente da rede de comercialização para transformar o fruto do seu trabalho em valores monetários. Com o rendimento obtido da venda dos seus excedentes ele terá que garantir a sobrevivência até à colheita seguinte²⁴.

O sector familiar é o que mais contribui no país para o mercado de produtos agrícolas²⁵. Em termos de volume e valor de produção o sector familiar é de longe o de maior peso, como exemplo, a produção de milho do sector empresarial foi em 1984/85 de 39.000 toneladas, estimando-se que a produção familiar pudesse ter atingido as 400.000 toneladas em condições de segurança normais²⁶.

A produção dos camponeses desempenha papel substancial na agricultura moçambicana. A grande percentagem da produção

²³/BOURRIERES, P. La Economía de los Transportes en los Programas de Desarrollo. Paris 1959 p.179

²⁴/Trindade, José Carlos. Comercialização de Produtos Agrícolas: um serviço ao sector camponês. EXTRA nº1 1989 p.18

²⁵/TRINDADE, J.Carlos. A participação do Sector Familiar na Comercialização. EXTRA nº1 1989 p.21

²⁶/C.Costa, A.M.Ribeiro, J.C.Trindade, A.Gardes e D.Sousa. Relatório Sobre o Perfil Económico do Sector Privado em Moçambique. Maputo, Fevereiro de 1988 pp.46

nacional provém da produção do campesinato (...) Cerca de um terço da produção agrícola comercializada provém da pequena produção dos camponeses (...) donde se conclui que a produção de subsistência é responsável por cerca de 55% da produção agrícola. (...) O campesinato produz cerca de 70% da produção agrícola total. As suas principais produções para o mercado representam cerca de 44% das receitas de exportação do país²⁷.

No tempo colonial a comercialização era garantida por uma rede de cantineiros que constituía o centro de toda a vida comercial do campo, comprador pelos mais baixos preços dos excedentes de produção e vendedor aos mais elevados possíveis dos artigos essenciais, (sal, açúcar, tecidos, sabão, óleo, petróleo)²⁸.

Durante muitos anos do período pré-colonial de Moçambique, a comercialização dos excedentes agrícolas foi assegurada pelo Instituto de Cereais de Moçambique e outras entidades comerciais e/ou industriais que existiam. Na maioria dos casos, o contacto entre estas entidades e o camponês era feito através de comerciantes rurais que tinham suas lojas ou simplesmente postos de venda nas aldeias²⁹.

O comércio rural deve, sobretudo, visar o aumento da cobertura geográfica do mercado. Em termos de estrutura do comércio rural, o seu desenvolvimento exige uma intervenção

²⁷ / WUYTS, Marc. Camponeses e a Economia Rural em Moçambique Vol.13 nº6. S.Paulo 1983 p.4-8

²⁸ / ANDRADE, M. Comercialização Interna em Moçambique, artigo 30p/UEM. Maputo 1976 p.4-5

²⁹ / AKESSON, Gunilla. Sistemas de Produção Agrária e Realidade Sócio-Económica em Três Aldeias Maputo 1994 p.145

directa do Estado nos seguintes sentidos: i) assegurar a realização de actividades comerciais no campo através da promoção activa de operadores, com políticas de apoio em crédito e de compensação, no acesso a equipamento de transporte, a materiais de construção e mercadorias; ii) determinar níveis de rentabilidade, compensadores relativamente a outras alternativas e controlar a efectiva aplicação dos meios disponibilizados no comércio rural.

Isto significa a capacidade de supervisão e de intervenção estatal no mercado, e responsabilização directa na alocação de recursos para o efeito. A intervenção estatal também é necessária nos pontos seguintes: i) minimizar os preços de venda dos insumos básicos aos agricultores e ii) assegurar que sejam disponibilizados insumos básicos em quantidades suficientes e com qualidade³⁰.

O total dos excedentes de culturas alimentares comercializados (...) é ainda dominado pelas quantidades comercializadas pelo sector familiar³¹.

Os camponeses encontram dificuldades em colocar os seus produtos a preços altos. Há muitos camponeses que armazenam os seus produtos para vendê-los mais tarde, numa altura em que o preço esteja melhor. (...) logo depois da colheita os preços tendem a ser muito baixos, enquanto no período de

³⁰/J.Carrilho, M.Martins, J.Trindade, L.E.Birgegard, M.Pontes-Sundell. EADA - Estratégia Alternativa de Desenvolvimento Agrário. Maputo, Outubro de 1990 p.74-75

³¹/CEA/UEM. Comercialização Agrária ao Nível Distrital. Maputo 1982 p.57

Dezembro a Fevereiro verifica-se uma grande subida no preço"³².

Na análise da comercialização agrícola nos últimos dez anos, concluiu-se que a guerra foi o factor mais importante no fracasso da comercialização, seguida da situação climática sobretudo nos anos de 1985 e 1986 que baixaram os índices de produção. Com a paz, a partir de 1992 a situação melhorou bastante³³.

1.2.1. A Comercialização Agrícola no Período Pós-Independência

Após a independência de Moçambique em 1975, a rede de comercialização, cuja base eram os cantineiros, que garantiam a recolha e canalização dos excedentes agrícolas das zonas rurais para os centros de consumo desapareceu e originou a escassez de produtos no campo, fruto de uma redução do mercado interno; desaparecimento do crédito agrícola concedido pelos comerciantes aos camponeses das regiões vizinhas, em troca da entrega de parte dos excedentes de produção obtidos³⁴.

No processo de comercialização e produção agrícolas importa a formação de estruturas a planificar conjuntamente a quantidade, qualidade e local de produção atendendo aos diferentes condicionalismos (custos de produção, custos de

³²/Projecto de Segurança Alimentar (MAP/MSU) Boletim Mensal de Informação do Mercado 63ª Edição. Maputo Julho de 1996 p.3

³³/Entrevista com Dr. José Trindade. Maputo, aos 30/9/96.

³⁴/ANDRADE, M. Comercialização Interna em Moçambique, artigo 30p/UEM. Maputo 1976 p.7

transporte, capacidade de escoamento,...)³⁵; igualmente importa uma reactivação da rede do comércio rural que vise comprar os excedentes de produção directamente ao camponês, e vender produtos básicos a estas populações.

Em algumas áreas de Moçambique, existe somente um comerciante em actividade o que origina uma situação de monopsonia⁽³⁶⁾³⁷.

A nível global da economia moçambicana, os preços ao produtor agrário foram os que menos cresceram comparativamente com os preços dos restantes sectores de economia (...) tudo indica que os termos de troca entre o sector agrário e o conjunto da economia se deterioraram³⁸.

1.2.2. A Comercialização Agrícola e o Programa de Reabilitação Económica (PRE)

O PRE, joga um grande papel na área de comercialização agrícola na medida em que incentiva o próprio camponês a aumentar a sua produção de modo a obter grandes excedentes que para si tanto como para a economia do país são benéficos.

O objectivo do PRE era de melhorar as condições de vida da população das áreas rurais, nos primeiros anos da

³⁵/ADLER, H.A. Planificación Sectorial y por Proyectos en Materia de Transportes, Madrid 1969 p.63

³⁶/ Monopsonia - muitos vendedores - os camponeses - e um comprador - o comerciante.

³⁷/ ABRAHAMSSON, H.; Nilson, A. Moçambique em Transição: Um estudo da história de desenvolvimento durante o período de 1972/1992. Gotemburg/Maputo 1994

³⁸/MOSCA e CENA, in Adam e Silva (1989), Hermele (1990) e Mosca (1993). O Comportamento dos Preços e Mercados. EXTRA nº15 Maputo 1994p.10

sua introdução a produção comercializada aumentou substancialmente, mas a situação desta população não melhorou, piorou. As racionalizações diminuíram o pessoal nas empresas estatais e nas unidades agrícolas... o que veio piorar drasticamente o poder de compra e o nível de consumo da população rural³⁹.

Cerca de 65% da população rural vive num estado de pobreza absoluta, utilizando mais de 60% das receitas do lar para a aquisição de bens alimentares⁴⁰.

A comercialização de cereais, é uma operação pouco rentável para uma banca privatizada que luta por uma maior rentabilização, por isso não é prioritária para crédito⁴¹.

1.2.3. A Participação do Governo na Comercialização Agrícola

Após a independência o sector empresarial privado desapareceu, o Estado viu-se obrigado a substituí-lo e teve êxitos (1977 a 1979) de pouca dura devido à dimensão no controle de todas as empresas no país. O Estado criou cooperativas agrícolas, mas estes projectos falharam porque o sector camponês não está habilitado a gerir grandes áreas de cultivo, os rendimentos eram baixos, apesar de ter a

³⁹/ABRAHAMSSON, H. NILSON, A. Moçambique em Transição: Um estudo da história do desenvolvimento durante o período de 1972/1992. Gotemburg/Maputo 1994 p.56

⁴⁰/ABRAHAMSSON, H. NILSON, A. "In Green, Herbold, Reginald, 1989 in 'Poverty Assessment Paper (Social Dimensions of Adjustment)". Moçambique em Transição: Um estudo da história do desenvolvimento durante o período de 1972/1992. Gotemburg/Maputo 1994.

⁴¹/Entrevista com Dr. José Trindado. Maputo, 30/9/96.

vantagem da garantia de comprador, a AGRICOM⁴².

A AGRICOM estava vocacionada à comercialização num período de emergência (guerra) e de economia planificada foi extinta, o governo instituiu o ICM para uma economia de mercado e de paz.

O ICM diferencia-se da AGRICOM por não possuir frota de transporte própria enquanto a AGRICOM estava obrigada a tê-la porque não existiam frotas privadas, a AGRICOM era também obrigada a expandir-se por todo o país porque as populações não se podiam movimentar a grandes distâncias devido à guerra e 'hoje' o ICM necessita apenas de alguns pontos estratégicos, não tem fundos comparativamente a AGRICOM que era financiada pelos países nórdicos⁴³.

"O ICM é uma instituição criada pelo Governo para fazer o balanceamento da segurança alimentar no país e não tem por objectivo concorrer com o sector privado"⁴⁴. Para além do ICM, o Governo através da banca financia outros intervenientes inscritos nas Direcções Provinciais e Distritais do Comércio⁴⁵.

Para melhorar a infraestrutura física de comercialização, um grande passo o governo deve investir

⁴²/ Entrevista com Dr. José Trindade, Maputo, aos 30/9/96

⁴³/ Dr. José Trindade em entrevista, Maputo aos 30/9/96.

⁴⁴/ José Pacheco, Vice-Ministro de Agricultura e Pescas em entrevista para o programa da Rádio Moçambique "Economia e Desenvolvimento", Maputo aos 16/5/96.

⁴⁵/ Entrevistado - Mário S. Macajo, Director Distrital do Comércio de Angónia - Ulógue,
01/96

sobretudo em estradas, nas zonas de alto potencial agrário⁴⁶.

O governo defende o produtor, intermediário e consumidor e estabelece o preço mínimo ou de referência dos produtos agrícolas. O Governo criou igualmente o SIMA o qual traz benefícios mútuos tanto para os produtores como para os comerciantes, consumidores e para o próprio governo no sentido de conhecer as variações dos preços entre os mercados e os períodos do ano.

O saco (50Kg) de milho branco que em Junho de 1996 custou em Quelimane 55.000 Mt no mercado de Bazuca em Maputo custou 105.000 Mt e a nível grossista no mesmo mercado foi vendido a preços de 140.000 e 150.000 Mt. Para os produtores é também importante uma melhoria substancial das técnicas de armazenamento na machamba para maximizar a habilidade dos camponeses com vista a aproveitarem a subida sazonal dos preços no sentido de que, em vez de venderem todo o produto depois da colheita, poderem armazenar uma parte e quando o preço estiver alto, vendê-lo, aproveitando-se deste modo da subida sazonal⁴⁷.

1.2.4. Mercado Paralelo

Considerada especulativa, esta actividade surge como resultado da escassez de bens de consumo no mercado devido

⁴⁶/ Melinda Pones-Sundell. O Papel do Estado na Comercialização Agrária. EXTRA nº4 1994p.43

⁴⁷/ Projecto de Segurança Alimentar (MAP/MSU) Boletim Mensal De Informação Do Mercado 63ª Edição. Maputo Julho de 1996 p.3

à quebra da produção nacional e importação. Os intervenientes nesta actividade são os comerciantes privados e indivíduos que, com maior agressividade na procura dos bens escassos, os disponibilizam para a venda às famílias quer junto dos mercados públicos, quer nas áreas residenciais, quer ainda recorrendo à via pública comercializando gêneros alimentares, vestuário, artigos de higiene, eléctricos e electrónicos.⁴⁸

O mercado paralelo é actualmente fortificado pelos compradores ambulantes que jogam um papel muito importante pois conseguem alcançar as áreas mais interiores onde têm a grande facilidade de comprar os produtos (feijões, amendoim e milho) considerados rentáveis a preços muito abaixo dos referenciais. Os compradores ambulantes são divididos em três tipos: o primeiro é constituído pelos provenientes das zonas de alto consumo, exemplo a cidade de Maputo, o segundo é constituído pelos funcionários públicos das zonas rurais que vem na comercialização rural uma fonte para elevar o seu rendimento apesar das pequenas margens de lucros e, o terceiro, é constituído por camponeses da mesma região com acesso às estradas e uma razoável capacidade financeira para a compra dos produtos e sua revenda nas bermas das estradas⁴⁹.

⁴⁸/COSTA, C; RIBEIRO, A.M; TRINDADE, J.C; GARCES, A. e SOUSA, D. Relatório sobre o perfil económico do sector privado em Moçambique. Maputo Fevereiro de 1988

⁴⁹/Entrevista com Dr. José Trindade, Maputo, aos 30/9/96

1.3. TRANSPORTES

O papel essencial do transporte é permitir a troca de mercadorias entre os agricultores e os centros urbanos, pelo que se torna possível (e sem ele é impossível), para a posição económica do agricultor, estar a cima do escalão de subsistência consumindo alimentos criados no próprio local, (...) sem transportes, as cidades não podem mesmo existir⁵⁰.

Um eficiente sistema de transportes rodoviários, é básico para qualquer plano de desenvolvimento e é igualmente primordial a existência de infraestruturas de transporte⁵¹.

Os projectos de estradas e transportes rurais têm impacto local na facilidade de acessibilidade, expansão e aceleração da produção agrícola e sua transformação da subsistência para agricultura comercial pela modificação relativa dos retornos de trabalho e capital⁵².

Para tornar funcional a rede de estradas e transportes marítimos, foi estabelecido o programa ROCS de carácter nacional e financiado pelo Banco Mundial, Governo moçambicano e a Embaixada da Suécia. Este programa prioriza as estradas interprovinciais e rurais principais⁵³.

⁵⁰/CLARK, Colin. A Economia da Agricultura de Subsistência. Barcelos 1971 p.281-282

⁵¹/CTPIE. Relatórios Sectoriais. Transportes e Comunicações. Parte II Vol.8 Tomo I. Lourenço Marques 1956 p.5

⁵²/GAVIRA, Juan. "in Airey 1980; Hegen 1966; Okada 1978". Sub-Saharan Africa Transport Program. The World Bank and the Economic Commission for Africa. RURAL TRANSPORT AND AGRICULTURAL PERFORMANCE IN SSA: 6 COUNTRY CASE STUDIES. The World Bank, Africa Technical Department, Infrastructure Division. May 1991. p.11

⁵³/Entrevista com Ilmer Tong. Chefe dos Serviços de Transportes e Comunicações e Representante da Embaixada da Suécia no Programa ROCS. Maputo, aos 23/8/96

1.3.1 Condições para Estudo de Transportes

Antes de empreender um estudo sobre os transportes se deve cumprir a três condições importantes: a determinação da política geral em matéria de transportes que o governo se propõe a seguir; adopção das medidas necessárias para garantir que o estudo constitua efectivamente uma etapa de um processo constante de planificação e ^{da} previsão do tráfego, ^{& relacionada} se relaciona com a planificação dos outros sectores. A planificação dos transportes em muitos países subdesenvolvidos, é feita pelos governos locais com vista a orientar melhor os investimentos externos⁵⁴.

1.3.2. A Organização da Exploração dos Transportes

A tarefa fundamental na organização da exploração dos meios de transporte consiste em encontrar soluções que permitam alcançar um aproveitamento máximo das capacidades de transporte empregues. Há cinco situações na exploração dos meios de transporte: i) a deslocação com carga (única situação produtiva), ii) a deslocação sem carga, iii) parada para processos de baldeação⁵⁵, iv) parada para processos de manutenção ou preparação da exploração e v) parada por falta de emprego. A organização da exploração tende para maximizar a situação (i)⁵⁶.

