

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**O PORTO DE ANGOCHE E A SUA IMPORTÂNCIA SÓCIO-
ECONÓMICA, 1975-1994**

**Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para
a obtenção do grau de licenciatura na Universidade Eduardo Mondlane**

Supervisor: Prof. Doutor Artindo Chilundo

PAULITO ÂNGELO COUTINHO

Maputo, 1999

HT-17

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

O Porto de Angoche e a sua Importância Sócio-Económica,
1975-1994

“Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos
requisitos exigidos para a obtenção do grau de licenciatura da
Universidade Eduardo Mondlane”

Paulito Ângelo Coutinho

Maputo, 1999

656.615 (679)
C871P
OK

F. LETRAS D.E.L.	
R. E.	27098
DATA	6. Fevereiro 2000
AQUIÇÃO	Oficina
COTA	HT-17

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

Dedicatória

À memória do meu pai. Dedicatória especial para minha mãe pela esperança e amor que me dispensou durante este duro caminho. Aos meus amigos que, directa ou indirectamente contribuíram para que este sonho se tornasse uma realidade.

Agradecimentos

Forte e sincero apresso ao Supervisor, Professor Doutor Arlindo Chilundo, pela franca abertura e entrega na orientação para a estruturação e melhoria de qualidade deste trabalho, mas, sobretudo pela sua paciência.

Estendo também à todos outros docentes da Faculdade de Letras, Departamento de História da UEM, pelos conhecimentos e experiência transmitidos e, sobretudo, pela atenção que tiveram desde o princípio até o término das cadeiras curriculares do curso, que permitiram alcançar o grau de licenciatura.

Vai um especial apresso ao meu irmão que tanto apoiou-me na recolha de dados e às minhas irmãs pelo apoio moral e confiança que depositaram em mim para o sucesso desta dura experiência.

Aos meus colegas do Departamento de Pesquisa e Avaliação, Instituto de Comunicação Social, que souberam compreender-me ao longo do curso, o meu muito obrigado.

Resumo

O presente trabalho tem como objecto de estudo o porto de Angoche cuja classificação é da terceira ordem. Tem como objectivo mostrar a sua importância social e económica ao nível do distrito assim como em relação a toda região a sul da província de Nampula, nomeadamente os distritos de Mogincual, Mogovolas e Moma.

Nos princípios dos anos 70 este porto ofereceu muita concorrência na transação de mercadorias que chegou mesmo a ultrapassar os níveis do porto de Nacala que na altura não tinha uma eficiente rede de estradas para o escoamento de mercadorias. O conflito armado que se deu entre o governo e a Renamo atingido a província de Nampula em 1984, aumentou o papel do porto constituindo a capital económica da região.

Sabe-se que, as exportações através deste porto baixaram devido, sobretudo, a dois factores nomeadamente, o conflito armado e a saída de alguns agentes económicos que foram os principais utentes. Alia-se também a estes factores, a má condição do canal derivado ao assoreamento que reduziu o acesso à navios de cabotagem.

O trabalho fala também sobre a pesca artesanal por ser uma das actividades mais praticadas pela população local. Além destes aspectos, aborda também a importância das unidades industriais e seu impacto social por serem elas que oferecem grande número de emprego à população.

Tento mostrar a actividade comercial marcada por lojistas mas com uma forte intervenção dos informais os quais asseguraram a actividade ao meio rural no período do conflito armado.

Índice

Resumo.....	i
Índice.....	ii
Abreviaturas	
Mapa do distrito	
I.- Introdução.....	1
Capítulo 1.- Angoche.....	5
1.1- Descrição geográfica, composição sócio-económica e etno-linguística da população.....	5
1.2.- Angoche: situação geográfica e breve descrição histórica.....	5
1.3.- População e sua situação etno-linguística.....	10
1.3.1.- A organização social da população.....	13
1.4.- O perfil geral do distrito e a base económica.....	17
Conclusão.....	21
Capítulo 2.- A situação do porto de Angoche..	23
2.1.- O porto de Angoche e sua importância.....	25
2.1.1.- A força de trabalho.....	31
2.2.- A actividade pesqueira.....	37
2.2.1.- A pesca artesanal.....	37
2.2.2.- O pescado.....	39
2.3.- A pesca industrial.....	43
2.3.1.- As técnicas de conservação do pescado.....	44

2.3.2.- A fiscalização marítima.....	45
Conclusão.....	48
Capítulo 3.- A agricultura e seu contributo na economia local.....	49
3.1.- Sector familiar.....	50
3.1.1.- Sector privado.....	52
3.1.2.- Sector cooperativo.....	53
3.2.- As alternativas da comunidade.....	57
Conclusão.....	59
Capítulo 4.- O comércio.....	60
4.1.- O comportamento do comércio e seus intervenientes.....	60
4.1.1.- No passado - princípios do séc. XX.....	60
4.1.2.- O comércio no período de e do pós guerra.....	66
Conclusão.....	70
Capítulo 5.- Considerações finais.....	72
Fontes utilizadas.....	iv
Anexos	

Abreviaturas e Siglas

IDPPE – Instituto para o Desenvolvimento de Pesca de Pequena Escala

CCA – Companhia de Culturas de Angoche

CFM – Caminhos de Ferro de Moçambique

CAS – Country Assistency Strategy

FMI/BM – Fundo monetário Internacional/Banco Mundial

GAPROMAR – Gabinete de Projectos Marinhos

JFS – João Ferreira dos Santos

MAP – Ministério de Agricultura e Pescas

PMAM – Preamar de Águas Mortas

PMAV – Preamar de Águas Vivas

SINLA – Sociedade Industrial do Niassa, Ltd.

1. INTRODUÇÃO

Nampula é uma província rica nos sectores agrícola e pesqueiro. Na zona litoral encontramos numerosas plantações de sisal pertencentes a privados, nacionais e estrangeiros, cuja produtividade baixou nos últimos anos até a data (1997) por razões várias; as plantações de coqueiro estão numa área de cerca de 16000 ha. A falta de indústria para transformação destes produtos a nível local, fazia com que os produtos como a castanha de cajú fosse ou escoada para Maputo e Nacala ou exportada.

De modo geral, as cidades portuárias, além de possuírem uma rede de principais estradas que as ligam com o interior, beneficiam-se também de linhas férreas que lhes tornam mais eficientes e elevam cada vez mais a sua importância económica e social.

O distrito de Angoche, situado na costa marítima e numa região favorável à prática de actividade agrícola e sobretudo à produção de castanha de cajú, tem também uma economia baseada na pequena indústria nomeadamente, as três fábricas de descasque de castanha de cajú instaladas na cidade, que contribuíam de forma soberba para o crescimento da cidade e das populações.

O seu porto com uma influência forte e decisiva sobre grande parte a sul da província de Nampula desde os distritos de Mogincual a Moma incluindo parte de Mogovolas e Monapo, constitui uma infraestrutura relevante na economia do distrito. No distrito de Angoche, à

semelhança dos supracitados, a maior parte da sua população dedica-se à agricultura, pesca e comércio.

Entretanto, desde o período colonial até a data, esta região não se beneficiou de linhas férreas contando apenas com uma rede de estradas de terra batida cuja manutenção foi e continua a ser irregular e deficitária notando-se esta situação, em períodos chuvosos. Mas, apesar das más condições destas rodovias, elas foram e são ainda “hoje” as principais vias de comunicação, (circulação de pessoas e bens), ligando os distritos acima com a capital provincial.

No entanto, o conflito armado que assolou o país um pouco por todo o canto, protagonizado pelo governo e a Renamo, tornou-as intransitáveis e com grandes repercursões na agricultura e conseqüente redução da actividade comercial.

Deste modo, o porto passou a desempenhar um grande papel sobretudo para o desembarque de mercadorias (produtos alimentícios e combustíveis) assim como para a circulação de passageiros, de e para aquele ponto do país, exceptuando algumas poucas vezes em que esses movimentos eram feitos através de camiões da AGRICOM, empresa estatal, sob escolta militar.

Com o fim do conflito armado no país e conseqüente retomada das actividades normais das populações, a vida no distrito passou a ser nova. É neste contexto que pretendo com este trabalho despertar a atenção aos agentes económicos e ao governo, de modo a que, colocadas as condições necessárias para um bom funcionamento do porto, este possa voltar a desempenhar o papel que já teve na economia local contribuindo também

de alguma maneira para os cofres do Estado.

