



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

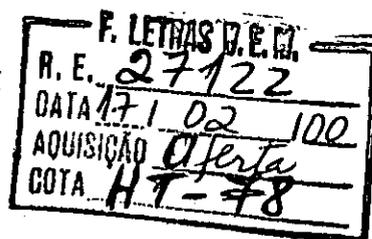
FACULDADE DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**MANICA E SOFALA: SUBSÍDIOS PARA A SUA
HISTÓRIA E DESCRIÇÃO DE FONTES
EXISTENTES NO ARQUIVO HISTÓRICO DE
MOÇAMBIQUE (1942-1974)**

Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos
para obtenção do grau de Licenciatura em História da Universidade
Eduardo Mondlane

CARLOS LOURENÇO NHAMBE TIVANE



**MAPUTO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
1999**

AGRADECIMENTOS

Para dar corpo ao presente trabalho, contei com a colaboração e aconselhamento de várias pessoas e instituições, pelo que a todos eles quero expressar o meu agradecimento.

Em especial, a minha gratidão vai para o Arquivo Histórico de Moçambique, que me proporcionou os materiais e as condições para a realização plena deste trabalho, na pessoa da sua Directora, Prof. Doutora Maria Inês Nogueira da Costa.

Igualmente estendo os meus agradecimentos pela tolerância e disponibilidade permanentes, para esclarecimentos e correcções por parte dos Srs. Drs. Manuel Jorge Correia de Lemos e António Jorge Diniz Sopa.

O meu reconhecimento vai também, como não deixaria de ser para o meu supervisor, Sr. Dr. Paulo Soares.

O meu sincero agradecimento ao apoio prestado pelo pessoal da biblioteca do Arquivo Histórico de Moçambique, nomeadamente os Sr. Ermelindo António Quilambo, Sr. Muhamade Ibraimo e a Sr^a Rute Nhatave.

Aos meus colegas de profissão, especialmente ao Sr. Moisés Xadrique Chongo, que tão abnegadamente durante 5 anos labutou ao meu lado no arranjo e posterior inventariação do "Fundo do Governo da Beira".

Por fim estendo a minha gratidão aos meus pais, Lourenço Famuzane Tivane e Almerinda Nhambe, por terem-me dado a oportunidade de ver o mundo e de estudar. À minha companheira, Hermínia, à minha filha Eurídice e aos meus gémeos Juvan e Emerson por ter-lhes privado do meu calor, durante a realização deste trabalho.

HE 78

Resumo

O presente trabalho além de ser um guia às fontes sobre Manica e Sofala, existentes no Arquivo Histórico de Moçambique, cobrindo o período 1942-1974, contém uma pequena abordagem histórica sobre o território de Manica e Sofala, que constitui a primeira parte. Descrevemos a génese da Companhia de Moçambique e as suas principais actividades.

Constatámos que as principais razões da entrega do território de Manica e Sofala, à Companhia de Moçambique, deveu-se à necessidade de uma ocupação efectiva do território, e ao facto do Estado português, enquanto que potência colonizadora, enfrentar imensas dificuldades para realizar a ocupação efectiva, por exiguidade de meios financeiros, humanos e materiais, imposta pela Conferência de Berlim, que determinara que, as potências colonizadoras deviam ocupar e administrar efectivamente as suas colónias, para as suas fronteiras serem reconhecidas internacionalmente.

Destacamos a criação da cidade da Beira, capital de Manica e Sofala, e a sua posição geográfica estratégica, no contexto da ocupação do interior da zona central de Moçambique. Esta ocupação foi realizada através de acções de carácter político, administrativo e militar na perspectiva de travar a penetração de outras potências. Cedo a cidade da Beira se transforma num pólo de desenvolvimento regional, em torno dos serviços portuários e ferroviários que a cidade fornecia, através do seu porto e dos caminhos de ferro, pelo que salientámos estes aspectos no capítulo inicial.

Passamos em seguida para o período posterior a 1942, altura em que os territórios de Manica e Sofala voltaram para a administração directa do Estado colonial português, enfatizando a forma como as principais infraestruturas construídas pelo capital internacional, no período da Companhia de Moçambique, o porto e os caminhos de ferro, foram posteriormente resgatado e comprado pelo Estado português.

Caracterizámos as principais actividades agrícolas, industriais, comerciais e turísticas de Manica e Sofala no período que vai até ao fim do colonialismo em Moçambique, destacando o papel da cultura do açúcar e a importância do Parque Nacional de Gorongosa.

Na segunda parte descrevemos as fontes arquivísticas, nomeadamente o Fundo do Governo da Beira que contém a principal documentação de Manica e Sofala do período em estudo. Damos enfoque à forma do arranjo arquivístico da documentação, o seu acondicionamento e forma de acesso. Igualmente destacamos as principais séries documentais dentro de cada secção

Finalmente arrolámos as fontes bibliográficas existentes no acervo do Arquivo Histórico de Moçambique, referentes ao período em estudo, através de um repertório bibliográfico, organizado em temas, resumindo o conteúdo de cada obra, com o objectivo de facilitar a identificação dos assuntos versados na bibliografia por parte dos interessados no estudo de Manica e Sofala.

Deste modo, achamos ter coberto, ainda que modestamente, a lacuna que existia em termos de fontes, a partir de 1942 em diante, se considerarmos que já existe um instrumento de trabalho que cobre o período anterior designado, " Inventário do fundo "Companhia de Moçambique", 1892-1942: uma abordagem funcional de descrição dos arquivos permanentes", que constituiu a tese de doutoramento apresentada pela Prof. Doutora Maria Inês Nogueira da Costa.

Sumário

1. Introdução.....	1
1.2. Metodologia.....	2
I - Parte: Manica e Sofala - Resenha histórica	
1. O território de Manica e Sofala e a Companhia de Moçambique.....	3-6
1.2 Origens dos nomes de Manica e Sofala.....	6-8
1.3 A cidade da Beira	8-14
1.4 O porto da Beira.....	14-18
1.5 O caminho de ferro da Beira.....	18-21
2. Passagem de Manica e Sofala para a administração directa do Estado....	22-27
2.1 O resgate do porto.....	27-32
2.2 A compra do caminho de ferro da Beira.....	32-36
2.3 Principais actividades agro-industriais e turísticas.....	36-40
2.3.1 A cultura do açúcar e as açucareiras.....	40-42
2.3.2 O Parque Nacional da Gorongosa.....	42-47
3. Conclusão da I Parte.....	48
4. Referências bibliográficas.....	49-53
II - Parte: Fontes existentes no Arquivo Histórico de Moçambique	
1. Fontes arquivísticas	54-58
1.1 Repertório bibliográfico anotado	59-88
2. Conclusão da II Parte.....	88
Anexos.....	1-13

1. Introdução

O interesse pelo trabalho que pretendo desenvolver e apresentar como produto final para a obtenção do grau de Licenciatura em História, descrevendo fontes do Arquivo Histórico de Moçambique, surge em primeiro lugar devido à minha profissão como documentalista e, em segundo, pela constatação que fui fazendo ao longo dos anos de formação na Faculdade de que um dos grandes transtornos para a elaboração de trabalhos, por parte dos estudantes de História, se prendia com a identificação e localização das fontes inerentes aos temas a investigar, acabando deste modo à sua procura por consumir a maior parte do tempo necessário e disponível para a própria pesquisa.

Trata-se, pois, de um pequeno guia às fontes sobre Manica e Sofala, existentes no Arquivo Histórico de Moçambique(AHM), cobrindo o período 1942-1974, dado o facto de, para o período anterior, já existir uma tese de doutoramento, feita pela Doutora Maria Inês Nogueira da Costa¹.

Ao optar por esta modalidade, pretendo assim dar corpo e pôr ao dispor dos investigadores, estudantes e outros interessados um instrumento de trabalho, que possa ajudá-los a identificar e localizar as fontes documentais sobre aquelas áreas geográficas, no período em referência.

É de salientar que 1942 é a data em que o território de Manica e Sofala, até então sob o governo da Companhia de Moçambique passa para a administração directa do Estado português e 1974 assinala o fim da dominação colonial em Moçambique.

¹ COSTA, Maria Inês Nogueira da - Inventário do Fundo "Companhia de Moçambique", 1892-1942: uma abordagem funcional de descrição dos arquivos permanentes. 1993. 3 Vols. Tese de Doutoramento, UEM, 1993. Este trabalho foi apresentado para a obtenção do grau de Doutoramento, com o objectivo de tornar acessíveis os diferentes conjuntos documentais que integram a "Companhia de Moçambique", onde a autora procura oferecer uma visão global do seu conteúdo a partir não só da identificação do registo das diversas actividades desenvolvidas pela Companhia, mas também pela reconstituição das estruturas e funções que lhes deram origem.

1.2. Metodologia

Conforme mencionei, este trabalho cingir-se-á às fontes sobre o território de Manica e Sofala existentes no AHM, relativas ao período 1942-1974, e será dividido em duas partes, a saber: uma primeira, onde se fará uma abordagem histórica sobre a região, descrevendo a sua evolução administrativa e sócio-económica, com o recurso à legislação e a obras relevantes; a segunda parte ocupar-se-á da descrição sumária das fontes arquivísticas (Fundo do Governo do Distrito da Beira), e das fontes bibliográficas, que serão arroladas com uma breve anotação sobre o conteúdo de cada obra.

No que concerne às fontes arquivísticas, far-se-á a sua descrição ao nível das séries, sempre que possível, como é o caso do Fundo do Governo do Distrito da Beira, que se encontra já inventariado, ou genericamente nos conjuntos documentais que ainda se encontram numa fase inicial de tratamento técnico, como são os casos do Fundo da Administração do Concelho de Sofala, do Fundo da Administração do Concelho de Chimoio, do Fundo da Administração do Concelho do Búzi, do Fundo da Administração do Concelho do Dondo, do Fundo da Administração do Concelho de Sena, do Fundo da Administração do Concelho de Marromeu e do Fundo da Administração do Concelho de Cheringoma.

Na descrição bibliográfica far-se-ão as entradas por ordem alfabética do autor, seguidas do título, local de edição, editor, data de edição, número de páginas e o lugar onde a obra se situa, indicando-se a respectiva cota e em seguida um pequeno resumo sobre o conteúdo de cada obra.

I-Parte: Manica e Sofala - resenha histórica

1. O Território de Manica e Sofala e a Companhia de Moçambique

Conforme é sabido, o território de Manica e Sofala esteve durante cinquenta anos sob a administração da Companhia de Moçambique, na qualidade de concessionária.

A entrega por parte do Estado colonial português de vastas áreas do território de Moçambique às Companhias marca, na história da região, a transição do período mercantil para o da dominação imperialista. Esta concessão às Companhias resulta de duas razões fundamentais, não querendo subestimar ou excluir outras: primeiro, a necessidade de uma ocupação efectiva do território para qual o Estado colonial português não possuía meios financeiros, humanos e materiais ; na altura, o capitalismo português apresentava um grande atraso, em comparação às outras potências coloniais, o que se resumia na dependência da sua burguesia em relação ao capital estrangeiro, tornando-se deste modo quase impossível realizar o seu projecto colonial à margem dessas potências coloniais, principalmente a britânica, que tinha muitos interesses na zona austral de África ; segundo, como consequência dessa ocupação efectiva, era necessária a fixação e consequente demarcação das fronteiras ; o primeiro tratado nesse sentido foi a 20 de Agosto de 1890 e o segundo seria a 27 de Junho de 1891, ambos com o governo britânico, assessorando os interesses da British South Africa Chartered Company.

Este cenário tem a sua génese na questão da ameaça permanente por parte da British South Africa Company, simbolizada na figura de Cecil John Rhodes, que sempre cobiçou os territórios de Manica e Sofala, com o intuito de ter uma saída para o mar, e também na questão tão propalada das famosas minas de ouro de Manica e Quiteve e outras riquezas.²

² Com a criação da British South Africa Company por Cecil John Rhodes, em Maio de 1889, com direitos majestáticos sobre os territórios de Mashona e Matabelelândia , viria a alterar substancialmente o ritmo dos acontecimentos na região de Manica e Sofala. Verifica-se relutância por parte do governo britânico em ratificar o tratado de fronteiras de Agosto de 1890, atendendo ao seu desejo de anexar Manica. Ocorrem alguns incidentes que culminaram com a prisão do Coronel Paiva de Andrada e da Manuel António de Sousa .

O Estado colonial português convida as Companhias a ocuparem vastas áreas do território moçambicano como forma de materializar as decisões saídas da Conferência de Berlim em 1884/5, em que se recomendavam as potências colonizadoras a ocuparem efectivamente as suas colónias, pois, neste período do século XIX, agudizam-se os interesses por parte das potências coloniais, na procura de espaços, que lhes permita a produção de matérias primas, para uma rápida acumulação capitalista à escala mundial.

Portanto, foi a partir desta altura que Portugal, potência colonial, se viu na contingência de ter que iniciar a ocupação efectiva das suas colónias, em particular Moçambique, na sequência das deliberações de Berlim. Contudo, há que ressaltar que a ocupação efectiva implicava da metrópole a necessidade de dotar as colónias com estruturas político-administrativas mais eficazes, sobretudo aptas a receber a grande massa de colonos e outras forças de ocupação estrangeira, para a qual Portugal não possuía meios, quer humanos, quer financeiros principalmente. Assim sendo, na tentativa de colmatar essa lacuna, o governo português teve que se abrir ao capital estrangeiro e privado, constituindo-se deste modo algumas companhias, uma das quais seria a Companhia de Moçambique, a quem coube a administração dos territórios de Manica e Sofala, isto a partir de 1892 até 1942, com poderes majestáticos.³

A Companhia de Moçambique foi criada pelos decretos de 11 de Fevereiro e de 30 de Junho de 1891, vindo a formalizar-se em 5 de Maio de 1892.⁴

A Companhia de Moçambique toma a região de Manica e Sofala com amplos poderes, explorando minas, florestas e outros recursos pertencentes ao Estado, de modo que para o governo isto era vantajoso, visto que assim ficava salvaguardada a soberania portuguesa sobre os territórios de Manica e Sofala, face à permanente ameaça por parte da Inglaterra, uma potência colonial com mais poderes e experiência que Portugal e que procurava a todo o custo a

³ Os direitos concedidos à Companhia de Moçambique incluíam: O monopólio do comércio; o exclusivo das prospecções mineiras e de pesca, ao longo da costa; o direito de colectar impostos e outras taxas; o direito de construir e explorar portos e outras vias de comunicação; podia atribuir a terceiros os encargos daí derivados; privilégios bancários e postais; o direito de transação das terras a pessoas individuais e colectivas. No entanto o Estado colonial português, obrigava a companhia a manter-se portuguesa nos seus estatutos e a instalar a sua sede em Lisboa. Recebia 10% dos dividendos distribuídos e 7,5% dos lucros líquidos totais, assim como a garantia da devolução do território uma vez expirado o prazo da concessão.

⁴ A Companhia foi autorizada por sucessivos decretos, especialmente pelo decreto de 11 de Fevereiro de 1891, que lhe atribuiu poderes majestáticos, a administrar e explorar uma área de 134822 Km², limitado pelo paralelo 22º a Sul, pela Rodésia a Oeste, pelo rio Zambeze a Norte e Nordeste, e pelo oceano Índico a Leste.

sua expansão através dos territórios de Manica e Sofala, cobiçando as suas riquezas, na tão propalada existência de filões e ao mesmo tempo procurando uma saída para o mar.⁵

Deste modo, a Companhia de Moçambique vai-se se propor a desenvolver rapidamente o centro de Moçambique de forma a neutralizar a influência de Cecil John Rhodes, através da British South Africa Company. Assim, foram entregues os documentos que continham as bases para a administração do território de Manica e Sofala, onde entre outros assuntos, era indicado o tipo de concessão que era feita à Companhia, quais os seus direitos e deveres, bem como as normas pelas quais se devia guiar.⁶ Não vamos analisá-los aqui em pormenor por não ser este o nosso objecto, mas apenas dizer que foram concedidos à Companhia de Moçambique amplos poderes que, a nosso ver, se pode dizer em poucas palavras que era um "Estado dentro de outro Estado".

Portanto, seria a 18 de Julho de 1892 que António Enes, em nome do governo português, conferia posse à Companhia de Moçambique, entregando-lhe os poderes de administração e exploração dos territórios. Assim sendo, a partir daquela data a Companhia de Moçambique instalou-se nos territórios de Manica e Sofala durante cinquenta anos, como Companhia majestática, conforme ficara acordado no acto da assinatura da concessão. Isto significou que a partir daquela data os distritos de Manica e Sofala foram extintos incluindo os seus serviços.⁷ A Companhia teve como primeiro governador Joaquim José Machado.

Nos primeiros quinze anos a Companhia concentrou as suas intenções em três objectivos: criar as condições para atrair mais capitais estrangeiros para o território; criar as estruturas do aparelho do estado necessárias para a manutenção da ordem, bem como as infra-estruturas de circulação e por último implantar uma política fiscal eficaz que permitisse uma

⁵ Costa, Maria Inês Nogueira da - *Ibidem*, P. 17.

Havia convicção e o mito do ouro e filões em grandes quantidades na região de Manica, que catapultaram para a zona a emergência de conflitos entre Portugal e a Inglaterra pela posse das terras ditas auríferas. Houve inúmeras sociedades que adquiriram terras para a prospecção, mas que no entanto não tardaram a entrar em falência e abandonando a actividade devido a fraca rentabilidade das minas, desvanecendo deste modo o mito do ouro de Manica.

⁶ Costa, Maria Inês Nogueira da - *Ibidem*, P. 24.

A Companhia vai levar a cabo várias actividades, com o fim de assegurar a posse das terras e ao mesmo tempo extrair as matérias primas necessárias às indústrias.

⁷ Costa, Maria Inês Nogueira da - *Ibidem*, P. 27.

boa recolha de impostos.⁸ Contudo, importa referir que, entre as variadíssimas actividades que a Companhia desenvolvia, salientaram-se as explorações mineira, agrícola e comercial.

Seria através do Decreto-Lei nº 31:896 que se poria fim a cinquenta anos da administração dos territórios de Manica e Sofala, pela Companhia de Moçambique, ao fixar o dia 18 de Junho de 1942 como a data final dos respectivos poderes majestáticos, passando aqueles territórios para a administração directa do Estado. O Decreto-Lei nº 31896 "Insera várias disposições atinentes à passagem para a administração directa do Estado do território de Manica e Sofala, que, por delegação do mesmo Estado, tem sido administrado pela Companhia de Moçambique".⁹

1.2 Origens dos nomes Manica e Sofala

O distrito de Manica e Sofala situado no centro de Moçambique constitui um verdadeiro marco de união geográfica entre o sul e o norte do território nacional, abrangendo cerca de 130 mil quilómetros, embora em termos de densidade populacional, na altura em que passou para a administração directa do Estado português, em 1942, se colocasse em 3º lugar, depois da Zambézia e da então província do Sul de Save.

O nome dado à região Manica parece significar "O povo da região de Nica, i.e., os primeiros habitantes", conforme depoimento antigo, que refere o seguinte:

"Uma viagem de 12 milhas levou-nos no dia seguinte ao cral do Mtasse, o mais poderoso de todos os chefes de Manica. Ele é o chefe da tribo Nica, o qual dá o nome a região(...)".¹⁰

Tornou-se num dos distritos da então "Província de Moçambique, criado pelo Decreto de 14 de Junho de 1884. É limitado ao norte e oeste pelo rio Aroenha ao sul e este pelo rio Zangue, ao norte e este pelo rio Zambeze e ao sul e oeste pelo distrito de Sofala. O governo reconhecendo a importância comercial

⁸ Costa, Maria Inês Nogueira da - Ibidem, P. 28.

⁹ Suplemento do Boletim Oficial nº 15, I Série de 21 de Abril de 1942, pp.99-103. Foi através do Decreto-Lei nº 31:896, que o Estado colonial português, dava instruções no sentido de cessar, a partir do dia 18 de Julho de 1942, a administração do território de Manica e Sofala, por parte da Companhia de Moçambique.

¹⁰ CABRAL, António Carlos Pereira - Dicionário de nomes geográficos de Moçambique: sua origem, Lourenço Marques, Empresa Moderna: 1975, P. 19.

Cf. J. Theodore Bent - The ruined cities of Mashonaland, 1896, Londres e 1969, Bulavaio.

da reocupação da antiga Vila e Feira de Manica resolveu que se constituísse um distrito com a denominação de distrito de Manica, e um comando militar no ponto mais apropriado da margem do rio Aruangua do Sul (Púnguè), satisfazendo assim ao que em várias épocas foi representado pelos governadores gerais, autoridades e corporações que tinham a peito o aumento e riqueza pública da Província(...)"¹¹

"A sede devia ser Manica, porém circunstâncias especiais, fizeram com que as autoridades portuguesas daquele novo distrito se tenham conservado provisoriamente na baixa da serra Gorongosa, onde estabeleceram uma povoação a que deram o nome de Vila Gouveia".¹²

"Boani" era o nome nativo de Sofala, mais tarde substituído pela designação árabe "Zufar", que também se escreve "Sofora", Sofar e Sfar.

Sofala já existia no século X, sendo o limite da navegação árabe para o sul.

Sofala vem da palavra árabe que quer dizer "terra baixa". Os comerciantes árabes e persas chamavam à povoação de "Sufalah Wakwak", que quer dizer "terra baixa dos Bosquímanos".

Já por volta do século XVI, cerca de 1578, há escritos que se referem o ouro vendido no Sudão Ocidental, proveniente de Sofala, que se pensa que era trazido por califas.¹³

"Em 1505 foi mandado Gonçalo Vaz de Goes que fazia parte da expedição a Mombaça com diferentes fazendas para resgatar Sofala. Data desse ano a colonização portuguesa na África Oriental. Pero de Naia, primeiro capitão da colónia, iniciou a construção da Fortaleza de São Caetano, que no entanto viria a ser concluída pelo capitão de Sofala e Moçambique, Vasco Gomes de Abreu. A povoação de Sofala foi elevada a Vila em 1764, constituída por bastantes e espaçosas casas que mostram a opulência dos seus antigos moradores. Estava situada a 20° 13' de latitude Sul e em 34° 45' de longitude. Tinha de comprimento 245 braças e 60 de largura, possuía apenas 35 casas(...)o terreno da Vila era dividido pelo mar em duas partes, e as águas iam juntar-se com os rios Nhuruquare e Cavone. Os habitantes da Vila sempre recolhiam à Fortaleza temendo as incursões dos guerreiros vátuas, que normalmente terminavam em razias e violência. De notar que no mesmo ano em que a povoação foi elevada à categoria de Vila a Fortaleza de São Caetano, passou a designar-se por Fortaleza de Sofala..."¹⁴

O distrito de Sofala tão rico de tradições históricas, quanto pobre e abandonado de recursos, compunha-se da Ilha de Chiloane, onde residia o Governador e ainda das repartições

¹¹ FERRERI, Alfredo Brandão Cró de Castro e LAPA, Joaquim José - Elementos para um dicionário corográfico da província de Moçambique, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa: 1889, P. 75.

¹² FERRERI, Alfredo Brandão Cró de Castro e LAPA, Joaquim José - Ibidem., P. 75.

¹³ CABRAL, António Carlos Pereira - Dicionário de nomes geográficos de Moçambique: sua origem, Lourenço Marques, Empresa Moderna: 1975, PP. 144-145.

¹⁴ FERRERI, Alfredo Brandão Cró de Castro e LAPA, Joaquim José - Ibidem, P. 130.

públicas da Fortaleza de São Caetano de Sofala e das Ilhas de Bazaruto. Na altura, o distrito de Sofala, ao norte, confinava com o distrito de Quelimane, ao sul com o sertão de Inhambane, ao nascente com o Oceano Índico e ao poente com o distrito de Manica e país dos Matabeles.¹⁵

1.3 A cidade da Beira

Pela sua posição geográfica e estratégica e pelo seu desenvolvimento cultural e científico, a Beira é a segunda maior cidade do território moçambicano e possui um dos portos mais importantes da África Austral, que é complementado na sua testa por um excelente caminho de ferro, que ao longo do tempo foram se tornando indispensáveis para as economias do hinterland, nomeadamente das Rodésias do Sul e do Norte, Niassalândia e mesmo para o antigo Congo Belga.

Devido à sua importância, que foi adquirindo e consolidando no decorrer dos anos, transformando-a no pólo das atenções regionais e internacionais, na busca da satisfação dos seus interesses, políticos e económicos fundamentalmente, achamos que seria indispensável referir algumas linhas da sua história, tentando descrever os principais acontecimentos desde o longínquo ano de 1887, altura da instalação do Comando Militar do Aruângua, obra a partir da qual viria a nascer e desenvolver-se a cidade da Beira que hoje conhecemos.

O surgimento da cidade da Beira enquadra-se no contexto da ocupação do interior da zona central de Moçambique, iniciada no último quartel do século XIX, acompanhada por acções de carácter político, administrativo e igualmente militares¹⁶, com vista a travar a tentativa de ocupação e dominação da zona por parte de outras potências, com maior realce para a Inglaterra através da British South Africa Company.¹⁷

¹⁵ FERRERI, Alfredo Brandão Cró de Castro e LAPA, Joaquim José - Ibidem., PP. 130-131.

¹⁶ LEMOS, Manuel J. C. de - Aruângua, Chiveve ou Bângoè ? Breves considerações sobre a toponímia da cidade da Beira. In: Arquivo, nº6, Maputo, 1989, P.5.

¹⁷ Foi em Maio de 1889 que a Inglaterra criou em terras vizinhas às nossas a " British South Africa company" que teve como seu Secretário-Geral, Cecil John Rhodes; a Companhia gozava de poderes de administração. Atendendo a sua dinâmica e objectivos expansionistas, a que já fizemos referências no capítulo anterior, esta companhia tornou-se uma ameaça à soberania portuguesa na região de Manica e Sofala.

Cf. LIESEGANG, Gerhald, Arquivo nº 6, P. 51." ... a partir de Londres e da África do Sul, a British South Africa Company preparava-se para se instalar no planalto do Zimbabwe e tentar ocupar um porto na costa...". Todavia, adianta o mesmo autor que a fundação da Beira e a ocupação de outros pontos não é um caso isolado em Moçambique. Está inserido num período de implantação de novas estruturas de comunicações, de produção e de exploração.

Foi deste modo que o governo colonial português criou, através do Decreto de 14 de Julho de 1884, o Comando Militar do Aruângua, a que se seguiu, em 1887, a posterior fixação do posto militar no Chiveve, no mesmo local onde mais tarde viria a construir-se o porto da Beira, matéria que será desenvolvida mais adiante.¹⁸

A região de Chiveve, sempre se caracterizou por uma intensa actividade comercial, que ia desembocar na baía de Sofala; seria nesta área que mais tarde se instalaria o posto militar do Aruângua, pois esta região tornara-se estrategicamente importante para o controlo das transacções comerciais com o hinterland.

Atendendo às más condições naturais da zona (pântanos, terrenos instáveis e insalubres), onde se pretendia instalar o comando militar, levantaram-se profundas contradições entre as autoridades coloniais, mas, após um estudo pormenorizado, optar-se-ia pela instalação naquele local, onde começou a despontar o que mais tarde seria a cidade da Beira.

"A Beira ergueu-se na margem esquerda do rio Púnguè, numa estreita faixa de areia apertada entre um pequeno rio de marés e o oceano(...). O povoado logo de início, parecia condenado a um destino breve e trágico. O lugar em que se tinha implantado era descrito como um enorme lameiro líquido, gerador de humidades e pestilências, permanentemente ameaçado pelas marés e temporais. Quando o mar o invadia a povoação, não só punha em risco vidas e haveres como fazia até soçobrar as esperanças dos espíritos mais optimistas."¹⁹

Todavia, a primeira acção de vulto foi sem margens de dúvidas a construção do Comando Militar de Aruângua, por força da portaria nº 287, de 1 de Julho de 1887, onde se determinava que este comando fosse instalado na margem esquerda e foz do rio Púnguè.²⁰ Este comando militar, viria a ser inaugurado a 20 de Agosto de 1887.²¹

Após a instalação do comando militar do Aruângua, começaram a surgir algumas construções na sua periferia, visto que a sua instalação tinha como funções por um lado servir

¹⁸ MUCHANGOS, Aniceto dos - Aspectos geográficos da cidade da Beira. In: Arquivo, nº6, Maputo, 1989, P. 254.