⁵⁴/ ADLER, A. Planificación Sectorial y por Proyectos en Materia de Transportes, Madrid 1969 p.18

⁵⁵/ Mudança (de um lugar para o outro) de mercadorias. "WENSKE, Christian. Economia de transporte, Maputo 1985 p.5

⁵⁶/ WENSKE, Christian. Economia de Transporte. Maputo 1985 p.4.7

1.3.3. Mobilização do Transporte

Os transportes constituem um serviço destinado a ligar os centros de produção aos de consumo, não se pode considerar que tenham uma finalidade distinta e independente das metas do país em matéria de desenvolvimento.

No caso em que se desejar conceder especial importância à produção de bens de consumo, o transporte por camiões desempenha um papel muito importante. A estratégia adequada em matéria de transportes, determina-se em função da estratégia geral do país com respeito ao desenvolvimento económico. Nesta determinação, desde logo deve tomar-se em consideração os custos de transporte como um dos factores pertinentes.

A planificação e o estudo de transportes para a sua mobilização, deve ser em função dos programas de outros sectores. Neste contexto, o objectivo da planificação em matéria de transportes, é garantir que se atenda o tráfego a custo mínimo para a economia⁵⁷.

1.3.4. Custos de Transportes

Custos de transporte elevados, facilitam a dispersão e, tudo dependendo da óptica que se adopte, os custos de transporte desempenham uma função 'proteccionista' para as actividades locais.

O custo de transporte baixa à medida que as estradas

⁵⁷/ADLER, A. Madrid 1969 p.21

vão sendo melhoradas⁵⁸, o segundo factor mais importante nos custos de transporte é a distância, porque, o afastamento do mercado determina a selecção das culturas por forma que vêm a situar-se mais longe as que implicam menores custos de transporte e armazenamento, e os factores seguintes são: os custos dos combustíveis e a assistência técnica das viaturas. As elevadas tarifas rodoviárias são explicadas e argumentadas pelo estado técnico não satisfatório da rede rodoviária⁵⁹.

O custo de utilização do automóvel depende, dos impostos que o atingem, directa ou indirectamente, sobretudo através da gasolina; esses custos são em contrapartida da conservação das estradas pelo Estado⁶⁰.

Os custos totais de transporte podem ser calculados de modo seguinte: Se p for o preço de entrega (uniforme) de certo produto agrícola, q a quantidade do produto (desconhecida), α a energia necessária por unidade de distância⁶¹, q o máximo da carga bruta possível por unidade de meio de transporte (carroça, vagom, por exemplo), d a distância a percorrer até ao centro e T , os custos totais de transporte, tem-se: $q = q + \alpha d$ (3.3.1)⁶² e $T = (\beta q + \delta p)d$

⁵⁸/CLARK, Colin. A Economia da Agricultura de Subsistência. Barcelos 1971 p.277

⁵⁹/ANDRADE, X; GARCIA e NURGALIEV. Geografia Económica Vol.II Manual da 11ª classe. Maputo 1981

⁶⁰/DERRUAU, Max. Geografia Humana II. Lisboa 1973p.127

⁶¹/ Em geral, particularmente para a época de Von Thunen, deveria tornar-se o dobro da distância a fim de se ter em conta o regresso do meio de transporte.

⁶²/ Refere-se que nos referimos à época de Von Thunen em que alguma 'energia' deveria ser transportada com os produtos.

(3.3.2) em que β e δ são referidos como coeficientes simplificados dos transportes, que relacionam o custo total T , com o volume do transporte, o preço e a distância. Designando por R a renda total, tem-se: $R = pq - T$ (3.3.3) que por substituição de (3.3.2) e (3.3.1), se converte em $R = p(q - \alpha d) - (\beta q + \delta p)d$ (3.3.4) Se por r passar a referir-se a renda por unidade de volume máximo transportável, $r = R/q$, tem-se de (3.3.4) $r = p[1 - ((\alpha + \delta)/q + \beta/p)d]$ (3.3.5), a fórmula final (3.3.5) demonstra que a unidade de renda é tanto menor quanto maior for a distância ao centro e quanto maiores forem α , β e δ , parâmetros associados aos transportes; o nível dos preços e a unidade de renda variam no mesmo sentido; podendo determinar-se o efeito marginal dos preços a partir de (3.3.5)⁶³.

O uso destas fórmulas exige dos transportadores para tornar rentável a sua actividade, um profundo conhecimento dos parâmetros associados ao transporte, a distância exacta e o volume da carga transportável.

⁶³/ LOPES, A.S. Desenvolvimento Rural, 3ª edição. Lisboa 1987 p.166-167

CAPÍTULO V

1. LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DA LOCALIDADE DE DÓMUE

Dómue, localiza-se a Noroeste do Distrito de Angónia a cerca de 50Km da vila de Ulóngue. Dómue, é também a sede do posto administrativo de Dómue. É delimitada a Norte pelo Malawi, a Sul pelas localidades de Nkhame e Ndaula (através do rio Chivómozi), a Este pelas localidades de Seze (através do rio Licange) e de Lilanga e, a Oeste pela localidade de M'pandula através do rio Mecame. Dómue, Localiza-se igualmente entre as latitudes de 13°26'06"S e 14°39'03"S e as longitudes de 33°55'14"E e 34°11'57"E. A sua superfície é cerca de 375Km² ⁽⁶⁴⁾ dos 2112Km² da superfície do posto administrativo de Dómue.

1.1. Divisão Administrativa da Localidade de Dómue

A localidade de Dómue está repartida em 27 aldeias principais e 8 consideradas satélites de alguns destes principais, sendo as seguintes: Dómue-sede (Kaliwo), Chissanga, Madzimaela, Katueva, Kacone, Nthindi, Dziende, Magomero, Mualantanga, N'zimu, Chizonde, Nzimudziende, Binga, Calambo, Chipindu, Chivómozi, Golongodzi, Mangani, Calio, Dzatumbe, Chizombe, Bupyra, Nchoncho, Chigugu, Massinko, Lonzi e Nchinji. Dhala, Nthalimanja, Monekera, Zamuia, Dumbo, Nthaka, Calintulo e Mphathi, respectivamente.

⁶⁴ / Calculada a partir de uma sobreposição de grelha transparente e quadriculada com 5mm de lado a um mapa da localidade e se aplicou fórmula: $T=N((d*S)/1000)^2$ onde T é a área da localidade, N o nº de quadrados contidos na área, d o denominador da escala e S o lado do quadrado.

ERRATA

Na Lista de Tabelas (Tabela 14, página ii) onde se escreveu (Nao) escreve-se (Não).

Na Definição de Conceitos, nota de Rodapé (3) onde lê (Ibdem) deve-se considerar:

Dicionário de Ciências Sociais. Rio de Janeiro 1986 e nas notas de página (6 e 7)

deve-se considerar o mesmo autor da nota anterior (5) mantendo as respectivas páginas.

Na página 53 na nota de rodapé 109 onde se lê (D. José), escreve-se Dr. José.

Na página 61, primeiro parágrafo, segunda linha, onde se lê (é criada) considere-se apenas (criada).

Na página 63, no fim do primeiro parágrafo suprima-se a palavra (eram).

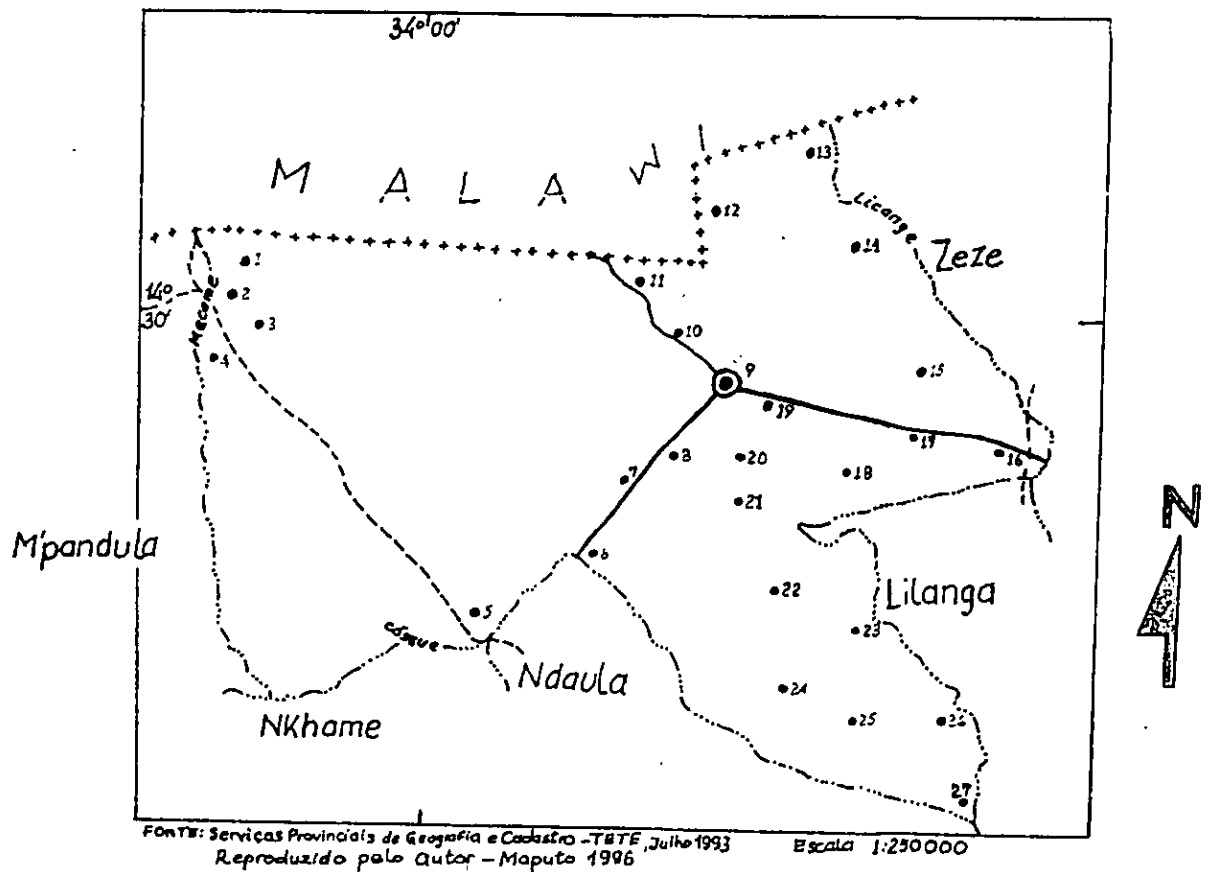
Página 66, segundo parágrafo, primeira linha, onde se lê (dirculação) escreve-se (circulação).

Página 67, primeiro parágrafo, penúltima linha, onde se lê (manuteção), escreve-se (manutenção) e na última linha onde se lê (para de), leia-se (para o).

Romão Cinco Mwaluza

LOCALIDADE DE DÔMUE

DIVISÃO ADMINISTRATIVA



Legenda de Aldeias

1. CHISSANGA, 2. MADZIMAELA, 3. CATSUEVA, 4. KACOMUE, 5. N'ZIMU,
 6. GOLONGODZI, 7. NTHINDI, 8. CHIPINDU, 9. DOMUE (KALIWO), 10. CHIZONDE,
 11. MUALANTANGA, 12. MAGOMERO, 13. DZIENDE, 14. N'ZIMUDZIENDE, 15. BINGA,
 16. BUPYRA, 17. DZITUMBE, 18. CALIO, 19. CALAMBO, 20. CHIVOMODZI,
 21. MANGANI, 22. CHIZOMBE, 23. NCHONCHO, 24. CHIGUGU, 25. MASSINKHO,
 26. LONZI, 27. NCHINJI.

2. ENQUADRAMENTO FÍSICO-GEOGRÁFICO E SÓCIO-ECONÓMICO DE DÓMUE

O estudo da interacção dos factores físico-geográficos e sócio-económicos, é de extrema importância porque revela a relação Homem-Natureza e os efeitos ambientais produzidos. "Os meios onde só se discernem influências de carácter físico são cada vez mais raros, provavelmente até inexistentes. As condições de vida do presente são, em maior ou menor parte, determinadas pela acção, sobre o meio físico bruto original, de esforços humanos que inauguraram muito cedo uma série complexa de interferências e de interacções de fenómenos naturais e dos fenómenos humanos (...). Desde então, já se não trata de meio natural ou de meio bruto, mas de um teatro de acções recíprocas, que é o meio geográfico"⁶⁵.

Algumas actividades sócio-económicas são apoiadas por Organizações Não-Governamentais (tabela 14. Anexo).

2.1. Relevo

Dómue está no planalto de Marávia-Angónia. O monte Dómue com 2096 metros de altitude localiza-se a 27Kms em (Kampessa - Seze) a nordeste, é o ponto mais alto desta formação. As rochas mais frequentes são os granitos. Esta forma de relevo é o factor principal do clima da região. O seu efeito sobre os transportes não é directo.

⁶⁵/GODINHO, V. Magalhães. Panorama da Geografia. Volume III, Lisboa 1955 p.31

2.2. Clima e Solos

O clima de Dómue é tropical de altitude. É um clima com características temperadas (menos quente e bastante chuvoso)⁶⁶. As precipitações, variam entre os 800 e 1500mm, a temperatura máxima média anual foi de 25.5°C e a temperatura mínima média anual de 13°C, os meses mais frescos foram os de Junho e Julho 7.4 e 7.1°C e os meses mais quentes foram os de Outubro e Novembro com 28.5°C e a amplitude térmica média anual foi de 12.5°C no período entre 1971 e 1980 (Tabela 7. Anexo).

As condições climáticas prevalectentes em Dómue, constituem um atractivo enorme ao povoamento e desenvolvimento da agricultura⁶⁷. O clima tropical de altitude é estável e favorece uma grande variedade de culturas. Dómue tem faixas extensas de bons solos e densamente ocupadas⁶⁸. São Solos argilosos castanho-avermelhados (VG+KGm) e com profundidade moderada variando entre os 50 e 100 Centímetros⁶⁹.

No período chuvoso os solos argilosos dificultam a acessibilidade das estradas porque retêm grandes quantidades de água. A humidade relativa é mais alta entre os meses de Dezembro e Abril alcançando uma média mensal de 89% com um

⁶⁶/ARAÚJO, Manuel.Noções Elementares da Geografia de Moçambique.2ª edição,Notícias,Maputo 1979 p.11

⁶⁷/Tabelas de dados Meteorológicos. Serviços Meteorológicos Provinciais de Tete. Tete 1996

⁶⁸/VOOTHAN, R.L. Zonas Prioritárias para o Desenvolvimento do sector familiar de Agricultura. Série terra e água INIA, nota n°28. Maputo 1984

⁶⁹/ Mapa de Solos da Província de Tete e Legenda Explicativa, INIA. Maputo 1983.

relativo carácter de constância no intervalo de 64-74% (Tabela 9. Anexo).

2.3. Vegetação

Grande parte da superfície de Dómue está ocupada por campos de cultivo e espaços residenciais dispersos. A fraca cobertura vegetal, o uso do combustível lenhoso e a prática da agricultura condicionam e aceleram a erosão pluvial das estradas.

2.4. População

A Localidade de Dómue tem uma população estimada em 38.000 habitantes (28.1%) (Maio de 1995) do Posto Administrativo do mesmo nome (135.000 habitantes). O distrito de Angónia até Maio de 1995, tinha uma densidade populacional de 85 hab/Km² com uma área de 3273 Km² enquanto para a localidade de Dómue esta densidade é média, porque há aldeias com cerca de 98.86 hab/Km².⁷⁰ "A elevada densidade populacional se justifica com base na existência de bons recursos agro-ecológicos. Grande parte da população local ocupa-se da prática da agricultura"⁷¹.

No interior da localidade a população vive de acordo com o padrão de povoamento tradicional da região, em aldeias

⁷⁰/ Entrevista com José Leissone. Ulôngue, Janeiro de 1996.

⁷¹/ VOORTMAN, R.L. Zonas Prioritárias para o Desenvolvimento do Sector Familiar de Agricultura. Série Terra e Água do INIA, Nota Técnica nº28. Maputo 1984

familiares situadas perto das suas machambas⁷².

2.4.1. Habitação

A casa de pau-a-pique maticada de barro é o tipo mais frequente e comum em Dómue, um segundo é feito de tijolos de argila não queimados e, o terceiro e em menor número, é feito de tijolos de argila queimados. A cobertura na maioria das casas é de capim e o soalho barreado de argila. Muitas casas não têm divisão interna e tem apenas uma porta e pequenas janelas.