A elaboração deste trabalho compreendeu duas fases a primeira teórica que consistiu na recolha de dados através de fontes escritas (bibliografia) e a segunda em trabalho do campo através de fontes orais (entrevistas). Nesta última, a pesquisa foi subdividida em quatro componentes conforme a composição do trabalho nomeadamente a agricultura, a pesca artesanal e comércio e, inclui também, o papel das unidades industriais de descaroçamento de castanha do cajú.

Metodologia

No campo, o trabalho consistiu na recolha de informações através de guiões de entrevistas individuais e abertas de modo a permitir uma maior auscultação aos entrevistados. Foram utilizadas nas entrevistas as línguas portuguesa e kotí, esta última, falada pela maioria da população da cidade de Angoche.

Foram inquiridas um total de 121 pessoas de ambos os sexos das quais 75 dos sectores de pesca, agricultura e comércio correspondendo a cada componente 25 entrevistas. Nas fábricas de descasque de castanha de cajú foram feitas 30 entrevistas sendo 25 na Angocajú e 5 na “Cajú de Angoche divisão de Nacala” (ex Antenes).

As outras 16 contactadas eram provenientes das instituições ligadas à actividade marítima, nomeadamente a Direcção do Porto e Caminhos de Ferro de Moçambique, a Administração Marítima e a Direcção Distrital da Agricultura e Pesca locais, além de algumas entidades singulares que

detém muita informação sobre a situação real do distrito, em geral e, da cidade de Angoche, em particular.

O trabalho é composto por cinco capítulos subdivididos em subcapítulos. Junto vai a bibliografia utilizada e leva em anexo algumas imagens ilustrativas.

Capítulo 1. Angoche

1.1. descrição geográfica, composição sócio-económica e etno-linguística da população

Neste capítulo descreve-se a situação geográfica do distrito e sua população assim como o perfil geral Quanto à infraestruturas económicas. Faz-se também uma abordagem sobre a organização social da população desta cidade. Pretendo também fazer um breve historial sobre o processo de ocupação colonial efectiva daquele distrito costeiro.

1.2. Angoche: situação geográfica e breve descrição da sua história

O distrito de Angoche¹ fica situado na região Sul da província de Nampula e é limitado pelos distritos de Mogincual a Norte, Mogovolas a Noroeste, distrito de Moma, a Sul e a Este é banhado pelo Oceano Índico. Tem uma superfície de 3535 Km² dos quais 654,5 correspondem a cidade. Administrativamente, o distrito de Angoche compreende quatro postos administrativos, nomeadamente, Angoche-sede, Boíla, Aúbe e Namaponda. O posto administrativo de Boila com duas localidades, Napruma e Naiculo ambas, dadas como grandes produtoras no sector

¹ Há várias hipóteses sobre o surgimento do nome Angoche. Alguns autores tais como Prata (1960) e Machado (1970) citados por Mucanheia, no seu trabalho de licenciatura, admitem tratar-se de corruptela de [Angoji] ou [Angoci] que resultou o nome "Akoti". Deste modo, de acordo com o Relatório Executivo do Centro de Estudos da População, UEM, 1995 : 18/9, conclui que o nome Angoche seja resultado de transformação linguística da palavra "Agoci".

agrícola. O posto administrativo de Namaponda tem apenas uma localidade, Mepapata, destacada na produção de arroz.

Angoche conta também com numerosas ilhas na parte insular pertencentes maioritariamente ao posto administrativo de Aúbe e, três à cidade de Angoche nomeadamente, Sikubir, Buzo e Yepá. Grande número destas ilhas é habitado: Quilua, Catamoio, Caluculo, Mitubane, Yarruba, Quelelene, Muapatule, Iadá, Puli-ézica, Maziuane, Mitepene, Omuive, Namicata e Muissura.

A povoação da cidade de Angoche foi fundada a 26 de Setembro de 1861 depois de muitas lutas de ocupação pelos portugueses e nativos onde se destacou a figura do Mussa Quanto. Em 1876 cria-se o município após a conclusão dos edifícios na colina (Monte Parapato) no qual funcionam os serviços meteorológicos desde há muito tempo.

Este distrito é ligado por duas estradas principais, uma a Nordeste em direcção a Mogovolas e Nampula-cidade, a 100 e 180 Km respectivamente, e a outra que vai ao norte em direcção a Liupo, Monapo e Nacala, com 80, 170 e 250 Km respectivamente. A reabilitação e/ou abertura de novas estradas que ligam a capital provincial com outros centros urbanos, permitem uma boa circulação de pessoas e bens entre os distritos. Além de outras mercadorias transacionadas no porto de Angoche, a castanha de cajú, por exemplo, produzida neste e nos distritos adjacentes, constitui o principal produto de exportação.

Dos centros urbanos desta região, a cidade de Angoche é a povoação mais importante localizada na zona Sudeste da província de

Nampula, que até 1885 foi o principal centro do comércio de escravos. A história do sultanato de Angoche, dos xeiques, seus dependentes, e dos muenes macuas e lomués, mais ou menos seus vassallos, ou ainda independentes nos seus territórios fazendo parte da capitania-mór, é pouco conhecida. Por ser o único principado islâmico com existência efectiva na costa, na altura e, com recursos importantes de ordem material e relações seguidas com outros centros muçulmanos, dava-se o privilégio de, juntamente com seus mujojos² e nobres, exercer perniciosamente uma grande influência em toda a região³. Coutinho, na sua obra "As duas conquistas..." explica que, os cientistas sociais que escreveram sobre este sultanato nunca conseguiram dar argumentos precisos sobre a história antiga do sultanato e de terras dos macuas de Angoche.

Tanto quanto se sabe, historicamente, a ocupação colonial portuguesa naquela e noutras regiões de Moçambique, enfrentou a resistência dos povos da macuana que, para se implantar precisaram de celebrar acordos com alguns chefes da resistência preconizando a obediência do sultão aos portugueses. Nestes "tratos" impunha-se como cláusulas primordiais, além de dar obediências às determinações do governo português, exigiam também ao sultão que não consentisse qualquer permanência em suas terras de engajadores de escravos. Impunha-se-lhe, mais ainda, o dever de dar conhecimento às autoridades portuguesas de qualquer ocorrência extraordinária que viesse a dar-se nos

³ Coutinho, João de Azevedo; *As duas conquistas de Angoche*, Divisão de Publicações e Biblioteca: Agência geral das colónias. Lisboa, 1935:5.

seus senhorios ou, nos domínios dos xeiques, seus vassallos⁴.

Intencionando ver o sultanato economicamente “forte”, Mussa Quanto⁵, hostil aos portugueses, tornou-se comandante do sultanato em 1849; usou da sua influência e de todos os seus dotes de persuasão, aparentando estar a pedir permissão para impor a sua vontade ao velho e fraco sultão, Hassane Issufo, a consentir organizar uma expedição de guerra com objectivos bem claros: raziar e conquistar para o sultanato, as terras zambezianas. E esta expedição precipitou a decadência e a subsequente ocupação efectiva das terras Angocheanas. A expedição mal conseguiu seus desígnios, foi deixando ódio nas comunidades atingidas. Os povos que Mussa Quanto tentava espoliar durante a sua aventura, já não traziam nem marfim nem ouro em pó, estando seus lucros adstritos aos que lhe podiam advir exclusivamente de escassas culturas, ou da escravatura embora proibida pelas autoridades portuguesas. Sultão Quanto, inconformado com a crise que “enterrava” o seu sultanato, e sem êxitos nas ideais de conquistas, passou a saquear e matar arrastando consigo prisioneiros indefesos e escravizados, mulheres e crianças⁶.

Este tipo de procedimento deixou ódio nas pessoas. É assim que, João Bonifácio, arrendatário dos prazos de Macuse e Licungo, na Zambézia, surge jurando exercer represálias e vingar pessoas mortas e povoações destruídas. Desde modo resolveu atacar e desvastar o sultanato

⁴ Coutinho, João de Azevedo, *Op.cit.* : 6.

⁵ Mussa Quanto foi seu alcunha nome com o qual vulgarmente lhe conheciam, pois, seu nome verdadeiro era Mussa Momade Sabo.

⁶ *Idem*: 14.

de Angoche e, ao mesmo tempo, acabar com o comércio de escravos. Foram enviadas mais de uma vez, expedições, uma das quais e a mais importante comandada por Bonifácio da Silva que culminou com a tomada do distrito em 1860. Já conquistado em 1893 fora extinto o distrito de Angoche e incorporado na capitania-mór no então distrito de Moçambique, em 1897⁷.