Em 19 de Agosto de 1887, chegou um grupo de soldados e trabalhadores, chefiado pelo Tenente Luís Inácio de Assumpção e vindo de Chiloane fundou a sede do Comando Militar do Aruângua, a Leste do riacho Chiveve.

¹⁹ SOPA, António - Condições de habitabilidade numa pequena povoação costeira da África Austral, 1892-1925. In: Arquivo nº 6, Maputo, 1989, P. 78.

²⁰ Boletim Oficial nº 27, de 2 de Julho de 1887, P. 291.

²¹ Boletim Oficial nº 42, de 15 de Outubro de 1887, P. 477.

de ponto de apoio e porto para as actividades comerciais e, por outro lado, tinha uma função defensiva no sentido de limitar o poder e a influência do monarca Ngungunhana.²²

A Beira, nome quer foi dado à sede do Comando Militar do Aruângua é elevada a Vila em 1888, como informa no seu relatório o Tenente-Coronel Morais Sarmiento, então Governador do Distrito de Sofala²³

Por esta altura, a sede do Governo do distrito de Sofala e as repartições públicas achavam-se na Ilha de Chiloane, onde se haviam fixado no tempo do governador José Pacífico, onde permaneceram até 1892, pois, mais tarde, este lugar foi visto como pouco conveniente para tal, atendendo à sua posição geográfica. Nesta ordem de ideias se achou pertinente a transferência da sede do governo da ilha para a zona continental, local onde se havia estabelecido o comando militar, não só por esta razão, mas porque igualmente já havia sinais de ela vir a tornar-se num verdadeiro centro do movimento comercial e principal ponto de partida para o interior. Assim, por força da portaria nº 2 de Fevereiro de 1892, foi transferida a sede do governo do Distrito de Sofala da Ilha de Chiloane para a zona continental, isto é para a Vila da Beira.²⁴

A transferência da sede do governo do Distrito de Sofala em 1892, para a zona do Chiveve, trouxe consigo outra dinâmica, principalmente ao incrementar a importância do porto e da construção da linha férrea Beira-Rodésia. Na mesma ocasião, mandou-se passar para a Vila da Beira a Comissão Municipal de Sofala, enquanto que por sua vez o Comando Militar do Aruângua passava para a Ilha de Chiloane.²⁵

Por volta de 1896, entrou em funcionamento um pequeno cais de madeira, que mais tarde se transformaria no actual porto. No início do século XX começam a ser construídos alguns edifícios, nomeadamente a alfândega, correios, fazenda, quase todos de madeira e zinco.

É neste período que se conclui o primeiro troço da linha férrea Beira-Machipanda, que veio incrementar o movimento de carga manuseada no porto da Beira para o hinterland.

²² LIESEGANG, Gerhard - Sofala, Beira e a sua zona (c. 900-1894). In: Arquivo, nº 6, Maputo, 1989, P.54.

²³ CAMPOS, Octávio Rodrigues - Notas sobre a cidade da Beira, In: Revista Portugal d'Aquém e d'Além Mar, nº 66, 1954, P. 5.

²⁴ LEMOS, Manuel J. C. de - Ibidem., PP. 14-15;

Cf. LOBATO, Alexandre - Breve história da fundação da Beira. In: Studia ° 45, Lisboa, 1981, PP. 56-58.

²⁵ Boletim Oficial nº 18, de 30 de Abril de 1892, P. 158.

Com a assinatura do tratado sobre a delimitação da fronteira de Manica entre o governo português e o da Inglaterra, uma das exigências da Coroa Britânica era de Portugal comprometer-se a apresentar após seis meses o estudo do traçado do caminho de ferro da Beira à fronteira de Manica.²⁶

A cidade da Beira, tendo em conta a sua posição indubitavelmente vantajosa, no que concerne ao plano de se dotar a zona de uma rede de caminhos de ferro, virada essencialmente para o hinterland, foi salva de uma destruição que se advinhava quase inevitável. Portanto, daqui se pode deprender que a sua existência e o seu progresso estão intimamente relacionados com o desenvolvimento do hinterland, a quem servia de elo de ligação com o exterior.²⁷

Conforme ficara determinado no tratado de 1891, Portugal comprometera-se a construir o caminho de ferro desde Fontes Vila até a fronteira de Manica. Assim, foi apresentado o estudo do respectivo traçado, que, após a sua aprovação, foi entregue a uma sub-concessionária, a "Beira Railwys", que construiu cerca de 319 Km de linha férrea, ligando a Beira à fronteira de Manica. Pelo que ficara estabelecido nos termos contratuais, quer o Estado colonial português, quer a majestática Companhia de Moçambique não tiveram qualquer encargo com as obras, tendo inclusive a Companhia recebido da "Beira-Railwys" uma quantia de 166.540 de acções e 5870 de obrigações pela concessão. Conforme visto atrás, em 1893 iniciou a construção do caminho de ferro e em 1896, entrou em funcionamento um pequeno cais no porto, dois empreendimentos que vieram catapultar o desenvolvimento da cidade da Beira e do distrito em geral, dando origem a outros núcleos urbanos como Chimoio.²⁸

Portanto o movimento comercial do território teve muito a ver com o porto e o caminho de ferro.

²⁶ COSTA, Maria Inês Nogueira da - No centenário da Companhia de Moçambique: 1888-1989, In: Arquivo, nº 6, Maputo, 1989, P. 68. Seria interessante determo-nos um pouco na problemática das fronteiras, com maior realce para a fronteira de Manica, visto que muitas das suas cláusulas estão directamente ligadas com a evolução e desenvolvimento de Manica e Sofala, tomando como exemplos a construção da linha férrea desde a Beira até a fronteira de Manica e o melhoramento do porto, assuntos debatidos nesse tratado. Todavia, este assunto não cabe neste trabalho.

²⁷ SOPA, António - Ibidem, P. 78.

²⁸ GERHARD, Liesegang - Ibidem, P. 21.

A construção destes empreendimentos resulta dos acordos de Junho de 1891, em que, após a sua ratificação, faltava apenas construir o caminho de ferro e delimitar a conturbada fronteira de Manica com a Rodésia do Sul.

Com estas infra-estruturas a cidade da Beira começa a crescer e a desenvolver-se, o mesmo acontecendo em termos da população, que não cessava de crescer. A maior parte da população nativa era empregue nas obras do caminho de ferro e do porto, muitas vezes em regime de trabalho forçado e mal remunerado, não tendo essas obras e construções muitos encargos financeiros para os concessionários.

Ao mesmo tempo verifica-se um movimento desusado, constituído por gente de passagem, visto que a Beira, pela sua posição privilegiada, era uma porta natural para quem chegava na aventura de um enriquecimento fácil e rápido.

Através do decreto régio de 29 de Junho de 1907, a povoação da Beira foi elevada a cidade, tendo em conta o seu desenvolvimento, intimamente ligado à importância do seu porto e do tráfego do caminho de ferro da Beira.²⁹

No que concerne à origem do nome Beira, ele está indubitavelmente relacionado com o nascimento do Príncipe da Beira, Dom Luís Filipe, a 21 de Março de 1887. Portanto, a designação Beira foi uma homenagem ao Príncipe da Beira, filho do Rei de Portugal.

Foi em honra do Príncipe D. Luís Filipe que, visitando as terras de Chiveve, em Agosto de 1907 se aproveitou a ocasião para se elevar a Beira à categoria de cidade.³⁰

A Beira ascendeu a tal estatuto, fruto do seu desenvolvimento em diversas áreas, tais como: transportes, abastecimento de água, energia eléctrica, esgotos, drenagem, telefones e outros serviços, o que levou Octávio de Campos a afirmar o seguinte:

"A Beira é a 2ª cidade da província de Moçambique, mercê do seu intenso comércio e do seu porto, considerado um dos melhores de África".³¹

Todavia, a Beira só entrou em intenso progresso a partir de 1942, ano em que o governo português terminou com os poderes majestáticos da Companhia de Moçambique, resgatando seis anos depois o porto da Beira e em princípios de 1949, adquirindo todo o activo da "Beira

²⁹ Boletim Oficial nº 31, de 3 de Agosto de 1907, P. 341.

³⁰ CAMPOS, Octávio Rodrigues de - Ibidem, P. 6.

Cf. LOBATO, Alexandre - Breve história da fundação da Beira, In: Studia, nº 45, Lisboa.

³¹ CAMPOS, Octávio Rodrigues de - Ibidem, P. 8.

Railway & Company", trazendo para a posse e administração portuguesa dois dos mais significativos fontes de riqueza de Manica e Sofala.

Conforme descrito, nas linhas anteriores, a cidade da Beira tem o porto e o caminho de ferro como os grandes responsáveis pelo seu desenvolvimento. Assim, o porto da Beira, foi resgatado em 1948 e um ano depois o governo comprou o caminho de ferro da Beira, medidas que catapultaram significativamente a actividade comercial e portuária de Manica e Sofala, transportando e manuseando-se milhares de toneladas de carga de mercadoria diversa de e para o hinterland. Esta actividade comercial e portuária, que sempre se caracterizou por um crescimento constante ao longo dos anos, sofreria alguns constrangimentos após a Declaração Unilateral da Independência, em relação a Coroa Britânica, por parte da Frente Rodesiana, presidida por Ian Smith, acontecimento que levou a que as Nações Unidas aplicassem sanções contra o regime rodesiano, afectando a Beira.

Todavia, há que anotar que a partir da década 50 ocorre um desenvolvimento industrial na cidade da Beira, acompanhado por um notável crescimento populacional, devido a atracção pelas condições que a urbe fornecia; segundo as estatísticas coloniais, em 1950 a cidade comportava cerca de 43.000 indivíduos, número que foi crescendo atingindo a cifra de 113.770 habitantes no início da década setenta.³²

Com esta aglomeração populacional, a cidade foi sofrendo várias transformações, principalmente na sua estrutura e estilo arquitectónico dos seus edifícios. Começam a emergir construções modernas, substituindo-se gradualmente os edifícios antigos, ao mesmo tempo que as estradas eram alargadas e melhoradas significativamente.

Todavia, não obstante este crescimento da população, atendendo às condições ambientais onde se instalara a cidade da Beira, que não são das melhores, vários problemas se levantaram, principalmente os ligados às condições ambientais dos bairros periféricos maioritariamente habitados pela população indígena; muitas dessas zonas eram pantanosas, com condições sanitárias bastante precárias. Contudo, a população europeia e a burguesia local habitavam em vivendas e moradias luxuosas, nos bairros da Ponta Gêa, Palmeiras, Macuti e

³² MUCHANGOS, Aniceto dos - Ibidem, PP. 256-258.

Estoril, zonas secas e voltadas para o mar, apresentando melhores condições de higiene e salubridade.³³

Concluindo, pode se dizer que a cidade da Beira se desenvolveu com uma vocação histórica de porto natural dos países do hinterland, onde inicialmente coexistia o capital colonial atrasado e o capital estrangeiro, representado pela Companhia de Moçambique e por outras empresas estrangeiras, concessionárias das empreitadas.

É dentro deste quadro que o número de construções na cidade aumenta significativamente, ao mesmo tempo que é aprovado o plano de urbanização da cidade, isto em 1948, dando à Beira todo o aspecto de cidade moderna, destacando-se a construção do Grande Hotel, dentro da política de incremento do turismo, para responder a procura crescente por parte dos turistas. Igualmente, no contexto deste plano construiu-se a delegação do Banco Nacional Ultramarino, instituição de capital interesse para o desenvolvimento de inúmeros empreendimentos com a sua acção financeira a proporcionar os investimentos necessários. Estas e outras acções emprestaram à cidade da Beira e ao distrito de Manica e Sofala um outro aspecto de maior vulto, tornando-o num ponto de referência obrigatório dentro do país.

1.4 O Porto da Beira.

O porto da Beira jogou um papel importante para o desenvolvimento económico nacional e regional, cuja área, nos finais de 1974, era de cerca de 7.205.000 m², visto que era para ali onde convergia todo o tráfego da região, conquistando deste modo um prestígio de impacto regional e internacional, confirmado pelo testemunho seguinte:

"O porto da Beira é um dos melhores e mais importantes portos de toda a costa oriental de África e o segundo do Império Colonial Português. Situado no estuário do rio Púnguè; de acesso fácil, dá abrigo seguro a toda a navegação que o frequenta, e é dotado de utensilhagem para o manuseamento rápido e económico das mercadorias que por ali transitam."³⁴

A complementar a sua importância, tem na sua testa uma rede de caminhos de ferro, que o liga à África Central e do Sul, incluindo o próprio Distrito de Manica e Sofala, onde está

³³ MUCHANGOS, Aniceto dos - *Ibidem.*, p. 559.

³⁴ FRÓIS, António Gomes - O porto da Beira. In: Moçambique Documentário Trimestral, nº 31, 1942, P. 19.

instalado, passando pelas antigas Rodésias do Sul e do Norte e ainda pela Niassalândia indo até a região do Katanga no Zaire.

O porto foi crescendo ao longo do tempo, sofrendo as transformações que o aumento do tráfego ia exigindo, de forma a desempenhar cabalmente essa função a que era chamado, transformando-se ao mesmo tempo num porto moderno.

O surgimento do porto da Beira, no último quartel da século XIX, está intimamente associado às contradições inter-imperialistas, que ditaram a realização da Conferência de Berlim em 1885. No centro destas contradições estava por um lado a Inglaterra, à procura de uma saída para o mar e por outro Portugal tentando a todo o custo defender as suas "possessões" da cobiça inglesa.

Paiva de Andrada, vendo a ameaça iminente por parte da Inglaterra, representada pela British South Africa Company, alertou o governo português para a necessidade urgente de se abrir um caminho de Manica até ao mar, convicto que ali na foz do rio Púnguè, haveria lugar óptimo para o abrigo de navios.³⁵

Com este cenário, Portugal procura a todo o custo e risco ocupar efectivamente a zona, sendo para tal necessário erguer obras e outras evidências, que pudessem testemunhar o seu domínio sobre essas terras. Assim, depreendemos que a localização do porto da Beira, no estuário do rio Púnguè, para além do factor económico, acarreta consigo uma questão de ordem estratégica e política, tendo em conta o clima político prevalecente:

"Ditado pelas riquezas mineiras da Rodésia e de Manica, respectivamente, o conflito saldou-se num clima político e diplomático que caracterizou a polémica do "Ultimatum" e a conclusão do tratado anglo-português em que o governo português se comprometeu a construir embarcadoures na baía do Púnguè e um caminho de ferro entre a baía e a fronteira rodesiana".³⁶

Desde o longínquo século XVI que os portugueses reconheceram a navegabilidade do rio Púnguè e do estuário que ele forma. Seria, contudo, três séculos depois o infatigável explorador

³⁵ ANDRADA, Joaquim Carlos Paiva de - Viagens às terras dos landins, Lisboa, 1885, P. 5.

É de recordar, que esta figura teve um papel bastante importante para a história de Manica e Sofala, visto que já nessa altura possuía uma visão muito esclarecida, em termos políticos e económicos principalmente. Esta sua visão permitiu que Moçambique conseguisse manter as fronteiras que hoje apresenta com o Zimbabwe, graças à sua astúcia e inteligência. Foi uma das figuras fundamentais na criação da Companhia de Moçambique, viajando incasavelmente entre Londres, Paris e Lisboa convencendo e procurando capitais para a constituição de uma Companhia com tantos poderes e privilégios como a British South Africa Company.

³⁶ LOBATO, Alexandre - Ibidem, P. 6.

Joaquim Carlos Paiva de Andrada, que, por volta de 1885, ao visitar o estuário do rio Púnguè, certificou as excelentes condições da foz do Púnguè, para porto de abrigo de navios de grande tonelagem, ao mesmo tempo que aconselhava a necessidade de ocupar um ponto na sua margem esquerda.

Seguiram-se vários estudos e o reconhecimento rigoroso da navegabilidade do rio Púnguè e das condições para a criação de um comando militar, dirigidos pelo Capitão Francisco Izidoro Gorjão de Moura, pelo Tenente Jaime José Ferreira e, ainda, pelo Segundo-Tenente Emídio Augusto Cáceres Fronteira, tendo sido este último a indicar o local apropriado para a instalação do posto.³⁷

Sucederam-se vários estudos e reconhecimentos do estuário, ao mesmo tempo que era feito o levantamento hidrográfico e de balizagem da baía, altura em que o Capitão-Tenente Gabriel Portella descobriu um novo canal de acesso.

Por volta de 1885, praticamente que não havia nenhuma infra-estrutura no estuário do rio Púnguè:

"De início não existiam quaisquer facilidades além do fundeadouro de difícil acesso e o abrigo natural que oferecia o estuário do Púnguè, mas tudo evolui com o desenvolvimento do caminho de ferro de penetração(...) A carga era simplesmente baldeada para lanchas que,(...), que seguiam a reboque para Fontesvila ou eram descarregadas na praia destinada à incipiente cidade que começava a tomar forma e a ensaiar os primeiros passos, muito difíceis, perante a ameaça, sempre presente, da força devastadora do amar."³⁸

Só em 1897 o engenheiro holandês Von Boss resolveu temporariamente o problema da fúria das águas, que destruíam tudo quanto se tentasse erguer, ao construir esporões na antiga muralha, com vista a reter a areia.

Max Lyon, em 1898, apresenta um plano para a construção de um cais, que foi entregue ao engenheiro Costa Serrão, para se informar e se pronunciar, tendo respondido da seguinte maneira:

³⁷ LIMA, Alfredo Pereira de - História dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Lourenço Marques, 1971, P. 80.

Neste local foi estabelecido o Comando Militar do Aruângua, através da Portaria Ministerial de 20 de Abril de 1887, tendo sido nomeado o Tenente Luís Inácio de Assunção para comandante do posto recém-criado. Quatro meses depois, portanto a 20 de Agosto do mesmo ano, o Tenente Luís Inácio desembarcava no Chiveve com a sua expedição, içando a bandeira portuguesa, estabelecendo deste modo o posto militar, numa zona pantanosa e cheia de matope.

³⁸ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem, P. 81.

"1º. Que se declare ao concessionário da ponte-cais que o local desta, indicado no croquis junto, é, em princípio aceitável. 2º. Que, propondo-se a Companhia de Moçambique a construir ao longo do Chiveve, docas com cais acostáveis para as grandes embarcações, é com estes que deverá fazer-se a ligação da ponte-cais, sendo por isso necessário que o respectivo projecto definitivo seja organizado com subordinação ao dos cais do Chiveve, de que a dita ponte cais deve ser como que a continuação sobre a margem esquerda do Púnguè. 3º. Que dentro do curto prazo, e logo que se tenha fixado o traçado das docas e cais do Chiveve, que estão em estudo, a Companhia de Moçambique estará habilitada a ultimar o acordo agora começado acerca da ponte cais (...). 4º. Que quando as épocas de apresentação do projecto definitivo e de começo aos trabalhos, fixados no artigo 5º do contrato, ao concessionário seja facultada uma prorrogação de prazo igual ao tempo que decorrer desta a data em que apresentou o croquis, até aquela em que a Companhia de Moçambique se declarar habilitada a ultimar o acordo".³⁹

O engenheiro Costa Serrão entregou-se arduamente aos estudos e levantamentos rigorosos das condições da baía, aprovando-se posteriormente o seu projecto para a construção de um grande esporão oblíquo, com vista a constituir uma muralha de defesa. Contudo, o seu projecto não chegou a efectivar-se devido à falta de financiamentos.

Entre 1898 e 1911, foram realizadas diversas obras com vista a estancar a fúria destruidora das águas do mar, mas que passados alguns meses tudo era destruído pelo ímpeto das águas.

Finalmente, em 1911, foi solicitado o Capitão inglês, radicado em Durban, Calhcart W. Methven, homem bastante experiente na construção de portos, e que havia dado a sua contribuição, na construção do porto de Lourenço Marques. Methven, engenheiro de larga experiência na engenharia hidráulica, com cerca de 22 anos de trabalhos na África do Sul, onde chegou a desempenhar as funções de chefe do porto de Durban, em reconhecimento das suas qualidades e competência, desembarcou na Beira a 18 de Julho de 1911, entregando-se arduamente ao estudo pormenorizado do porto da Beira, com vista ao seu melhoramento na acomodação e facilidades na carga e descarga de mercadorias, e ainda na construção de docas acessíveis a paquetes de longo curso e outras infra-estruturas.⁴⁰

Ele elaborou no fim das suas pesquisas um extenso relatório, que foi entregue ao Governo da Companhia de Moçambique, na sua sede em Lisboa, mas que não se concretizou,

³⁹ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem.*, P. 86.

⁴⁰ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem.*, P. 88.

devido à intransigência política de alguns dirigentes por um lado, e, por outro, devido ao início da Grande Guerra em 1914, que veio sobremaneira agravar ainda mais o esquecimento do plano Methven, como ficou conhecido na altura.

Após o fim do conflito mundial há novos contratos e projectos para o melhoramento do porto da Beira, que culminam com a criação da "Companhia do Porto da Beira", fruto do contrato entre a Companhia de Moçambique e a "The Port of Beira Development Corporation Ltd".

Pela importância do porto e dos avultados fundos envolvidos nas obras para o seu melhoramento, originou conflitos entre os empreiteiros ingleses e sul-africanos. Este conflito cessou com a estipulação do prazo de resgate do porto, pela Companhia de Moçambique, ao fim de 10 anos após a conclusão das obras.⁴¹

Em 1927, foi aprovado o projecto de construção do 1º cais em águas profundas. A empreitada foi entregue à "Beira Works" que, por sua vez, encarregou das obras a empresa "Pauling & Company", supervisionada pela Companhia do Porto da Beira. As obras tiveram início no mesmo ano, vindo a ser concluídas em 1929, com a edificação de um cais com 159 metros de comprimento e uma profundidade de 8 metros. Depois deste seguiram-se outros cais, visto que o movimento do tráfego não parava de crescer, tendo se verificado algumas quedas, no período da 1ª Guerra Mundial (1914-1918), no período da depressão económica (1929-1930) e na 2ª Guerra Mundial (1938-1945).

1.5 O caminho de ferro da Beira

Conforme se pode depreender logo a prior, quer o porto da Beira, quer a linha férrea da Beira são duas infra-estruturas que se complementam reciprocamente, razão pela qual a linha férrea entesta sobre o porto. Com isto, queremos reiterar que quase se torna impossível dissertar à volta do porto sem se referir à linha férrea e vice versa, razão pela qual iremos descrever os acontecimentos e as razões do surgimento da linha férrea da Beira à fronteira de Manica com a Rodésia do Sul, bem como o papel que assumiu dentro da economia do distrito de Manica e Sofala em particular, e do país, em geral.

⁴¹ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem.*, P. 97.

Após o tratado de 1891 entre a Inglaterra e Portugal, face às disputas que se verificavam em torno das terras de Manica, por um lado, e da procura de uma saída para o mar, por outro, por parte da British South Africa Company, o governo colonial português acabaria por se comprometer a construir uma linha férrea desde Fontesvila à fronteira com a Rodésia do Sul, dada a necessidade vital deste meio para o desenvolvimento sustentável da Rodésia do Sul.⁴²

Com vista a fazer-se um estudo de viabilidade dessa linha férrea, o governo colonial português, indigitou o Tenente António Rodrigues Nogueira, coadjuvado pelo Alferes Pedro António Alves, para dirigirem uma equipa de engenharia, a que esta se juntaram mais tarde outros técnicos e pessoal auxiliar.

Todavia, por ordens do Comissário Régio António Enes, através do Ofício de 13 de Agosto de 1891, foi indicado o Capitão Renato Baptista para assumir a direcção de estudos da construção do caminho de ferro do porto da Beira à fronteira do Distrito de Manica e Sofala. Simultaneamente a este trabalho, foi lhe recomendado o estudo em pormenor do vale do Púnguè, para se determinar se se prestava melhor que o vale do Búzi, que fora o terreno inicialmente escolhido. Devia orientar esse estudo no sentido de que qualquer que fosse o seu traçado, deveria desaguar em qualquer ponto do porto da Beira, de forma a facilitar o acesso as embarcações de carga e descarga, também de preferência a um local onde se pudesse estabelecer uma povoação, futuramente.⁴³

O Capitão Renato Baptista, empenhado na sua missão, recebe ordens, através do Ofício de 24 de Setembro de 1891, assinado pelo então Comissário Régio António Enes, para suspender imediatamente os seus trabalhos logo que recebesse a mensagem.⁴⁴

A razão destas vicissitudes tem a ver com o facto de a Companhia de Moçambique se ter apercebido e tomado consciência do perigo que representava o incumprimento do tratado com a Inglaterra, que havia fixado o prazo da conclusão e entrega do projecto em um ano, de modo que decidira entregar gratuitamente o projecto do engenheiro Pouhin.

⁴² LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem*, 1971, P. 105.

⁴³ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem.*, p. 106.

⁴⁴ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem.*, P. 110.

Após consultas mútuas entre o governo e a Companhia de Moçambique, esta última acabou concedendo a empreitada ao holandês Henry Theodore Van Laun, através do Alvará Régio de 10 de Novembro de 1891. Este Alvará era composto por 18 artigos, arrolando os deveres e obrigações das três partes envolvidas na construção da linha férrea, nomeadamente a Companhia de Moçambique, o governo colonial português e o concessionário Henry Theodore Van Laun.⁴⁵

Não obstante as inúmeras falhas que o contrato apresentava, principalmente a falta de penalidades em relação ao concessionário em casos de infracções ou incumprimento e, ainda mais grave, em relação à faculdade de resgate. Todavia, o que aconteceu, é que volvidos alguns meses, por estar a encontrar grandes dificuldades para a execução das obras, o empreiteiro Henry Theodore Van Laun acabaria por passar a concessão à British South Africa Company, cujo Secretário-Geral, Cecil John Rhodes, era por sinal, na altura um dos piores inimigos dos interesses portugueses em África.

Se já o primeiro contrato poucas vantagens trazia para o Estado Português, o segundo, assinado com a majestática e poderosa British South Africa Company pecava ainda mais, por ter reduzido ou ainda noutros casos, ter retirado os parques benefícios ao Estado, que estavam outorgados no primeiro contrato.

A razão principal desta desvantagem contratual reside no facto de que, este segundo contrato, foi rubricado quase que à revelia do Estado Português, ou seja o primeiro concessionário, Henry Theodore Van Laun, transferiu pura e simplesmente as obrigações para a British South Africa Company.

Neste novo processo, a "Beira Railway Company Limited", vai tomar a dianteira com um capital inicial de £ 600.000, dos quais 305.000 pertenciam à British South Africa Company. Para além desta empresa, surgiram outros empreiteiros, nomeadamente "The London and Paris Exploration Company", "Beira Junction Railway Company" e mais tarde a "Pauling & Company" e a "Mashonaland Railway Company".⁴⁶

⁴⁵ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem.*, P. 111.

⁴⁶ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem*, PP. 113-116.

A construção da linha férrea foi decorrendo com estas empresas até a fronteira com a Rodésia, ocorrendo inúmeros atropelos ao contrato, sem que o governo português ficasse inerte, protestava, mas em vão, o que está bem visível no parágrafo seguinte:

" Apesar das declarações e protestos da Companhia de Moçambique, de que não poderia dar o seu assentimento a um contrato desta ordem, sem o seu conhecimento prévio, e apesar do governo português não ter sido devidamente avisado, as três Companhias entraram em acordo, fechando-se um contrato pelo qual, a última delas, sob o nome de "Mashonaland and Beira Railways Company", ficou encarregada da exploração de toda a linha Beira-Salisbury, baixando logo as tarifas".⁴⁷

Não obstante estas intempéries e peripécias que amiúde ocorriam, nunca esteve em causa a construção do caminho de ferro, isto porque o governo colonial português estava ciente que, das vantagens directas e indirectas do seu uso, iriam influir positivamente no desenvolvimento do território de Manica e Sofala.