2.4.2. Apoio aos Regressados

A Visão Mundial, a DANIDA/agricultura e a Federação Luterana, prestaram ajuda alimentar e instrumentos de produção a cerca de 7482 famílias da Localidade de Dómue no período entre Agosto de 1993 e Novembro de 1994.⁷³

2.4.3. Fontes de Rendimento

A principal fonte de rendimento e de subsistência da população de Dómue é a agricultura, através da comercialização dos excedentes da sua produção agrícolas.

Pequena parte da população tem rendimento adicional, proveniente de trabalhos assalariados temporários nas propriedades de pequenos agricultores locais e, outra

⁷²/ADAM, Y; COIMBRA, H; OWEN, D; e LAISSONE, J; MWALUZA, R.C. A Pobreza no Distrito de Chiúta: Uma Investigação e Sugestões para a Acção. CEP/UEM, Maputo, Dezembro de 1995 p.7

⁷³/Relatórios da Visão Mundial/ARP, Tete 1994

trabalha no vizinho Malawi como cozinheiros, guardas caseiros e outros trabalhos domésticos e das plantações de tabaco.

2.5. Agricultura

A produção agrícola de alimentos constitui a principal fórmula para a redução da dependência externa do país. O sector camponês é o que mais contribui na produção deste tipo de culturas. A produção alimentar representa não só uma actividade de subsistência mas também uma actividade para obtenção de rendimento monetário⁷⁴.

O reassentamento das populações iniciado em 1993/1994 aumentou as áreas de cultivo do sector familiar, apesar das variações dos níveis de produção devido ao registo de baixas precipitações.(...) Espera-se que a tendência crescente da produção se mantenha porque as populações se encontram empenhadas na reabertura de machambas com vista a atingir os níveis das áreas trabalhadas antes da guerra⁷⁵.

Cada camponês do sector familiar possui em média um hectar de terra para o cultivo enquanto os agricultores privados que usam mão-de-obra assalariada possuem entre cinco e trinta hectares de terra⁷⁶.

A agricultura camponesa tem baixa produtividade, mas é

⁷⁴/J.Carrilho, M.Martins, J.Trindade, L.E.Birgegard e M.Pontes-Sundell. EADA - Estratégia Alternativa de Desenvolvimento Agrário. Maputo, Outubro de 1990 p.68

⁷⁵/Florência A. Massango Cipriano e Mohamed Harun. Os Sistemas de Produção Pecuária no Distrito da Angónia. Maputo 1996 p.14

⁷⁶/ Entrevista com José Laissone, Ulóngue, 4/1/96

bem adaptada às condições ambientais prevalecentes em cada região agrária.(...) O crescimento populacional faz surgir o fenómeno de 'falta de terra', constituindo um incentivo à maior intensificação do seu uso⁷⁷.

As unidades agrícolas do sector familiar definem-se pelo uso da policultura, pelo uso de instrumentos de produção manuais rudimentares e pela não utilização de adubos químicos e pesticidas para o combate de doenças. O uso do tractor em Dómue, é bastante escasso sendo efectuado por agricultores privados⁷⁸. Alguns camponeses usam a junta de bois e outros por falta de capital nada usam quer tractor como a junta de bois e, ainda o capital é o limitante fundamental do uso de pesticidas pelos camponeses. Não há rotação de culturas nem pousio de terras. A mão-de-obra é familiar e existem certas formas de ajuda mútua "(Ndomba ou Dima e Chicumo)"⁷⁹ entre os camponeses⁸⁰.

Os períodos de trabalho mais intensos para os camponeses são os da sacha e da amontoa que correspondem aos meses de Dezembro a Fevereiro. Entre as aldeias da localidade, o calendário das operações agrícolas não difere muito (Tabela 13. Anexo).

⁷⁷/COSTA, C; RIBEIRO, A.M; TRINDADE, J.C; GARCES, A. e SOUSA, D. Relatório Sobre o Perfil Económico do Sector Privado em Moçambique. Maputo, Fevereiro de 1988 p.46

⁷⁸/o número não se apresenta por falta de informação.

⁷⁹/Consistem na fabricação da cerveja tradicional "Môa" ou pombe e a convocação da população da aldeia onde geralmente sai um representante em cada família para o trabalho a efectuar geralmente na machamba e no fim da jornada se distribui a bebida aos participantes.

⁸⁰/Entrevista com Vasco, técnico de agronomia e extensionista, empregado pela Visão Mundial/ANP, Dómue 9/1/96.

2.5.1. Formas de Obtenção de Terra

A terra em Dómue não é vendida, obtem-se por meio de sucessão, cedência, empréstimo e aluguer⁸¹.

2.5.2. Sementes

Até 1993 a empresa SEMOC era a única fornecedora de sementes e, a maioria dos camponeses não as obtinha, porque eram comercializadas por atacado e o saco de 50Kg custava 150.000 Mt, face à esta situação criada pela empresa SEMOC, a Visão Mundial através do projecto ARP, passou a comercializar as sementes de milho e feijão em embalagens de 1Kg custando a de milho 5.000 Mt e a de feijão 7.000 Mt. Esta medida, aliviou os camponeses pobres. As sementes comercializadas, adequam-se às condições climáticas locais, tem um ciclo vegetativo curto e são resistentes à muitas doenças⁸².

2.5.3. Principais Culturas

As culturas básicas são o milho, os feijões, as batatas reno e doce e hortícolas. O milho e o feijão manteiga são as culturas mais rentáveis na comercialização, de fácil conservação e são a base alimentar da população local. Em todo o Posto Administrativo de Dómue, foram Comercializados no período de 1985 a 1993, 62.7% do total de milho

⁸¹ / Entrevista com Mica, camponês idoso, Dómue 9/1/96

⁸² / Entrevistados - Mica e Félix David, Félix e Paulino - Camponês, comerciante e funcionários da ARP em entrevista colectiva aos 9/1/96 e 8/1/96 Dómue e Ulógue, respectivamente.

comercializado no distrito, 53.2% de feijão manteiga.

2.6. BASE ECONÓMICA DE DÓMUE

Os recursos agro-ecológicos de Dómue, permitem uma grande diversidade de culturas e elevadas colheitas (tabela 2 em anexo). As culturas de maior procura, fácil conservação e transporte para os mercados distantes são as mais praticadas.

As hortícolas por serem de conservação e transporte delicados são comercializadas no mercado local porque não existem meios de transporte especializados para a sua colocação aos mercados distantes.

2.7. HISTÓRIA DE DÓMUE

2.7.1. Origem do Nome "Dómue"

Dómue, é nome de uma montanha localizada em Dómue. No seu pico viveu uma tribo cujo nome era Dómue⁸³.

2.7.2. Origem da População

A população de Dómue em particular e do distrito de Angónia em geral, é de duas origens, a Chewa considerada como autóctone e a Nguni, imigrante. A etnia Chewa é proveniente da Niassalândia e a Nguni de Natal na República da África do Sul. O grupo da Niassalândia chamava-se Ntumba e falava a língua Chewa.

Houve em Dómue um negro chamado Maguaza descontente da

⁸³/Entrevistado, Mica Nkawa camponês idoso de 78 anos de idade residente em Dómue.

governança local, emigrou-se para o Malawi onde solicitou ajuda do exército branco e bem equipado para derrubar aquele governo. Apercebendo-se do facto, o então chefe tradicional "Mfumo Anseka Ndiwana" porque não dispunha de exército forte para a sua defesa, decidiu matar-se, e a população abandonou a aldeia para uma vizinha chamada Namanzi⁸⁴. O exército contratado apercebeu-se do suicídio, localizou e desenterrou o corpo e transportou somente a cabeça para Niassalândia. O grupo Dómue teria igualmente se refugiado na mesma aldeia com a população vizinha.

O primeiro estabelecimento dos Nguni, no então concelho de Angónia foi em 1820 fugidos de Natal, enquanto isso os Chewas habitavam as suas partes Oriental e Norte⁸⁵. Os Nguni chegaram à montanha Dómue por volta dos anos 1840, as terras desta região os atraíram pela sua grande fertilidade e iniciaram com a conquista dos Chewa.

O grande crescimento populacional e a necessidade de mais terra para o cultivo e habitação, originou a expansão dos Nguni pelo distrito todo incluindo o actual Tsangano⁸⁶.

Feita a conquista, o sistema de poder dos Chewas foi desmantelado e substituído pelo Nguni, considerado mais hierarquizado, estas sociedades são paterlineares enquanto as dos Chewas materlineares.

⁸⁴ / Entrevista com Micas Nkawa, o mais idoso que encontramos, não tem na memória as datas destas ocorrências.

⁸⁵ / CARVALHO, Mário de. A agricultura Tradicional de Moçambique. Lourenço Marques, 1969 p.19-21

⁸⁶ / AKESSON, Gunilla. Sistemas de Produção Agrária e Realidade Sócio-Económica em três Aldeias. Maputo 1994

O grupo dos Angunes que alcançou Angónia proveniente da África do Sul, teria antes percorrido as actuais províncias de Gaza, Manica, Sofala, Zambézia, Niassa e norte de Cabo Delgado passando depois pela Tanzania e Zâmbia e voltou a entrar em Moçambique pelo norte da Angónia. Este grupo era designado por Angunes da Zwangendaba. (ver o mapa de Incursões Angunes. Anexo).

2.7.3. Posse de Terra

A terra não está parcelada e é destinada a fins agrícolas essencialmente pelo sector camponês. O sistema do uso ou posse de terra é feito por herança, aluguer, empréstimo e cedência. Persiste ainda o direito costumeiro da terra. Os camponeses do sector familiar ainda não requereram a posse da terra. O regulamento da lei de terras não preconiza a obrigatoriedade do registo das terras do sector familiar. Por outras palavras, a machamba do sector familiar não carece de demarcação⁸⁷.

⁸⁷/CAMBACO, Simeão V. Posse de Terra: o Impacto do PRE na Posse de Terra. Revista EXTRA nº5. Maputo 1990 p.19

CAPÍTULO VI

1. OS TRANSPORTES E A COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA EM DÓMUE (1985-1994)

Pode se dividir o funcionamento dos transportes em dois momentos: o da economia planificada, no qual só existiam empresas estatais, e o presente, o da economia de mercado que preconiza a existência do sector privado. Apesar das dificuldades na circulação rodoviária devido à fraca e falta de manutenção das estradas, no geral com maiores ou menores dificuldades, mais ou menos tempo se circula em todo o país⁸⁸.

1.1. Comercialização Agrícola em Dómue (1985-1994)

A comercialização agrícola em Dómue no período de 1985 a 1994 teve muitos estrangulamentos e o principal foi a guerra de desestabilização que foi mais intensa até ao ano de 1990, destruiu a rede comercial rural e degradou as estradas. Neste período grande parte da população se refugiara no vizinho Malawi, este facto reduziu os índices de produção quer para a alimentação como para a comercialização. Em 1988 por exemplo não houve comercialização de nenhum produto agrícola.

1.1.1. Mercados de Comercialização Agrícola

A comercialização é feita ao longo de todo o ano com maior incidência no período seco entre os meses de Abril e

⁸⁸/ Dr. José Trindade, em entrevista. Maputo, aos 30/9/96.

Novembro do que no chuvoso em que se torna praticamente insignificante⁸⁹. Foram a Dómue, compradores de várias origens (nacional e estrangeira).

Os camponeses de Dómue, para além de comercializarem os seus produtos às brigadas móveis do ICM e a compradores ambulantes, também se dirigem aos mercados locais, armazéns, moageiros, estabelecimentos comerciais (para as populações da periferia) e às chamadas feiras que acontecem duas vezes por semana (as 4^a feiras e aos sábados) para permitir a concentração das populações de aldeias distantes e das brigadas móveis dos compradores ⁹⁰.

O principal mercado de Dómue é o vizinho Malawi devido à curta distância cerca de 17 Kms. Os camponeses fundamentalmente das aldeias a Norte da sede Dómue, a percorrem quer de suas bicicletas, a pé e de carroças em menos tempo⁹¹.

Todos os camponeses participam na comercialização, independentemente das quantidades. Os compradores revendem os produtos adquiridos em vários mercados das urbes do país utilizando geralmente o seu próprio transporte ou de aluguer. Alguns comerciantes compram e os armazenam para revendê-los aos mesmos camponeses em tempos de crise e a preços muito elevados⁹².

⁸⁹/Entrevista com Satar, Borges, Vasco, Felix David, Banda e Mica. Dómue, Janeiro de 1996.

⁹⁰/Entrevista com Satar (comerciante). Dómue, 8/1/96

⁹¹/Entrevista com Banda (Administração de Dómue). Dómue, 8/1/96

⁹²/Entrevista com Mário Sozinho Macajo (Director Distrital de Indústria, Comércio e Turismo). Ulóngue 4/1/1996.

1.1.1.1. O Crescimento do Mercado

O mercado é uma instituição com cobertura extremamente fraca caracterizada no campo em Moçambique, onde existe, pelo monopsonismo na comercialização e monopolismo⁹³ no aprovisionamento produtivo e abastecimento de consumo⁹⁴.

A relação do camponês com o mercado não é voluntária, sendo indispensável para a sua sobrevivência. No comércio rural persiste alto grau de monopolismo na venda de bens de consumo e de insumos e de monopsonismo na comercialização⁹⁵.

Os intervenientes no transporte e na comercialização intra-provinciais não conseguem por si sós obter e escoar todos os excedentes disponíveis em todos os distritos de Tete pela exiguidade fundamentalmente de capital para a compra dos excedentes, aluguer dos meios de transporte e a limitação do mercado local.

No período pós-AGP, passaram a afluir em Angónia e principalmente em Dómue onde se regista maior produção do que no resto do distrito, indivíduos provenientes de várias províncias do país fundamentalmente de Maputo, Sofala e Nampula. Deste modo, o mercado de comercialização se expandiu para quase todo o território nacional e para o vizinho Malawi o seu tradicional mercado.

⁹³ / Monopolismo - de monopólio (s.m.) privilégio de fabricar ou vender certas mercadorias sem concorrência de outrem; açambarcamento de certos géneros para serem vendidos por alto preço; direito exclusivo. Dicionário Enciclopédico. Alfa M-Z. Publicações Alfa. Lisboa 1992 p.785

⁹⁴ / J.Carrilho, M.Martins, J.Trindade, L.E.Birgegard e M.Fones-Sundell. BADA - Estratégia Alternativa de Desenvolvimento Agrário. Maputo, Outubro de 1990 p.13

⁹⁵ / J.Carrilho, M.Martins, J.Trindade, L.E.Birgegard e M.Fones-Sundell. BADA - Estratégia Alternativa de Desenvolvimento Agrário. Maputo, Outubro de 1990 p.13 p.73

A pesar do alargamento deste mercado, os camponeses ainda se sentem insatisfeitos, porque os compradores ambulantes não os constituem uma garantia. Desejavam que a rede comercial rural oficial o seu grande constrangimento na comercialização dos seus produtos agrícolas fosse reimplantada o que os permitiria a troca directa e fornecimento de artigos industriais básicos.

As metas planificadas para a comercialização de produtos agrícolas (tabela 1, anexo) dificilmente são alcançadas e muito menos superadas. Os valores da comercialização real sempre se situaram a baixo das metas planificadas (tabela 2, anexo).

Para o milho a meta só foi alcançada em 1989, o feijão apenas em 1987 e 1989 e o girassol o alcance é muito elevado, ocorreu nos anos de 1985, 1987, 1990, 1991 e 1992 porque as quantidades planificadas para a sua compra foram muito reduzidas. O não alcance das metas planificadas pelo ICM é justificado pela exiguidade dos seus fundos disponíveis para a comercialização. No ano de 1988 praticamente nada se comercializou devido à intensidade da guerra na localidade.

1.1.1.2. Mercados e Preços

Os preços e os mercados dos produtos agrícolas em Moçambique foram liberalizados como forma de reajustar a economia através de uma grande participação do sector privado a partir de 1987. Antes da liberalização, os preços



eram fixados pela Comissão Nacional de Preços e Salários⁹⁶. Grande parte dos produtos alimentares são comercializados pelos circuitos informais, onde se praticam os preços determinados pelos mercados.

Há grandes diferenças dos preços do mesmo produto no tempo e no espaço devido às rupturas constantes de abastecimento, aspecto estreitamente relacionado com a ajuda alimentar e com as dificuldades internas de transportes e de comunicações⁹⁷.

Os preços tabelados para as transações das mercadorias, tem sido advogados como alguns dos factores que levam o produtor familiar a limitar os seus rendimentos da machamba apenas para o auto-consumo. (...) é necessário criar condições para a venda do excedente do sector familiar de modo que ganhe interesse em melhorar o rendimento das culturas⁹⁸.