De parceria com o continente, as ilhas apresentam insuficiência de terras adequadas para a prática de agricultura. Para além de serem poucos, os solos permitem essencialmente a plantação de coqueiros e de cajueiros e, em poucos casos, o cultivo de mandioca e feijões. As populações que nelas habitam vivem sobretudo da pesca, sua principal actividade, e de corte e venda de combustível lenhoso às populações do continente. Foi principalmente no período da guerra que terminou com o acordo de Roma em 1992, que alimentou esta dependência do continente às ilhas no concernente ao combustível lenhoso, pois, o corte de lenha nas zonas do interior oferecia pouca segurança.

A rede comercial é fraca nestas ilhas o mesmo acontecendo em relação a rede sanitária e escolar. A aquisição de bens de primeira necessidade - óleo, sabão, açúcar, arroz, farinha de milho e trigo, e combustíveis (petróleo e gasolina) é geralmente feita directamente no continente. Para a prática da agricultura, as populações destas ilhas se servem das localidades de Aúbe (Angoche) e Larde (Moma) respectivamente.

⁷ Idem: 33.

As ilhas não habitadas são em pequeno número: Mafámede, Djocá, Puga-puga, Ndjovo, Muncolope e Nnukha. No entanto, embora elas não ofereçam condições para a habitação, são, todavia, de relevante importância às populações que as exploram na pesca e corte de lenha para uso e venda.

1.3. População e a sua situação etno-linguística

Segundo dados do censo de 1980, o distrito de Angoche tinha globalmente cerca de 191.104 hab., dos quais 65.523 residiam na sede do distrito. A cidade de Angoche pela sua situação geográfica junto ao mar e, sobretudo pelas indústrias existentes, leva vantagem sobre os distritos adjacentes. Por estas razões, esta cidade foi registando ao longo dos tempos um relativo aumento populacional.

Em 1989, realizou-se um recenseamento da população cujos resultados indicaram existir no distrito de Angoche uma população de cerca de 242.872 hab. À luz do mesmo censo, deste número, 77.554 pessoas cerca de 31% praticavam a agricultura, 5.950 à pesca artesanal, 4.682 laboram em unidades industriais e, o grosso das pessoas, 154686 correspondentes a 64%, em diversas actividades⁸. Algumas pesquisas sobre a população levadas a cabo pela Comissão Nacional de Estatística em 1994 registaram um aumento populacional para cerca de 272.521 habitantes dos quais 112.151 residem na cidade de Angoche.

⁸ Relatório Annual de estatística, Comissão Nacional de Estatística. Maputo, 1989.

Segundo o relatório do Centro de Estudos da População da UEM, (...Participação das Comunidades na Gestão dos Recursos Naturais, 1996), historicamente, a população que actualmente vive na cidade de Angoche, é produto de mistura de pessoas oriundas das ilhas Comores, Árabes, Indianos, Persas, Portugueses, e pessoas vindas do interior do distrito. Na sua maioria, a população de Angoche professa a religião islâmica (muçulmana) mercê da grande influência Árabe que ali se instalaram antes da ocupação portuguesa, havendo no entanto, pequeno número de católicos e protestantes.

A população da cidade de Angoche e sobretudo das ilhas deste distrito, fala predominantemente o "koti"; enquanto as línguas macua com todas as suas variantes e o português são faladas em todo o resto. Na língua local por exemplo, "Koti", os termos "Okota" significa **limitar-se** ou **limitado** "Nakota" significa **estamos limitados**.

O bairro do Inguri, além de ser um dos maiores e mais populoso da cidade, era o bairro tradicionalmente habitado na sua maioria por nativos "Akoti" com tradições muito fortes de discriminação em relação a outros grupos do interior, tais chamados "Ampamela" que distinguiam facilmente através de língua. Esta situação mudou com a independência e alterou-se completamente com as mudanças havidas de ordem político-militares. Até a independência as populações idas do interior eram compelidas ao bairro da Horta cuja dimensão é relativamente maior. O bairro do Inguri subdivide-se em N'cata, Mururua, Quinze, N'lola, N'soriri e Boleia, neste último localiza-se a empresa de pesca industrial Angopesca.

Contudo, é importante ver-se que por alterações económicas nomeadamente, o encerramento de algumas unidades industriais (como são os casos da Companhia de Culturas de Angoche, CCA, da Sociedade Industrial do Niasaa Limitada, SINLA), e das movimentações motivadas pela guerra, terá consequentemente aumentado o número da população. A falta de emprego e de actividades consistentes, faz com que muitas pessoas mudem de ocupações, tentando um pouco de tudo, na procura de solução dos problemas do dia-a-dia.

À semelhança do que aconteceu em muitas cidades costeiras do país, no período do conflito armado, a cidade de Angoche, por ter uma relativa segurança na altura, viu-se “invadida” por milhares de pessoas saindo do interior do distrito à procura de refúgio. No entanto, essas pessoas na sua maioria de influência da religião católica, foram encontrar no litoral concretamente na cidade de Angoche, valores completamente diferentes. Mas, apesar da diferença de valores culturais, conseguiram sem grandes dificuldades a integração e, com novas formas de vida torna difícil o seu regresso à terra de origem o que leva à implicações sérias para o desenvolvimento da própria cidade.

A influência do cristianismo nas populações do distrito de Angoche, exercia-se através de missões e escolas que procuravam contrabalançar a influência do islão que já conta séculos. Aliás, ainda “hoje”, o islão propagado através de “madrassa⁹” continua a relegar o cristianismo para o segundo plano, tanto mais que, desde os tempos idos a

⁹ Madrassa – nome a que se dá as escolas onde se ensina o islamismo a partir do seu alfabeto.

religião cristã nunca se tinha afirmado naquela região e sobretudo, naquela cidade.

Quanto à religião dois grupos dominam o distrito. A religião muçulmana representada principalmente pelo Congresso Islâmico e Conselho Islâmico de Moçambique, e a religião católica representadas pelas igrejas Assembleia de Deus, Igreja de Cristo e a própria Igreja católica. Tanto a religião muçulmana como a cristã, ambas estão representadas em quase todas as partes do distrito, porém com maior destaque para a muçulmana, na sede do distrito e nas ilhas Koti.

1.3.1. A organização social da população

O sistema de parentesco em toda região norte de Moçambique é matrilinear, isto é, as decisões sobre as questões mais importantes da família referentes à educação, casamento e herança dos sobrinhos, cabem ao irmão mais velho da mãe, usualmente chamado tio. Esta prática de tomada de decisões por parte dos tios nas questões importantes sobre os sobrinhos, pouco se segue actualmente. A primeira e principal razão destas alterações prende-se com a falta de casamentos nos moldes tradicionalmente montados. As dificuldades que se vivem sobretudo pelos jovens, os impõem ter menos interesse para a contrair matrimónio.

No entanto, a cultura do cajueiro trouxe algumas modificações sociais mercê da grande procura da castanha e proporcionar boas receitas. A sua cultura foi também motivada pelo governo em todas as zonas de

produção na província de Nampula¹⁰.

Esta medida aumentou a massa monetária entre os camponeses e, muitos casais por consequência, passaram a constituir-se em famílias nucleares isoladas, neolocais, fugindo assim às prestações económicas e sociais à família alargada¹¹. A poligamia, embora seja uma realidade nesta região do país, as esposas vivem, em todos os casos, em unidades domésticas separadas com campos de cultivo também separados mantendo, às vezes, para determinados casos, somente relações de entreaajuda.

O casamento no distrito de Angoche, de acordo com os costumes islâmicos, difere muito daquilo que é, por exemplo, o lobolo na região sul do país, no que respeita à quantias que se despendem para a sua realização. O procedimento na realização de cerimónias matrimoniais na cidade de Angoche e em quase toda a região sob sua influência, são marcadamente sob influência Árabe havendo casos, muito poucos, em que se realizam sob moldes europeus.

A validade de um matrimónio não depende de poder económico e financeiro dos envolvidos, mas geralmente do entendimento que se alcança entre os parentes dos futuros cônjuges e as cerimónia subsequentes, "Harussi", que tornam o matrimónio reconhecido na

¹⁰ "Produzir algodão e castanha não é favor, é ordem do Estado. O governador não pede favor, dá ordem para todos produzirem algodão, limparem os cajueiros e apanhar a castanha, vender e e receber capulana e sabão", Gaspar Dzimba, In: "Revista Tempo" (19/10/1986) : 13.

¹¹ Relatórios preliminares de pesquisa, nº 4 : Direcção Nacional de Economia Agrária, Ministério da Agricultura e Pesca. Maputo, 1992: 3.

sociedade.