Finalmente, por volta de 1897, concluiu-se a via férrea da Beira à fronteira, embora as condições dos passageiros e de transporte de mercadorias ficassem muito aquém do que fora planeado e aguardado com muito ânsia.

Ao longo dos anos, a linha férrea foi sofrendo transformações, passando de uma linha de via reduzida, para via larga de 1,067 m.

Com a absorção da "Beira Junction Railway Company", pela "Beira Railway", que já havia adquirido os direitos de construção e exploração do porto da Beira e de execução neste, de todos os serviços relativos ao movimento de tráfego, esta última ficou deste modo com a administração directa e completa da linha férrea desde a Beira até à fronteira.⁴⁸

⁴⁷ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem P. 117.

⁴⁸ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem, P. 140.

2. Passagem de Manica e Sofala para a administração directa do Estado

Conforme se pode depreender a entrega de vastos territórios por parte do Estado colonial português às companhias, não foi feita por mero prazer ou capricho mas sim devido às dificuldades económicas e políticas que enfrentava para assegurar e se firmar nesses espaços, o que dava azo à cobiça e fácil penetração por parte de outras potências colonizadoras. Assim, as Companhias surgem como o único meio capaz de levar rápida e economicamente a ocupação portuguesa nas zonas de maior conflito.

Através do Decreto-Lei nº 31:896, o Estado colonial português dava instruções no sentido de cessar, a partir do dia 18 de Julho de 1942, a administração do território de Manica e Sofala, por parte da Companhia de Moçambique.⁴⁹ No mesmo decreto se chamava atenção para a implantação de um regime de transição, de forma a facilitar o exercício económico de 1943, visto que esta passagem ocorreu no meio do ano económico de 1942.

Obviamente que a passagem do território de Manica e Sofala para a administração do Estado obrigava a certas alterações na divisão administrativa.

A alteração de maior relevo foi, sem dúvida, a integração de todo o distrito de Tete, na então criada província de Manica e Sofala, devido a sua maior facilidade de comunicação com a cidade da Beira, que era a sede do respectivo governo, através do caminho de ferro de Tete, pela estrada Beira-Tete e igualmente pelo caminho de ferro de Manica e Sofala, o que já não se verificava em relação a Quelimane.⁵⁰ A integração do distrito de Tete na nova Província pretendia, por outro lado, aumentar a densidade populacional de Manica e Sofala, visto que comparada com a da Zambézia continuava ainda menor, o que está bem visível no quadro a seguir:

⁴⁹ Principal legislação publicada na colónia de Moçambique, Vol.XII, Imprensa Nacional, Lourenço Marques, 1942, P. 112.

Cf. também o Suplemento ao Boletim Oficial nº 15, I Série, de 21 de Abril de 1942, PP.99-103.

⁵⁰ *Ibidem*, P. 99.

Províncias	Área (Km ²)	População
Sul do Save	164.011	1.248.082
Manica e Sofala	228.631	869.857
Zambézia	100.503	1.000.321
Niassa	277.980	1.907.555

Fonte: Principal legislação publicada na colónia de Moçambique, Imprensa Nacional, Lourenço Marques, 1942, Vol. XII, P. 113.⁵¹

Igualmente, foram desanexados da Província de Manica e Sofala todos os territórios que na realidade ficam a sul do rio Save, passando para a Província do Sul do Save.

Como era de esperar nestas circunstâncias, a passagem do território de Manica e Sofala para a administração directa do Estado arrastou consigo uma série de problemas, principalmente de índole administrativa e financeira. Assim, sendo o orçamento para o ano económico de 1943, devia ser preparado tendo em conta uma série de aspectos, desde o ingresso dos antigos funcionários da Companhia de Moçambique nos quadros administrativos do Estado e a consequente garantia de pagamento das suas reformas. Ora isto trazia um grande transtorno para o Estado, visto que os níveis de custo de vida nos então territórios da Companhia, e no resto da colónia eram diferentes, ou por outras palavras quer dizer que estes funcionários auferiam salários e outras remunerações superiores aos dos seus colegas do Estado. Deste modo, ficou acordado em manter esses vencimentos, com a convicção de que gradualmente equilibrar-se-iam, até à sua equiparação em relação aos vencimentos pagos pelo Estado, no prazo de poucos anos.

Atendendo ao prestígio que a autoridade da Companhia de Moçambique tinha na pessoa do seu governador e com o intuito de manter e dar continuidade a esse prestígio, o Estado colonial português, entendeu e bem, manter algumas prerrogativas para o novo governador, não

⁵¹ Estas densidades populacionais referem-se ao recenseamento de 1940, nas quatro províncias da colónia de Moçambique.

só pelas primeiras razões, mas igualmente devido à importância da cidade da Beira e das relações já consolidadas com o hinterland, principalmente no uso do porto da Beira.⁵²

Foram igualmente fixados mecanismos de resgate dos imóveis que o Estado se propôs a adquirir, regulando-se outrossim a mudança do regime monetário, que passou a ser o da Colónia.

Ainda no mesmo Decreto-Lei nº 31:896, no artigo nº 1, faz-se menção ao despacho ministerial de 10 de Fevereiro de 1941, que mandava cessar, no dia 18 de Julho de 1942, a delegação das atribuições do Estado concedidos a Companhia de Moçambique, através do Decreto de 11 de Fevereiro de 1891. Assim, a partir daquela data os territórios de Manica e Sofala foram reintegrados na administração directa do Estado, sendo regulados em harmonia com as disposições da Carta Orgânica e outras disposições previstas no mesmo decreto, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1943.

No que toca à divisão administrativa e limites, o território da Manica e Sofala manteve-se tal como estava sob a administração da Companhia de Moçambique, vindo a sofrer alterações a partir de 1 de Janeiro de 1943, com a nova divisão administrativa, segundo o Decreto nº 31:896, que igualmente criava quatro províncias na colónia, divididas em distritos, com as seguintes denominações:

"Província do Sul do Save, que compreendia os distrito de Lourenço Marques e Inhambane; Província de Manica e Sofala, compreendendo os distritos da Beira e Tete; Província da Zambézia, constituído pelo distrito de Quelimane e finalmente a Província de Niassa, compreendendo os distritos de Nampula e Porto Amélia."⁵³

A província de Manica e Sofala passou a ter como limite, a Sul o rio Save, a Leste o Oceano Índico, rio Chire e fronteira de Niassalândia, actual Malawi, a Oeste tinha como limite a fronteira da Rodésia do Sul, actual Zimbabwe, a nordeste pelo rio Zambeze, desde o mar até a confluência do Chire, e a Norte pela fronteira da Rodésia do Norte, actual Zâmbia.

⁵² Suplemento ao Boletim Oficial nº 15 , I Série de 21 de Abril de 1942, P.100.

⁵³ Ibidem, P. 100.

Observando-se com muita atenção para esta nova divisão administrativa de Manica e Sofala, verifica-se que os dois novos distritos ficam separados por limites naturais, isto é pelo rio Luenha e o rio Zambeze, desde a sua confluência com o Chire.⁵⁴

Com esta configuração, o distrito da Beira compreendia todos os territórios ao norte do Save, anteriormente administrados pela Companhia de Moçambique, acrescentando-se a circunscrição do Bárue. A circunscrição de Sofala passou a ter como sede Nova Lusitânia, confinou as áreas da circunscrição de Búzi que foi extinta e ainda algumas terras da antiga circunscrição de Govuro, situadas ao Norte do rio Save. Por sua vez, a circunscrição de Mossurize manteve as terras situadas ao Norte do Save, da antiga circunscrição com o mesmo nome. Foi extinta a circunscrição de Neves Ferreira, fundindo-a com a circunscrição de Gorongosa, prevalecendo o nome desta última.

O distrito da Beira ficou dividido administrativamente num concelho de 1ª classe, o da Beira, e onze circunscrições, nomeadamente: Bárue, Chimoio, Manica, Chemba, Sena, Marromeu, Gorongosa, Sofala, Cheringoma, Mossurize e Búzi, de que fazem parte os postos de Mandié, Mungári, Macossa, Bandula, Gondola, Vila Machado, Mavita, Dombe, Tambara, Chiramba, Maríngue, Inharuca, Lacerdónia, Chingune, Dondo, Machaze e Chibabava.⁵⁵

Por outro lado, o distrito de Tete, que pela nova divisão administrativa ficou integrado na recém criada Província de Manica e Sofala, teve igualmente algumas alterações. O Posto de Changara, que anteriormente pertencera à área de jurisdição da Companhia de Moçambique, passou a integrar o concelho de Tete. Foi extinta a circunscrição de Chicoa, ficando a sua área integrada na circunscrição da Marávia, enquanto que o seu posto de Magué foi integrado na circunscrição do Zumbo e por sua vez o posto de Chiôco foi integrado no concelho de Tete. Na circunscrição da Marávia foi extinto o posto de Chipera, cuja a área foi repartida em duas partes, cabendo uma ao novo posto de Chicoa e a outra coube à sede da circunscrição da Marávia.

Deste modo, o distrito de Tete que anteriormente fazia parte da Província da Zambezia, e que foi integrado na província de Manica e Sofala pela força do Decreto-Lei nº 31:896, de 21 de Abril de 1942, era em extensão o segundo maior distrito da Colónia, com uma área de cerca

⁵⁴ Anuário de Lourenço Marques, 1943, 29ª, P. 495.

⁵⁵ Anuário de Lourenço Marques, 1944, 30ª, P. 511.

de 105.585 Km², sendo o seu maior comprimento de Este a Oeste de 1.000 Km e de 400 no sentido Norte e Sul.

O distrito de Tete, tinha como limites: a Norte a Rodésia de Norte, actual Zâmbia, e a Niassalândia, actual Malawi; a Este Niassalândia (Malawi), o rio Chire e o distrito da Beira; a Sul os rios Zambeze e Púnguè e a oeste as Rodésias do Norte (Zâmbia) e do Sul (Zimbabwe).

Por força do Decreto Lei nº 39:858, foram estabelecidas novas divisões administrativas nas então províncias ultramarinas da Angola e de Moçambique.⁵⁶

Com este decreto, Moçambique deixa de ser designado por Colónia e passa a chamar-se Província, dividindo-se em concelhos e circunscrições, agrupados em distritos. Deste modo, a Província de Manica e Sofala, passou a designar-se por Distrito de Manica e Sofala, continuando a sua sede na Beira. O mesmo decreto desanexa o Distrito de Tete, de Manica e Sofala, passando a constituir por si só um novo distrito com sede em Tete.

Com a nova divisão administrativa, o Distrito de Manica e Sofala passou a abranger os concelhos da Beira, do Chimoio, de Manica e as circunscrições do Bárúè, do Búzi, de Chemba, de Cheringoma, de Gorongosa, de Marromeu, de Mossurize, de Sena e de Sofala.

Finalmente, através do Decreto Lei nº 335/70 é criada na então Província de Moçambique o Distrito de Vila Pery, com sede na povoação do mesmo nome.⁵⁷

O novo distrito compreendia os concelhos do Bárúè, de Chimoio e de Manica e ainda a circunscrição de Mossurize. A circunscrição de Mungári passou para o Distrito de Tete, enquanto que o posto de Muzuirgue ficou integrado na circunscrição de Chemba.

Conforme se pode depreender o Distrito de Vila Pery nasce do desmembramento do Distrito de Manica e Sofala. Este desmembramento foi forçado por vários factores, nomeadamente as dimensões do distrito de Manica e Sofala que abrangia 17 por cento do território da província de Moçambique, com uma densidade populacional de 12 por cento sobre a sua população total. Igualmente, sobre o ponto de vista ecológico apresentava duas zonas bem distintas, ou seja a das terras baixas a Leste (Beira) e a das terras altas a Oeste (Vila Pery), possuindo este último distrito um centro industrial e comercial muito desenvolvido que já

⁵⁶ Boletim Oficial nº 46, I Série de 13 de Novembro de 1954, PP. 620-622.

⁵⁷ Boletim Oficial nº 62, I Série de 5 de Agosto de 1970, PP. 1043-1048.

justificava uma autonomia. Argumentava-se outrossim que a existência de distritos muito vastos dificultava de certa maneira a acção governativa, daí que se tenha optado pelo desmembramento do distrito de Manica e Sofala em dois, ficando deste modo o distrito da Beira de um lado e o distrito de Vila Pery de outro lado.

2.1 O resgate do porto

Por força do Decreto-Lei nº 31:896, de 21 de Abril de 1942, cessava a administração do território de Manica e Sofala, por parte da Companhia de Moçambique, passando o Estado Colonial Português a assumir directamente a administração do território.

Depois deste acontecimento bastante importante, o Estado Colonial Português submeteu ao porto um estudo pormenorizado das vantagens e implicações da exploração e administração do porto. Ficou incumbido deste estudo o então Director dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, engenheiro Pinto Teixeira, o qual, no final das suas pesquisas e levantamentos, aconselhou o Estado a resgatar o porto, o que veio a materializar-se, no dia 1 de Janeiro de 1949, mediante o pagamento de £ 2.600.000.⁵⁸

Após a consumação do resgate, iniciou-se o melhoramento do porto da Beira e das suas instalações. Com vista a esse melhoramento, foi criada uma Comissão, por força da portaria nº 7701, de 1949 e posteriormente uma Junta Consultiva, através do Diploma Legislativo nº 1218, de 6 de Setembro de 1950, com o intuito de ventilar e estudar as possíveis soluções para os problemas de mais premente solução que carecia o porto da Beira.⁵⁹

⁵⁸ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem, PP. 99-100.

O porto da Beira só viria a ser resgatado em 1949, face a tomada das terras de Manica e Sofala pelo Estado Português, em 1942, visto que o contrato das empresas construtoras e financiadoras só cessou em 1948, nomeadamente a "Port of Beira Development Company", "Beira Works", "Meik E. Buchanan" e finalmente a "Pauling Company".

⁵⁹ Boletim Oficial, nº 5, de 29 de Janeiro de 1949, I Série, P. 143.

Através da Portaria nº 7701, é criada com sede na cidade da Beira a Comissão de Melhoramento do Porto da Beira. A Comissão tinha como principal função fazer chegar ao Governo, todas as reclamações e aspirações dos principais utilizadores do porto, sobre o seu desenvolvimento e serviços prestados. Tinha como presidente o governador da Província de Manica e Sofala, e, ainda, era composta pelo director de exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, pelo encarregado de exploração do Caminho de Ferro da Beira e do Caminho de Ferro Trans-Zambézia.

Ver também Boletim Oficial, nº 35, de 6 de Setembro de 1950, I Série, P. 423.

Através do Diploma Legislativo nº 1218, foi criada a Junta Consultiva do Porto e Caminho de Ferro da Beira, com sede na cidade da Beira. A Junta tinha como principais funções, estudar e dar pareceres sobre os melhores meios de desenvolver e facilitar o tráfego pelo porto e caminho de ferro da Beira para (ou de) Rodésia do

Mesmo com estes melhoramentos, continuavam a ocorrer com muita frequência congestionamentos de tráfego, visto que o movimento de mercadorias no porto não cessava de crescer. Uma das medidas adoptadas foi o alargamento das horas de trabalho, passando o porto a funcionar 24 horas por dia, com três turnos.

Foi recomendado ao engenheiro Alfredo de Oliveira Stoffel a elaboração de um plano, geral pormenorizado, com vista a rentabilizar a administração e exploração do porto. Fruto desse plano foram realizadas diversas obras de melhoramento do porto e das suas instalações, bem como o seu apetrechamento. Destas actividades, salientaram-se a afectação de três locomotivas, construção de armazéns para o acondicionamento de mercadorias, ampliação do parque para o depósito de minérios, foram adquiridos mais de uma dezena de guindastes, tractores, rebocadores. O alojamento do pessoal técnico administrativo em serviço no porto foi melhorado significativamente. Com estes investimentos, o porto da Beira dobrou a sua capacidade de manuseamento de mercadorias em relação ao período anterior ao do seu resgate.

De 11 a 16 de Fevereiro de 1950, dois altos governantes rodesianos, respectivamente Sir Godfrey Heiggins, Primeiro Ministro e Mr. G. A. Davenport, Ministro das Minas e Transportes, visitaram o porto da Beira e os Caminhos de Ferro da mesma cidade. Esta visita não foi casual, fizeram-no por saber a importância que estes dois empreendimentos conjugavam entre si para a economia rodesiana.⁶⁰

A visita estava indubitavelmente relacionada com as transformações que se advinhavam na Rodésia, com o aproveitamento e exploração integral dos seus recursos naturais. No mesmo período, ocorre um galopante afluxo da população europeia, sedenta de investir no desenvolvimento das novas indústrias, principalmente a mineira. Portanto o governo rodesiano, ciente da sua localização geográfica, sem saída para o mar, percebeu perfeitamente o papel que o Distrito de Manica e Sofala e o seu porto representavam para o sucesso da sua economia.

Deste modo, o governo rodesiano apresentou a sua preocupação, em relação ao tráfego das suas mercadorias, convidando o governo português a realizar uma conferência sobre os

Sul, do Norte e Niassalândia. Tinha como presidente o director dos Serviços do Porto e Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, que era coadjuvado por catorze vogais.

⁶⁰ VASCONCELOS, Afonso Brandão - *Ibidem*, P. 97.

Não se tratou duma visita simples de cortesia, mas de um acontecimento com grande projecção no futuro da Rodésia do Sul.

transportes. Esta conferência, que se realizou em Lisboa, denominada "Conferência Sobre os Transportes na África Central", debateu vários assuntos, tendo ficado assente a necessidade urgente do melhoramento do porto de Beira e das ligações ferroviárias com a Rodésia do Sul; a construção da linha férrea ligando o porto da Beira com o de Lourenço Marques; o melhoramento da linha férrea de Zoekmakaar a Komatiport, com o fim de drenar para Lourenço Marques, parte do tráfego da Rodésia do Sul; a necessidade de construção duma linha férrea atravessando o Transvaal, ligando as fronteiras deste território com Moçambique e com a Rodésia do Sul, como também a construção de uma outra linha férrea em continuação com a do vale do Limpopo, para futura ligação ao Caminho de Ferro da Beira.

Mesmo perante estas transformações o porto da Beira mantinha intactas as suas vantagens em relação à Rodésia do Sul; conforme se pode confirmar nas palavras do seu Primeiro Ministro:

"No que respeita à Rodésia do Sul tudo acabaria se o porto da Beira não fosse melhorado. Nós estamos completamente dependentes da atitude do governo português em relação ao porto da Beira, visto que pela sua posição geográfica, é sem dúvida o principal para a Rodésia do Sul. Há outros portos, mas são mais distantes e caros, e se em qualquer ocasião tivéssemos de desviar o tráfego, seria devido apenas a insuficiência do porto da Beira, em condições de satisfazer o tráfego que as Rodésias receberão num futuro próximo. Mas neste caso as leis económicas dirão que o porto da Beira tem de ser utilizado mesmo se nós cometéssemos a imprudência de desviar o tráfego".⁶¹

Em Dezembro de 1962, os governos de Moçambique e da Rodésia, rubricaram um acordo, com vista à construção do oleoduto Beira-Umtáli. Este grande empreendimento custou um investimento de cerca de 300.000 contos portugueses, sendo o maior oleoduto ao Sul do Sahara na altura da sua inauguração, em Abril de 1965, na presença do então Encarregado do Governo Geral de Moçambique, Inspector César Maria de Serpa Pinto, cerimónia que teve lugar

⁶¹ VASCONCELOS, Afonso Brandão - *Ibidem*, P. 98.

Alguns equívocos levantados em alguns círculos pró-sul-africanos dentro do governo rodesiano, duvidando da capacidade do porto da Beira, aventando-se a hipótese de desviar o tráfego da Rodésia para portos sul-africanos, levaram imediatamente o Primeiro Ministro a refutar tal intenção, pois este tivera a oportunidade de ver no terreno as reais capacidades que o porto da Beira possuía, quer em instalações, quer em equipamento. Reiterou que mesmo com a perspectiva de um desenvolvimento rápido que se afigurava das Rodésias num futuro bastante próximo, de que resultaria um grande aumento de tráfego, podendo acarretar alguns estrangulamentos ao porto, tinha ficado claro que, para isso, alguma mercadoria podia ser desviada para o porto de Lourenço Marques. Portanto, o porto da Beira permanecia indispensável para as Rodésias.

na Munhava, junto à estação de bombagem. Para a sua construção, administração e exploração foi criada a Companhia Pipeline de Moçambique-Rodésia, S.A.R.L..⁶²

Atendendo às necessidades cada vez mais crescentes no manuseamento do minério de crómio rodésiano, muito apreciado pela indústria norte-americana e que vinha conhecendo atrasos devido ao congestionamento constante no porto da Beira, o governo português elaborou um estudo- projecto de construção de um novo cais para esse efeito, no porto da Beira. Depois de se lavrar o respectivo caderno de encargos, foi lançado o concurso internacional para adjudicação das obras, tendo concorrido diversas empresas, nomeadamente a Zuid Afrikaashe Handelshnis, Robins Engineers, Thompson Construction Corporation e a Knappen Trippetts Abbott Engineeing Company.

No dia 25 de Março de 1950, reunido em Lisboa, o governo português aprovou os projectos das firmas norte-americanas, nomeadamente a Thompson Construction Corporation e a Knappen Trippetts Abbott Engineeing Company, cujos planos foram considerados de baixo custo.⁶³

A execução das obras foi ganha pela Companhia Portuguesa de Trabalhos Portuários, que construiu um cais acostável de cerca de 142 metros de comprimento e 12,50 metros de largura, o suficiente para atracação de um navio de grande tonelagem.

Seguiram-se depois outros estudos, com vista à construção de mais cais, dentro do espírito do III Plano de Fomento, o que veio a aumentar ainda mais a capacidade de manuseamento de mercadorias pelo porto da Beira, para cerca de seis milhões de toneladas métricas anuais. Neste período foram construídos e equipados com maquinaria moderna os cais

⁶² Boletim Oficial n° 49, de 14 de Dezembro de 1962, I Série, PP. 1987-1996.

O Decreto n° 44769, de 5 de Dezembro de 1962, autoriza o Governo Geral de Moçambique a celebrar o contrato de concessão com a Companhia do Pipeline Moçambique-Rodésia, S.A.R.L., para a construção e exploração de um oleoduto desde a costa de Moçambique, na Beira, até à fronteira com a Federação da Rodésia e Niassalândia, nas proximidades de Machipanda.

Este decreto resultou das conversações havidas em Lisboa, de 27 de Outubro a 7 de Novembro de 1962, entre o Governo da República portuguesa e o Governo da Federação da Rodésia e Niassalândia acerca da construção e exploração de um oleoduto para a condução de ramos e de outros produtos petrolíferos refinados nos depósitos da costa de Moçambique, na Beira, até a fronteira com a Federação.

Cf. Muhate, Isaiás - Alguns aspectos do retrato histórico e perspectivas do porto da Beira. In: Arquivo n° 6, Maputo, 1989, P.300. Um outro factor que mostra o crescimento e importância do porto da Beira, foi a construção do oleoduto Beira-Umtáli, que fora inaugurado em 1965, resultado do acordo entre o governo português e o governo rodésiano, cujas obras envolveram cerca de 300 mil contos portugueses na altura.

⁶³ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem., P. 103.

nº 6, 7, 9 e 10, com uma profundidade de 35 pés, o que permitia a acostagem de navios de maior calado.

Nos finais da década sessenta, ocorre uma redução drástica do movimento de carga no porto da Beira, devido às sanções impostas pela Organização da Nações Unidas, à Rodésia do Sul na sequência da chamada Declaração Unilateral da Independência, por parte do regime rodesiano, liderado por Ian Smith, na altura presidente da Frente Rodesiana. Por exemplo, no ano de 1969, o porto manuseou cerca de 3.000.000 toneladas de mercadoria diversa, o que corresponde a metade da sua real capacidade montada.⁶⁴

Quer a Comissão de Melhoramentos, quer a Junta Consultiva, instituições encarregues de fazer chegar ao Estado as preocupações e necessidades mais prementes dos serviços prestados pelo porto, iam emitindo pareceres e informações, dando a conhecer as dificuldades constantes que o porto atravessava, visto que o movimento crescente das mercadorias não cessava, o que trazia grandes transtornos de administração e exploração aos seus gestores. Recomendavam novos estudos de projectos de ampliação de mais infra-estruturas e prestação de outros serviços, indispensáveis para um porto daquelas dimensões.

Assim, surge o projecto da zona franca do Porto da Beira, criada pela Convenção de 17 de Junho de 1950, entre o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e o Governo Português, projecto que não se materializou por divergências e dificuldades.

Todavia, construíram-se as instalações frigoríficas, para a conservação de carnes, manteiga, peixe e fruta. Este frigorífico tinha uma capacidade instalada de 260 metros cúbicos, constituído por catorze câmaras de armazenamento. Estas instalações foram inauguradas no dia 29 de Agosto de 1969, na presença do então Governador Geral de Moçambique, Dr. Baltazar Rebello de Souza.⁶⁵

Portanto, o porto da Beira assumiu uma grande importância nas terras de Manica e Sofala, atendendo à sua condição de saída natural para o mar, mais económica para as

⁶⁴ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem*, P. 105.

⁶⁵ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem*, P. 106.

Ver também nos anexos o mapa de "Estatística da Carga Manuseada no Porto da Beira", no período entre 1933 à 1970.

exportações e importações das antigas colónias inglesas, nomeadamente as Rodésias do Sul e do Norte e ainda a Niassalândia.⁶⁶

2.2 A compra do caminho de ferro da Beira

Já em 1931, o engenheiro Teixeira Pinto argumentava a necessidade do resgate, logo que houvesse oportunidade, do porto da Beira e do caminho de ferro que tem por testa. Este desejo tomou maior consistência quando, em 1942, o Estado colonial português pôs fim ao domínio dos territórios de Manica e Sofala por parte da majestática Companhia de Moçambique.

Em 1943, o Parlamento rodesiano aprovou a proposta da nacionalização dos caminhos de ferro rodesianos, submentendo depois a decisão final ao governo Central de Londres.

Esta proposta criou grande inquietação por parte do governo português, visto que a concretizar-se, significava automaticamente que o porto e o caminho de ferro da Beira, que nessa altura estavam sob a administração e exploração da "Rhodesia Railways" ficassem sob o domínio da Rodésia do Sul.

Em 1945, com vista a obter-se uma saída de benefícios mútuos, enceta-se uma série de contactos diplomáticos, que terminaram com um encontro entre a Comissão mandatada pelo governo de Londres, composta por Sir Harold Howit, e Sir Godfrey Huggins na altura Primeiro Ministro da Rodésia do Sul, enquanto que do lado português representou-o o Ministro das Colónias, Dr. Marcelo Caetano.⁶⁷ Deste encontro, produziu-se um relatório que foi entregue aos respectivos governos.

Todavia, em 1947, aquando da visita a Lisboa de dois altos governantes rodesianos, respectivamente G. A. Davenport, Ministro dos Transportes do Governo da Federação das Rodésias e Niassalândia e Sir Arthur Griffen, na altura Director Geral da "Rhodesia Railways", puseram-se na mesa das conversações as possibilidades de um resgate e compra do porto e do caminho de ferro da Beira, ao governo do Professor Oliveira Salazar.

⁶⁶ Com o seu crescimento o porto da Beira chegou a construir 12 cais, o que lhe habilitava para o manuseamento de mercadoria de diversa espécie, desde produtos agrícolas, marinhos, minérios até os combustíveis, visto que ao longo dos anos as suas infra-estruturas ferro-portuárias foram sofrendo transformações de forma a dotá-los de tecnologia para responder cabalmente ao crescimento do tráfego na região.