"A liberalização do mercado, o uso de preços de paridade internacional para determinar os preços ao produtor e o fluxo massivo de cereais importados para o mercado liberalizado, em conjunto, constituem um desincentivo imenso à produção alimentar no país"⁹⁹.

Os preços de compra ao produtor são extremamente baixos

⁹⁶/MACKINTOSH, M. Política de Preços Agrícolas em Moçambique. Maputo 1985 p.7

⁹⁷/MOSCA, J. e CENA, Felisa. EXTRA nº15 5-8/1994:10

⁹⁸/Kolla V. Ramensiah e A. Tamele. Comercialização da Produção Agrícola do Sector Familiar. nº11. COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA. 9-12/1992 p.26
EXTRA

⁹⁹/Kolla V. Ramensiah e A. Tamele. Comercialização da Produção Agrícola do Sector Familiar. nº11. COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA. 9-12/1992 p.74
EXTRA

porque têm estado muito a baixo dos referenciais que também não recompensam as despesas efectuadas durante a campanha e com enormes dificuldades o camponês arranca para a época agrícola seguinte, a partir da compra de sementes e outros utensílios. "(...) o ano de 1989 foi considerado pelos produtores agrícolas familiares e privados, bem como, pelos comerciantes, o ano com o melhor preço de cereais"¹⁰⁰ (Tabela 3. Anexo).

Informações colhidas no campo (Janeiro de 1996) indicam que nas aldeias mais distantes da administração e com dificuldades de acessibilidade rodoviária, os preços de compra dos produtos agrícolas aos camponeses, na maior parte dos casos são ainda mais baixos do que os tabelados, os compradores aproveitam-se do seu reduzido fluxo e da desinformação dos camponeses relativamente aos preços.

"Do local de produção ao local de venda o transporte dos produtos é cerca de 90% à cabeça, isto limita a capacidade de discussão do produtor-vendedor, depois de uma grande distância percorrida¹⁰¹.

"A liberalização, permite que os preços se balanceiem melhor segundo os custos em cada região. Verifica-se também que os comerciantes não têm conhecimento da colocação dos seus produtos, a tendência é sempre entregá-los ao ICM"¹⁰².

Grande concorrência na compra dos produtos agrícolas

¹⁰⁰/ADAM, Y. e SILVA, Tereza Cruz e. Mercados e Preços nas Zonas Rurais. CEA/UEM Maputo 1989 p.3

¹⁰¹/Entrevista com José Trindade. Maputo aos 30/9/96.

¹⁰²/Entrevista com Dr. José Trindade. Maputo, aos 30/9/96

foi criada pela liberalização da economia. Nos últimos dois anos 1993 e 1994 por exemplo o ICM comprou ao produtor a preços muito acima dos tabelados, exemplo, na campanha agrícola 94/95 o quilo de milho custava 1750 Mt em vez 850 Mt ao camponês e 3000 a 3500 Mt ao agricultor em vez dos 2500 Mt tabelados.

Atendendo que se está perante uma concorrência, e a um custo de vida de certo modo bastante elevado para a população camponesa, explica-se a grande oscilação dos preços. Este facto conduziu o ICM a um rápido esgotamento dos seus fundos de comercialização antes da meta planificada e camponeses em poder dos excedentes.

1.1.2. A Comercialização Agrícola Durante a Guerra em Dómue

A população de Dómue estava refugiada no Malawi e confinada à fronteira ¹⁰³. Houve um grande decréscimo da produção e comercialização agrícolas fundamentalmente até ao ano de 1988 (Tabelas 1 e 2, anexos).

A situação da guerra e de uma economia planificada e de emergência, teoricamente tornou a AGRICOM num monopólio da comercialização sem que este facto fosse previamente definido. A AGRICOM, conseguia e tinha por objectivo atingir as zonas onde não havia lojas, montando postos fixos¹⁰⁴.

¹⁰³ / Entrevista com José Laissone. Uílongue 4/1/96

¹⁰⁴ / Entrevista com Dr. José Trindade. Maputo, 30/9/96.

1.1.3. Rede Comercial de Dómue

O comércio rural é um instrumento de grande impacto no campo nas suas três componentes principais: i) a comercialização que determina significativamente a composição da produção, ii) o aprovisionamento (sacaria, utensílios de trabalho e sementes de certas culturas) que determina a tecnologia e destinam-se a incentivar maiores níveis de produção comercializável, e iii) o abastecimento que determina o consumo das populações, os bens de consumo essenciais continuam a ser entendidos como bens de incentivo. No seu conjunto determinam o nível de vida no campo¹⁰⁵.

Os camponeses de Dómue queixam-se da fraca rede comercial actualmente confinada à sede da localidade com apenas três lojas em funcionamento e outras sete (distribuídas pela localidade) destruídas durante a guerra. Nenhum povoado¹⁰⁶ possui estabelecimento comercial oficial.

Para os comerciantes mostra pouco interesse comprar grandes quantidades de produtos aos camponeses, devido à falta de mercado e os preços a aplicar incorporados ao custo de transporte serão quase nada compensadores.

A rede comercial rural é actualmente muito frágil em benefício do sector informal que cada vez mais conquista o espaço e que pode grandemente constituir um obstáculo para

¹⁰⁵/ J.Carrilho, M.Martins, J.Trindade, L.E.Birgegard e M.Fontes-Sundell. EADA - Estratégia Alternativa de Desenvolvimento Agrário. Maputo 1990 p.73

¹⁰⁶/ Lugar onde habita gente; aldeia; lugarejo. (J.Almeida Costa e A. Sampaio e Melo. Dicionário da língua portuguesa. 6ª edição. Dicionários editora. Porto editora, Lisboa)

a reinstalação do sector oficial¹⁰⁷.

O restabelecimento da rede comercial é uma das questões mais urgentes. Os camponeses gostariam que os comerciantes e o ICM ex-AGRICOM trocassem artigos industriais pelos seus excedentes¹⁰⁸.

Muitas infraestruturas de comércio foram alvo da terminada guerra e os seus proprietários estão descapitalizados.

"É bastante dispendioso recuperar as lojas destruídas, o rendimento comercial é baixo, então há poucos interessados para investir na rede comercial, muitos optam por comprar como ambulantes, este facto, reduz a possibilidade de o produtor obter o melhor pelo seu produto e também limita o tempo de colocação destes produtos. Os comerciantes estão com muito receio de recorrer à banca porque às taxas de juros (cerca de 44%) são elevadas, para um período de amortização geralmente de 90 dias e o tipo de actividade a desenvolver ser bastante competitivo e a lenta geração de lucros¹⁰⁹.

A rede comercial, nas prioridades apresentadas pelos entrevistados, situa-se nos três lugares cimeiros, sendo as outras: a falta de garantia de compradores porque a maioria é constituída por ambulantes; a fraca participação activa

¹⁰⁷ / Balóí (Ministro de Indústria, Comércio e Turismo) em entrevista ao Jornal Notícias. Maputo 24/10/95 p.1

¹⁰⁸ / AKESSON, G. Sistemas de Produção Agrária e Realidade Sócio-Económica em Três Aldeias. Maputo 1994 p.145

¹⁰⁹ / Entrevista com D. José Trindade. Maputo, 30 de Setembro de 1996.

dos transportadores; as más condições das estradas da localidade.

1.1.3.1. Infraestruturas Comerciais

A infraestrutura comercial oficial de Dómue é débil e circunscrita à sede Dómue."O facto de não existirem lojas nas aldeias não significa que não haja comércio e comerciantes. Uma extensa rede de comerciantes ambulantes existe, vendem bens que trazem, todavia estes não compram cereais"¹¹⁰.

A estrutura débil da rede comercial deteriorou os termos de troca. O papel da produção de bens alimentares foi subestimado, uma parte do sistema comercial desapareceu com os portugueses durante os primeiros anos após a independência. Uma outra parte foi destruída pela desestabilização militar depois de 1981 e foram poucas as acções realizadas no sentido de reabilitar essa rede e de criar um sistema de crédito que funcionasse¹¹¹.

O comércio nas zonas rurais tem fraca aderência dos investidores e, este facto originou o aparecimento massivo dos comerciantes ambulantes"¹¹².

¹¹⁰/ADAM, Y; COIMBRA, H; OWEN, D; e LAISSONE, J; MWALUZA, R. A Pobreza no Distrito de Chiúta: Uma Investigação e Sugestões para a Acção. CEP/UEM, Maputo, Dezembro de 1995.

¹¹¹/Abrahamsson, P.; Nilson, A. Moçambique em Transição: Um estudo da história de desenvolvimento durante o período de 1972/1992. Gotenburg/Maputo 1994 p..57

¹¹²/José Trindade, em entrevista. Maputo, aos 30/9/96

1.1.3.1.1. Estabelecimentos Comerciais e Armazéns

Em Dómue funcionam apenas dois armazéns dos quais um pertence a um comerciante local e o outro (destruído) ao ICM. A actual distribuição dos estabelecimentos comerciais é absolutamente insatisfatória. A população obriga-se a percorrer distâncias enormes cerca de 30 e mais Kms para alcançar os mercados (as lojas) de Dómue.

1.1.4. Os Principais Limitantes da Comercialização Agrícola

Os problemas mais gritantes na comercialização estão relacionados fundamentalmente, à falta da eficiência dos transportes devido às precárias rodovias¹¹³.

A falta de transportes varia no espaço, as aldeias localizadas ao longo da estrada principal (E.N.463) pouco sentem estes problemas porque são sempre o primeiro alvo dos compradores.

O ICM não tem conseguido comprar os produtos da primeira época das campanhas agrícolas porque a banca disponibiliza tardiamente (geralmente entre Abril e Maio) os fundos de comercialização. A comercialização declinou, de 1985 a 1988 devido fundamentalmente à acção da guerra e os anos de 1985 e 86 a seca foi outro factor. A partir de 1989 a produção e a comercialização melhoraram significativamente pela relativa melhoria da situação militar e climática na Localidade de Dómue. (Tabelas 1 e 2. Anexo).

¹¹³ / Entrevista com Banda, Aspirante da administração de Dómue, Dómue, 8/1/96

1.2. OS TRANSPORTES EM DÓMUE

O transporte em Dómue teve a seguinte evolução: i) Transporte usando energia humana, é até hoje a forma muito desenvolvida pela maioria dos camponeses, na transferência das produções dos campos de cultivo para o seu armazenamento nas aldeias. É feito através do carregamento à cabeça e ou às costas entre homens mulheres e crianças, ii) Transporte animal, uma das formas de transporte muito desenvolvida. Inicialmente a carga era posta directamente sobre o animal (boi) e depois adoptou-se o uso de carroça. A capacidade de carregamento ultrapassa os 500Kg percorrendo distâncias curtas e longas. A maioria das famílias tem usado este meio sendo da sua pertença ou de aluguer, iii) Transporte por bicicleta, em média cada família possui uma bicicleta. Esta dá grande apoio às famílias no transporte dos seus produtos quer para a comercialização bem como para as moageiras e para outros fins e iv) O transporte por camiões, o transporte de cargas por meio de camiões é relativamente recente. O processo de comercialização começa nas aldeias pois que com menos ou mais dificuldades os veículos conseguem chegar¹¹⁴.

Em Moçambique o desenvolvimento dos transportes rodoviários de mercadorias e de pessoas, é consequência natural dos factores de desenvolvimento económico que suscita mais intensa circulação de pessoas e bens¹¹⁵.

¹¹⁴/Paul Robson. Tecnologia Rural no Distrito de Angónia 1983/85. Maputo 1985 p.6-11.

¹¹⁵/Relatório da Secretaria Provincial de Comunicação. 1974 cap.V

1.2.1. Os Transportes no Desenvolvimento Rural e/ou na Economia de Subsistência

Os transportes de carga exercem um papel capital no desenvolvimento rural em particular, e na economia nacional em geral.

"Nunca será suficientemente realçado o facto de o primeiro requisito para a melhoria da produção de uma economia de subsistência ser a criação de meios de transporte. Há outros pontos de maior importância como adubos, tipos aperfeiçoados de sementes, educação e outros.

A estimativa da produção é pertinente para a mobilização dos transportes e agentes comerciais. A extinta AGRICOM E.E. possuía em Dómue brigadas móveis de identificação de zonas com excedentes de produção para facilitar o seu escoamento.

2.3. O Transporte na Comercialização Agrícola em Dómue

O transporte é um dos elementos fulcrais na comercialização agrícola, além da falta de garantia de compradores, as más condições das estradas e a falta de estabelecimentos comerciais oficiais nas aldeias. Uma grande mobilização dos transportes melhora efectivamente as condições de vida dos camponeses.

Dómue possui apenas um camião doado à associação dos comerciantes local pela Visão Mundial nos finais de 1993 para minimizar os graves problemas da comercialização, além deste, os três comerciantes sediados na sede da localidade

de Dómue possuem suas próprias viaturas.

2.4. Os Principais Intervenientes no Transporte de Carga

Os principais intervenientes licenciados para o transporte de carga a nível da província de Tete são as empresas privadas: a Transcarga com 22 camiões, a camionagem da Carbomoc de 36 reduziu-se a apenas 10 unidades, Abrantes Pai com 10, Abrantes Filho 7, a Kapiaca com 3 e a GOC com 33 camiões totalizando 85 camiões de carga¹¹⁶.

Até ao ano de 1985 em Tete apenas existia a Camionagem de Moçambique, depois surgiu o Projecto de Camionagem da Carbomoc e ultimamente apareceu a transportadora internacional GDC com uma frota de aproximadamente 43 camiões.¹¹⁷

2.5. A Participação do Governo no Sector dos Transportes

O governo participa no sector dos transportes através de essencialmente reparação das estradas e pontes. Em termos de meios de transportes a sua participação é praticamente nula estando a cargo de indivíduos singulares e empresas privadas.

Um número de 6 a 8 camiões para todo o posto

¹¹⁶/Entrevistados - Chapamba e White, Director dos transportes e comunicações e seu substituto, respectivamente, Tete, 11/1/96 (entrevista colectiva).

¹¹⁷/Entrevistado, Sr. Silvestre, da Direcção Nacional de Transportes Rodoviários. Maputo, aos 15/8/96

administrativo de Dómue seria suficiente para cobrir todas as necessidades locais em transporte.

O governo do distrito de Angónia não possui nenhuma perspectiva para os transportes, apenas desejos de ver os transportadores muito empenhados no processo de escoamento dos excedentes de produção e igualmente os comerciantes na extensão da rede comercial e na compra dos excedentes para garantir a subsistência familiar dos camponeses.¹¹⁸

2.6. A Situação do Transporte Rodoviário em Dómue Durante a Guerra

O transporte foi muito fraco devido à intensificação da guerra em todo o distrito de Angónia. O governo perdera o controlo sobre o distrito fundamentalmente no período entre 1983 e 1990. Para se chegar a Dómue passava-se por Malawi, mesmo para a canalização dos produtos alimentares dos programas de emergência para a população refugiada neste país¹¹⁹.

2.7. A Situação Actual do Transporte

O fim da guerra em Moçambique permitiu uma circulação rodoviária livre e segura. Existem já muitos intervenientes no transporte e no comércio.

A situação actual dos transportes apesar das dificuldades de trânsito em algumas vias, melhorou bastante.

¹¹⁸ / Entrevista com Laissone. Ulóngue, 4/1/96

¹¹⁹ / Entrevista Com Macajo, Felix e Paulino. Ulóngue Janeiro de 1996

Os doadores têm que desistir da exigência de que a 'sua' marca deve ser utilizada e a escolha da marca deve ser adaptada às condições que o mercado local tem para fornecer sobressalentes e manutenção"¹²⁰.

A circulação do transporte para a comercialização agrícola melhorou bastante pela liberalização dos sectores de actividade imposta pela economia de mercado e fundamentalmente pelo fim da guerra de desestabilização.¹²¹

Os transportes e as estradas são pontos fundamentais para retomar a actividade económica pós-guerra.¹²²

Os actuais compradores e intervenientes na comercialização pouco contribuem para o desenvolvimento da localidade de Dómue porque aparecem para "tirar e nada deixam", diferentemente do sistema adoptado pela AGRICOM, que consistia na troca directa de certos artigos industriais e géneros alimentares. "A AGRICOM por exigência da população trocava os produtos agrícolas com artigos de uso corrente"¹²³.