Segundo relatos de alguns entrevistados no local, os valores de lobolo dependem da vontade dos familiares da noiva, principalmente. Alguns pais chegam a pedir entre 210 e 500 mil meticais, valores que, discutidos, reduzem em grande medida conforme os interesses dos intervenientes no processo¹². A senhora Arminda, residente no Inguri, questionada sobre o lobolo respondeu o seguinte: “actualmente é difícil saber quanto se cobra de lobolo porque a sociedade mudou de mentalidade e negativamente. Os casamentos são muitas vezes do tipo união de facto. Muitas meninas e por razões várias, acabam se juntando aos homens, vivendo maritalmente, sem as respectivas cerimónias matrimoniais¹³.”

A diferença no tratamento de noivo no acto de casamento por parte da família da noiva não tem nada a ver com a posição social deste. Segundo a senhora Arminda, a preparação das cerimónias de casamento envolve a conjugação de esforços entre as partes (familiares da e do noivo)¹⁴. A poligamia é, no entanto, um facto tradicionalmente comum não só nas terras de Angoche mas em todo o país. Nas terras angocheanas concretamente, a poligamia sustenta-se de forma diferente: outrora, segundo Inchique, ser polígamo tanto no campo como na cidade, exigia uma certa posição económica que permitisse a sustentabilidade das

¹² Entrevista feita à senhora Arminda Abdala aos 13 de Dezembro de 1997 na cidade de Angoche.

¹³ Entrevista, Idem.

¹⁴ Entrevista à sr^a Arminda. Angoche, Dezembro de 1997.

famílias¹⁵. Mas para outros, o homem torna-se efectivamente polígamo por amantismo que começa muitas vezes quando este, mesmo gostando da sua esposa, não encontra harmonia. Encontrando dedicação e amor na amante, requisitos ausentes no seu lar, este acaba declarando novo matrimónio sem contudo separar-se da sua primeira mulher o que nem sempre passa pelo poder económico do homem¹⁶. Para outros, as pessoas fazem poligamia por costume tanto mais que, actualmente ocorre um fenómeno novo principalmente nos centros urbanos ignorado pelo passado e que contrasta com o tradicional.

A poligamia porém, não é um fenómeno novo, regista-se desde o passado, no entanto, com menos peso na cidade de Angoche. Foi habitualmente realizado com maior incidência no interior onde podia ou pode encontrar-se polígamos com as mulheres no mesmo local formando mais ou menos uma espécie de “aldeia”, cada qual com sua casa e independentes entre si. Há no entanto, uma que é sempre a mulher principal.

¹⁵ Entrevista ao senhor Inchique; Angoche, aos 9 de Dezembro de 1997.

¹⁶ Entrevista, Idem.

1.4. O perfil geral do distrito de Angoche e a base económica

O distrito de Angoche conta com cinco unidades industriais, três das quais de processamento da castanha de cajú, nomeadamente a Antenes, ex Mocita, actualmente integrada na fábrica de Nacala, a CCA (companhia de culturas de Angoche) e a Angocajú, ex Cajuca, a SINLA, Sociedade Industrial do Niassa, Ltd que processa o arroz e a Angopesca, unidade pesqueira. Das fábricas de descasque de castanha do cajú, apenas duas funcionam, a Angocajú e a ex Mocita, actualmente integrada na “Cajú de Nacala”, para além da Angopesca já privatizada desde 1995.

Para auxiliar as unidades industriais na conservação da castanha, a Metal-Box labora em parceria com as unidades de descaroçamento da castanha de cajú fabricando latas para o efeito. As unidades fabris existentes na cidade de Angoche exerceram, desde a sua implantação, grande contributo na mobilidade social e até para o crescimento e desenvolvimento da própria cidade de Angoche.

A cajú de Nacala divisão de Angoche fundou-se em 1970 com uma capacidade instalada de 2400 toneladas/ano, enquanto que a Angocajú foi fundada em 1971 com uma capacidade instalada de 15 mil toneladas por ano¹⁷.

Para além destas cinco unidades industriais, existem outras pequenas unidades e instituições também de importância económica e social: uma serração, duas salinas e uma estação de electricidade. Conta,

¹⁷ Entrevistas feitas srs Eusébio Ali e António João de Matos, chefes dos Recursos Humanos das empresas “Cajú de Nacala”divisão de Angoche e Angocajú respectivamente. Angoche, Novembro de 1997.

também, com um hospital rural na sede, dois centros de saúde (um na localidade de Namaponda e outro em Namitória), doze outros postos de saúde em aldeias e postos administrativos; dois bancos, Banco Comercial de Moçambique, BCM, e Banco Austral ex Banco Popular de Desenvolvimento, BPD, Correios e uma escola secundária leccionando de 5ª a 10ª classes, além de várias outras do EP1 e EP2, espalhadas desde a sede às localidades do distrito. Cerca de 50% desta rede em 1992 não estava em funcionamento devido à guerra e/ou ao estado avançado de degradação das suas infra-estruturas. A maior parte dos postos não tem pessoal qualificado.

A rede de abastecimento de água na sede do distrito é fraca e insuficiente para cobrir as necessidades da população situação agravada pelo seu estado de degradação. A empresa de águas local encontra-se desde finais de 1997 empenhada na melhoria do sistema de tubagem para melhor fornecimento de água à cidade. A cidade de Angoche, paralelamente à situação de água potável, se confronta com o problema sanitário, e, segundo o relatório Moz/30 MAP. 1992 : 2, o problema é mais notório nas aldeias comunais onde as condições de higiene são deploráveis.

Nas unidades fabris conversámos com 30 pessoas ao todo. Destas, 23% trabalham no local há mais de 20 anos (em diversas secções). Questionadas sobre as condições de trabalho, descreveram-nas sumariamente em três fases:

- 1) período antes da independência nacional, no qual o trabalho era sob pressão e medo e os salários eram baixos. Porém, embora o salário

nominal nesta fase fosse baixo, os entrevistados consideraram haver razoável poder de compra;

2) período da Independência Nacional, em que estas duas unidades fabris passaram para empresas estatais. Nesta fase, pelas dificuldades económicas que o país foi conhecendo anos logo a seguir à independência, o custo de vida agravou-se. Apesar disso, as direcções das empresas na altura, se preocupavam com a criação de melhores condições para o trabalhador, (transporte, posto médico e creches para bebés dos trabalhadores, refeitório e banheiros), “aquilo para nós eram regalias”.

3) a terceira é a presente fase marcada pelas privatizações. O excesso de trabalho e sem condições adequadas perigando sobremaneira, a vida do trabalhador; a falta de actualização de salários que, para além de serem magros, se reduzem cada vez mais com os descontos que se procedem arbitrariamente.

Com a privatização destas empresas (Angocajú e “Cajú de Angoche” divisão de Nacala), o salário mínimo fixado para o trabalhador simples em 350 mil meticais mas que, apesar de ter subido nominalmente não compensa o esforço empreendido pelo trabalhador. Despedimentos arbitrários sem indemnizações, falta de consideração por parte dos chefes em relação ao subordinado, constituem entre outras, preocupações quotidianas do trabalhador. Outra grande preocupação apresentada pelos operários, relaciona-se com a exportação da castanha em bruto que deixa as empresas sem matéria prima forçando-as a encerrar as suas portas com consequências sociais graves ao deixar milhares de pessoas no desemprego, sobretudo mulheres. Sabe-se que, o destino desta castanha

em bruto é a Índia, o único país que importa a castanha não processada. A exportação da castanha de cajú em bruto resulta de certos condicionalismos externos fora de domínio do governo, impostos pelo Fundo Monetário Internacional e Banco Mundial (FMI/BM). A economia moçambicana depende muito de empréstimos e financiamentos externos, sobretudo do Banco Mundial. A política da Country Assistency Strategy para Moçambique, (CAS), traçada em 1995 pelo FMI/BM definia a liberalização da exportação da castanha como condição necessária para a concessão de ajuda para outras áreas, o que, a não fazer, Moçambique perderia 425 milhões de dólares americanos de empréstimos¹⁸. A CAS apoia o programa do governo na redução da pobreza através do crescimento económico sustentável.

A conclusão do Banco Mundial através de seus representantes em Moçambique, foi de que a indústria local de processamento da castanha era lastimavelmente ineficiente e que os camponeses produtores ganhariam mais com a exportação do produto em bruto para Índia. Porém, ao impor a sua política, o Banco Mundial interpôs-se à política de outros bancos, incluindo no apoio à privatização e ainda na necessidade de ser sensível à questões de género na medida em que a maioria dos operários do cajú são mulheres¹⁹.