⁶⁷ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem*, P. 141.

Foram discutidas várias modalidades, tendo no fim prevalecido a proposta do engenheiro Pinto Teixeira, do resgate imediato do porto e da compra do caminho de ferro, na defesa legítima dos interesses verdadeiramente portugueses e da tomada de consciência nas enormes possibilidades de desenvolvimento do território de Manica e Sofala, que surtirá efeitos com a tomada de tal decisão.⁶⁸

Em Julho de 1948, numa conferência de imprensa convocada para o efeito, o então Ministro dos Negócios Estrangeiros, Dr. Caeiro da Mata, anunciaria a decisão oficial do governo português pelo resgate do porto da Beira e compra do Caminho de Ferro que liga o território de Manica e Sofala à Rodésia do Sul, o que se pode confirmar a seguir:

"Em 1948 o Estado resgatou o porto da Beira que entrou em exploração pelos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, em 1 de Janeiro de 1949. Em Abril do mesmo ano adquiriu o Estado para seu património privado o caminho de ferro da Beira cuja administração no entanto, iniciada em 1 de Outubro do seguinte foi confiada aos Caminhos de Ferro de Moçambique pelo Ministro das Finanças. Essas operações completaram o plano que o governo tinha ao pôr termo em 1942 à administração dos territórios de Manica e Sofala pela Companhia de Moçambique".⁶⁹

Este acontecimento causou grande rigozijo entre os governantes portugueses, visto que quer o porto, quer o caminho de ferro, estavam sob a administração da "Rhodesia Railways", com sede em Bulawayo, e que, com a nacionalização do caminho de ferro da Rodésia, pelo governo daquele país, significava isto que aquelas duas infra-estruturas dentro do território de Moçambique passavam a ser pura simplesmente propriedade da Rodésia do Sul.

Assim, através do Decreto Lei nº 37347, de 24 de Março de 1949, no 1º artigo, o governo português é autorizado a adquirir a concessão do caminho de ferro da Beira e mais direitos a ela inerentes à empresa "The Beira Railways Company, Limited", com sede em Londres.⁷⁰

⁶⁸ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem, P. 142,

⁶⁹ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem, P. 142.

⁷⁰ Boletim Oficial nº 18, de 30 de Abril de 1949, I Série, P. 292.

No seu preâmbulo, o decreto salienta que a aquisição custou ao Estado o montante de £ 4.000.000, dos quais não se aplicou o empréstimo de 1.000.000 de contos anteriormente concedidos a Colónia de Moçambique. Mais adiante se ressalva que a aquisição do caminho de ferro, depois da do porto da Beira, significou o alcançar de aspirações patrióticas, que não foram antes devido à exiguidade dos recursos financeiros do Estado e que tal decisão significava o sacrifício de outras acções.

Nos termos de contrato da aquisição dos caminhos de ferro da Beira, assinado entre a "The Beira Railway Company, Limited", representado por Vivian Libert Oury, administrador da Companhia, Putney Hill e Eric Dickens, secretário da mesma Companhia, enquanto que por parte do Estado Português, representaram-no o Senhor João Pinto da Costa Leite, Ministro das Finanças e o Dr. Francisco José Caeiro, Procurador Geral da República, ficou assente que a "Beira Railway" venderia ao Estado e transferir-lhe-ia todos os direitos e interesses das concessões de que era titular, por um valor de £ 4.000.000 esterlinas, sem nenhuns encargos fiscais. Ficou igualmente estipulado o valor de £ 2.000.000 para a primeira prestação, enquanto que a segunda e a última seria paga a 7 de Março de 1949, altura em que o Estado Colonial Português, tomaria a posse do caminho de ferro e de todas as instalações.⁷¹

Todavia, só a 1 de Outubro de 1949 o governo português realizou a cerimónia oficial de incorporação da "Beira Railway" no património e gestão do Estado português, tarefa que foi incumbida ao então director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Engenheiro Teixeira Pinto, pessoa que tão abnegadamente trabalhou para que a cerimónia decorresse com toda a pompa, sem grandes sobressaltos.

A cerimónia, realizada no Armazém 9-A do porto, foi presidida pelo Governador-Geral, Comandante Gabriel Teixeira, que era acompanhado pelo Engenheiro Pinto Teixeira, Dom Sebastião Soares de Resende, Bispo da Beira, e Leite Pinho, Governador de Manica e Sofala, isto pela parte moçambicana, enquanto que pelo lado rodésiano, representaram-no o Ministro dos Transportes e Minas, B.A. Davenport e Sir. Arthur Griffin, Gerente-Geral dos Caminhos de Ferro da Rodésia.⁷²

Nos discursos proferidos a abrir a cerimónia, foram reteirados o valor e a importância do porto e do caminho de ferro, como saída e entrada natural e mais económica para o mar dos produtos da Rodésia, mostrando que a expansão da Beira se tornara indispensável para a Rodésia, reiterando igualmente, que futuramente o porto e o Caminho de Ferro de Lourenço Marques se devia preparar para dar vazão às mercadorias do Sul da Rodésia. Por lado do Estado Português, o Comandante Gabriel Teixeira frisou que o acto que acabara de acontecer era de uma dimensão larga e promissora para Moçambique e que exigiria por parte dos dirigentes

⁷¹ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem*, PP. 144-145.

⁷² LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem*, P. 147.

portugueses muita energia, primeiro sob o aspecto da soberania e depois sob o aspecto económico e político que o acto implicava.⁷³

Atendendo aos problemas que o resgate e compra do porto e caminho de ferro da Beira, respectivamente, acarretariam, quer a nível nacional, quer a nível internacional, foi indicado o Engenheiro Horácio Avelino Brazão de Freitas, homem de longa experiência e competência profissional comprovada, para dirigir a Divisão de Exploração da Beira e de Director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique. Durante a sua direcção, registaram-se inegáveis melhorias e incremento nas quantidades de mercadorias manuseadas, como também na qualidade de serviços prestados e ainda houve melhorias nas instalações e equipamentos do porto e do caminho de ferro da Beira. Foram injectados investimentos avultados para tornar o porto e os caminhos de ferro operacionais em altura de responder eficazmente a demanda nacional e internacional, cujos investimentos entre 1949, data da compra, e 1965, já haviam atingido cerca de 1.640.000 de contos, só nos Caminhos de Ferro da Beira.

Em 1951, é inaugurada a nova estação de Machipanda, obra de custos elevados, devido à situação morfológica onde se havia implantado, que era uma região montanhosa. Melhorou-se o sistema de sinalização, ampliou-se o número de ligações do caminho de ferro, equipando-o com material mecanizado para carga e descarga de mercadorias. Renovou-se toda a super-estrutura da linha da Beira, com o emprego de carril mais pesado, foram substituídos todos os edificios velhos e de construção precária, por novos e mais resistentes. Montou-se uma nova oficina geral em Gondola e um bairro residencial para o pessoal ferroviário e fez-se a construção do edificio sede da administração e da estação central da Beira, inaugurados pelo Governador Geral Costa Almeida, a 1 de Outubro de 1966, tendo as obras sido avaliadas em mais de 50 mil contos.⁷⁴

Quando o Estado Português comprou à "Beira Railway" o caminho de ferro ficou claro que, para além da linha férrea e outros bens localizados dentro da território nacional, se incluía igualmente a linha férrea e o troço desde a fronteira de Manica a Umtáli, já dentro da Rodésia

⁷³ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem, P. 147.

⁷⁴ LIMA, Alfredo Pereira de - Ibidem, P. 149.

do Sul, exceptuando a estação desta localidade e outras propriedades devidamente especificadas no contrato, onde se destaca o Savoy Hotel da Beira.⁷⁵

No entanto através da convenção de 14 de Junho de 1950, no artigo IX, assinado entre o governo português e Sua Magestade Britânica, sobre o porto e o caminho de ferro da Beira, ficou acordado que o Estado Português se comprometia a vender o troço desde a fronteira de Machipanda até Umtáli na Rodésia do Sul.

Após vários encontros entre os dirigentes de ambos os países, ficou estipulado o valor de £ 154.469, para a venda do troço Machipanda-Umtáli, de acordo com o contrato rubricado em Bulawayo no dia 8 de Julho de 1960.⁷⁶

Assistiram ao acto solene o Gerente-Geral da "Rhodesia Railway", William J. Pegreem, enquanto que pelo Estado Português representaram-no o Director dos Serviços dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Engenheiro Horácio Avelino Brazão de Freitas.

Concluindo, diríamos que sob a administração portuguesa, quer o porto da Beira, quer o caminho de ferro da Beira conheceram indubitavelmente uma evolução enorme, tarefa que foi possível graças aos investimentos feitos na sua estrutura, antecididos por um esforço abnegado e incansável do Engenheiro Pinto Texeira, ao realizar com a sua equipa diversos estudos, procurando sempre dar o melhor de si e aplicando os melhores métodos para uma melhor prestação do caminho de ferro e do porto da Beira.

2.3 Principais actividades agro-industriais e turísticas

Manica e Sofala é uma das regiões com melhores condições para a prática da agricultura. O seu clima e solos de natureza muito variada permitem o cultivo das espécies tropicais, sub-tropicais e das dos climas temperados. Esta diversidade de culturas vai implicar igualmente a presença de indústrias diversificadas, consumindo e transformando essas culturas.

⁷⁵ Foram excluídos deste contrato a propriedade do Savoy Hotel da

Beira com todos os bens, valores e fundos que fazem parte da empresa Hotel. Os créditos por prestações vencidas ou vincendas dos talhões de terrenos que a Companhia tiver vendido até 31 de Dezembro de 1948. Todos os outros créditos existentes na data que se refere a cláusula quinta do contrato. Todos os materiais em depósito pertencentes a Rhodesia Railways, Limited. Quaisquer obrigações contratuais ou outros da responsabilidade da Companhia para com o pessoal dos Caminhos de Ferro de todas as categorias, acerca de cuja a admissão na futura exploração do mesmo caminho de ferro o governo resolverá como entender convenientemente.

⁷⁶ LIMA, Alfredo Pereira de - *Ibidem.*, P. 150.

O distrito de Manica e Sofala ocupou o segundo lugar, no que concerne ao desenvolvimento industrial de Moçambique, pela quantidade e valor das suas realizações nas actividades económicas. Vejamos o quadro a seguir, que ilustra as exportações de alguns produtos do distrito na década sessenta.

Produtos	Export/toneladas	Total/contos
Castanha de cajú	367	1217
Fibrilha de algodão	418	1340
Semente de algodão	100	120
Bagaço de algodão	4288	8760
Bagaço de amendoim	439	1208
Fibra de sisal	745	7432
Frutas frescas	11572	15636
Madeiras	88711	122822
Contraplacados	715	5620
Cerveja	794	1428
Melaço	27778	2511
Marfim de elefante	10	1108
Peles de crocodilo	32	4170
Tecidos de algodão (malha em obra)	21	761
Tecidos de algodão (em peças)	396	24864
Tabaco em folha	29	404

Carvão mineral	16	2589
Bauxite	5582	351
Açúcar amarelo	34044	97027

Fonte: Adaptado a partir do - Boletim Informativo, nº 5, Vol. 4, Serviços de Economia e Estatística Geral, PP. 6-8.

A Sena Sugar Estates em Marromeu e a Companhia Colonial do Búzi, em Vila Guilherme, encarregam-se de transformar a cana sacarina em açúcar e álcool, com uma produção média de 24000 e 14000 toneladas, por ano respectivamente. Este tema será desenvolvido com mais pormenores no capítulo a seguir.⁷⁷

No que concerne ao aproveitamento industrial do algodão, coube à fábrica de tecidos da SOALPO, instalada em Vila Pery, um papel de relevo.

Na fase inicial da sua elaboração, a fábrica consumia cerca de 1200 toneladas de algodão por ano, para depois ascender a cerca de 1800 toneladas por ano. Esta fábrica, modernamente equipada, produzia tecidos de boa qualidade, desde panos crus, cáqui, zuarte, etc...

Por outro lado, a Entrepasto Comercial de Moçambique dedicava-se a extração de óleo a partir da semente do algodão, processando cerca de 12000 toneladas de semente.

Havia igualmente outras indústrias que processavam o sisal, a copra, o arroz e outros cereais, e ainda o tabaco.

Uma grande parte do distrito de Manica e Sofala é coberto por extensas florestas, contando-se entre as melhores de Moçambique. Esta riqueza deu origem a uma desenvolvida indústria de aproveitamento de madeiras, incluindo o fabrico de placados e contraplacados, contribuindo deste modo para a existência de inúmeras serrações laborando a madeira. Em 1955, a produção da madeira foi de mais de 1.000.000 metros cúbicos. Esta actividade

⁷⁷ Este assunto será desenvolvido com mais pormenores no capítulo a seguir, designado "A cultura do açúcar e as açucareiras", com maior destaque para a Sena Sugar Estates e a Companhia Colonial do Búzi, duas instituições que se dedicavam principalmente ao cultivo da cana sacarina e posterior produção de açúcar e de álcool.

proporcionou elevadas somas em divisas para o distrito, com a exportação de travessas de madeira para os caminhos de ferro da África do Sul e da Rodésia do Sul.

Pela importância da indústria de madeiras na economia do distrito, vamos apresentar um quadro de exportação dos seus produtos, principalmente as travessas, tábuas e parquets, na década sessenta.

Espécie	Nº de Travessas	Peso-Quilo
Jambire	216942	15176940
Messassa	55936	38888549
Muave	161736	13802202
Mucarala	19276	1455848
Muimbe	11720	896800
Mutiria	63803	5065309
Pau-ferro	14423	1044085
Total	543835	41329733

Fonte: Serviço de Economia e Estatística Geral, Boletim Informativo, nº 5, Vol. 4, P. 3.

Em Dondo, encontravam-se em plena laboração as fábricas de cimentos e de fibrocimento "Lusalite", empreendimentos industriais importantes não só para a economia deste distrito, mas também para o país. As duas fábricas encontravam-se bem equipadas, com maquinaria moderna, e a produção, para além de abastecer o mercado interno, era exportada para o exterior.⁷⁸

No Distrito de Manica e Sofala, destacou-se igualmente a indústria hoteleira, com o intuito de absorver a presença cada vez maior de turistas, fascinados pelo Parque Nacional da Gorongosa, as belas praias e ainda de outros atractivos que o distrito oferecia.

A terminar, importa salientar que uma das características da maioria das unidades industriais era estarem ligadas ao porto e outras indústrias metalúrgicas, têxteis e de

⁷⁸ GOVERNO DE MANICA E SOFALA - Breve notícia sobre Manica e Sofala, Lourenço Marques, 1956, PP. 39-40.

alimentação. A indústria que mais se destacou, foi a de produção de açúcar, óleos, madeiras e cervejas.

Procurando diminuir os custos de transportes, estas indústrias sempre procuraram estabelecer-se próximo das vias de acesso, próximo do porto. Há predominância da indústria de transformação de produtos agrícolas, aliás uma das características de todo o país.

2.3.1 A cultura do açúcar e as açucareiras

A cultura de cana sacarina no Distrito de Manica e Sofala está historicamente ligada às grandes sociedades financeiras, que por sua vez tinham ligações financeiras com a Companhia de Moçambique, que, durante longos anos administrou e explorou diversas áreas económicas do território de Manica e Sofala.

Deste modo, a cultura da cana sacarina no Distrito de Manica e Sofala esteve sob os auspícios de grandes Companhias, tendo em conta as suas especificidades, pois acarreta investimentos avultados, necessitando de técnicas específicas. Esta cultura é rentável quando praticada em grande escala.

Na produção açucareira destacaram-se a Sena Sugar Estates, do Grupo Hornung, a Companhia de Açúcar de Moçambique, a Sociedade Açucareira da África Oriental, tendo sido esta última que construiu a Fábrica de Marromeu.

Todavia, por volta de 1920, estas empresas por estarem a atravessar grandes crises financeiras, que em alguns casos ditaram falências dos empreendedores, acabariam na sua maioria por serem anexadas pelo grupo financeiro mais forte e estável, a Sena Sugar Estates.⁷⁹

Quando, em 1942, o Estado colonial português assumiu directamente a administração do território de Manica e Sofala, a produção da cana sacarina ocupava um dos lugares cimeiros nas exportações de Manica e Sofala. Este incremento da produção açucareira foi possível devido à presença de uma forte infra-estrutura, nomeadamente caminho de ferro, com o seu respectivo material circulante, locomotivas e vagões, enquanto que as plantações contavam com um bom equipamento de irrigação e charruas, para além das próprias unidades fabris.

⁷⁹ DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA-UEM - História de Moçambique : a agressão imperialista (1889-1930), Vol.II, Maputo, 1983, P. 191.

A cana de açúcar foi produzida intensamente, nos solos mais ricos do distrito, principalmente de natureza aluvionar, designadamente nos vales dos rio Zambeze e Búzi.

A produção da cana de açúcar no Distrito de Manica e Sofala, esteve monopolizada por dois grupos financeiros, nomeadamente a Sena Sugar Estates e Companhia Colonial do Búzi.

A Sena Sugar Estates esteve instalada em Marromeu, explorando milhares de hectares na produção da cana de açúcar. Por volta de 1948, chegou a processar cerca de 21.695.500 quilogramas de açúcar, para em 1955 atingir cerca de 38.189.159 quilogramas de açúcar.⁸⁰

Por seu turno, a Companhia Colonial do Búzi, explorando os aluviões do rio Búzi, por volta de 1946 teve uma produção de cerca de 14.000 toneladas.

É de salientar que ambas as fábricas encontravam-se bem apetrechadas com equipamento e maquinaria moderna. Possuíam terrenos férteis, para o cultivo da cana, onde não faltava a irrigação mecânica nas épocas secas.

A Companhia Colonial do Búzi e a Sena Sugar Estates assumiram uma posição de relevo na indústria do distrito, na produção do açúcar e álcool. A Companhia Colonial do Búzi, para além de se dedicar à produção do açúcar, salientou-se igualmente no cultivo de milho e algodão, o que representou indubitavelmente um grande contributo para a economia do distrito.

A produção do álcool nas duas açucareiras assumiu um papel relevante para a economia do Distrito de Manica e Sofala, com maior realce para a Companhia Colonial do Búzi, que a partir do álcool, produzia o álcool carburante, criado pelo artigo 4.º do decreto nº 24412, que era usado em substituição da gasolina, para o uso nos motores dos seus transportes fluviais, marítimos e na sua maquinaria agrícola e industrial.⁸¹

Foram três os carburantes produzidos a partir do álcool, nomeadamente: alcoolina, com 25 por cento de álcool carburante e 75 por cento de gasolina; Gasalcohol, com 75 por cento de álcool e 25 por cento de gasolina e finalmente o álcool carburante composto por álcool de 99,7º

⁸⁰ GOVERNO DE MANICA E SOFALA - Ibidem, P. 20.

⁸¹ Boletim Oficial nº 39, de 26 de Setembro de 1934, I Série, P. 614.

Foram determinadas diversas providências com o objectivo de fomentar o fabrico do álcool industrial para servir de carburante nas colónias de Moçambique e Angola, utilizando-se melaços provinientes das açucareiras. O artigo nº 4, permite o emprego do álcool desidratado, sem adição da gasolina, como combustível para locomotivas, motores, e outras máquinas, desde que pague o imposto de consumo que estiver estabelecido para o álcool destinado a preparação de misturas carburantes e seja sujeito aos mesmos preceitos de desnaturação e fiscalização na saída das fábricas.

desnaturado com piridina na percentagem de 500 centímetros cúbicos por cada 100 litros. Estes carburantes foram criados sucessivamente através dos decretos nº 22050 e 24412, sendo apenas consumidos no território de Manica e Sofala, pela Companhia Colonial do Búzi.⁸²

Com estes carburantes o Estado dispensou o recurso aos géneros estrangeiros, substituindo-os em grande parte por um produto internamente nacional, sem prejuízo grave para as finanças públicas, e deste modo poupava da balança de pagamentos, do lado das saídas de capitais, verbas de vulto; permitiu a possibilidade de fixação das indústrias químicas que utilizam o álcool como matéria prima; o aproveitamento, com todas as suas vantagens, de um carburante mais barato; a possibilidade de empregar outros produtos na extração do álcool.

Estas medidas permitiram uma certa independência da economia portuguesa dos grandes interesses internacionais em jogo, em matérias de petróleos e fácil adaptação do território em casos de guerras, em que não haja facilidades de importação de gasolina, usando álcool para o fabrico de explosivos.

2.3.2. O Parque Nacional da Gorongosa

O Parque Nacional da Gorongosa tornou-se num ponto de referência e passagem quase que obrigatória para qualquer pessoa que se deslocasse para o Distrito de Manica e Sofala, devido à variedade de espécies de animais que possuía, e também dos serviços que prestava aos seus visitantes, na sua maioria estrangeiros fascinados pelo divertimento e momentos de lazer que o parque oferecia. Com estes serviços prestados no Parque Nacional da Gorongosa, o Governo Colonial Português arrecadou avultadas somas de divisas, para os cofres do Estado, visto que na sua maioria os visitantes eram estrangeiros.

⁸² RIBEIRO, Ernesto de Freitas - O álcool carburante e a alcoolina. In: Boletim da Sociedade de Estudos da Colónia de Moçambique, nº 40, 1939, p. 239.

Boletim Oficial nº 6, de 11 de Fevereiro de 1933, I Série, PP. 47-57.

Decreto nº 22050, no seu 1º artigo autoriza em Angola e Moçambique, o fabrico de álcool desidratado de graduação não inferior a 99º,7 Gay-Lussac, a temperatura de 15 graus centígrados, destinado a servir de carburante para motores, depois de misturado com gasolina, nas proporções legais; matéria prima para a indústria química; combustível de uso doméstico e uso medicinal e laboratorial.

Boletim Oficial nº 39, de 26 de Setembro de 1934, I Série, PP. 613-614.

Por estas e outras razões achámos importanté, fazer uma pequena resenha histórica do que foi o Parque Nacional da Gorongosa, recorrendo principalmente à legislação que sobre ele foi produzida e outras obras.

"Os documentos mais antigos (...) informam-nos que a base da existência da reserva da Gorongosa se encontra num despacho de 18 de Outubro de 1920, do então Goernador da Companhia de Moçambique, Pery de Lind, no qual determinava: convindo reservar a maior parte da circunscrição de Gorongosa para a caça somente, desejo que o chefe dos Serviços de Agrimensura informe sobre o assunto o que se lhe oferecer".⁸³

Foi, pois, em consequência deste despacho que, posteriormente, se determinou uma área de cerca de 1000 quilómetros quadrados destinada à protecção da fauna em Gorongosa, através da Portaria de 2 de Março de 1921, superfície que mais tarde foi ampliada para 3200 quilómetros quadrados, por se ter verificado que a primitiva reserva não abrangia as áreas normalmente habitadas por duas espécies de animais considerados muito importantes, nomeadamente o rinoceronte e a inhala.⁸⁴

Segundo alguns escritos, inicialmente a reserva não tinha funções proteccionistas, mas sim de lazer e capricho:

"Parece portanto poder deduzir-se que esta reserva de caça de Gorongosa não funcionava, de facto, como área de protecção total à fauna bravia, mas sim como zona reservada para a caça por parte dos privilegiados e seus convidados(...).⁸⁵

As primeiras obras realizadas na reserva foram realizadas na altura em que esta reserva foi entregue à responsabilidade da Administração da Circunscrição de Gorongosa:

"A reserva ficou, após a sua criação, a cargo da Administração da Circunscrição de Vila Paiva, e foi sobre a orientação daquela entidade que, ao tempo, foi construída a estrada ligando Vila Paiva ao tando".⁸⁶

⁸³ ROSINHA, Armando - Alguns dados históricos sobre o Parque Nacional da Gorongosa. In: Arquivo, nº 6, Maputo, 1989, PP. 219-220.

⁸⁴ Boletim Oficial nº 52, de 24 de Dezembro de 1935, I Série, P. 867.

Decreto nº 26076. Aprova o Regulamento de Caça para vigorar no território sob a Administração da Companhia de Moçambique.

⁸⁵ ROSINHA, Armando - Ibidem. P. 220.

Numa primeira fase, foi mais uma reserva de caça, para recrear e divertir individualidades. Relata-se a presença com frequência dos governadores e administradores nas caçadas nos tandos da Gorongosa, inclusivé, dos Presidentes da República Generais Carmona e Craveiro Lopes.

Fala-se igualmente da visita à Beira dos passageiros do Cruzador Britânico "Carlisle", cuja a visita constava uma caçada nos tandos da Gorongosa.

⁸⁶ ROSINHA, Armando - Ibidem., P. 220.

Conforme dissémos atrás, a génese desta reserva tinha apenas objectivos de recrear e oferecer prazeres aos seus utilizadores, principalmente na actividade da caça aos animais:

"O comentário que nos merece esta primeira fase do nosso Parque Nacional de Gorongosa, é o de que, embora os objectivos que levaram à criação da reserva não tivessem, como já se disse, predominância proteccionista, a verdade é que deles resultou qualquer coisa de útil, preservando-se para o futuro uma área e a sua fauna, de inegáveis valores naturais."⁸⁷

A Companhia de Moçambique, como empresa de exploração, aproveitou em grande escala os recursos faunísticos da reserva, com maior destaque para a exportação de marfim, cornos de rinocerontes e peles de animais da reserva de Gorongosa, que era considerado na altura o "paraíso dos caçadores", tendo em conta a diversidade da sua fauna bravia, o que impulsionava a presença de um grande número de turistas na sua maioria estrangeiros, entusiasmados com o que presenciavam nos tandos da Gorongosa, o que se pode confirmar a seguir:

"Poucas zonas de Moçambique reúnem um conjunto de condições tão favoráveis à vida dos mais variados animais. Nos seus 3000 Kilómetros quadrados, por feliz distribuição das linhas de relevo e da variedade da vegetação que aqui se origina, encontram o seu "habitat" próprio animais que vão desde os mais graciosos antílopes, pouco maiores do que coelhos, até aos espectaculares "cambacos" de pontas a roçarem o chão. Rica na variedade de espécies é-o também na abundância de cada uma. O número de animais que eu vi, num percurso de um dezena de Kilómetros no Parque da Gorongosa- dizia um visitante conhecedor de parques de caça-não se vê facilmente noutro lugar".⁸⁸

Após 1942, quando o Estado Colonial Português, rescindiu o contrato com a majestática Companhia de Moçambique, houve preocupação por parte do Estado em potenciar ainda mais em infra-estruturas o parque no sentido de atrair mais turistas, com o desiderato de estimular o turismo cinegético e consequente absorção de divisas para os seus cofres. Deste modo, a área sob defesa passou para 12000 quilómetros que, para além da riquíssima fauna em variedades diversas, passou igualmente a dispor de infra-estruturas para albergar os visitantes, nomeadamente bares, restaurantes e quartos para o alojamento. Inicialmente estas instalações estiveram sob a exploração da Sociedade Comercial de Manica e Sofala, isto por volta de 1957. Todavia, pouco tempo depois, o contrato de exploração comercial passou para a Agência de

⁸⁷ ROSINHA, Armando - Ibidem., P. 221.

⁸⁸ ROSINHA, Armando - Ibidem., P. 222.

Viagens e Turismo, que veio a integrar-se na Sociedade de Safaris de Moçambique, cujo o capital social maioritário era do Banco Nacional Ultramarino.

Portanto, no período entre 1948-1969, o Parque Nacional de Gorongosa esteve sob a jurisdição do governo colonial através da Comissão Central de Caça.

No período entre 1960 até a altura da independência nacional de Moçambique, em 1975, o Parque esteve sob a jurisdição dos Serviços de Veterinária.