Com o PRE, o governo reavaliou o seu envolvimento directo na comercialização agrícola em termos de política de preços e do papel da AGRICOM actual ICM.¹²⁴

Em Dómue, o transporte é muito fundamental. Primeiro

¹²⁰ / ABRAHAMSSON.; Nilson, A. Moçambique em Transição: Um estudo da história de desenvolvimento durante o período de 1972/1992. Gotemburg/Maputo 1994 p.239

¹²¹ / Entrevistado - Laissone, Ulóngue, (administração distrital) 4/01/96

¹²² / Entrevista com Ilmar Teng. Embaixada da Suécia, Maputo aos, 23/8/96

¹²³ / Entrevista com José Trindade. Maputo, 30/9/96.

¹²⁴ / Melinda Fones-Sundell. O papel do Estado na Comercialização agrária. EXTRA nº4 8/1990:41

porque é uma localidade que vive basicamente da comercialização agrícola que é fortemente dependente dos transportes; segundo, as distâncias entre as aldeias são enormes chegando a ultrapassar os 30 Km em estrada de terra natural e, terceiro, todas as aldeias têm tido excedentes por comercializar.

O transporte que afluente na localidade de Dómue, apenas nos últimos dois anos (93 e 94) (Tabelas 4 e 5) foi razoável no escoamento dos excedentes de produção dos camponeses porque houve grande afluxo de compradores, embora persistam dificuldades na circulação causadas pelas más condições das estradas.

2.8. As Insuficiências de Transporte

A insuficiência de transporte é para além de outros factores, é criada pelas más condições das estradas, a sua manutenção é extremamente peculiar para permitir uma segura e rápida circulação de pessoas e de bens facto que efectivamente estimula os agricultores na garantia de compradores."(...) O campesinato integra-se cada vez mais na produção para o mercado (...) desenvolveu-se uma rede de comercialização para os produtos agrícolas"¹²⁵.

Devido à presente insuficiência de transportes, muitas vezes os camponeses e pequenos agricultores privados com grandes excedentes contribuem em dinheiro para alugar camiões de alguns comerciantes e transportadores para

¹²⁵/WUYTS, Marc. Camponeses e a economia rural em Moçambique. ABRA Vol.13 nº6
Maputo 1978 p.4

venderem os seus produtos às portas dos armazéns do ICM ou nos mercados do Malawi.

2.9. Os Custos de Transporte "Tarifas"

O camponês não possui nenhuma possibilidade de incorporar os custos do seu transporte e da sua energia despendida na comercialização dos seus produtos porque não é ele quem estipula o preço de venda dos seus próprios produtos. Os preços são geralmente determinados pelo comprador que, na revenda ao consumidor incorpora os custos de transporte. O agricultor nunca obtém qualquer lucro para a obtenção de novos insumos agrícolas. No processo de comercialização o maior proveito é sempre pertencente a um e único interveniente, o comerciante, que compra o quilo a preço baixo e o revende com mais de 50% do custo da compra. Mesmo assim, consideram insuficientes as margens de lucro para cobrir os custos, devido as elevadas tarifas de transportes¹²⁶.

O transporte é o custo mais elevado para os compradores que geralmente o alugam para o escoamento dos produtos agrícolas e os transportadores justificam-nos pelos custos da manutenção das viaturas. Não existem preços tabelados, as tarifas são calculadas em função dos factores distâncias, combustíveis e as condições das rodovias. Deste modo, o transporte de cada saco de 50 Kg varia entre os 3.500 e 15.000 Mt dependendo da distância.

¹²⁶/ADAM, Y e SILVA, T.Cruz e. Mercados e Preços nas Zonas Rurais. CEA/UEM, Maputo 1989 p.3

CAPÍTULO VII

1. A FUNCIONALIDADE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA PARA A COMERCIALIZAÇÃO AGRÍCOLA: CASO ILUSTRATIVO DE DÓMUE (1985-1994)

A funcionalidade do transporte rodoviário de carga particularmente sobre a comercialização agrícola¹²⁷, na localidade de Dómue, no período de 1985 a 1994, de um modo geral foi má, porque grande parte deste período a localidade de Dómue estava sob control da RENAMO.

Grande fluxo da população para o Malawi registou-se entre os anos de 1983 e 1986 e a comercialização decresceu neste período. A localidade era inacessível à circulação terrestre mesmo com a escolta militar, dominavam os receios pelos ataques e minas eram. (Tabela 4. Anexo).

Para melhor análise e acompanhamento da situação do transporte para a comercialização, dividiu-se o período 1985-1994 em três fases: i) 1985 a 1986 antes da introdução do PRE e durante a guerra, ii) após a introdução do PRE e durante a guerra e a iii) compreende a fase pós-guerra e com o PRE. Na fase (i) o funcionamento do transporte para a comercialização agrícola foi muito deficiente. O principal interveniente neste período foi a AGRICOM que viu da sua frota de transporte 4 viaturas a serem queimadas de uma só vez, na sede da localidade de Dómue; a fase (ii) que

¹²⁷ / A comercialização agrícola em Dómue, geralmente começa no mês de Março com a colheita da batata-reno e do feijão interligando-se com a colheita do milho no mês de Junho, e retorna-se em Dezembro com a colheita do feijão produzido nas baixas.

compreende o período de 1987 até à assinatura dos AGP em 1992 foi igualmente deficiente fundamentalmente até ao ano de 1990. Entre 1983 e 1990 a guerra foi intensa na localidade.

A partir de 1991 com a baixa da intensidade da guerra algumas pessoas voluntariamente regressaram à localidade e razoavelmente se circulava; e na última fase (iii), que compreende o período pós-AGP para Moçambique a situação considera-se melhor em virtude de se verificar exactamente os princípios da economia de mercado que liberalizou¹²⁸ os sectores económicos. Nas duas fases anteriores não se vislumbravam os efeitos do PRE em consequência da guerra.

Na localidade de Dómue o exercício da actividade transportadora de carga é rentável por ser bastante compensador, mas não existe localmente transportadores, se não os comerciantes que possuem viaturas próprias, todos os outros que exercem esta actividade são externos.

1.1. FLUXO DE TRANSPORTE EM DÓMUE

O elevado fluxo em quaisquer período do ano é de camiões de tonelagens até as 45 toneladas de capacidade. Os meses de Abril a Novembro são os que registam elevado fluxo sobretudo de camiões com a finalidade de garantir o escoamento dos excedentes agrícolas.

¹²⁸ / Liberalismo económico - Doutrina económica que preconiza a liberdade total de concorrência pessoal. (...) e para a qual o princípio motor da actividade humana consiste no interesse consequentemente, o liberalismo opõe-se a qualquer intervenção do Estado no domínio económico. (Alain Birou, 1982:229).

A maioria dos camiões pertence ou é alugada pelo ICM alcançando em média 5 viaturas por dia. A frequência de cada camião depende essencialmente da quantidade de carga existente no local a ser transportada para os armazéns de Ulóngue que possuem elevada capacidade de armazenamento (cerca de 2500 toneladas).

De Janeiro a Março, o fluxo é extremamente reduzido variando em média de 0 a 2 viaturas por dia, não somente com fim da comercialização agrícola mas também para o abastecimento às lojas, donativos, fornecimento de sementes e utensílios agrícolas e outros fins.

Devido às más condições de conservação das estradas, o transporte para as aldeias distantes é feito com tractores e carroças de tracção animal. O tractor, a carroça e as bicicletas (adquiridas no vizinho Malawi) jogam um papel de extrema importância. O tractor é mais relevante do que os outros meios de transporte, fundamentalmente de Dómue-sede para as aldeias de difícil acesso de camiões.

A bicicleta é geralmente utilizada para quantidades muito reduzidas (50Kg)¹²⁹.

No distrito de Angónia operam 15 tractores pertencendo à Visão Mundial, Programa Mundial para a Alimentação e privados.

¹²⁹ / Não foi possível apurar em número as quantidades das carroças e de bicicletas existentes por falta de registo destes meios, mas, em média cada família possui uma bicicleta, e cerca de 45% da população possui simultaneamente bicicleta e carroça.

O fluxo de carga em Dómue, é caracterizado por oscilações temporais. Entre os meses de Janeiro e Março o fluxo é reduzido e nos restantes é elevado.

A partir de 1992 após a assinatura do AGP a circulação melhorou, apesar do receio pelas minas e assaltantes oportunistas nas estradas. O ano de 1993 foi mais razoável que o anterior (1992) e 1994 foi o ano bom que os anteriores¹³⁰.

Até à data da coleta destes dados, ainda não se tinha verificado uma situação de fluxo muito elevado como nos anos antes da guerra que excedia as 200 viaturas só no período pico da comercialização e não por ano.

A análise da flutuação do fluxo (tabela 5) permitiu tirar conclusões sobre o funcionamento dos transportes para a comercialização agrícola (tabela 4), que em geral foi mau.

1.1.1. Tipos de Viaturas

As viaturas que circulam para a localidade de Dómue são na sua maioria as pesadas. Não existe Transporte de passageiros para Dómue ou para o interior da localidade. As pessoas viajam das suas bicicletas e de boleias aos camionistas pagando entre 5.000 a 7.000Mt/pessoa e 3.500 a 7.000Mt/saco de 50Kg.

O número máximo de transporte semi-colectivo de passageiros proveniente da cidade de Tete a Ulóngue foi de

¹³⁰/Entrevistas com Laissone, Banda, Macajo, Félix, Angónia, Janeiro de 1996.

três viaturas por dia. A estrada de Kalómue (fronteira com Malawi) a Ulóngue é a mais movimentada com uma média de cinquenta carros por dia entre os quais os de carga, semi-colectivos de passageiros e turismo e cerca de setenta a cem bicicletas pertencendo na sua maioria a indivíduos de negócio informal principalmente de barracas.

Para qualquer dos meios o fluxo é variável ao longo do ano, é sempre elevado na estação seca. (Tabela 6. Anexo).

Relativamente à comparação dos fluxos, não se mostram as cifras das quantidades de viaturas. Sabe-se apenas que em todos os tempos (seco e chuvoso) o fluxo de veículos pesados foi sempre superior ao dos ligeiros.

2. REDE RODOVIÁRIA

A localidade de Dómue não possui estradas asfaltadas. É atravessada pela estrada principal (E.N./E.R.463)¹³¹ terraplanada que liga a vila de Ulóngue e Furancungo com uma extensão de cerca de 110Km, foi reabilitada em 1992 pela Federação Luterana para fins de emergência (abastecimento de utensílios agrícolas, sementes, e abertura de furos de água) a sua penúltima manutenção foi em 1978 e certas outras pela ACNUR em 1993 e 1994 para de reassentamento das populações.

Uma empresa Zimbabweana de construção civil e transportes (GT), encontrava-se empenhada na construção e reabilitação de estradas e pontes.

¹³¹/ Mapa Rodoviário de Moçambique, 1ª edição, DNEP. Maputo 1983.

Em 1992 foi estudada em Dómue a EN/ER 463 e classificada como impassível, verificou-se também que não possuía nenhum troço asfaltado¹³².

Da (E.N/E.R.463) partem várias picadas não classificadas para algumas aldeias do interior da localidade. Para a reparação, estas vias não constam no programa de prioridades da DPOPH, apenas as que ligam as sedes dos distritos¹³³.

2.1. Manutenção das Estradas

Em Moçambique não se está verificando o equilíbrio entre a reconstrução e manutenção das estradas, de modo a garantir a sua durabilidade¹³⁴.

A reabilitação das estradas é planificada a partir dos fundos de manutenção das estradas e das pontes e estes provém das taxas de portagens e dos combustíveis, cobradas aos veículos. Na província de Tete, ainda não há fundos para a manutenção das estradas não classificadas. As estradas que ligam as aldeias são reparadas pela população local, através da sua mobilização pelos chefes dos postos administrativos e das aldeias. As distâncias são enormes, atingem os 100Kms.

¹³²/ Scott Wilson Kirkpatrick (consulting engineers). Technical Assistance (Planning) National Directorate Of Roads And Bridges (DNEP). National Road Network Link And Node Numbers. Crown Agents (Under Assignment From The Overseas Development Administration. Ministry Of Construction And Water. Maputo, April 1992 p.6

¹³³/ Entrevista com MARCELINO SALIMO e RIBEIRO. Tete aos 08/01/96

¹³⁴/ Entrevista com Ilmar Teng (Embaixada da Suécia), Maputo, aos 23 dias de Agosto de 1996.

Apesar das reparações, mesmo no período seco persistem dificuldades na circulação. O que se faz não é propriamente manutenção mas sim, a reparação¹³⁵.

O país está cheio de empreiteiros estrangeiros devido à baixa capacidade técnica dos nacionais, é necessário reverter esta situação. No programa ROCS, há um projecto para o desenvolvimento de empreiteiros nacionais¹³⁶.

A via pode criar o tráfego, e não cria a produção, embora constitua um dos elementos necessários na produção; para que uma produção tenha lugar são necessárias as facilidades de transporte¹³⁷.

¹³⁵ / Entrevista colectiva com Marcelino Salimo (Director Provincial de Obras Públicas e Habitação) Ribeiro (Chefe do departamento de estradas). Tete aos 08/01/96

¹³⁶ / Entrevista com Ilmar Teng. Maputo, aos 23/8/96

¹³⁷ / BOURRIERES, P. La Economía de los Transportes en los Programas de Desarrollo, París 1964 p.179

CAPÍTULO VIII

CONCLUSÕES

Muitos transportadores, entre os quais a extinta AGRICOM, que operavam em Dómue perderam as suas viaturas durante a guerra e estão presentemente descapitalizados.

A guerra foi o factor fundamental que enfraqueceu a boa funcionalidade dos transportes sobre a comercialização agrícola em Dómue (1985-1994) porque cobriu grande parte deste período, (1985 a 1990) do qual, 1988 não teve nenhuma circulação de transportê.

A falta de meios de transporte suficientes para as aldeias, consequência directa das precárias condições das estradas e a falta de garantia de compradores relacionada à ausência da rede comercial nas aldeias, foram alguns dos factores que também concorreram para o fracasso da comercialização agrícola em Dómue. Na localidade de Dómue não existe nem associação de transportadores nem transportadores singulares para minimizar os problemas de escoamento dos excedentes agrícolas das aldeias.

A rede rodoviária de Dómue no período de 1985 a 1994 não exerceu nenhuma influência na distribuição geográfica dos campos de cultivo porque toda a população que se encontrava deslocada e refugiada durante a guerra, retornou-se às suas anteriores zonas e a escassez de terra em Dómue limita quaisquer desejo de exploração de "novas terras".

As aldeias e a sede da localidade estão ligadas por picadas e em condições precárias de trânsito.

Em Dómue frequentemente ocorrem acidentes de viacção, "entre os factores que estão na origem do alto índice de acidentes é o estado de degradação das estradas"¹³⁸, "a acessibilidade das estradas é um factor muito importante a considerar nos custos de transporte"¹³⁹.

As más condições das estradas rurais, criaram em Tete um fenómeno de abandono do transporte de carga para o transporte de passageiros, explorando as estradas de boa circulação e com elevado fluxo de passageiros, como: Tete-Moatize, Tete-Zóbue, Tete-Songo, Tete-Cuchamano, Tete-Changara, Tete-Ulóngue e Tete-Chimoio, Ulóngue-Kalómue¹⁴⁰.

Os elementos físico-naturais essencialmente o clima chuvoso, os solos argilosos e a escassa vegetação afectam a circulação rodoviária porque as estradas não são asfaltadas e vulneráveis à erosão pluvial¹⁴¹.

A observação no campo, as entrevistas realizadas, bem como a análise dos dados empíricos e os documentos consultados permitiram concluir que os objectivos e as hipóteses definidas para a investigação foram alcançados satisfatoriamente mercê da metodologia empregue para a investigação.

¹³⁸ / Jornal Notícias in "Dionísio Quelhas, Chefe do Departamento de Segurança Rodoviária". Maputo 5 de Abril de 1996.

¹³⁹ / DERRUAU, Max. Geografia Humana II. Lisboa 1973 p.127

¹⁴⁰ / Entrevista com Chapamba e White, DPTC. Tete, Janeiro de 1996.

¹⁴¹ / Entrevistado, Salimo, Director Provincial de Obras Públicas e Habitação. Tete, Janeiro de 1996

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAHAMSSON, H.; Nilson, A. Moçambique em Transição: Um estudo da história de desenvolvimento durante o período de 1972/1992. Gotemburg/Maputo 1994.

ADAM, Y. e SILVA, Tereza Cruz e, Mercados e preços nas zonas rurais, CEA/UEM, Maputo 1989

ADAM, Y. V Congresso: implicações para o desenvolvimento rural. EXTRA, CEA (2) Maputo 1989.