Questionados sobre o porque de continuarem trabalhando naquelas empresas nas condições indicadas, a maioria, sobretudo senhoras, disse ser

¹⁸ Joseph, Halon; Cajú: a grande polémica entre Washington e Maputo, In: Revista "Novo Moçambique"22, (1998):19/20.

¹⁹ Idem: 20

por falta de alternativas. “Somos solteiras com filhos que os pais não respondem por eles”²⁰. A falta de emprego na cidade faz com que os homens, enfrentando os mesmos problemas que as mulheres, não assumam casamentos com responsabilidade. Os trabalhadores lamentam o facto de não haver um sindicato que responda pelas suas preocupações a nível das empresas.

Conclusão

Neste capítulo tento mostrar a situação geográfica do distrito, mostrar os principais grupos populacionais que nele habitam sobretudo na sua cidade e um breve historial sobre a ocupação colonial portuguesa. Ilustramos também neste capítulo a importância das pequenas unidades industriais principalmente a vida social das pessoas.

Angoche gozou o privilégio da sua própria situação geográfica – banhado a Este pelo Oceano Índico- e o facto de ter sido, comparativamente com outros distritos costeiros da província de Nampula, aquele que se beneficiou de instalação de algumas unidades fabris. Porém, historicamente parece ter sido pela sua posição geográfica que conferiu grande importância a cidade de Angoche principalmente por ser o local de “exportação” de escravos para vários quadrantes do mundo, nomeadamente Zanzibar, Comores, Europa e Américas, isto no século XIX.

²⁰ Entrevista à Adelina Ibraimo at. al, trabalhadora da fábrica Cajú de Moçambique, Angoche aos

No entanto, a partir dos anos 60 do século XX, sobretudo na década 70, a atração das pessoas à esta cidade com uma indústria incipiente, passou a ser maior e de forma voluntária. Com a instalação de pequenas unidades fabris, nomeadamente fábricas de descasque de castanha de cajú, Angoche constituia um ponto de atração por oferecer oportunidades de emprego para além de ser por tradição, o ponto de forte influência comercial. Foram essencialmente estas razões que Angoche conseguiu o seu crescimento como cidade. Nos últimos tempos, sobretudo no período pós guerra²¹, a falência e consequente encerramento de algumas destas unidades fabris, e o aumento da população, retardam o progresso da cidade e levam as pessoas à uma vida de extremo desespero e desrespeito, principalmente nos mercados informais (bazares)²².

19 de Novembro de 1997.

²¹ Refiro-me do conflito recentemente terminado entre o governo e a Renamo.

²² Constatação durante a pesquisa. Angoche, Dezembro de 1997.

Capítulo 2. A situação do porto de Angoche: seu papel.

Neste capítulo pretendo mostrar a situação geral dos portos existentes na região costeira da província de Nampula com destaque para o porto de Angoche. Nele pretendo também fazer menção ao papel da administração marítima local que exerce suas actividades em coordenação com a direcção do porto e caminhos de ferro.

A província de Nampula é, à Este, banhada pelo Oceano Índico com baías e praias ricas em recursos naturais e marinhos. Em algumas destas baías, encontramos os portos, importantes infraestruturas económicas onde o de Nacala, além de ser o terceiro maior do país, é um dos melhores da costa oriental de África. A província conta também com os portos de Moma, Ilha de Moçambique e Angoche, todos de ordem terciária, cujas características vêm a seguir.

Exceptuando o porto de Moma que se situa a sul do distrito de Angoche, os outros dois nomeadamente Ilha de Moçambique e Nacala, ficam a Nordeste. O porto de Moma com uma barra variável e de difícil acesso, pouco contribui no conjunto da economia da região. Se alguns anos depois da independência podia ver-se um e outro navio a entrarem neste porto mercê da produção da copra das Companhias de Corrane e Colocoto ambas na localidade de Micane, e amendoim, actualmente a situação mudou, notando-se uma total ausência. O abandono destas companhias pelos proprietários e sobretudo a falta de condições de acesso à baía, constituem entre outros, factores da reduzida produção actual. O porto é servido pela estrada de ligação à Nampula numa extensão de 222

Km²³.

O porto da Ilha de Moçambique é outro que não oferece condições para a construção de cais acostável. A sua prioridade é de ordem terciária com uma acentuada redução de tráfego provocada pelo desenvolvimento do vizinho porto de Nacala, razão que justifica a falta de planos para o seu desenvolvimento. É um porto de terceira ordem servido por uma linha ferroviária numa extensão de 43 Km pelo Ramal do rio Monapo ao Lumbo e rodoviariamente, pelas estradas Lumbo-Nampula e ligação à ponte do Lúrio, com os desenvolvimentos de 182 e 325 Km, respectivamente ²⁴.

O porto de Nacala com uma classificação oceânica, nos primeiros anos da sua existência pertencia à segunda ordem e, planificado no programa de desenvolvimento a passar para uma classificação de 1ª classe. Situado na baía de Nacala, tem aproximação e acessos fáceis. Não existe barra e tem excelente porto interior que, além de vasto, é bem abrigado. É o melhor porto da costa oriental de África em termos de condições naturais. A sua ligação ferroviária é de 723 Km, constituída pela linha de Moçambique (ilha) com as rodovias numa extensão de 267 Km, ligando o porto à Nampula, Rio Monapo e Memba²⁵.

²³ III Plano de Fomento: Relatórios sectoriais, parte II, Vol. 8; Tomo 3. :425.

²⁴ Idem, :430/31.

²⁵ Idem, : 434/35.

2.1. Porto de Angoche e sua importância

É um porto de terceira ordem situado no canal de Angoche e fronteiro à vila do mesmo nome; permite a navegação aos navios costeiros que fazem o serviço de cabotagem a 18 pés de calado em águas vivas. Não dispõe de cais acostável fundeando os navios à distância; as profundidades na barra, acesso e fundeadouro são de, respectivamente, 3, 8.6 e 7.5 metros, admitindo os calados máximos de 20 pés (PMAV) e 14 pés (PMAM). Dispõe de um cais de desembarque para batelões com 15 metros e fundo de 1,5 metros²⁶.

Angoche e o seu porto representam um ponto estratégico para a transacção de mercadorias na região mas principalmente local de recepção de cargas provenientes de outros pontos do país²⁷. Este porto convenientemente balizado é capaz de dar acesso à navios calando até 18 pés em premares de águas vivas durante o dia, entram também, para além de navios costeiros e de cabotagem, pequenas embarcações, minicargueiros e lanchas, com mercadorias diversas.

A pequena ponte cais existente cujo projecto da sua existência visava, de início, a possibilidade de servir simultaneamente as embarcações de pesca e arrasto e a navegação de cabotagem, mal funciona. No entanto, tornou-se claro que, após a conclusão das ligações rodoviárias de Angoche com Nacala, previstas para 1975 e 1979, as vias de escoamento da produção da região de Angoche se alterariam de forma significativa, desviando-se para o porto de longo curso de Nacala. Porém,

²⁶ III Plano de Fomento, Op.cit. : 427.

a ausência de coordenação na política de transportes que permitisse a escolha de meios mais aconselháveis, obrigou a uma reformulação do projecto, orientando-se essencialmente para servir a indústria de pesca baseada em Angoche.

O porto era abrigado e podia fazer serviços de carga com toda segurança em qualquer período²⁸. Actualmente serviços do género só são realizáveis na ponte cais da Angopesca. O porto de Angoche, pequeno em dimensões e profundidade, mas grande em serviços desde o tempo colonial, reveste-se de uma enorme importância e exerce uma imensa influência numa vastíssima região do distrito. As principais mercadorias de exportação neste porto foram o sisal, a madeira e a castanha do cajú, e é a castanha que nos últimos anos dá consistência ao porto. Ela é exportada por vários agentes económicos locais.

No presente, o porto continua a desempenhar um papel importante para a economia local. Entretanto, a falta de meios materiais e de pessoal qualificado, para além das actuais condições do seu canal reduzem-no a capacidade de resposta às exigências do utente. Entre os anos de 1978 e 1980, o porto possuía batelões e rebocador que faziam trabalhos de descarga e de carregamento de mercadorias favorecido pelas assinaláveis condições do canal.

Actualmente, a produção do porto baixou consideravelmente. Os bancos de areia no canal, as precárias condições da sua ponte e a ausência de meios acima indicados, são entre outros, elementos que levam a laborar

²⁷ Relatório dos CFM, Op.cit. : 6.

em dependência à Angopesca usando a ponte móvel existente naquela empresa pesqueira.