Com a publicação do Decreto nº 40040, de 24 de Fevereiro de 1955, em que se recomendava a necessidade de protecção da flora, fauna, solos e águas, em cumprimento das recomendações saídas da Convenção de Londres de 1933, o Parque Nacional da Gorongosa passou para a jurisdição dos Serviços de Veterinária.⁸⁹ Assim sendo, foi criada uma Repartição Técnica de Fauna, dentro dos Serviços de Veterinária, que se encarregou da administração do parque, funções no entanto exercidas cumulativamente com a Delegação da Sanidade Pecuária de Chimoio com os Serviços de Protecção e Fauna. Estas duas instituições, com as receitas adquiridas através dos serviços que ofereciam aos visitantes, melhoraram substancialmente as infra-estruturas de apoio ao turismo.⁹⁰

O melhoramento das instalações trouxe consigo um substancial incremento turístico no parque, principalmente devido ao início da chamada "caça turística", praticada nas coutadas, uma actividade muito apreciada pelos turistas, traduzindo-se na afluência destes ao Parque Nacional da Gorongosa:

"Bastará dizer-se que o número de turistas registados passou de 1361, em 1952, para 6096 em 1960, 8203 em 1965 e 12219 em 1968".⁹¹

⁸⁹ Boletim Oficial nº 8, de 24 de Fevereiro de 1955, I Série, P. 189.

Decreto nº 40040: Estabelece preceitos destinados a proteger nas Províncias Ultramarinas o solo, a flora e a fauna.

O decreto tinha como finalidade, primeiro garantir um equilíbrio entre o solo, a flora e a fauna e em segundo lugar indicar um órgão que ficasse a cargo de gerir e orientar esse equilíbrio. Neste âmbito foi criado em Moçambique o Conselho de Protecção da Natureza, que tinha como funções tomar medidas legislativas e administrativas para disciplinar as actividades relativas aos parques.

Neste decreto recomenda-se aos Serviços Provinciais de Veterinária a função executora no que diz respeito a fauna, enquanto que os Serviços Provinciais de Agricultura e Florestas era o órgão executor na área dos solos e flora.

Estas medidas foram tomadas no âmbito do cumprimento das decisões saídas da Convenção de Londres de 1933 sobre a matéria.

⁹⁰ ROSINHA, Armando - *Ibidem.*, P. 224.

⁹¹ ROSINHA, Armando - *Ibidem.*, P. 224.

Neste período o acampamento melhorou e ampliou a sua capacidade de alojamento, passando a dispor de luz eléctrica e água suficiente, piscina, restaurantes, bares, uma estação de correios, posto sanitário e ainda de uma pista para aterragem de aviões.

Não obstante esta evolução galopante dos serviços prestados aos visitantes, e que efectivamente haviam melhorado substancialmente mesmo em termos de infra-estruturas de apoio ao turismo, verificava-se o contrário no que concerne ao lado científico do parque, se não vejamos:

"(...) mas continuava sem dispor de técnicos, de laboratório, de bibliotecas, de elementos científicos, enfim, susceptíveis de lhe dar outra feição para além da de empresa hoteleira(...)." ⁹²

O governo Colonial português começa a receber pressões de vários sectores da sociedade civil, face ao desinteresse manifestado por este na parte científica do parque. Deste modo, o governo encarregou a Direcção dos Serviços de Veterinária a organizar o parque, tendo esta decidido colocar no parque pessoal privativo fixo, ao mesmo tempo que era nomeado um director por sinal um médico-veterinário, e contratou um ecólogo sul-africano, de reconhecida capacidade técnica e experiência, que passou a dedicar-se ao estudo de base sobre a fauna bravia. Criaram-se categorias de guardas de parques, reservas e coutadas e por último foram criados outros serviços indispensáveis ao apoio dos técnicos, como seja uma secretaria, contabilidade e aprovisionamento. ⁹³

Esta fase foi bastante importante para o desenvolvimento do parque, visto que a partir desta equipa de técnicos especializados em matéria de fauna bravia, se puderam desenvolver outras acções no campo científico do parque, através de estudos e pesquisas, o que antes não se verificava, dando-se importância somente à parte turística.

Destes estudos concluiu-se pela necessidade urgente de se ampliar ainda mais a área do parque, de forma a abranger outras espécies de animais que se encontravam fora dos limites actuais do parque, bem como a inclusão de bacias hidrográficas, um factor indispensável para a vida da fauna e flora. Nas alterações a serem operadas se chamava a atenção para o afastamento das populações dos limites do parque. Por último recomendava uma fiscalização eficiente e a contratação de mais técnicos especializados na matéria.

⁹² ROSINHA, Armando - Ibidem., P. 227.

⁹³ ROSINHA, Armando - Ibidem., P. 228.

Todavia, as autoridades estatais negligenciaram estas recomendações, tornando difícil a continuação dos trabalhos já iniciados e, ainda, o estado do parque veio a agravar-se por volta de 1972, com o aproximar da guerra de libertação nacional, levando o governo português a destacar uma Companhia de Infantaria e enviando ao mesmo tempo um grupo de jovens, adstritos à Organização Provincial de Voluntários (O.P.V.), o que foi bastante catastrófico para o parque, que momentaneamente se transformara num quartel com todas as implicações que daí adviram, desde a falta de respeito pelos turistas até ao abate indiscriminado dos animais para a alimentação ou negócios dos militares e outros oportunistas que se haviam infiltrado no parque.

3. Conclusão da I parte

O Distrito de Manica e Sofala, devido à sua situação geográfica privilegiada, saída natural para o mar mais económica, nas exportações e importações dos países da região, assumiu um papel importante para as economias do hinterland, com maior realce para as Rodésias do Sul e do Norte e Niassalândia.

Quer o porto, quer o caminho de ferro da Beira foram duas infra-estruturas fundamentais para a consecução desse papel do distrito, razão pela qual o governo colonial português prestou e concentrou os seus melhores meios humanos, materiais e financeiros no distrito nestes dois empreendimentos, o que é confirmado pelo volume dos investimentos realizados para a reabilitação do porto e do caminho de ferro, de forma a torná-los permanentemente eficientes e capazes de responder às exigências crescentes por parte dos seus principais utilizadores. Estes dois empreendimentos confeririam ao distrito uma dimensão regional devido à prestação dos serviços na área dos transportes e manuseamento das mercadorias.

4.Referências bibliográficas

1. **ANDRADA, Joaquim Carlos Paiva de.** Viagens às terras dos landins. Lisboa , 1885.
2. **BENT, J. Theodore.** The ruined cities of Mashonaland. Londres, 1969.
3. **CABRAL, António Carlos Pereira.** Dicionário de nomes geográficos de Moçambique: sua origem, Empresa Moderna. Lourenço Marques, 1975.
4. **CAMPOS, Octávio Rodrigues .** "Notas sobre a cidade da Beira", In: Revista Portugal d'Aquém e d'Além Mar, nº 66, Lisboa, 1954, PP. 3-15.
5. **CONCEIÇÃO, A. Pereira .** A batalha económica de Manica e Sofala, Lourenço Marques, 1964.
6. **COSTA, Mário Augusto da .** A Beira no passado e no presente, Imprensa da Companhia de Moçambique, 1939.
7. ---- "Bibliografia do território de Manica e Sofala: algumas indicações", In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique, nº 41, 1940, PP.39-46.
8. **COSTA, Maria Inês Nogueira da .** "No centenário da Companhia de Moçambique: 1888-1989", In: Arquivo, nº 6, Imprensa Universitária, Maputo, 1989, PP. 65-74.
9. ---- Inventário do Fundo " Companhia de Moçambique", 1892-1942: uma abordagem funcional de descrição dos arquivos permanentes. 1993. 3 Vols. Tese de Doutoramento, UEM, 1993.
10. **CRUZ, Miguel Joaquim.** História da formação da classe trabalhadora em Manica e Sofala ao Sul do Púnguè: 1892-1926. 1982. Tese de Licenciatura, UEM, 1982.

11. **DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA-UEM.** História de Moçambique: a agressão imperialista, 1889-1930, Vol. II, Tempo Gráfica, Maputo. 1983.
12. **ENES, António José.** Relatórios e contas da Companhia de Moçambique, de 30 de Junho de 1894, Correio da Beira, Beira. 1894.
13. **FERRERI, Alfredo Brandão Cró de Castro e LAPA, Joaquim José.** Elementos para um dicionário corográfico da província de Moçambique, Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa. 1889.
14. **FRÓIS, António Gomes.** "O porto da Beira", In: Moçambique Documentário Trimestral, nº 31, Imprensa Nacional, Lourenço Marques, 1942, PP. 19-38.
15. **GOVERNO DE MANICA E SOFALA.** Breve notícia histórica sobre Manica e Sofala, Lourenço Marques. 1956.
16. **LARPENT, G. de H.** "Beira: the ocean gateway to rhodesia and Niasaland", In: the Scottish Geographical Magazine, Vol. 41, nº 6, 1925, PP. 336-346.
17. **LEMOS, Manuel J. C. de.** "Aruângua Chiveve ou Bângoê? Breves considerações sobre a toponímia da cidade da Beira", In: Arquivo, nº 6, Imprensa Universitária, Maputo, (1989), PP. 5-20.
18. **LIESEGANG, Gerhald.** "Sofala, Beira e a sua zona(c.900-1894)", In: Arquivo, nº 6, Imprensa Universitária, Maputo, 1989, PP. 21-64.
19. **LIMA, Alfredo Pereira de.** História dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Vol. II, Lourenço Marques, 1971.
20. --- História dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Vol. III, Lourenço Marques. 1971
21. **LOBATO, Alexandre.** Novos subsídios para a história da fundação de Sofala, Imprensa Portuguesa, Lisboa, 1950.

22. --- "Breve história da fundação da Beira", In: *Studia*, nº 45, Lisboa, 1981, PP. 5-64.
23. **MUCHANGOS, Aniceto dos.** "Aspectos geográficos da cidade da Beira", In: *Arquivo*, nº 6, Imprensa Universitária, Maputo, 1989, PP. 239-296.
24. **MUHATE, Isaiás.** "Alguns aspectos do retrato histórico e perspectivas do porto da Beira", In: *Arquivo*, nº 6, Imprensa Universitária, Maputo, 1989, PP. 247-346.
25. **Neil-Tomlinson, Barry.** "Thee growth of a colonial economy and development of African labour: Manica and Sofala and the Mozambique Chartered Company: 1892-1942", In: *Mozambique: Proceedings of a Seminar Held in the centre of African, Edinburg*, 1979, PP. 5-15.
26. --- *The Momzabique Chartered Company: 1892 to 1910*, University of London, London, 1990.
27. **NEWITT, Malyn.** *Portugal in Africa: the last hundred years*, C.Hurst, London, 1989.
28. **QUINTINHA, Julião.** "Manica e Sofala", In: *Cadernos Coloniais*, nº 50, Edições Cosmos, Lisboa, 1938, PP. 1-44.
29. **REPÚBLICA PORTUGUESA.** *Principal legislação publicada na colónia de Moçambique*, Vol. XII, Imprensa Nacional, Lourenço Marques, 1942.
30. **RIBEIRO, Ernesto de Freitas.** "O álcool carburante e a alcoolina", In: *Boletim da Sociedade de Estudos da Colónia de Moçambique*, nº 40, Lisboa, 1939, PP. 221-272.
31. **ROSINHA, Armando.** "Alguns dados históricos sobre o Parque Nacional da Gorongosa", In: *Arquivo*, nº 6, Imprensa Universitária, Maputo, 1989, PP. 211-237.
32. **SOPA, António Jorge Diniz.** "Condições de habitabilidade numa pequena povoação costeira da África Austral, 1892-1925", In: *Arquivo*, nº 6, Imprensa Universitária, Maputo, 1989, PP. 77-125.

33. **VAIL, Leroy.** "Mozambique's chartered Companies: the rule of the feeble", In: *Journal of African History*, Vol. 7, nº 33, 1976, PP. 389-416.
34. **VASCONCELOS, Afonso Brandão.** "A propósito do porto da Beira: uma visita oportuna", In: *Indústria Portuguesa*, nº 264, Associação Industrial Portuguesa, Lisboa, 1950, PP. 97-99.
35. **Anuário de Lourenço Marques**, A.W. Bayly, Lourenço Marques, 1943.
36. **Anuário de Lourenço Marques**, A. W. Bayly, Lourenço Marques, 1944.
37. **Boletim Oficial nº 30**, de 23 de Junho de 1887.
38. **Boletim Oficial nº 42**, de 15 de Outubro de 1889.
39. **Boletim Oficial nº 18**, de 30 de Abril de 1892.
40. **Boletim Oficial nº 6**, de 11 de Fevereiro de 1933, I Série.
41. **Boletim Oficial nº 39**, de 26 de Setembro de 1934, I Série.
42. **Boletim Oficial nº 52**, de 24 de Dezembro de 1936, I Série.
43. **Boletim Oficial nº 49**, de 16 de Dezembro de 1940, I Série.
44. **Suplemento do Boletim Oficial nº 15**, de 21 de Abril de 1942, I Série.
45. **Boletim Oficial nº 5**, de 29 de Janeiro de 1949, I Série.
46. **Boletim Oficial nº 18**, de 30 de Abril de 1949, I Série.
47. **Boletim Oficial nº 35**, de 6 de Setembro de 1950, I Série.
48. **Boletim Oficial nº 46**, de 13 de Novembro de 1954, I Série.

49. **Boletim Oficial nº 8**, de 24 de Fevereiro de 1955, I Série.
50. **Boletim Oficial nº 18**, de 5 de Maio de 1960, I Série.
51. **Boletim Oficial nº 49**, de 14 de Dezembro de 1962, I Série.
52. **Boletim Oficial nº 8**, de 27 de Fevereiro de 1969, I Série.
53. **Boletim Oficial nº 62**, de Agosto de 1970, I Série.

II - Parte: Fontes existentes no Arquivo Histórico de Moçambique

1. Fontes arquivísticas

Neste capítulo pretendemos descrever sumariamente a forma como está organizada a documentação arquivística de Manica e Sofala consubstanciada no inventário sumário do Fundo do Governo do Distrito da Beira.

Contra a nossa pretensão, não nos será possível abordarmos os outros núcleos arquivísticos de outros fundos pertencentes ao Distrito de Manica e Sofala por estarem ainda em tratamento técnico, nomeadamente das Administrações do Concelho de Sofala, Chimoio, Búzi, Dondo, Sena, Marromeu, e Cheringoma.

O arranjo arquivístico desta documentação obedeceu às "Instruções Reguladoras do Funcionamento das Secretarias dos Serviços Administrativos Provinciais e Locais".⁹⁴

Assim sendo, ao longo da administração portuguesa, foram produzidas três "Instruções Reguladoras do Funcionamento das Secretarias dos Serviços Administrativos Provinciais e Locais", através das Portarias nº 4244, 13982 e 21864 de 1940, 1960 e 1969 respectivamente.

Destas portarias resultou o índice de arquivo, instrumento de pesquisa, que tinha como função básica uniformizar e disciplinar o arranjo da documentação nas repartições estatais, que no entanto, antes divergia de repartição para repartição.

"Conforme tem sido verificado pela Inspeção dos Serviços Administrativos desta Colónia, divergem, de província para província e de circunscrição para circunscrição, a forma de organização dos

⁹⁴ Suplemento do Boletim Oficial n.º 49, de 16 de Dezembro de 1940, I Série, PP. 585-601.

Portaria n.º 5244. Aprova e manda que entrem em vigor a partir de 1 de Janeiro de 1941 as "Instruções Reguladoras do Funcionamento das Secretarias dos Serviços Administrativos Provinciais e Locais", que fazem parte integrante desta portaria.

Ver também Boletim Oficial n.º 18, de 5 de Maio de 1960, I Série, PP. 447-462. Portaria n.º 13982.

Ver também Boletim Oficial n.º 8, de 27 de Fevereiro de 1969, I Série, PP. 317-343. Portaria n.º 21869.

arquivos das suas repartições e secretarias administrativas e o número, espécie e o método de escrituração dos seus respectivos livros de registo".⁹⁵

Para tanto, devem ter contribuído, no decorrer dos anos, o aumento sempre crescente das atribuições e serviços confiados aos funcionários e muito especialmente a inexistência de um índice de arquivo comum, de normas e regras uniformes.⁹⁶ Esta situação levava que cada sector e cada funcionário adoptasse os seus critérios e métodos na classificação e arquivamento da documentação com todos os inconvenientes que esta descoordenação implicava para uma rápida localização e recuperação das informações contidas nos documentos.

Esta documentação encontra-se localizada na cave do edifício sede do Arquivo Histórico de Moçambique, concretamente na Sala 17. Está arrumada em 3 estantes metálicas, composta cada por 7 corpos perfazendo no total 105 prateleiras. Toda a documentação está acondicionada em caixas de cartão, devidamente identificadas na lombada, com o nome do fundo, dos processos e a respectiva cota de localização, contendo normalmente cada caixa 1 a 5 processos consoante o seu volume.

A segurança da documentação contra incêndios e outros males está minimamente garantida através da presença de extintores contra incêndios e da fumigação anual, para a protecção dos documentos contra os fungos (muchém). O sistema de climatização encontra-se avariado e a iluminação é a recomendável.

O acesso a documentação é feita através de preenchimento de uma requisição no guiché da Biblioteca do Arquivo Histórico de Moçambique, precedida pela consulta do respectivo inventário, que contém, os nomes dos processos, as datas limites e a cota de localização dos documentos.

O Fundo contém 1688 caixas, e está organizado em secções, e estas em processos, a cada um dos quais corresponde um número dentro da respectiva secção, que por sua vez é representada por letra alfabética. Por sua vez os processos em alguns casos estão divididos em sub-processos, cada um com a sua epígrafe, que, nos documentos que lhe respeitam, está representada por determinado número separado do número do processo por um traço oblíquo. Pelo mesmo traço separa-se o processo da secção, e esta do número do documento.

Exemplo:

⁹⁵ Suplemento do Boletim Oficial n.º 49 de 16 de Dezembro de 1940, I Série, P. 585.

⁹⁶ Ibidem.

Assuntos municipais e dos seus organismos autónomos/Posturas e regulamentos= N°35/A/10/3

35 é o número de documento; A é a secção, que neste caso é a Administração; 10 é o número correspondente ao processo que neste caso é "Assuntos municipais e dos seus organismos autónomos e finalmente o número 3 que corresponde ao sub-processo, que neste caso é "Posturas e regulamentos".

O primeiro índice de arquivo é de 1940 e continha 12 secções, o segundo 11 e o último 10 todas alfabetadas, conforme a seguir se apresentam⁹⁷.

Índices de arquivo

<u>Secção 1940</u>	<u>1960</u>	<u>1969</u>
A- Administração	Administração	Administração
B- Curadoria e Negócios Índigenas	Curadoria e Negócios Índigenas	Trabalho e Acção Social
C- Fazenda	Fazenda	Fazenda
D- Fomento e Colonização	Fomento e Colonização	Fomento
E- Instrução e Cultos	Instrução e Cultos	Educação e Cultos
F- Julgado Instrutor e Notariado	Julgado Instrutor e Notariado	Justiça
G- Militar	Militar	Militar
H- Orçamento e Contas	Orçamento e Contas	Orçamento e Contas
I- Pessoal	Pessoal	Pessoal
J- Registo Civil	Registo Civil Índigena	
L- Tombo e Carga	Tombo e Carga	Tombo e Carga ⁹⁸
M- Tribunais Índigenas		

Pelo que se pode constatar no quadro anterior referente aos três índices de arquivo, não houve grandes alterações em termos de assuntos, houve em alguns casos mudanças de terminologia, que não afectaram o arranjo da documentação em análise.

Houve a aglutinação dos Tribunais Índigenas e Julgado Instrutor e Notariado na Justiça.

Constata-se, nomeadamente a mudança de terminologia na secção "B", passando de Curadoria e Negócios Índigenas para Trabalho e Acção Social; na secção "D", passou de

⁹⁷ Boletim Oficial n° 49, de 16 de Dezembro de 1940, I Série, P. 597. Portaria n° 5244.

Ver também Boletim Oficial n° 18 de 5 de Maio de 1960, I Série, P. 458. Portaria n° 13982.

Ver também Boletim Oficial n° 8 de 27 de Fevereiro de 1969, I Série, P. 329. Portaria n° 21869.

⁹⁸ A secção de Tombo e carga de 1969 pertence a Secção J.

Fomento e Colonização para Fomento; na secção "E" de Instrução e Cultos para Educação e Cultos; na secção "F" de Julgado Instrutor e Notariado para Justiça e na secção "J" de Registo Civil para Registo Civil Indígena.

A documentação está organizada por anos civis e de forma a condicioná-la, na quantidade, seriação e nomenclatura dos processos, ao índice de arquivo.

De uma maneira geral, os processos são referidos a assuntos e estão arquivados pela ordem cronológica da sua recepção e expedição. Portanto no arquivamento dos documentos em cada processo foi seguida a ordem ascendente, de forma que o documento da data mais recente seja o primeiro a figurar na frente do processo. Os processos estão classificados de acordo com os assuntos previstos no índice do arquivo. Todavia, para assuntos não previstos, recorreu-se ao assunto "diversos", dentro da respectiva secção.

A secção da Administração (A) é a que contém maior quantidade de documentação, totalizando 722 caixas, pelo simples facto de ser esta secção a responsável pela administração dos órgãos de direcção do estado e não só como também competia-lhe sindicar a actividade dos particulares, daí que todo o expediente tinha que necessariamente passar pela administração.

Dentro da secção de Administração (A) destacam-se os processos relacionados com os Salvo-Conduitos e Passaportes (182), Trabalho e Desemprego de Europeus e Assimilados, nos sub-processos de Emprego (28) e Entradas na Colónia (145), Armas, Caças, Munições e Explosivos (90), Relatórios e Diários de Serviços (27), Emigração e Imigração de Nacionais (20), Eleições e Recenseamento Eleitorais (17) e finalmente nos processos de Visitas Oficiais, Recepções, Cumprimentos e Lutos (14).

Na secção de Trabalho e Acção Social (B) destacam-se os processos relacionados com Trânsito, Mudanças de Residência, Emigração e Imigração de Trabalhadores (13) e no sub-processo Emigração Clandestina (12), Recrutamento de Trabalhadores Indígenas, no sub-processo Engajadores Gerais (11), Trabalho Indígena em Geral (9), e no sub-processo Indígenas Contratados para Serviço de Particulares na Colónia (9) e finalmente nos processos de Política Indígena.

Na secção de Fazenda (C), destacam-se os processos relacionados com o Imposto Indígena (11), Rendas dos Prédios de Estado (7) e de Taxa Pessoal Anual (6).

Na secção de Fomento e Colonização (D) evidenciam-se os processos de Comércio (10), Agricultura Indígena (6), Água e Luz (6), Obras (6) e por último os procesos de Organismos Corporativos e Associações Económicas (6).

Na secção de Orçamentos e Contas (H), salientam-se os processos de Orçamentos das Circunscrições (30), e no sub-processo de Processo (16) e por último Orçamento Geral da Província (16).

Na secção de Pessoal (I), distinguem-se os processos de Funcionários Administrativos (27), e de Concursos para Lugares Públicos (16).

No que concerne as séries da Correspondência e dos Livros de Registo não fizemos nenhuma abordagem, por se tratar no primeiro caso de copiadores, decalques e sinopses dos processos tratados dentro do Fundo, o mesmo sucedendo em relação aos Livros de Registo, onde se registava todo o expediente recebido e expedido.

A seguir passamos a apresentar o resumo do inventário sumário do Fundo do Distrito da Beira.

Fundo do Governo do Distrito da Beira

<u>Séries</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Nº de Caixas</u>
A-Administração	1942-1974	722
B-Trabalho e Acção social	1942-1975	158
C-Fazenda	1942-1971	031
D-Fomento e Colonização	1942-1972	091
E-Educação e Cultos	1943-1974	011
F-Julgado Municipal e Notariado	1944-1968	004
G-Militar	1943-1962	001
H-Orçamentos e Contas	1942-1967	098
I-Pessoal	1942-1969	099
J-Registo Civil Indígena	1943-1965	005
L-Tombo e Carga	1942-1962	018
M-Tribunais Indígenas	1943-1960	049
Correspondência	1942-1974	278
Livros de Registos	1942-1964	123

1.1. Repertório bibliográfico anotado

Neste repertório bibliográfico, pretendemos arrolar e dar a conhecer aos investigadores, estudantes e outros interessados as obras existentes no Arquivo Histórico de Moçambique sobre Manica e Sofala, produzidas no período entre 1942 a 1974. Portanto, fica desde já explícito que foram excluídas desta lista todas as obras produzidas antes e depois destas balizas temporais. Para tal, tomou-se como referência para essa triagem a data de publicação de cada obra. Foram igualmente excluídos artigos escritos sobre Manica e Sofala nos diversos jornais e revistas produzidos neste país. Todavia, foram incluídas obras, cujas as datas de publicação excedem o período, por terem sido fundamentais na elaboração deste trabalho.

Este repertório bibliográfico será comentado e dividido em assuntos.

As entradas foram feitas por ordem alfabética do autor, usando-se o mesmo critério para aquelas obras cujo autoria pertença a uma instituição.

No canto direito de cada entrada encontra-se a cota de localização da obra no Arquivo Histórico de Moçambique.

1-AGRICULTURA

CARVALHO, Tomás de [PP 68]

O "cancro dos citrinos" na Beira / Tomás de Castro. In: *Gazeta do Agricultor*.- nº 26, 1951, PP. 170-176.

O autor aborda a doença dos citrinos, apontando as suas causas, sintomas, distribuição geográfica, importância e combate. Aponta o delicado problema que ela encere no aspecto económico e na sanidade vegetal. Apresenta amostras de certas frutas infectadas pelas bactérias.

DAVISON, Jean [B 1159(b)]

Land redistribution in Mozambique and its effects on women's collective production : case studies from Sofala province / Jean Davison. In: *Agriculture, women and land : the african experience*, 1985, pp. 228-249.

O autor procura mostrar que as mulheres são as principais responsáveis pela produção de subsistência não remunerada, embora os homens muitas vezes conseguem salário e trabalho a partir da exportação dessas mercadorias, incluindo o sector agrícola do estado. Conclui que a distribuição da participação cooperativa das mulheres é irregular ao longo da região de Sofala.

ROQUE, F. Castro [PP 52]

Algumas considerações sobre a agricultura do distrito de Manica e Sofala / F. Castro Simões. In: *Revista de Estudos Ultramarinos*.- 13, 1956, PP. 46-61.

O artigo faz algumas críticas ao diploma legislativo nº 846, de 14 de Agosto de 1943, relativa a contribuição predial rústica, que procura estimular os que trabalham a terra e repreender aqueles que tendo obtido concessões de importantes áreas, se mostram inertes ou pouco interesse no seu aproveitamento.

2-ANTROPOLOGIA-ETNOGRAFIA

MARTINS, A. Rego [PP 28]

Monografias sobre os usos e costumes dos "senas" / A. Rego Martins. In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique. nº 123, Lisboa, 1960, PP. 13-33.

O artigo descreve sumariamente a vida dos "senas" desde as cerimónias de nascimento, puberdade, casamento, doença, morte até ao enterro.

PRAÇA, Lopes [B 0487(b)]

A gente de Manica e Sofala / Lopes Praça. - [Beira] : [s.n.], 1961. - 7 p. ; 21 cm..

A obra sintetisa o discurso proferido pelo autor, na sede da União Nacional, na cerimónia de tomada de posse dos novos dirigentes. Enaltece a abertura da associação a cooperação de todos os portugueses e as correntes de pensamento político nacionalista.

3-ARQUEOLOGIA

ALMEIDA, António de [C 242i(b)]

Achados arqueológicos na região de Manica e Sofala (Moçambique) / António de Almeida. - Lisboa : Academia das Ciências de Lisboa, 1961. - 14 p. : il. ; 25 cm.

A obra apresenta as pesquisas feitas pelo autor nas margens do rio Búzi, onde encontrou sob espessa camada de terra, algumas dezenas de objectos de cobre em forma de grosseiro H. Teve a colaboração de Octávio Roza Oliveira, devotado estudioso de arqueologia.