ADAM, Yussuf; COIMBRA, Humberto; OWEN, Dan e Colaboração de LAISSONE, Jacinta e MWALUZA, Romão C. A Pobreza no Distrito de Chiúta: Uma Interpretação e Sugestões para a Acção. Estudo Participativo Sobre a Pobreza em Moçambique. Centro de Estudos da População da Universidade Eduardo Mondlane. Maputo, Dezembro de 1995.

ADLER, Hans A. La planification des transportes, Paris 1968.

ADLER, Hans A. Planification Sectorial y por Projectos en Materia de Transportes, Madrid 1969.

AKESSON, GUNILLA. Sistemas de produção agrária e realidade sócio-económica em três aldeias. Maputo 1994.

ANDRADE, Marcelo. Comercialização interna em Moçambique, artigo 30p/UEM, Maputo 1976.

ANDRADE, X; GARCIA e NURGALIEV. Geografia económica Vol.II Manual da 11ª classe. Maputo 1981.

ARAÚJO, Manuel. As aldeias comunais e o seu papel na distribuição da população rural na R.P.M. Lisboa 1983. Tese de Doutoramento.

ARAÚJO, Manuel. Noções elementares da Geografia de Moçambique, 2ª ed. Notícias, Maputo 1979.

AZEVEDO, A.Lobo, O clima de Moçambique e a agricultura. Lisboa 1946.

BIROU, Alain. Dicionário de ciências sociais. Lisboa 1982.

BOURRIERES, Paul. La economia de los transportes en los programas de desarrollo, París 1964.

CAMBACO, Simeão V. Posse de terra: o impacto do PRE na posse de Terra. EXTRA nº5 Maputo 1990.

CARRILHO, João. Alguns Aspectos da interação local do Estado no apoio ao desenvolvimento rural, Maputo 1989.

CARRILHO, J; MARTINS, J; TRINDADE, J; BIRGEGARD, L.E; SUNDELL-FONES, M. EADA - Estratégia Alternativa de Desenvolvimento Agrário. Maputo, Outubro de 1990 [89p] Anexos [6p]

CARVALHO, Mário de. A agricultura tradicional de Moçambique. Lourenço Marques 1969.

CEA/UEM. Circuitos de troca e transporte no desenvolvimento do campo. Maputo 1981.

CEA/UEM. Comercialização agrária ao nível distrital. Maputo 1982.

CEA/UEM. Famílias camponesas da Angónia no processo de socialização do campo, Maputo 1983.

CIPRIANO, Florência A. Massango; HARUN, Mohamed. Os Sistemas De Produção Pecuária No Distrito Da Angónia. Maputo 1996. (Relatório ainda não publicado).

CLARK, Colin. A economia da agricultura de subsistência. Barcelos 1971.

COUGHLIN, Peter e LANGA, Julieta. Claro e Directo. Como escrever um ensaio. Maputo 1994.

Comando Naval de Moçambique. Moçambique (agrupamentos étnicos) aspecto do estudo do meio humano. (Cartas e mapas). L.Marques 1969.

Como Ultrapassar A Crise Da Rede Comercial Rural Em Moçambique."Relatório" MAP, Maputo 1993.

COSTA, C; RIBEIRO, A.M; TRINDADE, J.C; GARCES, A. e SOUSA, D. Relatório sobre o perfil económico do sector privado em Moçambique. Maputo, Fevereiro de 1988 [108p.]

CTPIE, Relatórios Sectoriais. Transportes e comunicações. Parte II Vol.8 Tomo I. L.Marques 1956.

DERRUAU, Max. Geografia Humana II, Lisboa 1973.

Dicionário Enciclopédico. Alfa M-Z. Publicações Alfa. Lisboa 1992

Diagnóstico Provincial do Sector Agrário de Tete, Vol.II, MAP. Maputo 1991.

Mapa Rodoviário de Moçambique. DNEP 1ª ed. Maputo 1983.

FERRAZ, B; CHONGUIÇA, E; PERREIRA, I; INGUANE, A. (Gabinete Técnico de Ambiente). Moçambique: situação actual do meio ambiente. Maputo 1990. (Relatório)

FERREIRA, Rita A. Pequena história de Moçambique pré-colonial, "Revista" L.Marques 1975.

Fundação Getulino Vargas. Dicionário de Ciências Sociais. Rio de Janeiro 1986.

GAVIRIA, Juan. Sub-Saharan Africa Transport Program. The World Bank and the Economic Commission for Africa. RURAL TRANSPORT AND AGRICULTURAL PERFORMANCE IN SSA: 6 COUNTRY CASE STUDIES. The World Bank, Africa Technical Department, Infrastructure Division. May 1991.

GODINHO, D.H. & GOUVEIA, Esboço do reconhecimento ecológico-agrícola de Moçambique - os solos de Moçambique. Documentário Trimestral nº79, L.Marques 1954.

GODINHO, V. Magalhães. Panorama da geografia, Vol.III, Lisboa 1955.

Grande Enciclopédia Portuguesa Brasileira. Vol.V Editorial Enciclopédia Limitada. Lisboa e Rio de Janeiro (Sem ano).

INIA, Carta de Solos da Província de Tete Escala 1:1.000.000 e legenda explicativa. Maputo 1994.

Inquérito ao sector familiar da província de Nampula: comercialização agrícola nº4. MAP/DEA, Maputo 1992.

Instituto de Cereais de Moçambique. Estatísticas de Comercialização Agrícola, Ulóngue 1995.

JÚNIOR, R. Transportes de Moçambique, Lisboa 1956.

KIRKPATRICK, Scott Wilson. Technical Assistance (Planning) National Directorate Of Roads And Bridges (DNEP). National Road Network Link And Node Numbers. Crown Agents (Under Assignment From The Overseas Development Administration. Ministry Of Construction And Water. April 1992.

LIESEGANG, Gerhard. Achegas Para O Estudo Das Biografias De Autores De Fontes Narrativas E Outros Documentos Da História De Moçambique, IV:José Fernandes JR.,CA.1872-1965: Testimunho Do Período Mercantil E Da Implantação Do Imperialismo Colonial Na Antiga Zona De Influência De Tete. Artigo Do Boletim Do Arquivo Histórico de Moçambique, Arquivo nº10 Especial. Editor:João Paulo Borges Coelho 47/INLD/PUB 87 Nº10. Maputo, Outubro De 1991 220p.

LOPES, A.S. Desenvolvimento rural. 3ªed. Lisboa 1987

MACKINTOSH, Maureem. Política de Preços Agrícolas em Moçambique, Maputo 1985.

MBANZE, Inês Francisco. Influência Geo-Espacial do Porto da Beira e Caminhos de Ferro do Centro de Moçambique. Tese de Licenciatura em Geografia. Departamento de Geografia, Faculdade de Letras da Universidade Eduardo Mondlane. Maputo 1995 [64p.].

MELO, S.B.De & Silva Barbara. O subsistema urbano-regional da feira de Santana. Rio de Janeiro (sem ano).

Moçambique Comunicações 1970/1973, "Revista". Imprensa Nacional, Maputo 1974.

MOSCA, José.O sector camponês após a independência. EXTRA nº1 Maputo 1989.

MOSCA, J. e CENA, Felisa. O comportamento dos preços e mercados. EXTRA nº15 Maputo 1994.

MULLIN, G. Classificação dos Distritos, INPF, Maputo 1985.

NAKATA, H. & COELHO, A. Geografia geral, S. Paulo 1985.

National Transport Survey, Volume III, Estocolmo 1978.

PACHECO, José. Vice-Ministro de Agricultura e Pescas em entrevista para o programa da Rádio Moçambique "Economia e Desenvolvimento", Maputo aos 16/5/96.

PATRUCCO, Federico. Distribuição Comercial, Lisboa 1972.

RAMANAIAH, Kolla V. e TAMELE, A. Comercialização da produção agrícola do sector familiar. EXTRA nº11 Maputo 1992

RICHARDSON, Harry W. Economia Regional y Urbana (sem ano).

ROBSON, Paul. Tecnologia Rural no Distrito de Angónia 1983/85. Maputo 1985.

Serviços Provinciais de Geografia e Cadastro de Tete. Mapa de Divisão Administrativa do Distrito de Angónia, Tete 1992.

SILVA, Tereza Cruz e. Projecto de Angónia, Maputo 1992.

Situação do Mercado, Preços e Ofertas de produtos. Projecto De Segurança Alimentar MAP/MSU/Direcção de Economia. Boletim Mensal De Informação Do Mercado 62ª e 63ª Edição. Junho e Julho. Maputo 1996. [24*2 p.]

STRAATEN, Bart Van; SCHMIDT, Eric; KEYSERLINGK, Alix Von; HUBCHEN, Jonathan. Report Of Family Sector Cereal Yield Evaluations, Sofala, Tete, And Zambézia Provinces, May 1996. World Vision international-Mozambique, Agricultural Recovery Program. July 1996 [15p.].

SUNDELL, Melinda F. O papel do Estado na Comercialização agrária. EXTRA nº4 Maputo 1990.

TRINDADE, José Carlos; MARRA, José Paulo; RIBEIRO, Ana Maria; CUELLAR, Guilherme e THOMSEN, Thomas. AGRICOM E.E. Aplicação dos preços oficialmente aprovados no circuito de comercialização de produtos agrícolas: Análise e Propostas. Maputo, Maio de 1989 [12p].

TRINDADE, José C. Comercialização de produtos agrícolas: um serviço as sector camponês. EXTRA nº1 Maputo 1989

TRINDADE, José C. A participação do sector familiar na comercialização. EXTRA nº1 Maputo 1989.

VERBO - Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura Vol.13ª Editorial Verbo. Lisboa 1972.

VISÃO MUNDIAL/ARP - Arquivos de relatórios de distribuição de géneros alimentícios e utensílios agrícolas, Tete 1994.

VOORTMAN, R.L. Zonas prioritárias para o desenvolvimento do sector familiar de agricultura. Série Terra e água INIA nota técnica nº28, Maputo 1984.

WENSKE, Christian. Economia de transporte, Maputo 1985

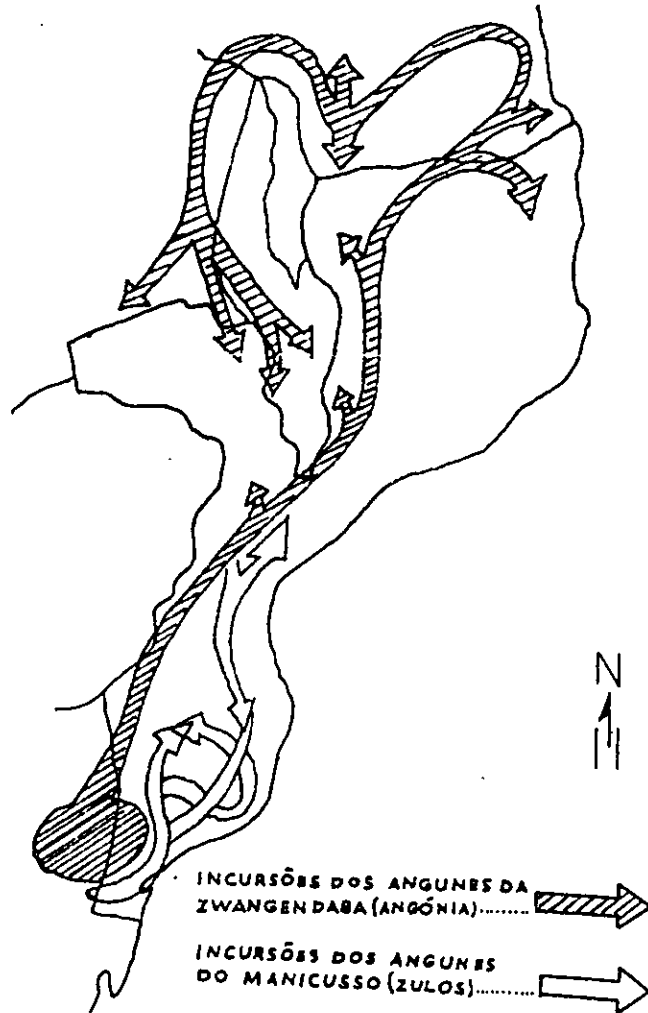
WUYTS, Marc. Camponeses e a economia rural em Moçambique, Maputo 1978.

ANEXOS

ANEXOS I

(MAPAS)

MIGRAÇÕES E INCURSÕES ANGUNES

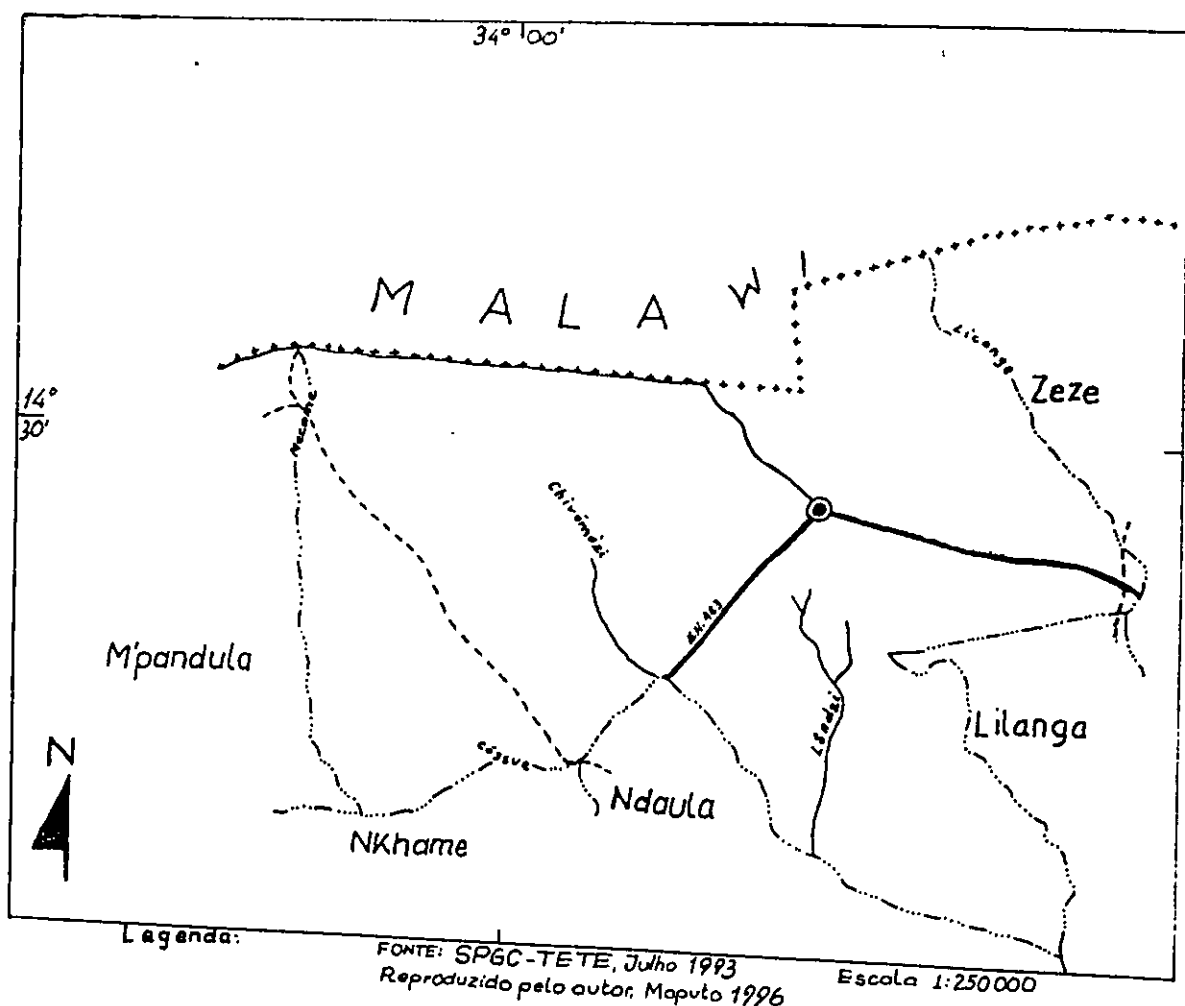


Fonte: CNM-MOC. AGRUPAMENTOS ÉTNICOS
1969

Reproduzido pelo autor, Maio 1996

LOCALIDADE DE DÓMUE

PRINCIPAIS VIAS DE ACESSO



Legenda

- Estrada Principal.....
- Estrada Terciária.....
- Caminho de Pé Posto...

ANEXOS II

(TABELAS)

Tabela 1

Distrito De Angónia

Produção Planificada Para A Comercialização
1985-1994 (em toneladas)

ANO	MILHO	FEIJÃO	GIRASSOL
1985	1399.5	92.2	29.3
1986	198.5	61.3	3.4
1987	54.2	3.8	0.05
1988	0	0	0
1989	1201519	38943	0
1990	2330068	118041	0.004
1991	2529848	246426	0.120
1992	4099158	314819	124
1993	5923768	638341	20.026
1994	-	-	-
TOTAL	16086011.2	1356727.3	176.9

Fonte: ICM - Ulóngua - Angónia 1994

Legenda:

(-) - Sem dados.