O abalo pela depressão - "Georgette" que afectou o porto em 1967 colocara os utentes de então numa situação preocupante num momento em que o porto se revelava concorrido para a sua utilização. Este abalo culminou com a sua reconstrução, em 1971, numa altura em que se destacou no seu empenho comparado com o porto vizinho de Nacala naquele época. A partir do ano supracitado, este porto passou a pertencer ao município, ou seja, passou a ser gerido pela administração local. Os agentes do porto na altura, CCA, JFS e outros, é que, com o seu equipamento, faziam o manuseamento de suas mercadorias pagando por essa exploração à administração local²⁹.

Nos anos 70, o porto foi projectado para o atendimento de grande parte da região sul da província de Nampula, trabalho que, o próprio porto de Nacala não poderia servir por falta de uma eficiente rede de comunicações terrestres. Ainda na mesma década, o porto era escalado regularmente por pequenos navios de cabotagem ou pelos castanheiros da British indian, registando um movimento notável e digno duma maior assistência.

Todavia, com a independência nacional em 1975, parte dos agentes acima indicados deixou o país o que levou o porto a um subaproveitamento. Nesta óptica, os serviços prestados por este porto

²⁸ Anuário da província de Moçambique, L. Marques, 1966: 1259.

²⁹ Relatório, Empresa nacional de caminhos de ferro de Moçambique: Direcção de Engenharia: Departamento de arquitectura e Planeamento físico. Maputo, 1994:1.

sobretudo o escoamento de produtos agrícolas e outros, dos distritos do interior, adjacentes à Angoche, nomeadamente Monapo, Mogovolas e Mogincual, passou a ser feito por via rodoviária, não obstante o distrito de Monapo localizar-se muito próximo de outros distritos também com porto, nomeadamente Ilha de Moçambique e Nacala. Pode-se inferir que, o subaproveitamento do porto de Angoche tenha sido influenciado pelo baixo nível de produção agrícola no distrito, mas que esta razão não foi determinante, tanto mais que, neste período, as populações gozavam dum entusiasmo resultante da independência nacional que acabava de ser conquistada e, ainda, impulsionadas pela própria política do governo que definiu a agricultura como sendo a base de desenvolvimento.

Entretanto, ao longo do período do conflito armado, terminado no país em 1992, o porto serviu de principal via para escoamento e fornecimento de produtos aos distritos adjacentes à Angoche, e do poderoso comércio da região. Isto garantia-lhe uma situação de privilégio. Portanto, deste porto entrava e saía a vida que animava a vila, e lhe comandava o desenvolvimento e o de toda a região sob o seu raio de influência.

O tráfego (estimativa) de cabotagem que diminuira no período entre 1977 e 1980, atingiu índices muito baixos em 1983/4. Desde 1975 até 1980, a região de Angoche registava estabilidade político-militar oferecendo uma circulação segura nas suas rodovias o que diminuía de certa maneira o movimento do porto em termos de transporte de mercadorias e passageiros. O porto foi concebido para atender actividades comerciais, mas contudo, transportava também passageiros.

Outro factor que se pensa ter influenciado negativamente nas actividades do porto relaciona-se com a própria localização geográfica. Situado próximo do porto de Nacala, onde as condições de implantação de obras portuárias são excepcionais pelas suas magníficas condições de abrigo e acesso, e o vasto fundeadouro, deixa o porto de Angoche como uma solução que sirva fundamentalmente, de “porto de pesca” e periodicamente a navios de cabotagem forçados a utilizar o porto dado o incremento industrial apontado. Uma situação que muda a partir de 1980 por razões de ordem político-militar.

A guerra que se fez sentir por todo o país, trazendo desespero à sociedade, beneficiou algumas pessoas e/ou grupos sociais³⁰. Uma guerra que, impedindo a produção de todas as formas, anulava o papel do porto principalmente nas exportações visto que, grande parte delas são resultantes da produção agrícola. Mas, ao mesmo tempo que via reduzidas suas exportações, a sua importância aumentava porquanto não havia outra via alternativa para o fornecimento de víveres à região. Este passou a ser o único elo de ligação com outros pontos sob sua influência.

Assim, em 1981, e por decisão do governo, os CFM reabriram o porto de Angoche. Com a construção da ponte flutuante que se localiza

³⁰ Como em qualquer conflito armado, a guerra que teve lugar entre o governo e a Renamo, muitas pessoas perderam seus bens; várias foram as casas queimadas, lojas saqueadas. Mas encontrartida, muitas pessoas que, aproveitando-se das carências de momento, e que podiam adquirir produtos alimentares, acumularam enormes riquezas e valores monetários. Salientar que, foi a partir desta altura que nasceu o termo “Muhalele” em Nampula, o que quer dizer não o informa.

junto da empresa pesqueira, Angopesca, construída por Britânicos, a cidade de Angoche conta com duas pontes. Segundo declarações do senhor António Botas, delegado da empresa Angopesca, a construção daquela ponte foi concebida para atracar um navio e custou pouco mais de 2000 libras esterlinas³¹.

Quanto à capacidade, o cais comercial pode oferecer um serviço em simultâneo de um navio de cabotagem e de pelo menos, duas embarcações pesqueiras de um certo porte, com cerca de 30 metros de comprimento, e, na ausência de navio de cabotagem, pode receber simultaneamente, cinco a seis embarcações pesqueiras³².

Mas perante a nova realidade³³, o porto terá perdido em grande escala a sua viabilidade de funcionamento. Se considerarmos o seu grande contributo, o argumento acima, pouco justifica para o seu abandono, pois, as razões que se apresentam poderiam servir de motor na procura de alternativas para manutenção da sua exploração.

O porto estava sob gestão da municipalidade cuja situação financeira depende do governo central. Nesta óptica, pouco poderia e/ou pode fazer para a manutenção de infraestruturas do tipo por exigir avultadas somas financeiras. Esta situação prevalece até o ano em que realizamos este trabalho (1997), o que dificulta a exploração adequada do porto pelos agentes económicos da região.

³¹ Entrevista feita ao sr. António Botas, delegado da empresa Angopesca, na cidade de Angoche, aos 14 de Novembro de 1997.

³² Relatório dos CFM, Op.cit. : 3.

³³ Refiro-me a construção da ponte móvel e da reabertura das vias de comunicação rodoviárias.

2.1.1. A força de trabalho

Desde 1994 o porto de Angoche possuía um total de 48 trabalhadores dos quais 16 efectivos e 32 eventuais, número que se manteve até 1997. Segundo Mário Alfredo, chefe do tráfego na direcção do porto e Caminhos de Ferro de Moçambique em Angoche, estes trabalhadores distribuem-se em dois grupos, um dos efectivos e outro dos eventuais. Este último subdivide-se em dois, havendo um mantido permanente, constituído por 32 trabalhadores e com salário garantido independentemente da chegada de navios, e outra parte não quantificada, que trabalha por solicitação de acordo com o volume de trabalho no porto com a entrada de navio³⁴.

“Sena”, “Manica Alpha”, Gega” “Dimini III” e “Hoorbai II” são os navios de cabotagem que entram com frequência actualmente na baía de Angoche através do cais da Angopesca, e em poucas ocasiões entram pequenas embarcações com mercadorias. Desde 1981, ano em que este porto foi reaberto e sob gestão dos CFM, o seu recorde no manuseamento de cargas considerando o número de navios que nele deram entrada, ocorreu em 1989. Neste ano, entraram no porto 50 navios de cabotagem tendo manuseado um total de 18538 toneladas de carga diversa.³⁵ Estes dados, comparados com os do período pós guerra, ilustram uma grande margem de diferença no que concerne à afluência de navios no porto,

³⁴ Dados obtidos através de uma entrevista feita ao sr. Mário Alfredo, chefe do tráfego na direcção do porto e caminhos de ferro de Angoche, aos 13 de Dezembro de 1997.

³⁵ Extraídos e compilados a partir de Relatórios mensais da Navique, EE. Maputo, 1991/1993.

mercê, não só da reabertura das rodovias mas, principalmente, das actuais condições que o porto se vê mergulhado.

Conforme dados fornecidos pela direcção da Navique, entre 1991 e 1993 esta empresa manuseou um total de 12835 toneladas de carga diversa das quais 12258 foram embarcadas para Maputo. De igual maneira, embarcaram deste porto para Inhambane, Nacala e Moma, mercadorias num total de 4303 toneladas e, a partir dos portos de Nacala, Beira, Pebane e Moma entraram um total de 3254 toneladas das quais grande parte teve como procedência os portos de Nacala e Beira, 1799 e 1155 respectivamente³⁶.