DICKINSON, Ronald W. [(b) C 251 i]

Archaeological investigations at Sofala: Moçambique report / Ronald W. Dickinson.- [s.l.]: [s.n.], 1970.

O autor procura enriquecer as descobertas de 1969 sobre a arqueologia dos ndaus recorrendo a tradição oral sobre o comércio da Sofala antiga.

LIESENGANG, Gerhard [PP 994]

Archaeological sites on the bay of Sofala / Gerhard Liesegang. In: Azania.- Vol. 7, 1972, PP. 147-159.

O artigo analisa os vestígios e os objectos da presença portuguesa em Sofala, para uma melhor listagem e descrição arqueológica. Este estudo baseia-se nas visitas do autor feitas em 1969 e 1971 e também nos relatórios de Dr. Dickinson.

OLIVEIRA, Octávio Rosa de [C 0477i]

Amuralhados da cultura Zimbáue- Monomotapa de Manica e Sofala / Octávio Rosa de Oliveira. - Beira : União Nacional, 1963. - 117 p. : il. ; 29 cm..

O autor procura responder através de artefactos recolhidos nas ruínas de Nhangara e de Magure em Manica, quando teriam sido construídos os amuralhados, quem os construiu, a sua proveniência, porquê utilizaram a pedra e porquê pararam depois as construções de pedra. Apresenta figuras.

----- [C 2223 i(b)]

Amuralhados do distrito de Manica e Sofala da província portuguesa de Moçambique / Octávio Roza de Oliveira In: Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, 1962, pp. 369-374.

O autor analisa a semelhança entre os amuralhados do grande Zimbabwe e os tipos de amuralhados conhecidos em Manica e Sofala na região de Nhangara, Macossa, Melali, Mavita e Messambúzi. Para ele a cultura dos Zimbabwe não vem do Grande Zimbabwe, mas dos dialectos falados pelos povos bantos, que quer dizer casa de pedra.

----- [C 2012i]

Pinturas rupestres do monte Chinhamapere : contraforte da serra Vumba, em vila de Manica (Moçambique) / Octávio Rosa de Oliveira. - Lisboa : Associação dos Arqueólogos Portugueses, 1964. - 63 p.: il. ; 24 cm.

O artigo aborda os trabalhos deixados pelos arqueólogos Henri Brenil, Cabré, Neville Jones, Jalhay, Amorim Girão, Santos Júnior, António de Almeida e outros sobre a arte rupestre encontrada no monte Chinhamapere. Contêm figuras das pinturas rupestres.

----- [C 2224 i(b)]

Utensílios e ornamentos de ouro impuro recolhidos no distrito de Manica e Sofala da província portuguesa de Moçambique / Octávio Roza de Oliveira In: Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, 1962, pp. 383-396.

O autor, recorrendo a pesquisa laboratorial, mostra a relação entre os achados arqueológicos dos montes Siluwe e o elmo de bronze no Museu da Vila de Manica, o que leva a crer que se está em presença de uma valiosa estação arqueológica. Todavia afirma que estes objectos não são de bronze, mas sim com uma composição onde o ouro impera em maior quantidade, podendo por isso dizer-se que estas peças são de ouro, embora com impurezas.

4-BIBLIOGRAFIA

BEACH, David [PP 995]

Fontes para a história de Manica e Sofala no Arquivo Nacional do Zimbabwe / David Beach. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 347-367.

O artigo tem como finalidade guiar o estudante moçambicano que necessite de pesquisar no Arquivo Nacional do Zimbabwe, sobre a história de Manica e Sofala. É útil para o estudo de Tete e Gaza.

Ocupa-se das fontes sobre Manica e Sofala, Manicaland (até 1923) e sobre as ligações gerais entre o Zimbabwe e Moçambique.

COSTA, Maria Inês Nogueira da [B 1075]

Inventário do Fundo “Companhia de Moçambique”, 1892-1942: uma abordagem funcional de descrição dos arquivos permantes / Maria Inês Nogueira da Costa.- Tese de Doutoramento, Maputo, UEM, 1993.

É um trabalho de natureza essencialmente instrumental, com o objectivo de tornar acessíveis os diferentes conjuntos documentais que integram o fundo. Por meio de um programa descritivo, e tendo em vista as condições específicas do próprio fundo, o instrumento procura oferecer uma visão global do seu conteúdo a partir não só da identificação dos registos das diversas actividades desenvolvidas pela instituição mas também pela reconstituição das estruturas e funções que lhes deram origem.

COSTA, Mário Augusto da [B 796]

Bibliografia do território de Manica e Sofala: algumas considerações / Mário Augusto da Costa. In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique, nº41.- Lisboa, 1940, pp. 39-46.

Levantamento bibliográfico discriminado por assuntos, com o objectivo de auxiliar estudiosos na abordagem de Manica e Sofala.

ROQUE, Pedro [PP 995]

Para um conhecimento bibliográfico da cidade da Beira / Pedro Roque. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 369-402.

É uma lista bibliográfica, onde não só se arrolam, mas dá-se a conhecer aos estudiosos as obras com interesse para o estudo da cidade da Beira. O levantamento não é exaustivo nem completo de quanto existe sobre a Beira, baseou-se essencialmente nas colecções bibliográficas do Arquivo Histórico, embora tenham sido incluídas obras não existentes na biblioteca do Arquivo consideradas de interesse para o estudo. A lista está organizada em 5 capítulos: Obras gerais, Sobre o Parque Nacional de Gorongosa, porto e caminho de ferro, evolução urbana e jornais e outros periódicos publicados na Beira.

5-CARTOGRAFIA

ALBERTO, Manuel Simões [PP 28]

- A carta de Sofala: ensaio histórico / Manuel Simões Alberto. In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique.- nº 166, Lisboa, 1959, PP.123-136.
- O relata o ambiente de agitação que se instalou em Tete quando se tomou conhecimento das razias e saques perpetradas pelos “Malhões” em Sofala em 1836. Este acontecimento precipitou a construção de fortes em Tete para a defesa da população.

MOTA, A. Teixeira da [C 1454n(b)]

Cartografia antiga de Sofala / A. Teixeira da Mota. - Lourenço Marques : Junta de Investigações do Ultramar, 1973. - 18 p. ; 30 cm..

O artigo tem como finalidade enriquecer o conhecimento do que foi a mais antiga fortaleza europeia da África Oriental, reduzida a pedras informes que o mar descobre periodicamente. Trás o conhecimento de mais espécies cartográficas desconhecidas.

SERRA, João N. de Brito Limpo [PP 30]

A cartografia do território de Manica e Sofala sob a administração da Companhia de Moçambique / João N. de Brito Limpo Serra. In: Moçambique: Documentário Trimestral, Vol. VIII, nº 32, 1942, Lourenço Marques, pp. 5-50.

O autor descreve sumariamente o que existe nos arquivos da Repartição de Agrimensura da Companhia de Moçambique em matéria de cartografia.

6-COMUNICAÇÕES E TRANSPORTES

BORGES, Nicolau Drumond [D 167 f]

Solução moderna na problemática das telecomunicações de Moçambique: ligações Lourenço Marques-Beira por feixes hertzianas transhorizonte (dispersão troposférica) e em linha de vista / Nicolau Drumond Borges. In: 1ª Jornadas de Engenharia de Moçambique: Comunicações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965, PP.213-244.

O autor apresenta um estudo moderno sobre as ligações telefónicas entre Lourenço Marques-Beira, recorrendo a técnica de dispersão troposférica, por a anterior se mostrar insuficiente tendo em conta o desenvolvimento das duas cidades e suas necessidades em comunicações telefónicas. Contem gráficos e mapas.

BOURBON, Estevão de Azevedo e [PP28]

Vias de comunicação no território de Manica e Sofala /Estevão de Azevedo e Bourbon. In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique, Vol XI, nº 45, 1942, Lisboa, PP.1-37.

O autor sintetiza alguns aspectos mais salientes das comunicações no interior de Manica e Sofala, mostrando o seu valor económico e turístico, abordando sucessivamente a questão das estradas, caminhos de ferro, porto, vias fluviais, cabotagem e navegação aérea.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DE MOÇAMBIQUE [B 0490(b)]

Beira / Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique. - Lourenço Marques : Propaganda Department of the Mozambique Harbours, Railways and Transport Administration, 1960. - 37 p.: il. ; 16 cm.

A brochura apresenta as principais instâncias turísticas da cidade e a sua importância para o hinterland.

----- [C 0387k(b)]

Convenção de 17 de Junho de 1950 entre o Governo da República Portuguesa e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, em seu nome e em nome do Governo da Rodésia do Sul, relativa ao porto da Beira e aos caminhos de ferro que o servem. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1951. - 29 p. ; 24 cm.

Obra bilingue, português e inglês. Compila a legislação e as normas a observar pelos três governos na compra e resgate do caminho de ferro e do porto, tendo em conta a sua importância para o hinterland.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DE MOÇAMBIQUE [D 387 q]

Livro de tarifas de serviço combinado entre os Caminhos de ferro da Beira e a Rhodesia Railways: tarifas e condições de transportes: Outubro de 1963 / D.S.P.C.F.T.M.- Lourenço Marques, Minerva Central, 1963.

Tarifas e condições de transportes aplicáveis ao tráfego em serviço combinado entre o CFM e a Swaziland Railway em 1964.

----- [D 388 q]

Livro de tarifas nº 2 do porto da Beira / D.S.P.C.F.T.M.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1971.

Tarifas e condições de transportes aplicáveis ao tráfego em serviço combinado entre o CFM e a Swaziland Railway em 1971.

[(b) D 395 q]

Porto e Caminho de Ferro da Beira / D.S.P.C.F.T.M.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1971.

A obra relata o historial da descoberta do estuário do Púnguè e sua posterior transformação em porto. Idem para o caminho de ferro.

----- [(b) D 701 q]

Port and railways of Beira, province of Mozambique / D.S.P.C.F.T.M.- Lisboa: Bertrand, 1953.

A obra faz um retrato histórico sobre o porto e o caminho de ferro da Beira, baseando-se nas fontes recolhidas nos arquivos dos CFM e em artigos publicados no Diário Popular, pelos comandantes Sarmento Rodrigues, Lopes Galvão e António Marques.

----- [D 43 q]

Porto da Beira: projecto para a construção dos cais nºs 6 e 7.- Lisboa: Agência geral do Ultramar, 1952.

Compilação de plantas e mapas sobre o projecto de construção dos cais nº6 e 7 no porto da Beira. Faz o estudo comparativo das várias soluções admissíveis técnica e economicamente.

FRÓIS, António Gomes [PP 30]

O porto da Beira / António Gomes Fróis. In: Moçambique Documentário Trimestral, nº 31.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, pp. 19-38.

O artigo faz o retrato histórico do porto, desde as origens até a década 50.

FURTADO, Virgílio José Jacinto [465 f]

Estudo de solos lateríticos da região de Manica e Sofala utilizados num troço experimental de estrada / Virgílio José Jacinto Furtado. In: II Conferência Regional Africana de Mecânica do Solo e Engenharia de Fundações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1962, pp. 229-234.

O estudo tem como finalidade obter os resultados sobre um troço experimental de estrada com vista ao melhor aproveitamento das laterites. Está escrito em português e inglês.

GENTIL, Francisco M. [B 1010]

A Companhia de Moçambique e o porto da Beira / Francisco M. Gentil. - Beira : Companhia de Moçambique, 1947. - 146 p. ; 26 cm.

O autor faz uma análise jurídica dos problemas e dificuldades surgidas aquando da passagem de Manica e Sofala para a administração directa do estado.

GONÇALVES, Antonino [B 0722(b)]

Apontamentos sobre a "questão do Porto da Beira" em 1927 / Antonino Gonçalves. - Lourenço Marques : [s.n.], 1973. - 10 p. ; 30 cm..

Síntese dos argumentos do Correia da Silva contra a solução apresentada pela Companhia de Moçambique na Construção, exploração e administração do porto da Beira.

LIMA, Alfredo Pereira de [D339 q]

História dos Caminhos de Ferro de Moçambique / Alfredo Pereira de Lima: Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.- Lourenço Marques, Vol. II, 1971.

Resume a história da construção e administração dos Caminhos de Ferro da Beira desde os tempos da Companhia de Moçambique, até a sua passagem para administração do estado português em Abril de 1942.

----- **[D339 q]**

História dos Caminhos de Ferro de Moçambique / Alfredo Pereira de Lima: Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.- Lourenço Marques, Vol. III, 1971.

Resume a história da descoberta da foz do púnguè, por Paiva de Andrada e sua posterior transformação em porto até ao seu resgate pelo estado português em 1948.

LOPES, Arthur Ribeiro [B 0172]

Patologia do patriotismo : reflexões sobre a questão do porto da Beira / Arthur Ribeiro Lopes. - Lisboa : Livraria Aillaud e Bertrand. - 68 p. ; 19 cm..

O autor interroga-se e protesta sobre os poderes concedidos a Companhia de Moçambique no porto da Beira, o que para ele punha em causa a soberania portuguesa.

MUHATE, Isaís [PP 995]

Alguns aspectos do retrato histórico e perspectivas do porto da Beira / Isaís Muhate. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 297-346.

O autor descreve historicamente as origens e evolução do porto e dá um panorama da sua situação actual do seu desenvolvimento para melhor planificar-se o seu futuro.

VASCONCELOS, Afonso Brandão [PP 159]

A propósito do porto da Beira: uma visita oportuna / Afonso Brandão Vasconcelos. In: Indústria Portuguesa, nº 264.- Lisboa: Associação Industrial Portuguesa, pp. 97-99.

O autor vinca a importância do porto da Beira para as economias das Rodésias (Sul e Norte) e Niassalândia, como corredor para as transações das suas mercadorias.

XAVIER, Alberto [PP 32]

O resgate do porto e a compra do Caminho de Ferro da Beira / Alberto Xavier. In: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Série 67, nº 1-2, 1949, PP. 3-16.

O autor procura mostrar que não se pode compreender todo o exacto alcance dos recentes actos governamentais relativos ao resgate do porto e a compra do caminho de ferro, e vislumbrar consequentemente as perspectivas futuras sem se reportar às origens e ao passado.

7-ÉCOLOGIA-MEIO AMBIENTE

AMARO, Eduardo de Castro [PP 68]

- Efemérides: Pery de Lind e o Parque Nacional da Gorongosa / Eduardo de Castro Amaro. In: Gazeta do Agricultor.- nº 209, 1966; PP. 290-292.

artigo enaltece e congratula a figura de João Pery de Lind, que tomou a iniciativa da criação da reserva de caça através da ordem de serviço nº 4178 de 2 de Março de 1921, com o intuito de assegurar a protecção da fauna e flora, vindo mais tarde a constituir-se em Parque Nacional de Gorongosa.

MAUGHAM, Reginald Charles Fulke [B 0138]

Portuguese East Africa : the history scenery, & great game of Manica and Sofala / R. C. F. Mangham. - London : John Murry, 1906. - 340 p. : il. ; 22 cm..

É uma obra essencialmente para turistas e outros visitantes. Descreve as grandes potencialidades de Manica e Sofala.

PINTO, António Augusto Rosa [PP 695]

Lista das aves sedentárias da região da Gorongosa / António Augusto Rosa Pinto. In: Memórias da Junta de investigações do Ultramar.- nº 23, Lisboa, 1961, PP. 173-206.

Colecção das aves sedentárias da região da Gorongosa prospectadas pelo autor, totalizando 364 exemplares, correspondentes a 141 espécies, dos quais um quarto ainda não tinha sido mencionados por qualquer outro observador.

----- [(b) D 69 e]

Lista sistmática da aves do Parque Nacional dsa Gorongosa / António Augusto Rosa Pinto.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1965.

Lista de aves divididas em ordem e família contendo 339 espécies, cobrindo a área do Parque Nacional da Gorongosa, reservas e coutadas e ainda a região da Serra de Gorongosa.

QUEIRÓS, José Maria d'Eça [PP 33]

Gorongosa: aspectos e problemas da fauna africana / José Maria d'Eça Queirós. In: Geographic.- nº 2, 1965, PP. 64-79.

O autor fala da falta de instalações adequadas para turistas e da uma fiscalização eficiente nos tandos o que permitia à caça ilegal e desenfreada.

ROSINHA, Armando José [PP 995]

Alguns dados históricos sobre o Parque Nacional da Gorongosa / Armando José Rosinha. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 211-237.

O artigo faz uma abordagem sucinta da evolução do Parque em três períodos: fase de reserva de caça (1921-1948), sob a jurisdição da Companhia de Moçambique e sob o governo colonial (1948-1960), e a fase do Parque Nacional sob jurisdição dos Serviços de Veterinária (1960-1975).

----- [PP 62 a]

Coutadas e turismos cinegético em Manica e Sofala / Armando José Rosinha. In: Anais dos Serviços de Veterinária de Moçambique.- nº 16, 1968, PP. 175-183.

O autor apresenta algumas disposições legais sobre actividades cinegéticas, caça e coutadas. Faz uma breve descrição da situação das coutadas existentes em Manica e Sofala. Apresenta números das licenças e receitas cobradas. Tece considerações acerca dos caçadores-guias, sua acção e medidas a tomar para o melhoramento da sua formação profissional.

SILVA, João Augusto [D 489 m]

Gorongosa shooting big game with a camera / João Augusto Silva.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965.

O autor é escritor-fotógrafo naturalista. Trás conceitos novos sobre os animais selvagens, através da observação directa e em presença. Apresenta fotografias que constituem factos indiscutíveis quando analisados técnica e objectivamente.

TORRES, A. Rocha [(b) D 616 e]

Lista de árvores da área do Parque Nacional da Gorongosa / A. Rocha Torre.- Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1965.

A brochura apresenta o arrolamento das espécies identificadas pela Missão Botânica e os seus respectivos nomes científicos.

8-ECONOMIA

BANCO DE CRÉDITO COMERCIAL E INDUSTRIAL [B 1131(b)]

Banco de Crédito Comercial e Industrial : inauguração da filial da Beira, 7 de Setembro de 1966 /B.C.C.I.. - [s.l.] : B. C. C. I., 1966. - 9 p. : il. ; 22 cm.

Trata-se de uma brochura que contém os discursos proferidos pelo administrador do BCCI, Prof. Dr. Pedro Mário Soares Martinez e do então Governador de Manica e Sofala dr. Castelo Branco Galvão.

CONCEICAO, A. Pereira da [C 2271e(b)]

A batalha económica de Manica e Sofala / A. Pereira da Conceição. - Beira: Serviços Culturais da U. N. de Manica e sofala, 1964. - 28 p. ; 20 cm.

O autor observa e estuda os principais problemas da economia de Manica e Sofala. Faz uma análise das estruturas económicas, sociais e psicológicas, tendo em vista as ocorrências que se nos apresentam na evolução internacional.

GRAÇA, Fernando dos Santos [B 0182]

Companhia Colonial do Búzi / Ernesto dos Santos Graça. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional, 1942. - 50 p. : il. ; 28 cm..

Retrato histórico da evolução da Companhia Colonial de Búzi, desde a sua fundação em 1898 até 1942.

JÚNIOR, José Rodrigues [B 0264]

Actividades e problemas do Niassa e de Manica e Sofala : reportagens / José Rodrigues Júnior. - Lourenço Marques : Tip. Notícias, 1944. - 200 p. : il. ; 22 cm.

Colecção de reportagens extraídas do Jornal "Notícias" relacionadas com Niassa e Manica e Sofala.

LOPES, M. Pinto [B 1125(b)]

A indústria assucareira na colónia de Moçambique : sua origem e desenvolvimento / M. Pinto Lopes. - Luabo : S. S. E. L., 1942. - 6 p. ; 32 cm..

O artigo faz o retrato histórico da indústria açucareira em Moçambique, analisando a açucareira de Luabo e enaltece a figura do seu fundador, John Peter Hornung.

MONTEIRO, Guilherme de Ayala [B 0474]

Sena Sugar Estates / Guilherme de Ayala Monteiro . - Lisboa : Oficina Gráfica, 1955. - 94, [5] p. : il.; 28 cm..

A obra resume a evolução da Sena Sugar Estates, Limited, apresentada no seu sexagésimo aniversário da sua fundação.

RIBEIRO, Ernesto de Freitas [PP 28]

O álcool carburante e a alcoolina / Ernesto de Freitas Ribeiro. In: Boletim da Sociedade de Estudos da Colónia de Moçambique, nº 40.- Lisboa, pp. 221-272.

O artigo procura mostrar a importância do álcool produzido nas açucareiras de Búzi e Sena Sugar, a partir do qual se produzia o carburante para combustão de motores.

SILVA, J. Oliveira da [B 0118(b)]

Notas sobre a economia da região de Chimoio / J. Oliveira da Silva. - Beira : Oficinas Gráficas Nacional, 1959. - 23 p., cm..

Descrição das potencialidades económicas baseando-se na fertilidade dos solos, riqueza florestal, hidrológica, altitude e amenidade do clima, facilidade de comunicações e a sua posição geográfica.

9-EDUCAÇÃO-ENSINO**COLÉGIO LUÍS DE CAMÕES [B 0031(b)]**

Compromisso de honra feito perante Sua Excelência o Governador Geral de Moçambique pelos alunos do Colégio Luís de Camões, em homenagem ao seu patrono : IV Centenário da estada de Camões na provincia de Moçambique: Inauguração das novas instalações do colégio / Colégio Luís de Camões. - Beira : o Colégio, 1969. - 4 p. ; 19 cm.

Síntese do compromisso de honra, enaltecendo a vida e obra de Luís de Camões, através da poesia, declamada pelos alunos do colégio.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR. DIRECÇÃO GERAL DO ENSINO [C 1382k]

Criação de uma escola prática de agricultura no Chimoio, provincia de Moçambique. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional, 1955. - 123 p. ; 24 cm..

Compilação dos estudos realizados pela Repartição Central de Instrução Pública acerca de criação de uma escola destinada ao ensino de agricultura.

10-ENGENHARIA**BRITO, João Eduardo Lemos [D 165 f]**

Controlo estatístico do betão dos cais 9 e 10 do porto da Beira / João Eduardo Lemos Brito. In: 1ª Jornadas de Engenharia e Arquitectura do Ultramar: Comunicações.- Lisboa: Laboratório de Engenharia de Angola, 1969, Vol. II, PP. 159-188.

O autor faz uma interpretação estatística dos resultados de ensaio da resistência, em cubos, obtidos durante a construção dos cais 9 e 10 do porto da Beira. Avalia a dispersão proveniente da variação dos materiais e do processo de fabrico e a dispersão proveniente do ensaio. Aprecia a tensão de rotura utilizada no cálculo e propõe um critério para se fixar a dosagem do ligante. Justifica o grau de controle obtido nos ensaios e indica os factores que contribuem para a dispersão dos resultados.

CARRISSO, António F. Wittnichi e MOURA, Domingos [D 167 f]

Previsão das potências instaladas e de ponta e dos consumos nos blocos do Sussundenga e Munhinga no Concelho de Manica do distrito da Beira / António F. Wittnichi Carrisso e Domingos Moura.-In: 1º Jornadas de Engenharia de Moçambique: Comunicações- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965, PP. 293-309.

O artigo apresenta o estudo de um projecto de rede de distribuição da energia eléctrica aos centros sociais e explorações agrícolas na bacia do Révuè, partindo dos blocos de Sussundenga e Munhinga. O autor expõe resumidamente a previsão de: potências instalada, potências de ponta e de consumo, evolução das potências e dos consumos e valores específicos.

CORDEIRO, Jaime dos Reis Simões [D 165 f]

Drenagem e saneamento da cidade da Beira e a região suburbana / Jaime dos Reis Simões Cordeiro. In: 2ª Jornadas de Engenharia e Arquitectura do Ultramar: Comunicações.- Luanda: Laboratório de Engenharia de Angola, 1969, Vol.II, PP.365-404.

A comunicação descreve o projecto e a empreitada. Cita as dificuldades dos projectistas e construtores. Dá imagem do planeamento estabelecido e dos trabalhos realizados para o saneamento e drenagem da cidade da Beira e subúrbios. Apontam-se os resultados alcançados e as primeiras cifras de exploração.

CORREIA, Celestino Esteves [D 167 f]

A ocupação da bacia do rio Révuè / Celestino Esteves Correia. In: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique: Comunicações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965, pp. 71-77.

O artigo resulta do estudo integrado no II Plano de Fomento, com vista a valorização económica da bacia do rio Révuè, tendo em conta o aproveitamento hidro-eléctrico, hidro-agrícola, agrícola, pecuário, florestal e piscícola da região.

LUÍS, António Serafim [167 f]

A ampliação do Aeroporto da Beira: alguns aspectos técnicos de interesse laboratorial / António Serafim Luís. In: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique: Comunicações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965, pp. 145-154.

O autor esboça a obra com vista a adaptar o aeroporto para receber os jactos comerciais. Descreve as características geotécnicas dos solos utilizados nas terraplenagens do estudo, composição e fabrico da base em agregado classificado e de diversos tapetes betuminosos que constituem o pavimento. salienta alguns aspectos técnicos de domínio laboratorial, a presença dos "Consius de Caotchouc" e a utilização pela primeira vez de um tapete resistente ao ataque das altas temperaturas.

SANTOS, Luís Maria de Alcântara [D167 f]

Um ensaio directo de carga no poço nº 3 dos cais 6 e 7 do porto da Beira / Luís Maria de Alcântara Santos. In: Primeiras Jornadas de Engenharia de Moçambique: Comunicações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965, pp. 51-57.

O autor apresenta um ensaio com vista a sanar as dificuldades evidenciadas pelos técnicos sobre a acção de um terraplano nos muros de suporte, em obras marítimas.

SOPA, Eugénio Rodrigues [D 167 f]

A electrificação da cidade da Beira e o seu mercado de energia / Eugénio Rodrigues Sopa. In: 1ª Jornadas de Engenharia de Moçambique: Comunicações .- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965, PP. 433-460.

O artigo analisa os problemas com que depararam os técnicos e os resultados obtidos na electrificação da cidade, em face do seu desenvolvimento e do seu mercado de energia, baseando-se nos consumos e nas receitas cobradas pelos Serviços Municipalizados de Electricidade.

----- [D 167 f]

Uma solução técnico-económica adoptada para duas novas subestações de transformação e seccionamento instaladas pelo S.M.E. da Beira / Eugénio Rodrigues Sopa. In: 1ª Jornadas de Engenharia de Moçambique: Comunicações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965, PP. 461-465.

O artigo apresenta um estudo onde o autor procura uma alternativa de electrificação mais económica para a expansão da cidade, tanto em extensão como em altura que constringa os Serviços Municipalizados de Electricidade.

11-HIDROLOGIA

LOUREIRO, João Mimoso [D 479 f]

Monografia da bacia do Púnguè / João Mimoso Loureiro. In: Colectânea de estudos Hidrológicos, Lisboa: Ministério da Coordenação Interterritorial, 1974, PP. 337-349.

O autor analisa os aspectos relacionados com os fenómenos hidrológicos da bacia do Púnguè.

MONTEZ, José Augusto Martins [D 167 f]

Possibilidades de beneficiamento por defesa contra cheias, drenagem e rega no vale do Púnguè / José Augusto Martins Montez. In: Primeiras Jornadas de Engenharias de Moçambique: Comunicações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1965, pp. 211-221.

O artigo resulta do estudo feito pelo autor com o objectivo de reconhecer as possibilidades agrícolas e pecuárias do vale do Púnguè, quer sob o ponto de vista de regadio, de enxugo das terras ou da sua defesa contra as cheias sob o aspecto económico e cultural das exportações a estabelecer em trabalhos futuros de povoamento.

12-HISTÓRIA

ANDRADE, Mário Pinto de [PP 995]

Proto-nacionalismo em Moçambique: um estudo de caso: Kamba Simango (c. 1896-1967) / Mário Pinto de Andrade. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 127-148.

autor faz uma narrativa biográfica de Kamba Simango, encarada numa perspectiva sócio-histórica. Dá nos o seu universo particular, a sua comunidade de origem étnica, numa busca universal de mudanças, a luta de libertação nacional que no período histórico vivido, tomava a forma proto-nacionalista. A pesquisa foi realizada com base no espólio de Kamba Simango.