(0) - Sem ocorrência

Tabela 2

Distrito De Angónia

Produção Comercializada 1985-1994 (em toneladas)

ANO	MILHO	FEIJÃO	GIRASSOL
1985	1144.5	78.1	29.3
1986	48.2	28.2	0
1987	35.4	3.8	0.05
1988	0	0	0
1989	1201519	38943	0
1990	1946788	110839	0.004
1991	2195620	76019	0.120
1992	1214757	20682	124
1993	947546	154751	0.26
1994	-	-	-
TOTAL	7507458.1	401344.1	153.734

Fonte: ICM - Ulóngua - Angónia 1994

Tabela 3

Preços De Compra Ao Produtor [Mt/Kg]¹

CULTURAS	1985	1988	1989	1991	1992	1993	1994	1995
MILHO	13.80	65	110	190	275	425	550	850
FEIJÃO	23.50	150	230	400	680	1200	1600	2500
GIRASSOL	15.00	75	130	250	348	554	-	-

Fonte: Ministério de Indústria, Comércio e Turismo - 1995

¹/Preços a aplicar ao produtor agrícola para o produto a granel, nas lojas, mercados rurais e postos fixos. Estes preços são considerados mínimos para a compra dos produtos agrícolas.

Tabela 7.

DISTRITO DE ANGÔNIA

Estação de Ulóngue

Temperaturas Médias Mensais (1971-1980) [°C]

Ano	Jan	Fev	Mar	Abril	Mai	Junho	Jul	Agos	Set	Out	Nov	Dez	Ano
1971	20.1	20.2	20.5	20.0	16.4	14.3	14.4	16.5	18.4	19.6	21.0	20.7	18.5
1972	20.5	20.8	20.5	20.2	18.4	13.6	14.1	15.7	18.9	21.9	21.0	22.5	19.0
1973	21.2	21.8	22.2	19.2	17.8	14.7	13.9	15.4	19.1	21.3	21.5	20.7	19.1
1974	20.5	20.4	20.2	18.6	10.0	13.8	13.6	15.9	16.8	20.2	21.4	20.5	17.7
1975	20.5	20.7	19.9	19.9	17.7	14.6	14.8	15.1	18.6	19.8	22.3	21.9	18.8
1976	20.9	20.7	20.8	19.6	16.6	15.2	14.3	15.6	19.6	21.0	23.8	22.4	19.2
1977	21.4	22.2	21.2	20.0	18.9	15.8	15.8	17.1	20.6	23.4	22.9	22.4	20.1
1978	21.8	21.8	21.2	20.1	-	15.2	14.0	17.6	19.5	21.8	-	21.0	19.4
1979	21.5	22.1	-	20.1	18.1	15.3	15.3	17.4	20.2	23.0	22.5	21.5	19.7
1980	21.8	22.8	20.9	20.3	17.4	14.6	14.6	16.5	20.6	22.1	23.8	23.3	19.9
Média	21.0	21.4	20.8	19.8	16.8	14.7	14.5	16.3	19.2	21.4	22.2	21.7	19.2

Precipitação Média Mensal (1971-1980) [mm]

Ano	Janeir	Fever	Març	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano
1971	270.5	146.6	56.0	47.4	2.8	0.3	0.0	0.0	0.0	11.5	51.6	225.9	812.6
1972	111.9	124.7	46.4	55.7	49.2	0.5	0.6	0.0	0.0	48.5	75.0	126.5	639.0
1973	143.5	173.5	125	25.9	0.0	2.5	3.0	1.4	0.0	0.8	120.3	155.2	751.1
1974	273.0	312.1	229.7	77.3	56.9	10.3	13.4	1.5	0.5	0.0	62.7	228.4	1265.8
1975	188.4	252.1	81.3	12.7	0.7	0.4	4.9	0.3	0.3	2.3	47.9	135.9	727.2
1976	216.2	291.1	126.7	45.3	10.3	3.5	2.4	0.0	0.0	9.8	57.1	184.5	946.9
1977	220.4	150.8	245.5	7.5	4.3	0.0	0.0	0.0	14.8	0.3	44.3	112.6	800.5
1978	255.7	132.6	364.7	71.3	-	0.3	1.0	0.0	0.0	20.3	-	285.5	1131.4
1979	124.9	182.8	-	8.9	0.6	0.6	1.6	5.0	0.0	11.4	67.9	227.1	630.8
1980	127.4	105.3	153	153.3	0.4	0.2	2.0	0.3	0.4	15.9	22.8	256.2	837.2
Média	193.2	187.2	158.7	50.5	13.9	1.9	2.9	0.9	1.6	12.1	61.1	193.8	854.3

Tabela 8.

DISTRITO DE ANGÓNIA

Estação de Ulóngue

Temperaturas Máximas Médias Mensais (1971-1980)

Anos	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	No	De	Ano
1971	24	25.1	25.7	25.8	23.3	21.3	21.8	24.4	25.9	27.6	27.7	26.1	24.9
1972	25.3	25.6	25.7	25.1	23.9	21.4	21.2	24.0	26.9	28.1	27.4	27.3	25.1
1973	25.5	26.4	27.8	23.9	25.3	21.4	21.7	22.8	27.8	28.7	28.5	25.7	25.5
1974	25.1	24.6	24.6	24.1	22.3	21.7	20.8	24.0	25.4	28.4	28.4	25.4	24.6
1975	25.9	26.2	25.2	26	25.4	21.9	22.7	22.2	26.2	27.4	28.2	26.9	25.4
1976	25.3	24.9	25.1	24.5	23.1	21.6	22.3	23.3	26.7	27.5	29.9	27.2	25.1
1977	25.9	27.2	25.8	25.8	26.3	23.8	22.6	24.5	27.5	30.2	28.9	27.2	26.3
1978	26.0	26.4	25.4	24.8	25.6	22.3	22.1	26.0	28.2	29.0	28.4	25.0	25.8
1979	27.8	27.3	25.8	26.2	25.0	22.6	22.5	24.4	27.4	29.6	27.9	26.5	26.1
1980	27.2	28.2	26.2	25.7	24.6	22.0	21.3	23.4	27.4	28.6	30.0	25.5	25.8
Méd.	25.8	26.2	25.7	25.2	24.5	22.0	21.9	23.9	26.9	28.5	28.5	26.3	25.5

Temperaturas Mínimas Médias Mensais (1971-1980)

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ag	Se	Ou	No	Dez	M. Ano
1971	16.3	15.3	15.3	14.2	9.4	7.2	7.1	8.5	10.8	11.5	14.4	15.2	12.1
1972	15.7	16.0	15.4	15.3	12.8	5.7	6.9	7.4	10.9	16.6	14.7	17.6	12.9
1973	16.9	17.3	16.7	14.5	10.3	8.0	6.1	7.9	10.4	13.9	14.5	15.8	12.7
1974	15.9	16.1	15.9	13.2	11.7	5.8	6.4	7.9	8.2	12.0	14.4	15.6	11.9
1975	15.0	15.1	14.6	13.8	9.9	7.4	6.9	8.1	11.1	12.1	16.4	16.9	12.3
1976	16.4	16.4	16.5	14.7	10.0	8.8	6.3	7.9	12.4	14.4	17.8	17.6	13.3
1977	16.9	17.3	16.6	14.1	11.5	7.8	9.0	9.6	13.8	16.6	16.9	17.6	14.0
1978	17.6	18.6	17.1	15.4	11.4	8.1	5.8	9.2	10.8	14.5	17.0	17.0	13.5
1979	16.0	16.9	16.4	14.0	11.2	8.0	8.0	10.3	13.1	16.4	17.1	16.6	13.7
1980	16.4	17.5	15.7	14.9	9.9	7.2	8.0	9.6	13.6	15.6	17.6	17.1	13.6
Méd.	16.3	16.7	16.0	14.4	10.8	7.4	7.1	8.6	11.5	14.4	16.1	16.7	13.0

AMPLITUDE TÉRMICA MÉDIA MENSAL (1971-1980)

Mês	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ag	Se	Ou	No	De	M. Ano
Méd.	9.5	9.5	9.7	10.8	13.7	14.6	14.9	15.3	15.4	14.2	12.5	9.6	12.5

Tabela 9.

DISTRITO DE ANGÓNIA

Estação de Ulôngue

Humidade Relativa Média Mensal (1971-1980)

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano
1971	83	78	75	70	65	65	60	46	46	51	62	74	65
1972	79	76	76	74	73	63	63	52	48	52	58	71	65
1973	78	78	71	78	62	66	64	58	46	54	63	77	66
1974	80	83	82	79	81	72	74	61	59	49	62	80	72
1975	79	78	79	77	66	72	65	62	55	53	58	72	68
1976	78	81	79	79	74	79	61	55	54	56	54	71	68
1977	80	77	80	76	64	61	63	60	56	50	62	73	67
1978	78	80	83	81	-	68	65	55	53	56	-	82	70
1979	74	75	-	72	66	66	67	58	45	49	66	83	66
1980	74	77	80	78	66	66	70	59	53	54	60	78	68
Média	78.3	78.3	78.3	76.4	68.6	66.8	65.2	56.6	51.5	52.4	60.6	76.1	67.5

Insolação (1971-1980) [Calorias]

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano
1971	124.9	171.2	237.2	253	273	212.1	234	300.2	256	277.1	123.5	167.6	2699.8
1972	129.9	153.2	222.9	181.2	237.2	261.9	245.4	283.5	274.4	264.7	244.1	198.3	2696.7
1973	177	188.4	239.6	167.8	286.7	220.5	252.5	237.3	293.8	277.7	202.4	160.3	2704.0
1974	144.3	88.9	137.9	170.9	161.6	224.0	225.2	273.2	281.3	310.9	214.9	-	2233.1
1975	-	164.1	-	180.3	271.3	190.6	226.5	198.9	294.4	275.7	243.6	195.9	2241.3
1976	189.1	129.1	151.5	156.7	211.1	201	285.5	271	281.8	188.8	276.0	151.7	2593.3
1977	136.4	162.3	159.5	226.8	271.9	248.6	196.7	243.4	268.1	300.6	212.8	169.4	2596.5
1978	121.2	134	124.6	153.7	-	229.5	246.1	313.1	276.9	278	227	77	2181.1
1979	217.8	180.3	-	219.6	257.9	240.9	221.1	273.7	298.7	292.4	175.2	167.8	2545.4
1980	204.3	183.9	190.5	-	-	229.3	202.9	251.8	226.2	277.7	271.2	143.2	180.8
Média	160.5	155.5	183	190	246.3	225.8	233.6	264.6	275.2	284.4	226.1	159.0	2467.2

Fonte: INAM - Estação Meteorológica Principal Provincial de Tete (SMP), Janeiro de 1996

Tabela 10.

DISTRITO DE ANGÓNIA

Estação de Ulóngue

Velocidade Média do Vento (1971-1980) [F(Km/h)]

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Ano	V.Pre.
1971	4.5	3.0	6.8	6.6	5.8	4.6	6.1	6.0	8.9	10.9	8.2	5.4	6.4	C
1972	4.9	6.8	4.9	4.9	4.5	3.4	8.2	11.1	10	5.9	7.7	7.5	6.7	C
1973	8.2	5.3	8	7.2	7.7	8.7	8.2	8	9.3	13.1	8.1	6.4	8.2	C
1974	14.2	24.2	15.4	9.2	10	7.2	14.8	18.5	19.4	10.4	9.3	3.8	13	C
1975	10.4	3	7.3	24.4	4.5	2.8	4.9	5.7	7.7	5.7	5.2	3.9	7.1	C
1976	5.1	4.8	6.4	2.7	3.3	5.2	4	5.4	8.3	8.2	7.9	6.8	5.7	C
1977	4.6	4.9	2.9	2.2	1.9	2.5	3.4	4.6	8.3	7.6	9.3	7.2	5.0	C
1978	2.8	2.1	4.1	7.1	-	7.9	8.4	12.2	11.1	14.2	6.5	10.3	7.9	E
1979	10.9	8.5	-	7.2	10.5	9.3	10.6	9.9	15.5	17	14.4	9.3	11.2	E
1980	6.2	8.2	4.2	6.4	4.5	5.6	7.2	9.9	13.9	12	15.4	10	8.6	E
Média	7.2	7.1	6.7	7.8	5.9	5.7	7.6	9.1	11.2	10.5	9.2	7.1	7.2	

Legenda

F - Força
 Km - Quilómetro
 h - hora
 C - Constante
 E - Vento do Este
 V.Pre - Vento Predominante

Tabela 11

PREÇOS MÍNIMOS DE PRODUTOS AGRÍCOLAS 1985/1995
(Meticais/Quilograma)

Produto/Ano	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
MILHO	13	40	65	65	110	126	190	275	425	550	850
ARROZ	16	48	75	75	145	167	257	375	580	1000	1250
MAPIRA	12	35	35	50	95	a)	a)	a)	a)	a)	a)
MANDIOCA	10.5	10.5	30	30	40	a)	a)	a)	a)	a)	a)
FEIJÃO	19	100	150	150	230	264	400	680	880	850	2100
AMENDOIM	20	100	150	150	255	295	440	640	990	1500	2400
GIRASSOL	15	15	75	75	130	150	250	348.5	540	700	1100
COPRA	7.5	7.5	30	40	100	115	172.5	210	325	500	800
MAFURRA	8	8	35	60	70	70	114	165	240	240	a)
C. CAJÚ	10	10	105	105	165	200	380	460	560	700	1500

Legenda:

a) - Preços Livres

Fonte: AVISOS DA CNPS (Comissão Nacional de Preços e Salários)
Ministério da Indústria, Comércio e Turismo
Direcção Nacional do Comércio Interno
Maputo 1996

Tabela 12

EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES

Marcos Importantes na História dos Transportes

- 1987 - Invenção da máquina a vapor
- 1830 - Início do transporte ferroviário
- 1865 - Início do transporte autoviário (Oleodutos)
- 1917 - Início da utilização comercial do automóvel
- 1926 - Início da aviação comercial

Fonte: Hirome Nakata, Marcos Amorim Coelho. Geografia Geral,
1ª edição, Editorial Moderna. São Paulo, Brasil 1985 p.239

Tabela 13.

Calendário Agrícola De Algumas Culturas

Cultura	Set	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago
Milho		-----										XXXXXXXX
											
							=====					
F.Manteiga		-----										
											
							=====		XXXXXX			
F.Manteiga (baixas)												XXXXXX
Batata-Reno												
		
			XXXXXX					XXXXXX				XXXXXX

Fonte:Entrevista com os camponeses.Dómue, Janeiro de 1996

Legenda

- Preparação da Terra
- Sementeira
- Sacha
- ===== Amontoa
- xxxxxx Colheita
- F - Feijão

Tabela 14.