Apesar do distrito de Angoche ter exportado muito pouco neste período, a castanha de cajú e o amendoim nunca deixaram de se destacar no mercado em quase todas as campanhas de comercialização sendo o que mais contribui para a economia global da província. No biénio 1969/70 foram manuseadas cargas diversas através de navios nacionais de cabotagem equivalente a 28653 toneladas de desembarque e 33478 toneladas de embarque. A Navique através de seus navios desembarcou em 1989, petróleo, açúcar e artigos diversos ³⁷.

Estas mercadorias podem se comparar em termos quantitativos, às

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Plano de Fomento, parte III: Relatórios sectoriais, Tomo I. Maputo, 1973 (s/p)*. Estes números foram crescendo com o tempo mercê da segurança e eficiência que o porto na altura oferecia ao cliente. Aliás, a própria dinâmica comercial que a região registava com a instalação das unidades industriais de descaroçamento da castanha de cajú, justificava a presença de navios com certa regularidade carregando este produto. E esta situação dava certa persistência a própria vila de Angoche.

alcançadas no biénio 1988/9 ainda no período do conflito armado. O porto de Angoche como todos os outros do seu território, são de acesso difícil e subordinados às condições de marés. Os de Angoche e Tajugo são os únicos que permitem maiores navios porquanto oferecem canais de entrada com profundidades mínimas de quatro braças em preamares de águas vivas³⁸. Entre o porto de Angoche e as localidades circunvizinhas existe uma ligação marítima de passageiros por meio de pequenas embarcações e botes, (são casos de Aube e Boila).

O porto, embora comprido [aspecto que vantaja os navios de grandes comprimentos], é estreito e menos profundo, o que dificulta o acesso à navios de grande escalada. Contudo, oferece três a quatro boas milhas de ancoradouro até a boca do Rio Chilabane ou Boila, ocasionalmente castigado por temporais³⁹. Os custos pela utilização do porto por navio são fixados em aproximadamente 1000 \$USD conforme o relatório 3 da Gapromar elaborado em 1992. Este valor também confirmado pelo sr. Mário Alfredo, chefe do tráfego na direcção do porto local, a sua aplicação é com base no tipo de porto, isto é, portos primários, secundário e terciários, previamente estabelecidos, podendo variar de acordo com a evolução do mercado financeiro⁴⁰.

Todavia, apesar das condições menos seguras deste porto, os

³⁸ Lupi, Eduardo de Couto; *Angoche, breve memória sobre uma das capitania-mores do distrito de Moçambique*. Tipografia do anuário comercial. Lisboa, 1907:37.

³⁹ *Roteiro da costa da República de Moçambique*, 1ª ed; Direcção principal da navegação e oceanografia do Ministério da defesa da URSS, 1986:110.

⁴⁰ *Relatório 3 da Gapromar*. Maputo, 1992.

armadores e homens de negócio da região, manifestam interesse para a utilização desta infraestrutura servindo-se dela para a importação e exportação de mercadorias, principalmente no tempo de comercialização. No entanto, os agentes económicos utilizam o porto receosos de perderem suas mercadorias dada a falta de segurança na baía, com o agravante da morosidade na execução de serviços o que implica valores elevados pela permanência de navios no por

Tráfego de mercadorias no porto de Angoche entre 1982 a 1994, em toneladas

Quadro I.

Ano	Navio	Carga
1982	17	16125
1983	15	9206
1984	20	6391
1985		10500
1986	15	11977
1987	17	14112
1988	27	13000
1989	50	18538
1990	26	9576
1991	17	7033
1992	32	15394
1993	13	4371
1994	2	1116
Total	251	137339

Fonte: Mapas de registo de tráfego de mercadorias, Direcção do Porto e Caminhos de Ferro de Moçambique, Angoche.

Contudo, apesar das dificuldades de funcionamento, o quadro I mostra que, o porto, bem condicionado e com uma adequada exploração receber muito mais navios contribuindo mais para a economia do distrito. A castanha do cajú, amêndoa da castanha e amendoim, madeira, sisal,

feijões, camarão e peixe fresco/seco e sal, são entre outros, produtos que o distrito exporta para vários pontos do país e do mundo. Pode também exportar arroz e milho. Nas importações, encontramos, o açúcar, farinha de trigo e adubos, folhas de Flandres, (para o fabrico de latas que servem para embalar caixas com amêndoa de castanha de cajú), óleos, combustíveis, máquinas, contedores, viaturas, produtos em tambores, etc. Nos últimos anos os navios entram no porto em função, sobretudo, de solicitação dos armadores que contactam os agentes transportadores e estes por sua vez, contactam a direcção do porto que, junto de outras instituições de serviços marítimos providenciam a entrada de navios no porto.

Conforme o quadro, os anos de 1987/8/9 deram maior afluxo de navios neste porto. Certos factores concorreram para explicar esta entrada. A partir de 1986 a instabilidade aumentou nesta região o que culminou com a ocupação temporária da cidade de Angoche pela Renamo. Neste triénio, as rodovias haviam se tornado autênticos campos de morte o que obrigava a que os agentes económicos recorressem ao porto para fazer transacção de sua mercadorias.

2.2. A actividade pesqueira

2.2.1. A pesca artesanal

Os recursos costeiros incluem recursos do mar, dos lagos e dos rios. As populações locais em geral aproveitam-nos para fins de subsistência com poucos benefícios económicos.

Segundo os dados de 1992 fornecidos pela Administração Marítima local, indicam que o distrito tem cerca de 830 embarcações licenciadas e cerca 4000 pescadores, dos quais 78% estão envolvidos na pesca de pequena escala. Contrariamente a 1992, a administração marítima local registou em 1997 uma redução quantitativa tanto de embarcações como de pescadores. Problemas de ordem financeira são entre outros, o principal factor da redução das embarcações de pesca artesanal, tornando difícil a reparação e/ou a reposição das mesmas em caso de avarias. Quanto a redução quantitativa de pescadores deve-se sobretudo ao restabelecimento da paz no país. Muitos que recorriam à pesca como única alternativa em tempo de guerra, com a paz têm outras opções. Assim, em 1997 estavam registadas um total de 697 embarcações de diversas actividades desde pesca artesanal de pequena escala à transportadores de passageiros e de merceadorias⁴¹.

Angoche constitui um dos maiores centros piscatórios do litoral da província de Nampula destacando-se na captura de camarão⁴², pescado de enorme importância para a economia nacional para além de diversas espécies de peixe. No intuito de desenvolver a actividade pesqueira,

⁴¹ Entrevista ao sr. Administrador marítimo da capitania de Angoche, Dezembro de 1997.

concretamente a pesca artesanal, está desde 1995 a ser implementado um projecto coordenado pelo Instituto de Desenvolvimento de Pesca de Pequena Escala, IDPPE, cujo financiamento envolve o governo, a Agência de Desenvolvimento Internacional Finlandesa, FINIDA e a Organização de Países Exportadores de Petróleo, OPEP, no qual foram aplicados 11 milhões de dólares de capital inicial.

Quadro II. Pescado dos armadores (peixe e camarão) em toneladas.

Ano/pescado	Camarão	Peixe	Total
1976	10000	18000	28000
1977	11000	19500	30500
1978	11500	20000	31500
1979	12000	21000	33000
1980	12500	22000	34500
1981	13500	23000	36500
1982	13500	24000	37500
1983	14000	25000	39000
1984	14500	26000	40500
1985	15000	27000	42000
1986	15000	27000	42000

Fonte: **Relatórios Anuais dos CFM, E.E. Maputo,**
1976/1986.

⁴² Memórias descritivas, (s/d):1.

A ilustração que o quadro apresenta não passa de uma amostra considerando o nível de produção em produtos pesqueiro que o distrito de Angoche possui. Aliás, estes podem ser dados de parte de armadores, uma vez que, fugindo ao fisco, muitos não registam o seu pescado. A insuficiência de meios materiais e humanos por parte da administração marítima reduz o empenho integral das suas actividades. O pescado das ilhas de Angoche, onde a pesca é a principal actividade, raras vezes é incluso nas estatísticas. De qualquer modo, é possível concluir-se a partir do quadro II, que a produção da pesca artesanal aumenta anualmente.