BARRADAS, Lerenó Antunes [B 0236(b)]

O sul de Moçambique no roteiro de Sofala do piloto Ahmad Ibn-Madjid / Lerenó Barradas. - Coimbra : Junta de Investigação do Ultramar, 1967. - 22 p. ; 29 cm.

A obra centra-se no desenvolvimento em extensão e profundidade de um capítulo sobre o roteiro. Na primeira parte traduz o poema, "urdjaza" e na segunda comenta a história do poema e assuntos correlacionados.

----- **[B 0221(b)]**

Sobre o roteiro de Sofala do piloto árabe Hamad Ibn-Madjid / Lerenó A. Barradas. - Lisboa : Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971. - 43 p. ; 23 cm.

O autor questiona a originalidade da outoria do roteiro de Sofala de Hamad Ibn- Madjid. Sustenta que este não era um piloto profissional, mas homem de ofício, sustenta que a obra foi transcrita por um seu colaborador. Recorda que este roteiro conduziu Vasco da Gama de Melinde a Calcutá.

BOTELHO, José Justino Teixeira [B 1243(b)]

Como se organizava uma expedição às colónias no século XVII : o socorro a Sofala em 1677 / J. J. Teixeira Botelho. - Lisboa : Academia das Ciências de Lisboa, 1945. - 14 p. ; 24 cm.

A obra descreve alguns acontecimentos ocorridos na expedição de 1677, partindo de Tejo. O "socorro a Sofala" tinha como fim "dar princípio à povoação dos rios", conforme as palavras textuais dos documentos da época.

CAPELA, José [PP 995]

Para a história do Diário de Moçambique / José Capela. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 177-180.

O autor aborda e relaciona a história do Jornal Diário de Moçambique com o temperamento do seu fundador D. Sebastião Soares Resende, cujo jornal a partir da década 50 foi considerado "incómodo" para as autoridades coloniais.

CARMONA, António Oscar Fragoso [C 1390 k]

Território de Manica e Sofala: sua passagem para a administração directa do Estado/ António Oscar Fragoso Carmona, Lourenço Marques , Imprensa Nacional, 1942.

Compilação do decreto nº 31896 que põe termo aos poderes da Companhia de Moçambique sobre Manica e Sofala.

CARVALHO, Luís Alberto S. de Moraes [B 0662(b)]

Origens da cidade da Beira, (20-8-1887) : quadro a óleo de história militar / Luís Alberto S. de Moraes Carvalho. - Lisboa : Câmara Municipal da Beira, 1961. - 11 p. : il. ; 21 cm..

O autor tece algumas considerações em relação ao local do nascimento da cidade da Beira, facto no qual assenta o seu quadro pintado a óleo. Foi concebido com base na cena da inauguração do posto militar de Aruângua.

CARVALHO, Pires de [B 25]

Velha Macequece / Pires de Carvalho. In: Moçambique: Documentário trimestral, nº46, 1946, PP. 5-71.

A obra arrola os documentos e relíquias sobre Macequece, para salvar do esquecimento e da destruição tudo o que existia na região e que pudesse servir de fonte para o estudo do passado. Contem figuras.

COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE [B 0768(b)]

Exposições dirigidas a Sua Excelência o Governador do Território de Manica e Sofala pela Comissão Delegada dos Empregados da Companhia de Moçambique em 2 de Março e 7 de Abril de 1942. - Beira : A Comissão, 1942. - 31 p.; 17 cm.

Compilação das preocupações e aspirações dos empregados da Companhia de Moçambique. Expõem com clareza e verticalidade os seus anseios e preocupações de todos os que tem dado e continuam a dar o melhor do seu esforço.

COSTA, Maria Inês Nogueira da [PP 995]

No centenário da Companhia de Moçambique: 1888-1989 / Maria Inês Nogueira da Costa. In: Arquivo.- Maputo: Imprensa Universitária, nº 6, 1989, pp. 65-74.

Retrato histórico da Companhia de Moçambique no centenário da sua fundação. Aborda e relaciona as primeiras Companhias e a última soberana.

COSTA, Mário Augusto da [PP 28]

A Beira no passado e no presente / Mário Augusto da Costa.-Beira: Imprensa da Companhia de Moçambique, 1939.

O autor faz um retrato histórico do surgimento da cidade, com a instalação do porto militar de Aruângua, descrevendo a sua evolução progressiva e ressalva que é a segunda cidade do país.

CRUZ, Miguel Joaquim [B 0796]

História da formação da classe trabalhadora em Manica e Sofala ao sul do Púnguè: 1892-1926 / Miguel Joaquim Cruz: Departamento de História- UEM.- Maputo, 1982.

Tese de licenciatura que faz uma abordagem sucinta do surgimento a partir da década 20 de um sector semi-proletariado de trabalhadores relativamente dependentes dos assalariados na sua vida económica e social, classe que viria a assumir formas mais cristalinas, a partir dos anos 50.

DICKINSON, Ronald W. [B 1000]

Sofala and the Rivers of Cuama : crusade and commerce in S. E. Africa, 1505-1595 / Ronald W. Dickinson. - Cape Town : The University of Cape Town, 1971. - Vol. VII, 188 p.; 30 cm.

O estudo tenta explicar e encontrar a resposta se Sofala era economicamente importante como porto muculmano por volta de 1500. Quais as possíveis conexões com o grande Zimbabwe. Porquê os "mouros" não se opuseram imediatamente contra os portugueses se sabiam das suas intenções.

FERRAZ, Ivens [B 1019]

Ophir : o ouro de Sofala e as pérolas de Bazaruto / Ivens Ferraz In: Boletim da Pesca / Grémios dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau, da Sardinha e do Arrasto . - Ano 5, nº 18 (Mar. 1948). - Lisboa : José António Herdeiro, 1948. - pp. 5-41 ; 23 cm.

Apontamento sobre o ouro de Sofala recolhido a partir de fontes de arquivos, da Livraria do Palácio de S. Paulo e da residência do Governador Geral, pelo autor enquanto aguardava o vapor da Mala Real Portuguesa, que o levaria a antiga capital de Sofala a Ilha de Chiloane.

GOUVEIA, Mapril [B 0197(b)]

Cidade de Lourenço Marques: sua acção na "questão de Manica" / Mapril Gouveia. - Lourenço Marques : Empresa Moderna, 1960. - 14 p. ; 30 cm..

Relato da atitude da população de Lourenço Marques quando tomou conhecimento da invasão de Manica e aprisionamento da Paiva de Andrada pela BSAC. Para lá partiu um grupo de voluntários que se bateu com os ingleses. Descreve a delimitação da fronteira com os ingleses.

GOVERNO DO DISTRITO DE MANICA E SOFALA [B 0667]

Breve notícia sobre Manica e Sofala / Governo de Manica e Sofala. - Lourenço Marques : O Governo, 1956. - 67 p. ; 20 cm.

A obra fornece uma ideia sumária das actividades desenvolvidas pelo estado em Manica e Sofala. Resume os dados estatísticos que embora exactos são diluídos ao longo da obra, afim de não tornar monótona a sua leitura. Embora modesta esta publicação tem a sua oportunidade e o seu préstimo

----- **[B 0798(b)]**

Programa da visita ao distrito de Manica e Sofala de Sua Excelência o Ministro do Ultramar contra-almirante Vasco Alves. - Beira : M. Salema & Carvalho, 1959. - 16 p. ; 18 cm.

Programa e roteiro a ser observado na cerimónia da recepção do Contra-Almirante Vasco Lopes Alves.

GOVERNO GERAL [B 0807(b)]

Programa da visita de Sua Excelência o Cardeal Patriarca de Lisboa, D. Manuel Gonçalves Cerejeira, à cidade da Beira e província de Manica e Sofala : regras e instruções a observar / Governo Geral. - Beira : Empresa Comercial e Tipográfica, 1944. - 18 p. ; 15 cm.

Regras e instruções a observar durante a visita do cardinal patriarca de Lisboa.

JOSÉ, Alexandrino [PP 995]

Beira: lembranças da cidade colonial / Alexandrino José. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 181-200.

Recorrendo a entrevista-depoimentos o autor dá um contributo para o conhecimento da identidade regional e nacional da Beira, a sua herança cultural, política e ideológica.

LEMOS, Manuel J. C. de [PP 995]

Aruângua, Chiveve ou Bângoê? breves considerações sobre a toponímia da cidade da Beira. In: Arquivo.- Maputo: Imprensa universitária, nº 6, 1989, pp. 5-20.

O autor procura esclarecer alguns equívocos em que assenta a história da cidade da Beira, ocasionada por má leitura e interpretação dos seus documentos. Mostra como, onde, porquê e quando surgiu a Beira que antes se chamava Chiveve.

LIESENGANG, Gerhard [PP 995]

Sofala, Beira e a sua zona (c. 900-1894) / Gerhard Liesegang. In: Arquivo, nº6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 21-64.

O autor procura argumentar e provar que a fundação de um porto novo e a construção do caminho de ferro no centro deram origem as cidades da Beira e de Chimoio, relegando para segundo plano outros centros comerciais mais antigos, nomeadamente, Sofala, Chiloane e Sena.

LOBATO, Alexandre [PP 51]

Breve história da fundação da Beira em Moçambique / Alexandre Lobato. In: Studia, nº 45.- Lisboa, pp. 5-64.

O artigo faz uma abordagem histórica sucinta das origens da cidade da Beira.

----- **[B 0401(b)]**

Novos subsídios para a história da fundação de Sofala / Alexandre Lobato. - Lisboa : Associação Portuguesa Para o Progresso das Ciências, 1950. - 15 p. ; 24 cm..

O artigo é o resumo de uma pequena monografia em que se descreve os primeiros anos do estabelecimento dos portugueses em Sofala, com base nos relatos dos cronistas e em documentos encontrados pelo autor.

MACEDO, J. M. de Aguiar [B 0206(b)]

Gorongosa - "o Gouveia" / J. M. de Aguiar Macedo. - Lourenço Marques : Comissão dos Monumentos Nacionais, 1968. - 5 p. : il. ; 29 cm..

A obra faz o retrato histórico da Manuel António de Sousa "Gouveia". Fala dos seus feitos na construção de aringas que impediram a invasão dos guerreiros de Muzila através do Bárue.

MARIANO, Albertino Carreira [B 0289]

Apontamento histórico dos territórios da área do Comando Territorial do Centro : distritos de Tete e de Manica e Sofala / Albertino Carreira Mariano. - Beira : [s. n.], 1965. - 131 p. : il. ; 21 cm..

Compilação de factos, acontecimentos e ideias destinadas as unidades do exército português, com a finalidade de uma mentalização e consciencialização da manutenção do património "conquistado".

MAUNY, Raymond [(b)B 515]

Notes sur le problème Zimbabwé, Sofala / Raymond Mauny. - Lisboa : Agência Geral do Ultramar, 1958. - pp. 176-183 ; 23 cm..

A obra reflete as impressões que o autor sentiu no 3º Congresso Pan-Africano sobre a Pré-História realizado em Livingstone (1955). Apresenta as opiniões recolhidas junto das personalidades presentes e questiona o problema do Zimbabwé e Sofala, o problema da datação das ruínas. Recomenda que se trate o problema de Sofala com os arqueólogos portugueses.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS [C 1390k]

Território de Manica e Sofala : sua passagem para a administração directa do estado / Ministério das Colónias. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional, 1942. - 12 p. ; 24 cm. -

Compilação do decreto nº 31896 que põe termo aos poderes da Companhia de Moçambique sobre Manica e Sofala.

MONTEZ, Caetano Carvalho [B 0429(b)]

Apontamentos para o roteiro dos monumentos militares portugueses : Praça de S. Caetano de Sofala / Caetano Carvalho Montez. - Lourenço Marques : Comissão dos Monumentos Nacionais, 1965. - 6 p. : il. ; 29 cm..

Resumo histórico da construção da fortaleza de Sofala, em 1505, com o fim de desviar para Portugal o tráfico do ouro vindo dos sertões de monomotapa, que estava no controlo dos árabes estabelecidos em Sofala, Angoche, Moçambique e Quíloa.

[B 0209(b)]

Sena : Forte de S. Marçal-Praça de S. Marçal / Caetano Carvalho Montez. - Lourenço Marques : Comissão dos Monumentos Nacionais, 1969. - 7 p. : il. ; 29 cm..

O autor questiona a data da edificação do Forte de S. Marçal de Sena. Diz que o Forte foi a primeira construção de soberania portuguesa no interior de Moçambique. Constituiu a base de penetração para o monomotapa e Zambeze, a grande via do comércio no interior.

[(b)B 1]

A fortaleza de Sofala / Caetano Montez. - Lourenço Marques : Manuel Barreto, Vitor Evaristo, 1954. - 14 p. : il.; 21 cm..

Obra bilingue, português e inglês. Relata as famosas histórias de "filões de ouro" nas terras de Manica e Sofala, contadas por cronistas e outros viajantes no Século XVI.

OIDTMAN, Christopher Von [PP 28]

O porto de Sofala e o problema do Zimbabué / Christopher Von Oidtman. In: Boletim da Sociedade de Estudos de Moçambique, nº 108, 1958, PP. 5-19.

O autor estuda as ruínas de Zimbabwe. Baseando-se na teoria de que as construções do Zimbabwe é uma cultura africana independente, cujos os portadores negociavam apenas com a Arábia, Índia e China, leva-lhe a concluir que lhes servia de porto a cidade desaparecida de Sofala.

OLIVEIRA, Octávio Rosa de [B 1150(b)]

Origem nomenclatura da Serra do Dzembe, no distrito de Manica e Sofala da província portuguesa de Moçambique / Octávio Rosa de Oliveira. In: Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, 1962, pp. 363-367.

O autor procura através de exames geológicos admitir e explicar alguns toponímios da Serra de Dzembe.

PERDIGÃO, João Alberto Costa Soares [B 0216(b)]

Conferência proferida pelo Presidente da Câmara Municipal da Beira capitão de fragata João Alberto Costa Soares Perdigão, na sessão solene das festas comemorativas do cinquentenário da cidade da Beira em 15 de Agosto de 1957 / J. A. C. S. P.. - Beira : Serviços Culturais da Câmara Municipal da Beira, 1960. - 16 p. ; 21 cm.

Retrato histórico da cidade da Beira. Enaltece a melhoria do sistema de abastecimento de água, electricidade e outras infraestruturas. Realce o plano urbanístico.

QUINTINHA, Julião [G 223 a] -

Manica e Sofala / Julião Quintinha. In: Cadernos Coloniais, nº 50.- Lisboa: Edições Cosmos, Vol. V, 1938, pp. 1-14.

O artigo faz um retrato histórico de Manica e Sofala, escrito sem pretensões literárias com uma simplicidade destinada a divulgação. Recorrendo aos indicadores económicos o autor afirma que este território será um padrão de colonização portuguesa em África.

REPARTIÇÃO TÉCNICA DE ESTATÍSTICA [B 0098(b)]

Regimentos das fortalezas de Sofala e Moçambique 1564. - Lourenço Marques : Repartição Técnica de Estatística, 1951. - 9 p. ; 28 cm..

O artigo analisa os três regimentos dados pelo Vice-Rei D. Antão de Noronha, às fortalezas de Sofala e de Moçambique. Compreende um estudo e notas do arquivista geral da Índia, Panduronga S.S. Pissurlencar, que fez uma observação, cujo o conhecimento é indispensável para a completa interpretação das providências dadas pelo Vice-Rei.

RIBEIRO, Ruy de Figueiredo [B 777]

Alguns aspectos da ocupação e divisão administrativa de Moçambique a Sul do Zambeze: 1885-1910 / Ruy de Figueiredo Ribeiro, Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, 1972.

A obra aborda a problemática da ocupação e divisão administrativa a sul do Zambeze no geral. Aborda o conflito Estado português-Charterd (BSAC) relativamente as terras de Manica e na questão da delimitação das fronteiras.

SHELDON, Kathleen [PP 995]

Mulheres trabalhadoras na Beira / Kathleen Sheldon. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 201-210.

O artigo aponta dois aspectos do trabalho das mulheres na Beira: explica a sua situação histórica com base nas informações recolhidas em documentos de recenseamento e algumas publicações e depois debate a situação delas em fábricas.

SILVA, J. Oliveira da [PP 563]

A Beira doutrota e a Beira de hoje / J. O. da Silva. In: Paralelo 20.- nº 1, 1957, PP. 9-11.

Artigo editado pela ocasião da passagem do cinquentenário da cidade da Beira. Faz um retrato histórico da evolução da urbe desde 1892 até 1957.

----- **[B 0118(b)]**

Chimoio, no passado, no presente e no futuro / J. Oliveira da Silva. - Beira : Oficinas Gráficas Nacional, 1959 . - 22 p.; 22 cm.

Abordagem geral sobre a economia salientando a actividade agrícola e industrial. No fim implora a mudança da capital para o centro do país e a concessão de um orçamento completo de receitas e despesas.

SILVA, Manuel Ferreira da [C 0292d]

Tríptico moçambicano : Sofala, Sabá e Ofir / Manuel Ferreira da Silva. - Braga : Manuel Ferreira da Silva, 1967. - 213 p. ; 24 cm..

O autor faz um estudo da vida, obra e martírio do D.Gonçalo da Silveira, análise a panorâmica geográfica e social do seu campo de acção missionária e o local do seu martírio.

SILVA, Manuel Galvão da [B 0416]

Diário das viagens feitas pelas terras de Manica / Manuel Galvão da Silva. In: Fontes para a história, geografia e comércio de Moçambique. - Lisboa : Junta de Investigação do Ultramar, 1954. - pp. 321-332 ; 26 cm.

O artigo aborda os relatos da viagem de Manuel Galvão da Silva em 1790, partindo da Vila de Sena na companhia de alguns indígenas que serviram de guia.

13-LEGISLAÇÃO

CÂMARA MUNICIPAL DA BEIRA [C 0847 k]

Condições especiais sobre edificações no Concelho da Beira de acordo com o art. 1º e 2º do Diploma Legislativo nº 1976 de 10 de Maio de 1960 / Câmara Municipal da Beira. - Beira : Oficinas Gráficas Nacional, 1961. - 54 p. 26 cm.

compilação das normas e deveres a observar nas construções no Concelho da Beira. Contem mapas e plantas.

CÂMARA MUNICIPAL DA BEIRA [C 1390 k]

Farol da Câmara Municipal da Beira / Câmara Municipal da Beira. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional, 1942. - 17 p. ; 24 cm.

Compilação da legislação referente a aprovação do foral da Câmara Municipal da Beira, aprovado pelo diploma legislativo nº 800 de 19 de Julho de 1942. Contem 11 capítulos.

----- [C 1087 k(b)]

Regulamento da Construção Urbana do Concelho da Beira / Câmara Municipal da Beira. - Beira : Empresa Moderna, 1955. - 41 p. ; 25 cm.

Compilação da legislação e normas a serem observadas na construção urbana do concelho da Beira. Contem 16 capítulos e planta da cidade.

----- [C 1048k(b)]

Regulamento do Corpo de Bombeiros Municipais / Câmara Municipal da Beira.- Beira : M. Salema & Carvalho, 1956. - 16 p. ; 21 cm.

Compilação da legislação e normas que regulam o corpo de bombeiros municipais da Beira. Contem 16 capítulos. No fim apresenta uma tabela de vencimentos e gratificações.

----- [C 1229 k(b)]

Regulamento do Matadouro Municipal / Câmara Municipal da Beira. - Beira : M. Salema & Carvalho, 1954. - 32 p. ; 21 cm.

Compilação da legislação e normas que regulam o funcionamento do Matadouro Municipal da Beira. Contem 10 capítulos.

----- [C 1322 k(b)]

Regulamento para a segurança contra incêndios dos recintos destinados a espectáculos públicos, do Concelho da Beira / Câmara Municipal da Beira. - Beira : Notícias da Beira, 1958. - 19 p.; 22 cm.

Compilação da legislação e normas a serem observadas na segurança dos recintos destinados a espectáculos públicos. Está dividido em duas partes. A primeira são as condições gerais e segurança e a segunda trata da vigilância contra os incêndios.

CLUBE NÁUTICO DA BEIRA [C 1384k]

Estatutos do Clube Náutico da Beira / Clube Náutico da Beira. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional, 1956. - 19 p. ; 24 cm..

Compilação das normas e legislação a serem observadas pelos membros do Clube. Contem 9 capítulos.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO CIVIL [C0473k(b)]

Estatutos da Sociedade Columbófila da Beira / Direcção dos Serviços de Administração Civil. - Beira : Oficinas Gráficas Nacional, 1960. - 21 p. ; 17 cm..

Compilação das normas que regem a Sociedade Columbófila da Beira. Uma colectividade com fins de desenvolver a cultura dos pombos-correios e fazer a sua propaganda.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO CIVIL [C 0683k(b)]

Estatutos do Aero Clube de Chimoio / Direcção dos Serviços de Administração Civil. - Beira : Empresa Moderna, 1950. - 16 p. ; 18 cm.

Compilação da legislação e normas que regulam o Aero Club de Chimoio. Uma colectividade com fins de promover e activar o desenvolvimento da aviação e paraquedismo.

————— [C 0576k(b)]

Estatutos do Clube dos Empregados da Sena Sugar Estates, Limited no Luabo / Direcção dos Serviços de Administração Civil. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1971. - 21 p. ; 15 cm..

Compilação das normas e legislação que regem o Clube dos Empregados da Sena Sugar Estates. Clube de carácter cultural, educativo, recreativo e desportivo.

————— [C0650k(b)]

Estatutos do Clube Náutico da Beira / Direcção dos Serviços de Administração Civil. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1956. - 20 p. ; 24 cm..

Compilação da legislação e normas que regulam o Clube Náutico da Beira a serem observadas pelos seus membros. Colectividade com fins de activar, promover e proteger o desenvolvimento do desporto náutico em geral e em particular a vela, moto náutico, remo e a pesca desportiva.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DE MOÇAMBIQUE [C 0875k]

Acordo colectivo de trabalho entre a Trans-Zambézia Railway Company, Limited, e o Sindicato Nacional dos Ferroviários de Manica e Sofala e do Pessoal do Porto da Beira. - Beira : Oficinas da Clássica, 1968. - 79 p. ; 22 cm.

Compilação da legislação e normas que regulam o trabalho entre a Trans-Zambesia Railway Company Limited e o Sidicato dos trabalhadores Ferroviários de Manica e Sofala e do Porto da Beira. Revoga e substitui o anterior acordo de 1961.

———— [C 0876k]

Acordo colectivo de trabalho entre a Trans-Zambézia Railway Company, Limited e o Sindicato Nacional dos Ferroviários de Manica e Sofala e do Pessoal do Porto da Beira. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1972. - 75 p. ; 21 cm.

Compilação da legislação e normas que regulam o trabalho entre a Trans-Zambesia Railway Company Limited e o Sidicato dos trabalhadores Ferroviários de Manica e Sofala e do Porto da Beira. Revoga e substitui o anterior acordo de 1968.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DE MOÇAMBIQUE Moçambique [C 1137k(b)]

Regulamento da exploração dos cais do porto da Beira / Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional Moçambique, 1965. - 49 p. ; 25 cm..

Compilação das normas e legislação a serem observadas na exploração dos cais do porto da Beira.

———— [C 0632k]

Regulamento da exploração dos cais do porto da Beira / Direcção dos Serviços dos Portos Caminhos de Ferro e Transportes. - . - Lourenço Marques : Minerva Central, 1952. - 69 p. ; 23 cm..

Compilação da legislação e normas que regulam a exploração dos cais e do porto da Beira. Contêm 9 capítulos.

DIRECÇÃO GERAL DOS NEGÓCIOS POLÍTICOS E DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA [C 1965k(b)]

Convenção entre o Governo da República Portuguesa e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte relativa ao porto da Beira e aos Caminhos de Ferro que o servem / Ministério dos Negócios Estrangeiros, Direcção-Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna. - Lisboa : Imprensa Nacional, 1951. - 28 p. ; 23 cm.

A obra insere os acordos entre os três governos no que concerne ao uso e aproveitamento do porto e caminho de ferro após a sua passagem para a administração portuguesa. Obra bilingue, português e inglês.

DIRECÇÃO PROVINCIAL DOS SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO CIVIL

[C 0554k(b)]

Estatutos da Cooperativa dos Avicultores de Manica e Sofala, S. C. A. R. L. / Direcção Provincial dos Serviços de Administração Civil. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1966. - 23 p. ; 21 cm..

Compilação da legislação e normas que regulam a Cooperativa dos Avicultores de Manica e Sofala, uma associação sob a forma de sociedade cooperativa anónima de responsabilidade limitada.

————— [C 0627k(b)]

Estatutos do Clube Vasco da Gama de Marromeu / Direcção Provincial dos Serviços de Administração Civil. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1972. - 20 p. ; 15 cm..

Compilação da legislação e normas que regulam o Club Vasco da Gama. Uma associação de carácter desportivo, recreativo e beneficente.

GOVERNO DO DISTRITO DE MANICA E SOFALA [C 0431k(b)] Código de

Posturas de Vila de Manica. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1951. - 38 p. ; 24 cm..

Compilação de normas de estar dos residentes da Vila de Manica, pelas quais se devem guiar e observar.

————— [C 0762k(b)9]

Foral da Câmara Municipal da Beira. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1942. - 17 p. ; 24 cm..

Compilação da legislação que aprova o foral da Câmara Municipal da Beira, obtendo assim o domínio pleno de todos os terrenos livres que constituem as áreas da cidade e do seu Concelho, permitindo um desenvolvimento local e acentuando as características de uma comunidade administrativamente autónoma.

————— [C 1411 k]

Regulamento da Agência de Recrutamento de mão-de-obra indígena do Grémio dos Produtores de Cereais do Distrito da Beira. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional, 1946. - 14 p. ; 24 cm..

Compilação da Portaria nº 6656 que aprova os estatutos da Agência de Recrutamento de mão de obra indígena no Grémio.

GOVERNO GERAL [C 0703k(b)]

Estatutos do Sindicato Nacional dos Ferroviários de Manica e Sofala e do Pessoal do Pôrto da Beira / Governo-Geral. - Beira : Tipografia M. Salema & Carvalho, 1945. - 15 p. ; 22 cm.

Compilação da legislação e normas que regulam os sindicalistas ferroviários. Organismo de carácter corporativo, que visa o estudo e defesa dos seus filiados nos aspectos moral, económico e social.

————— [C 1275k(b)]

Regulamento do Parque Nacional da Gorongosa e legislação complementar / Governo-Geral. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional de Moçambique, 1967. - 16 p. ; 21 cm..

Compilação da legislação e normas com o fim de estabelecer o ordenamento jurídico e funcionamento do Parque, para a conservação da fauna e flora, interesses científicos, de estética e geológicos.

GRÊMIO DE PRODUTORES DE CEREAIS DO DISTRITO DA BEIRA

[C 0663k]

Estatutos e regulamento do Grémio de Produtores de Cereais do Distrito da Beira. - Lourenço Marques : Imprensa Nacional, 1943. - 57 p. ; 22 cm..

Compilação da legislação e normas a serem observadas no Grémio através da portaria nº 5147.

13-LITERATURA

BERMUDEZ, Nuno [C 0223 a]

Emissora do Aero Clube da Beira apresenta : Voz à Beira do Índico / Emissora do Aero Clube da Beira. - Beira : E.A.C.B., 1974. - 31 p. ; 21 cm.

Compilação de algumas notas de abertura radiofundidas a partir de 26 de Abril de 1974, registado com a finalidade de preservação.

JORGE, Lídia [C 1879a]

Os sete pecados capitais eu os vi na Beira / Lídia Jorge In: A ponte do afecto : Entrevistas, 1990, Maputo, pp. 51-62.