Distrito De Angónia

Organizações Não-Governamentais Que Operam No Distrito

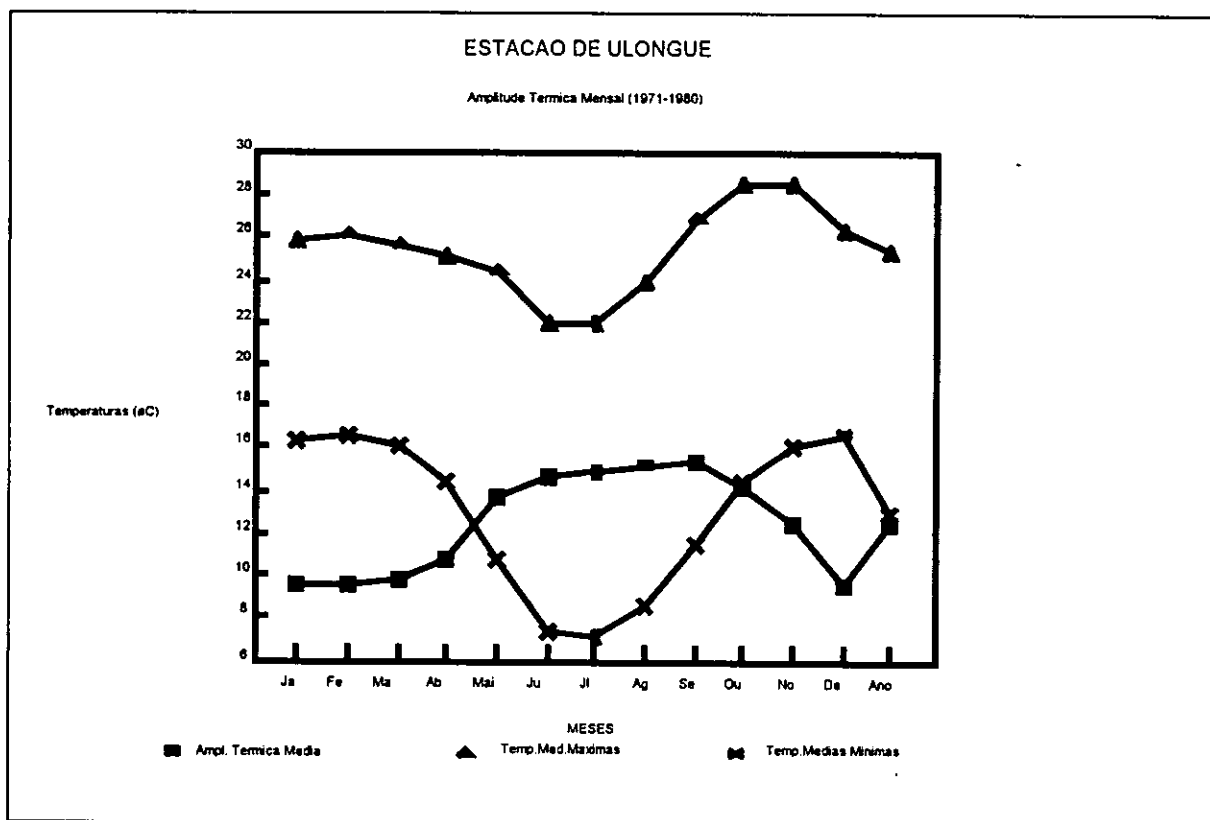
Nº	NOME DA ONG	ÁREA DE ACTUAÇÃO
1	ADPP (Ajuda De Povo Para Povo)	Educação
2	HI (Handicap International)	Saúde e Desminagem
3	IRC (International Rescue Committee)	Agricultura
4	ISCOS (Instituto Sindical Para Cooperação)	Agricultura, Educação, Programas Multi-Sectoriais, Suporte Institucional e Social)
5	JRS (Jesuit Refugee Services)	Saúde e Educação
6.	LWF (Lutheran World Federation)	Agricultura, Saúde, Água, Educação, Estradas e Pontes
7	MSF-Belgium (Medicins Sans Frontieres)	Saúde
8	NRC (Norwegian Refugee Council)	Educação
9	WVI (World Vision International)	Ahuda Alimentar, Agricultura, Suporte Institucional e Social)

Fonte: UNOHAC.WHO IS WHAT WHERE (NGO's Humanitarian Assistance Activities, By Districts). 08/1994 p.43-44 (2)

ANEXOS III

(GRÁFICOS)

DISTRITO DE ANGÓNIA

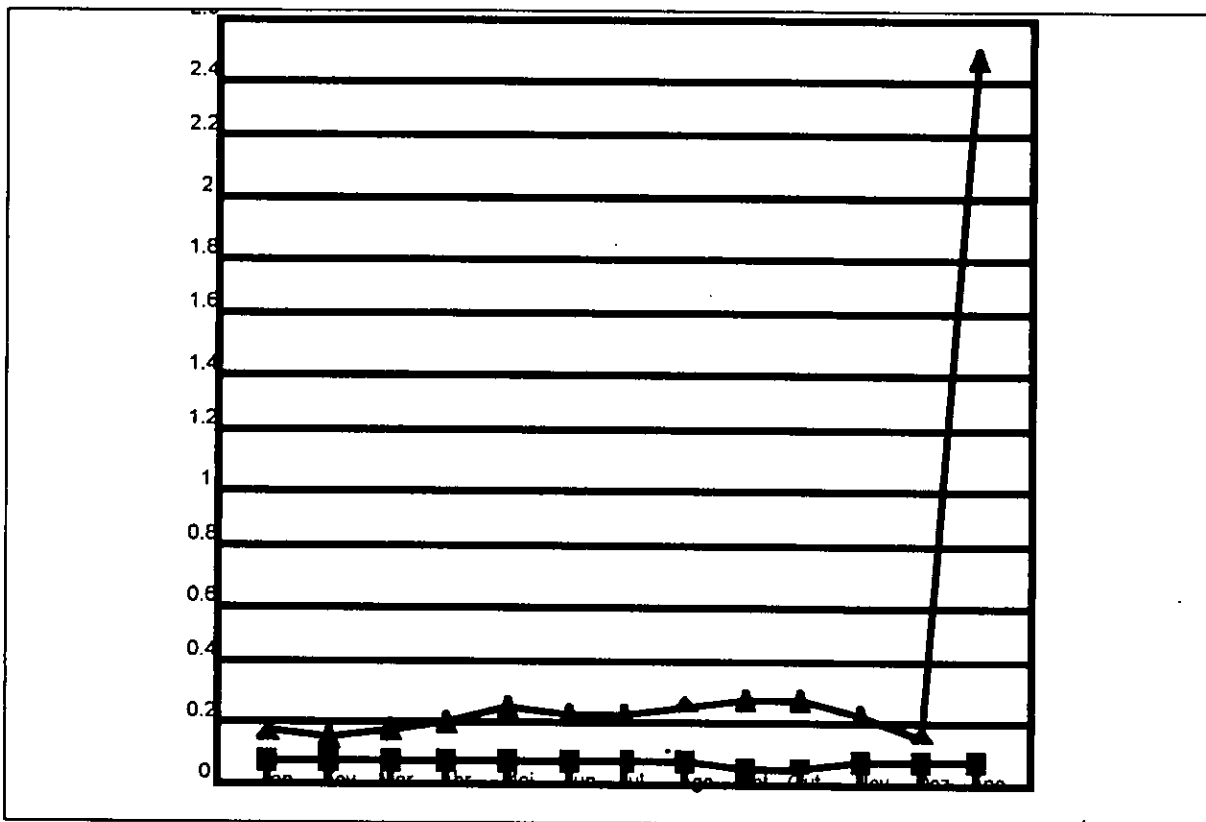


Elaborado pelo autor com base nos dados fornecidos pelo INAM Estação Meteorológica Provincial de Tete,

Tete, Janeiro de 1996.

DISTRITO DE ANGÓNIA

Humidade e Insolação (1971-1980)



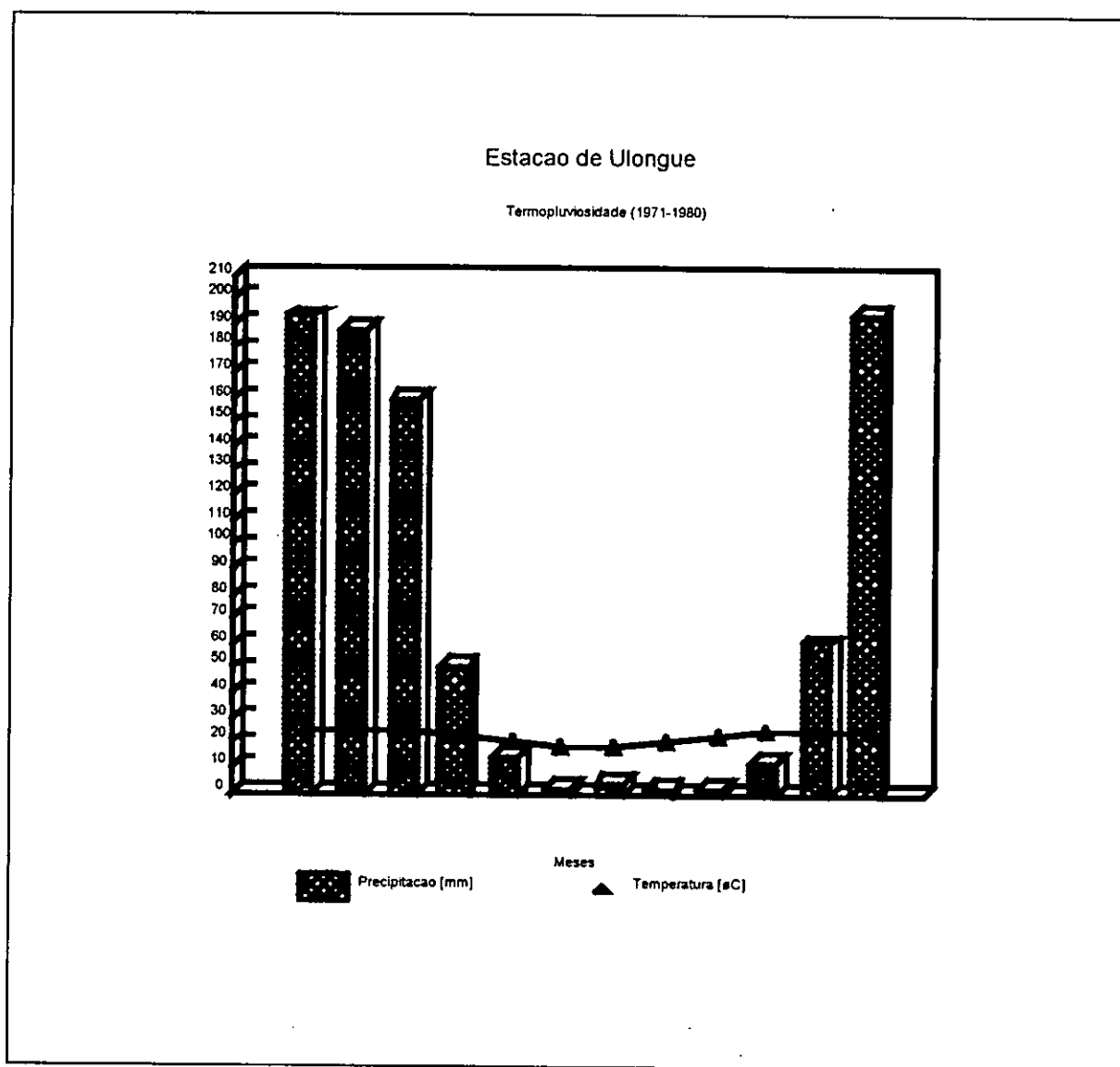
■ Humidade

▲ Insolação

Elaborado pelo autor com base nos dados fornecidos pelo INAM Estação Meteorológica Provincial de Tete,

Tete, Janeiro de 1996.

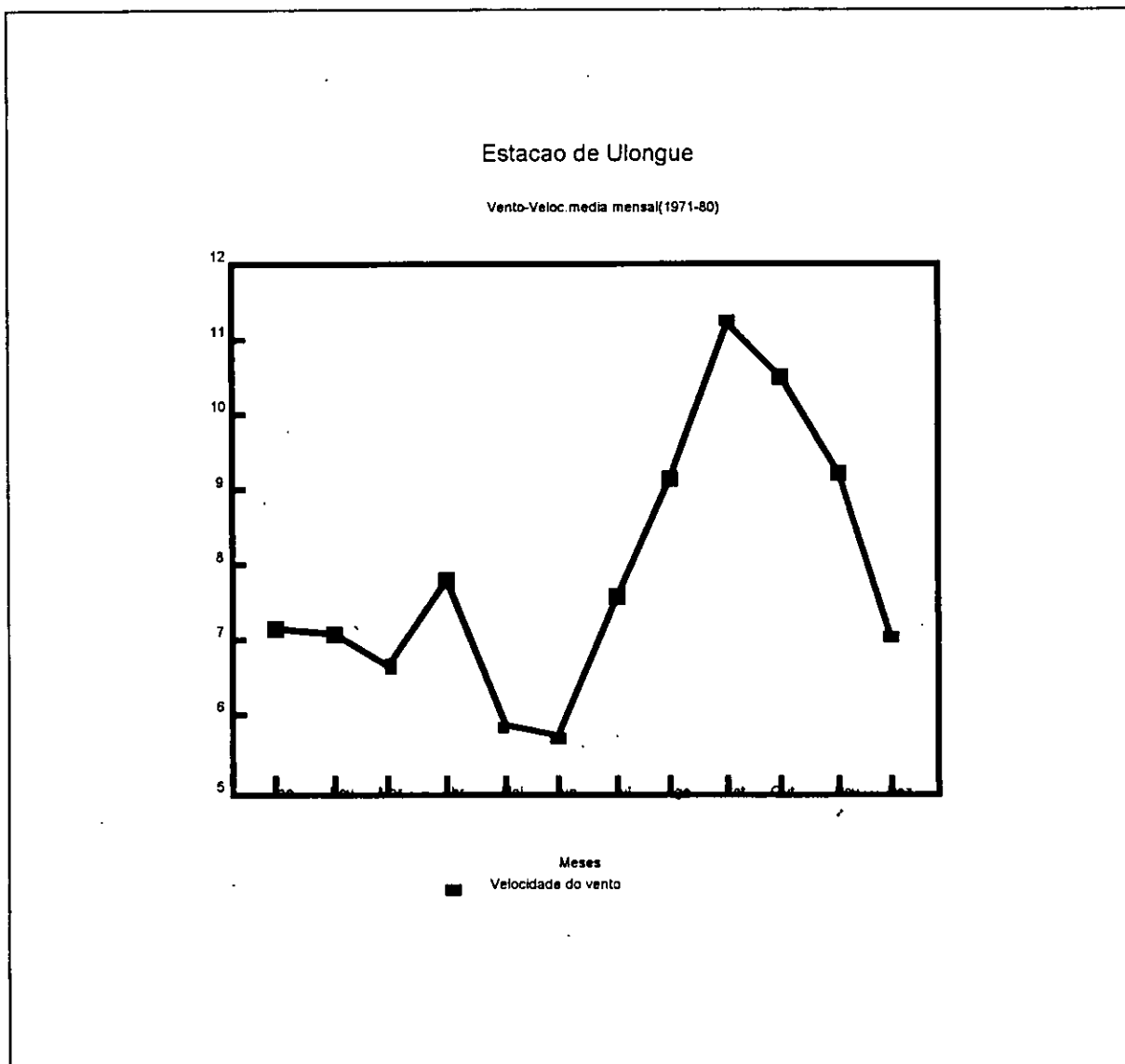
DISTRITO DE ANGÓNIA



Elaborado pelo autor com base nos dados fornecidos pelo INAM Estação Meteorológica Provincial de Tete,

Tete, Janeiro de 1996.

DISTRITO DE ANGÓNIA



Elaborado pelo autor com base nos dados fornecidos pelo INAM Estação Meteorológica Provincial de Tete, 1996

Lista dos Entrevistados

1. Carlos White - Técnico de Planificação, Substituto do Director Provincial dos Transportes e Comunicações de Tete e Chefe da Repartição de Finanças.
2. Marcelino Salimo - Eng^o de Construção Civil. Director Provincial de Obras Públicas e Habitação de Tete.
3. Ribeiro - Técnico de Construção Civil. Chefe do Departamento de Estradas da Direcção Provincial de Obras Públicas e Habitação de Tete.
4. Leonardo Jó Simões - Técnico de Estatística. Chefe do Departamento de Comercialização da Direcção Provincial de Indústria, Comércio e Turismo de Tete.
5. Carlos M. Simpone - Substituto do Administrador de Angónia.
6. Evaristo Figura Chaguatica - Delegado do Instituto de Cereais de Moçambique de Angónia.
7. Laisone - Administrador do Distrito de Angónia.
8. Mário Sozinho Macajo - Director Distrital de Comércio, Indústria e Turismo de Angónia.
10. Felix - Funcionário da Visão Mundial/ARP - Ulóngue.
11. Paulino - Empregado da Visão Mundial/ARP - Ulóngue.
12. António Chinthola Banda - Aspirante de Administração do Posto Administrativo de Dómue.
13. Felix David - Comerciante e agricultor em Dómue.
14. Mica Nkawa - Camponês (idoso)- Dómue.
15. Nkambani Filimone - Secretário da aldeia Kaliwo
16. Satar - Comerciante na sede da Localidade de Dómue.
17. Borges - Comerciante na sede da Localidade de Dómue.

18. Chapamba - Director Provincial dos Transportes e Comunicações - Tete.
19. Vasco - Técnico Básico de Agronomia e Trabalhador da Visão Mundial/ARP em serviço no Posto Administrativo de Dómue.
- 20 - Ilmar eng - Responsável pelo sector dos transportes da Embaixada da Suécia - Maputo.
- 21 - Sr. Silvestre - Funcionário da Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários, Direcção de Tráfego Rodoviário - Maputo.
- 22 - Mário Pio - Funcionário da Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários, Direcção de Planificação e Estatística.
- 23 - Dr. José Trindade, Presidente da Associação Moçambicana para o Desenvolvimento Rural - Maputo.