Entrevista concedida pela autora, onde se refere aos sete pecados que viu e sentiu na Beira: o amor, o desamor, a mentira, a traição, a hipocrisia, a vilania e a luta entre as pessoas.

14-METEREOLOGIA

CABRAL, António Carlos Pereira [C 466 h]

Dicionário de nomes geográficos de Moçambique: sua origem / António Carlos Pereira Cabral.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1975.

O autor interpreta e explica a origem dos toponímios de Moçambique recorrendo a obras antigas e a tradição oral.

CABRAL, Sacadura [PP 119]

Frequência de ocorrências de determinados valores da visibilidade horizontal e da altura do tecto das nuvens no aeroporto da Beira / Sacadura Cabral. In: Memórias do Serviço Meteorológico de Moçambique.- nº 40, 1968, PP.1-9.

autor apresenta o resultado de 30668 observações horárias executadas entre às 3 as 15 horas TMG de Maio de 1961 à Dezembro de 1967 entre a visibilidade horizontal e a altura do tecto de nuvens no aeroporto da Beira.

CORREIA, Manuel Monteiro [PP 119]

Algumas notas sobre a evolução das observações meteorológicas na Beira / Manuel Monteiro Correia. In: Memória dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 25, 1969, PP.1.12.

O artigo apresenta os resultados obtidos através das observações horárias executadas entre 3 às 15 horas TMG durante 4 anos e tomando em consideração a frequência da observação dos valores da altura da base das nuvens e/ou da visibilidade horizontal iguais ou inferiores aos limites que se indicam. Apresenta mapas e gráficos.

————— [PP 119]

Aspectos aeronáuticos das condições climáticas do Aeroporto Sacadura Cabral da Beira / Manuel Monteiro Simões. In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº41, 1968, PP. 1-5.

O artigo apresenta a forma como na Beira se iniciaram as observações meteorológicas e sua posterior evolução. após a primeira aterragem do boeing 707 ao serviço da TAP no aeroporto Sacadura Cabral.

CORREIA, Manuel Monteiro [PP119]

Conforto térmico na Beira / Manuel Monteiro Correia. In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 64, 1971, PP. 1-7.

O autor mostra que o grau de conforto térmico experimentado pelo homem não depende exclusivamente da temperatura. Tem em consideração outras variáveis: humidade, velocidade do ar, as trocas de energia radiante entre os organismos e o ambiente, o esforço físico que se desenvolve e a roupa que se veste.

————— [119]

Insolação na Beira / Manuel Monteiro Correia. In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 63, 1971, pp. 1-6.

O artigo apresenta os resultados das observações meteorológicas sobre a insolação durante 30 anos, através de gráficos e quadros estatísticos.

————— [PP 119]

Variação diurna na precipitação na Beira / Manuel Monteiro Correia. In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 62, 1970, PP. 1-10.

O autor estuda a variação diurna da precipitação na Beira, dada a sua situação junto ao mar e em região que ainda pode ser considerada de monção. Contêm quadros e mapas.

FARIA, José Mendes da Rocha [PP 119]

Algumas notas sobre o clima do parque Nacional da Gorongosa / José Mendes da Rocha Faria. In: Memórias dos Serviços Meteorológicos de Moçambique.- nº 23, 1966, PP. 1-23.

O artigo analisa o clima do parque com base nas cartas climatológicas dos valores obtidos nos postos da Vila Paiva de Andrada, Vila Machado e Inhaminga, com altitudes diferentes.

15-POLÍTICA

ACÇÃO NACIONAL POPULAR [B 0214(b)]

Acção Nacional Popular: II Plenário provincial: Beira, 22-23 de Setembro de 1973: Conclusões e recomendações / A.N.P.. - Lourenço Marques : A.N.P., 1973. - 4 p. ; 16 cm.

Descrição das conclusões e recomendações aprovadas por unanimidade pelo Congresso da A.N.P. de Tomar, tendo sido tomadas como base do programa para a campanha eleitoral.

16-RELIGIÃO

LIMA, A. Carlos [C 0386d]

Aspectos da liberdade religiosa : caso do bispo da Beira: peças de um processo / A.Carlos Lima. - Lisboa : Empresa do Diário do Minho, 1970. - 183 p. ; 20 cm.

Compilação do processo jurídico que levou a suspensão do Jornal "Diário de Moçambique" em Maio de 1965 pelo Governador Geral na sequência de uma nota pastoral assinado pelo bispo D. Sebastião Resende.

RESENDE, Sebastião Soares de [C 2280d(b)]

Testamento / Sebastião Soares de Resende, Bispo da Beira. In: Missões. - Ano 20, nº 1 1967; 27 p.

É um artigo de duas páginas. Na primeira apresenta-se a sua biografia e na segunda o seu testamento, onde roga que seja sepultado de forma simples segundo as normas litúrgicas e quanto a bens materiais nada tem a dizer, porque nada possui. Testamento foi redigido em 11/02/66 e ele pereceu em 25/01/67.

TAJÚ, Gulamo [PP 995]

D. Sebastião Soares Resende, primeiro Bispo da Beira: Notas para uma cronologia. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 149-176.

Recorrendo aos artigos escritos pelo Bispo no Diário de Moçambique, o autor procura mostrar o percurso do Bispo como homem mergulhado numa sociedade que fervilhava de contradições que chocavam com a sua formação de sacerdote e suas convicções humanistas, pondo em causa o acordo missionário de 1940, entre o estado e a igreja.

17-SAÚDE

ANAHORY, Alberto [D 208 k]

Alguns apontamentos para o estudo das doenças parasitárias endémicas mais frequentes entre os indígenas do território de Manica e Sofala tirados no Hospital Indígena da Beira / Alberto Anahory. In: Primeiro Congresso Médico de Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique, Lourenço Marques, vol. 3, 1941, pp. 141-155.

- autor levanta questões relacionadas com preconceitos, superstições e crenças a ter em conta no tratamento da população indígena. Recolheu elementos para o estudo das doenças parasitárias entre os indígenas de Manica e Sofala.

18-URBANISMO

AGUIAR, João António de [C 2272h(b)]

Acerca do ante-projecto de urbanização da cidade da Beira / João António de Aguiar. - Lisboa : Agência Geral das Colónias, 1946. - 14 p. ; 24 cm.

autor critica severamente o ante-projecto da cidade da Beira. Analisa alguns problemas de expansão da cidade, traçado, ruas e praças. Conclui que o ante-projecto está desfazado das verdadeiras necessidades da urbe e em desacordo completo com os mais elementares princípios que orientam um trabalho desta natureza. Contêm o esboço do anteprojecto.

BERMUDES, Fernando [B 0701]

A cidade da Beira : Moçambique / Fernando Bermudes. - Lisboa : Editorial de Publicações Turísticas, 1964. - 71 p. : il ; 18 cm.

É uma obra elaborada essencialmente para turistas. Apresenta as principais infra-estruturas e serviços da urbe, desde as prais, hotéis, salas de cinema e o Parque Nacional de Gorongosa. Está escrita em cinco línguas: português, frances, inglês, alemão e espanhol.

COIMBRA, Ramiro Duarte Henriques [C 1350h]

Bairros de caniço da cidade da Beira : tentativa de interpretação humana / Ramiro Duarte Henriques Coimbra. - Lisboa : Universidade Técnica de Lisboa, 1970. - 121 p. : il., ; 28 cm..

Tese de licenciatura que apresenta uma tentativa de interpretação e descrição humana dos bairros de caniço na cidade da Beira, através do conhecimento e contacto directo com a realidade de Machepesse-Chicuacha, Massamba-M'chatazina e Munhava Matope. Contem quadros e mapas.

FOLQUES, Luís Carlos Júdice [D 456 f]

Defesa litoral da cidade da Beira: interpretação gráfica / Luís Carlos Júdice Folques. In: 1ª Jornadas de Engenharia de Moçambique: Comunicações.- Lourenço Marques: Empresa Moderna, 1961, PP. 199-208.

O autor faz um estudo sobre a erosão das praias da areia que bordejam pelo Índico na cidade da Beira, que constitui o reflexo mais grave de um fenómeno geral, mas perfeitamente assinalado, em toda a costa de Moçambique.

GOMES, Nélson [PP 336]

Protecção da costa contra a erosão marítima e formação de praias de areia: dois problemas na costa de Moçambique / Nélson Gomes. In: Fomento.- nº 2, 1964, PP. 73-88.

A obra analisa dois casos concretos da defesa da costa contra a erosão marítima por meio de esporões, em locais distintos e caracterizado por condições de ondulação de marés e de caminhamento

aluvionar perfeitamente diversas e destaca os resultados obtidos e as conclusões que com algum carácter de generalidade podem extrair-se. Toma como exemplo o porto da Beira.

MAUNSELL, G. [D 176 f]

Relatório das propostas para benfeitorias na cidade da Beira e seus subúrbios / G. Maunsell.- Londres: Group One Limited, 1957.

Relatório elaborado pelo "Group One Limited". Contêm propostas para a execução dos trabalhos a efectuar na cidade da Beira e seus arredores, tendo em vista a sua salubridade, desenvolvimento e valorização. Contêm orçamentos e conclusões redigidas em português e inglês.

MUCHANGOS, Aniceto dos [PP 995]

Aspetos geográficos da cidade da Beira / Aniceto dos Muchangos. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 239-296.

O autor aborda os problemas de utilização e transformação do meio ambiente na cidade e seus arredores. Faz inter-relação entre factores naturais e sociais, tendo em vista o seu diagnóstico. Faz uma análise geo-ecológica paisagística, acompanhada de quantificação dos fenómenos e processos que se devem equacionar. Analisa a influência dos processos naturais e tecnológicos sobre o meio ambiente e o problema da ocupação do espaço.

REIS, Manuel Atanásio dos [B 0769(b)]

Roteiro da cidade da Beira / Manuel Atanásio dos Reis. - Beira : [s.n.], 1962. - 110 p. : il..

A obra espelha a cidade, descrevendo e indicando os locais de interesse público, com vista a facilitar os turistas e outros visitantes.

RODRIGUES, Ruy Neves da Costa [PP 33]

Cidade da Beira: um ensaio de geografia urbana / Ruy N. Da C. Rodrigues. In: Geographica.- nº 14, 1968, PP.76-95.

Resume da tese. Analisa os problemas dos bairros de caniço da falta de infra-estruturas básicas de água, luz e saneamento. Toma como exemplo o bairro de Chepangara.

————— [C 1351 h]

Um ensaio de geografia urbana: a cidade da Beira / Ruy Neves da Costa Rodrigues.- Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa. Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, 1961.

Tese de licenciatura. Analisa os problemas dos bairros de caniço da falta de infra-estruturas básicas, de água, luz e saneamento.

SALGADO, Joaquim José [D 171 f]

Algumas palavras sobre o abastecimento de água à cidade da Beira / Joaquim José Salvado: Comissão de Fiscalização de águas de Lisboa.- nº 35, 1954, PP. 141-226.

O artigo enaltece elogios a Companhia de Águas da Beira ao melhorar o sistema de abastecimento de água a cidade na década cinquenta.

SOPA, António [PP 995]

Condições de habitabilidade numa pequena povoação costeira da África Austral, 1892-1925. In: Arquivo, nº 6.- Maputo: Imprensa Universitária, 1989, pp. 77-125.

O artigo descreve a evolução de algumas infraestruturas urbanas, desde os transportes públicos urbanos, iluminação e abastecimento de água.

2. Conclusão da II parte

No que concerne a segunda parte do trabalho, não nos foi possível discriminar os arquivos de outros fundos do Distrito de Manica e Sofala por estarem ainda em tratamento técnico.

Todavia, salientamos que o Fundo do Governo do Distrito da Beira, constitui por si só a principal fonte de informação de todo o Distrito de Manica e Sofala, pois toda a documentação produzida desde 1942 até 1970, altura da separação entre Manica e Sofala, foi remetida à administração e guarda posterior do Governo de Distrito da Beira.

No que concerne às fontes bibliográficas, achamos ter atingido plenamente os objectivos, salvo algumas omissões involuntárias, pois grande parte das publicações foi recuperada pelo Programa Por.Base.4, instalado no Arquivo Histórico de Moçambique.

Anexos

Fundo do Governo do Distrito da Beira

<u>Séries</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Nº de Caixas</u>
A-Administração	1942-1974	722
B-Trabalho e Acção social	1942-1975	158
C-Fazenda	1942-1971	031
D-Fomento e Colonização	1942-1972	091
E-Educação e Cultos	1943-1974	011
F-Julgado Municipal e Notariado	1944-1968	004
G-Militar	1943-1962	001
H-Orçamentos e Contas	1942-1967	098
I-Pessoal	1942-1969	099
J-Registo Civil Indígena	1943-1965	005
L-Tombo e Carga	1942-1962	018
M-Tribunais Indígenas	1943-1960	049
Correspondência	1942-1974	278
Livros de Registos	1942-1964	123

Série/Administração

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Aferição de pesos e medidas	1944-1960	002
Agremiações regionais, de recreio, defesa, desporto e estudo	1943-1965	008
Álcool e bebidas destiladas e fermentadas- estupefacientes	1943-1950	002
Alienados	1943-1954	001
Áreas, limites, cartas, esboços		

topográficos e itinerários	1943-1965	004
Armas, caças, munições e explosivos	1942-1968	090
Assistências e beneficência públicas	1943-1964	003
Assuntos municipais e dos seus organismos autónomos	1943-1969	007
* Actas	1942-1969	031
* Deliberações sujeitas á tutela	1964-1967	002
* Diversos	1963-1965	002
* Editais	1952-1960	004
* Posturas e regulamentos	1945-1960	001
Autoridades tradicionais	1962-1970	001
Autos e processos administrativos	1943-1963	004
Calamidades, sinistros, Cataclismos e salvação pública	1952-1960	002
Cartas, esboços topográficos	1948-1956	001
Cemitérios	1943-1948	001
Cifras	1944-1960	001
Cidadania	1962-1964	001
* Aquisição	1960-1961	002
Código de posturas-Regulamento de Polícia das circunscrições		
* Licença e taxas	1959-1964	001
Comunicações de carácter geral	1947-1960	001
Conflitos de jurisdição e Competência	1944-1964	001
Convenções e acordos internacionais	1943-1961	004
Corpo consular	1941-1963	004
Desterrados	1961-1965	001
Diversos	1942-1972	016
Eleições e recenseamentos eleitorais	1944-1972	017

Emigração e imigração de nacionais	1960-1973	020
Espectáculos e divertimentos		
públicos	1942-1965	003
Estatísticas	1943-1963	004
Estrangeiros em geral	1943-1960	002
* Alemães	1944-1944	001
* Americanos	1948-1960	001
* Brasileiros	1951-1952	001
* Britânicos	1943-1959	001
* Franceses e Belgas	1944-1957	001
* Espanhóis	1950-1952	001
* Escandinavos	1952-1953	001
* Gregos	1949-1949	001
* Industânicos e Paquistânicos	1960-1963	002
* Italianos	1943-1957	002
* Russos e Polacos	1946-1949	002
* Suíços	1947-1948	001
* Outros	1962-1962	001
Feiticeiros e curadeiros	1948-1948	001
Festejos e feriados nacionais	1943-1960	002
Hotéis, restaurantes, botequins e tavolagens e similares	1946-1955	001
Identificação e informação sobre europeus e outros indivíduos residentes na colónia	1943-1960	005
* Bilhetes de identidade	1962-1962	001
Imprensa, panfletos, folhetos e outras publicações- Censura	1948-1959	003
Indesejáveis e suspeitos	1945-1952	001
Inspecções, inquéritos, sindicâncias, averiguações e processos disciplinares	1943-1960	009
Instalações de circunscrições e postos, sua extinção e mudanças de		

sede	1954-1959	001
Junta provincial	1958-1960	001
Mutualidade	1943-1946	001
Leilões e casas de penhores	1953-1955	001
Ordem da província	1948-1956	005
Ordem e segurança públicas	1952-1967	003
Organismo políticos	1946-1961	002
Reforma administrativa ultramarina	1944-1951	001
Relatório e diários de serviços	1942-1972	027
Requerimentos e petições	1942-1974	010
Reuniões periódicas dos funcionários administrativos	1942-1960	003
Salvo-condutos e passaportes	1943-1974	182
Salvação pública	1953-1953	001
Saúde e hegiene	1943 1965	001
* Doença de sono	1944-1948	001
* Hospitais e enfermarias, postos sanitários e ambulâncias	943-1966	001
* Leprosos	1944-1945	001
* Vacinas	1947-1948	001
Subsistência	1945-1959	002
Trabalho e desemprego de europeus e assimilados	1942-1945	002
* Emprego	1944-1960	028
* Entradas na colónia	1942-1961	145
Trabalho e desemprego de europeus e equiparados	1960 1962	001
* Horário de trabalho	1944-1957	002
Visitas officias, recepções, cumprimentos e lutos	1945-1969	014

Série/Trabalho e Acção Social

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Assistência indígena	1943-1969	007
* Acidentes de trabalho	1950-1956	004
* Médica	1943-1962	003
* Social	1943-1962	005
Autoridades gentílicas	1943-1963	004
Bairros e povoações indígenas	1942-1966	002
Cadernetas de identificação indígena	1943-1968	007
* Fornecimento	1955-1961	001
Circulação de trabalhadores - - Emigração e imigração	1972-1975	001
Código de trabalho rural	1961-1964	001
Comunicações de carácter geral	1943-1951	001
Criados a servir	1945-1961	001
Desterro e expulsão administrativa de indígenas	1943-1959	005
Diversos	1943-1968	008
Feiticeiros e curandeiros	1961-1965	001
Mão de obra em geral	1942-1959	004
Menores indígenas	1947-1975	003
Política indígena	1943-1968	009
Processos e julgamentos, relacionados com o regulamento do trabalho indígena	1943-1957	002
* Acidentes de trabalho	1962-1972	001
Recenseamento indígena	1949-1968	006
Recrutamento de trabalhadores indígenas	1942-1958	004
* Engajadores gerais	1945-1963	011
Trabalho indígena em geral	1942-1962	009
* Indígenas contratados para fora da colónia com excepção dos destinados as minas do Rand	1943-1949	001
* Criados de servir	1967-1968	001

* Indígenas contratados para serviço de particulares na colónia	1943-1968	009
Indígenas contratados e recrutados para serviços municipais	1944-1959	002
* Indígenas condenados pelo agente do curador e outras autoridades a trabalho correcional	1961-1961	001
Trabalho indígena para o Rand pela convenção entre o governo português e o governo da União da África do Sul	1952-1955	002
* Compensações	1944-1967	002
* Espólios	1942-1953	001
* Transferências	1942-1956	001
Trânsito, mudanças de residência, emigrações e imigração de trabalhadores	1943-1970	013
* Emigração clandestina	1943-1975	012

Série/Fazenda

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Câmbios e moedas	1942-1962	002
Comunicações de carácter geral	1942-1964	002
Contribuições		
* Comercial e industrial	1965-1968	001
Diversos	1952-1965	002
Documentos, processos e requisições	1943-1959	001
Execuções fiscais	1960-1960	001
Imposto domiciliário	1969-1971	001
* Cobrança	1949-1949	001
Imposto em geral		
* Aduaneiro	1947-1949	002
* Defesa	1943-1961	002

* Selo	1943-1961	002
Imposto indígena	1934-1961	011
* Taxas domiciliárias	1944-1964	001
Livros e impressos	1944-1959	001
Receitas	1943-1959	002
* Entregas mensais	1943-1960	001
Remunerações		
* Percentagens	1968-1968	001
Rendas de prédios de Estado	1945-1945	007
Taxa pessoal anual	1959-1969	006

Série/Fomento e Colonização

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Agricultura	1942-1953	005
* Indígena	1943-1960	006
Água e Luz	1943-1969	006
Alfândegas	1943-1962	001
* Importação e contrabando	1945-1945	001
Censo geral da população	1945-1968	002
Colonização	1946-1951	001
Comércio	1942-1972	010
Comunicações de caráter geral	1943-1958	001
Correios, telégrafos e telefones	1944-1965	003
* Emissão e pagamento de valores	1944-1946	001
Rádio-Comunicações	1964-1968	002
Demarcação e concessão de terrenos	1943-1959	002
* A indígenas	1946-1957	001
* A não indígenas	1944-1960	001
* Para fins comerciais e industriais	1971-1971	001
Diversos	1942-1958	001
Feiras e mercados	1945-1965	001
Granjas em geral	1944-1956	001
Indústrias em geral	1946-1959	001
* Indústrias insalubres e incômodas, perigosas ou tóxicas	1946-1960	001
Matas e florestas	1943-1961	003
Navegação		
* Baías e portos	1946-1955	001
Obras	1944-1961	006
* Hidráulicas	1947-1960	001

Organismos corporativos e associações económicas	1942-1968	006
Pecuária	1944-1960	002
* Epizootias	1947-1958	001
Tanques carracidas e bebedouros	1943-1960	003
Pedreiras e minas	1943-1958	001
Pontes e aquedutos	1942-1960	001
Produção e cotações	1944-1960	002
Reservas do estado	1944-1959	001
Turismo e propaganda	1943-1958	003
Urbanização em geral	1952-1968	002
Viação		
* Aérea	1943-1964	002
* Caminhos de Ferro e portos	1943-1955	002
* Caminhos de Ferro e camionagem	1961-1966	001
* Camionagem	1947-1949	001
* Código de estradas	1944-1957	002
* Estradas, pontes, aquedutos e jangadas	1943-1964	005
* Portagem	1947-1947	001

Série/Educação e Cultos

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Bibliotecas e legislação	1943-1959	001
Comunicações de carácter geral	1953-1962	001
Diversos	1943-1965	003
Estudos, escolas, missões e investigação científica	1944-1960	001
Instrução-Recenseamento escolar	1944-1960	001
* Rudimentar	1943-1955	001
* Secundária	1944-1961	001
* Superior	1948-1962	001
Metereologia e Climatologia	1944-1958	001
Missões religiosas	1943-1958	001
* Católicas	1943-1968	001
* Protestantes	1943-1960	001
* Outras	1949-1974	001
Monumentos e padrões	1943-1956	001

Série/Julgado Instrutor e Notariado

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Accções cíveis e comerciais		
* Direito privado entre indígena e não indígena	1960-1961	001
Arrolamento, espólios e inventários	1950-1957	001
Autos e processos crimes	1945-1960	002
Desastres e acidentes	1943-1951	001
Diversos	1944-1950	001
Execuções e embargos	1944-1968	002
Pedidos de cotação	1946-1963	001

Série/Militar

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Diversos	1944-1962	001
Forças militares	1943-1951	001
Material de guerra	1943-1946	001
Missões militares	1943-1955	001
Recrutamento	1949-1949	001

Série/Orçamentos e Contas

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Comunicações de carácter geral	1952-1957	002
Concursos, preçários e pedidos de cotações	196101962	003
Contas de personalidades	1954-1959	006
* Por valores e receitas do estado	1956-1958	001
Diversos	1943-1965	003
Documentos de cobranças de		

receitas	1944-1960	001
Orçamento geral da Província	1942-1963	016
* Despesas	1956-1957	001
Orçamento do Distrito	1960-1967	002
Orçamentos das circunscrições	1940-1967	030
* Balancetes e mapas	1954-1963	003
* Despesas	1946-1963	003
* Processos	1946-1965	016
* Receitas	1947-1965	001
Orçamentos das granjas	1946-1963	003
Orçamentos municipais	1943-1964	006

Série/Pessoal

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Concursos para lugares públicos	1943-1969	016
Diversos	1942-1962	003
Funcionários administrativos	1943-1969	027
Processos individuais:		
* Intendentes	1943-1967	002
* Administradores	1943-1967	003
* Aspirante	1941-1943	001
* Secretários	1942-1966	003
* Chefe de posto	1943-1963	002
* Aspirantes	1942-1964	008
Pessoal contratado e assalariado dos serviços de administração civil	1961-1969	004
* Processos individuais:		
* Dactilógrafos	1956-1961	001
Pessoal auxiliar dos serviços de administração civil	1961-1965	002
Pessoal menor	1944-1959	002
* Assalariado da administração	1945-1959	001
* Auxiliar de recenseamento	1943-1965	003

* Intérpretes	1943-1960	001
* Oficial de deligências	1945-1955	001
* Serventes	1943-1950	001
Funcionários nomeados, contratados e assalariados de outros serviços	1943-1965	001
* Processo por serviços:		
* Agricultura	1943-1959	001
* Agrimensura	1943-1959	002
* Alfândega	1943-1962	002
* Câminhos de ferro	1943-1960	001
* Corpos administrativos	1963-1963	001
* Correios e telégrafos	1943-1959	001
* Fazenda e contabilidade	1943-1967	001
* Indústrias e minas	1943-1956	002
* Instrução	1943-1960	002
* Justiça	1943-1965	001
* Marinha	1942-1960	001
* Missões	1943-1960	001
* Obras públicas	1943-1960	001
* Organismo corporativos	1947-1959	001
* Polícia	1945-1964	001
* Saúde	1942-1960	001
* Veterinária	1949-1060	002
Remunerações	1943-1961	001
* ajudas de custos	1954-1956	001
* Diuturnidades	1945-1945	001
* Emolumentos	1950-1958	001
* Gratificações	1943-1960	001
* Percentagens	1948-1948	001
* Salários	1945-1961	002
Transporte de pessoal	1943-1959	001

Série/Registo Civil Indígena

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Casamento		
* Europeus e não indígenas	1946-1962	002
* Indígenas	1943-1950	001
Diversos	1943-1943	001
Legitimações e perfilhações	1949-1950	001
Mudanças de nomes	1943-1956	001
Nascimentos	1943-1966	001
Óbitos	1943-1960	001
* Europeus e não indígenas	1943-1960	002
* Indígenas	1944-1965	001
Transladação de cadáveres	1944-1960	001

Série/Tombo e Carga

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Comunicações de caráter geral	1944-1945	001
Diversos	1942-1958	001
Inventários	1946-1962	003
* Diversos	1963-1963	001
* Semoventes	1961-1962	002
Máquinas, instrumentos, alfaias e ferramentas	1945-1952	001
* Aquisição	1943-1947	001
* Inutilização e consumos	1951-1951	001
Mobílias e utensílios	1945-1950	001
* Aquisição	1943-1959	002
* Distribuição	1943-1958	001
Prédios e construções	1944-1945	001
* Sede	1946-1946	001
* Postos	1941-1949	001
Veículos	1943-1960	004

Série/Tribunais Indígenas

<u>Títulos</u>	<u>Datas-Limites</u>	<u>Caixas</u>
Assessórios	1943-1960	001
Assimilação de indígenas	1943-1960	004
Autos e processos crimes	1949-1958	002
Codificação de usos e costumes gentílicos	1947-1954	002
Comissão de defesa dos indígenas	1945-1959	003
Condenados a trabalho correccional e a trabalhos públicos	1943-1959	020
Desterros	1944-1958	002
Diversos	1943-1960	002
Evadidos	1945-1947	001
Pedidos de captura	1946-1960	001

Curriculum vitae

Nome: Carlos Lourenço Nhambe Tivane

Filho de: Lourenço Famuzane Tivane e Almerinda Nhambe

Natural de : Maputo, aos 20 de Janeiro de 1965

Contacto : 428151/9 Ext. 479 Serviço ou 440044 Casa

Ensino primário :

Escola Primária Casa de Educação da Munhuana

Ensino preparatório :

Escola Secundária Noroeste -1

Ensino Secundário :

Escola Secundário Josina Machel

Ensino Pré-Universitário :

Escola Secundária Francisco Manyanga

Ensino Superior :

Universidade Eduardo Mondlane

Actividade Profissional:

Frequentou com aproveitamento o Curso para Capacitação de Técnicos Básicos e mais tarde Médios de Documentação no Arquivo Histórico de Moçambique.

Trabalhou no Arquivo Histórico de Moçambique durante 9 anos e actualmente trabalha no Centro de Documentação e Informação do Banco de Moçambique como Arquivista.