2.2.2. O pescado

De acordo com o relatório “Angoche development project: formulation report” do MAP, referente ao ano de 1992, a produção pesqueira anual em Angoche é de 2500 toneladas. A actividade pesqueira sobretudo artesanal, é a que envolve maior parte da população residente na cidade de Angoche. Sendo assim, não nos parecem credíveis os dados que se apresentam no “Angoche Development Report”. A indisponibilidade de meios de fiscalização e registo de maneira consistente à instituição responsável impede a obtenção de dados reais do pescado naquele distrito.

A pesca artesanal apresenta, na sua prática, diversas artes ou formas: redes de arrasto, redes de emalhe e pesca à linha; gamboas, pesca à gaiola, pesca de rede de cerco. A rede de arrasto e a de cerco são as que capturam muito pescado. Estas, não só apanham muito pescado como também empregam muitos trabalhadores, tanto a tempo parcial como a

tempo inteiro. A rede de cerco emprega em média cerca de 12 trabalhadores enquanto que a de arrasto emprega 10. A pesca de arrasto artesanal utiliza barcos à vela de fabrico local.

A pesca artesanal importante na captura do produto do mar, mais de peixe e camarão para o abastecimento do mercado interno e externo, constitui um dos grandes sectores de economia e contribui também em parceria com a castanha, na promoção da população local tendo em conta a escassez de oportunidades de emprego a outros níveis. Entretanto, apesar deste contributo, o sector nesta região está conhecendo dificuldades de funcionamento. Segundo o jornal "Notícias" na sua edição de 23 de Setembro de 1997:13, citando o responsável da associação provincial dos pescadores artesanais em Nampula, "a falta de estímulos e dos elevados custos de aquisição de material do ramo que nem sempre aparece disponível no mercado, constituem os principais problemas a enfermar a actividade". Estas preocupações do pescador foram-nos confirmadas aquando da realização da pesquisa em Dezembro de 1997 na cidade de Angoche.

O pescador lamenta a falta de empréstimos bancários. Conforme se referiu acima, constata-se que a pesca envolve numerosos grupos populacionais quer na cidade de Angoche como em Moma assim como noutras partes onde a pesca é uma prática. Entretanto, os pescadores ressentem-se da ausência de apoios que possibilitem uma consistência a actividade piscatória. "Em nossa opinião, as ONGs que operam no distrito, deveriam, dentro dos seus programas, apostarem também na área de pesca".

Segundo o responsável da associação dos pescadores, presentemente a província possui um total de 23 mil pescadores registados concentrados nos distritos do litoral : Moma, Angoche, Nacala Porto e Velha, Ilha de Moçambique, Mossuril e Momba. A pesca artesanal contribui tanto financeiramente a nível social, como coloca valores substanciais aos cofres do estado. A falta de créditos para a aquisição de materiais adequados para esta actividade, obriga a que alguns pescadores utilizem redes de fabrico local menos aconselhável pelas instituições que velam pelas actividades marítimas.

Com a excepção do camarão apanhado através da pesca industrial, o peixe é vendido e consumido dentro da província e, ocasionalmente, nas províncias adjacentes nomeadamente Cabo Delgado, Niassa e Zambézia. O camarão apanhado pelos pescadores familiares e por vezes em grandes quantidades, é igualmente consumido a nível local, porquanto eles não o vendem para a Angopesca empresa vocacionada à sua conservação e exportação.

Tal como os armadores, parte do produto da empresa Angopesca, semi industrial, serve para o consumo local (essencialmente peixe) e outra do mesmo fornece a capital provincial. O camarão apanhado por esta empresa é exportado para mercados europeus e Japão através dos portos de Maputo e Beira dada a actual falta de condições para a sua conservação a nível local, enquanto pequena parte é consumido dentro do país⁴³. No

⁴³ "As comunidades desprovidas de meios para a pesca, pouco aproveitam os recursos do mar. Enquanto para uns constituem fonte de riqueza porque também possuem meios para os explorar, para outros apenas servem de alternativas para sobrevivência, porém, mesmo assim, mal

entanto, o pescador artesanal mesmo sabendo da importância que o camarão representa para a economia nacional e sem condição para o conservar fresco, este não o “vende” à instituições com tais condições para o efeito. Os artesanais quando conseguem quantidades consideráveis de camarão vendem-no aos comerciantes ambulantes que estão sempre presentes no momento de chegada do alto mar e, pensa-se seja por isso que não se dão o “trabalho” de carregarem o produto à empresa para a sua venda e conservação.

Angoche e Moma constituem zonas de confluência de largos estuários, deltas e mangais desenvolvidos, um habitat próprio para o camarão. É com base na abundância desse importante recurso, que explica a colocação do projecto piloto de pesca de pequena escala integrando os dois distritos supracitados. Além de ser zona rica em camarão, tem também numerosas espécies de peixe.

Sabe-se que, os mangais constituem o “laboratório” para a reprodução do camarão. No entanto, a tradicional prática de corte dos mangais pela população servindo-o de combustível lenhoso e que tende a aumentar nos últimos anos, põe em risco de extinção de algumas espécies marinhas e também deixa a costa desprotegida o que pode trazer problemas de erosão.

A abundância de recursos marinhos na costa de Angoche, faz com que o número de pessoas a desenvolverem a pesca aumente, servindo de meio alternativo para a sua sobrevivência. Os recursos pesqueiros junto ao

aproveitam”.

mar e acessíveis a pé representam uma fonte importante de alimento e de rendimento para as categorias mais pobres da população. A pesca tradicional (aquela em que se usa pequenas redes), é geralmente praticada por mulheres. O rendimento dos que praticam a pesca de barco à vela depende do produto apanhado cuja venda lhes proporciona o salário que se paga diário, quinzenal ou mensalmente conforme o entendimento entre os pescadores e o proprietário dos instrumentos de trabalho.

2.3. A pesca industrial

Na década de 70, a zona de Angoche possuía 14 barcos de pesca industrial, destes, 7 encontravam-se em Moma (3 dos quais de ferro e 4 de madeira e, 7 em Angoche todos de ferro. Outras informações referem que na mesma década, concretamente no ano de 1976, os serviços de cabotagem no porto de Angoche apresentavam grandes problemas motivados por insuficiências de tirante de água na barra e pelo fraco rendimento dos serviços de batelões. Estes problemas eram agravados pela sinalização deficiente face a evolução de bancos de areia na barra⁴⁴ (assoreamento).

A Angopesca, empresa estatal até 1994, dedicava-se a pesca industrial. Até então, empregava 163 trabalhadores entre marinheiros e pessoal a trabalhar em terra. No entanto, com uma frota reduzida agravada

⁴⁴ Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. Maputo, (s/d).

por dificuldades financeiras e com muitas infraestruturas degradadas, ficou paralizada. Porém, face ao contributo que esta empresa dava no âmbito social e financeiro aos cofres do Estado, a sua paralização dificultava a entrada de divisas ao país. Assim, sem se vislumbrarem possibilidades para sua restauração, foi privatizada.

Privatizada em 1995 à Afro-pesca, por razões económicas reduziu o seu efectivo contando actualmente com 63 trabalhadores⁴⁵. A velhice, a incapacidade física e a redução da frota das embarcações na companhia, sustentam a redução do efectivo como forma de adequar a actual realidade da empresa.

2.3.1. Técnicas de conservação do pescado

A maior parte do peixe apanhado, 80% aproximadamente, é geralmente seco ao sol pelos próprios pescadores e por pequenos comerciantes⁴⁶. Uma outra forma é a lume, utilizando casca do coco e/ou outro tipo de combustível lenhoso. Porém, esta última prática é considerada muito trabalhosa. Tanto o peixe como o camarão utilizam as duas formas de conservação. Os comerciantes ambulantes que compram o peixe ao pescador vendendo-o posteriormente em pontos mais distantes,

⁴⁵ Entrevista dada pelo sr. António Botas, delegado da Angopesca. Angoche, Fevereiro, 1997.

⁴⁶ "Na maioria dos casos tem sido peixe miúdo cuja procura do consumidor é menor sobretudo quando há muita oferta de peixe médio e /ou grande. O pescador limitado em meios modernos para a conservação, frigoríficos por exemplo, recorre às formas rudimentares -"tradicionais", para o efeito".

são eles que tiram mais proveitos (lucros) que o próprio pescador sobretudo quando em fases escassez. O pescador artesanal desprovido de técnicas de ponta na sua actividade, se vê duplamente mergulhado em dificuldades, não só de infraestruturas para a conservação do seu produto, como também de transporte.

Todavia, apesar destes e de outros problemas, a distribuição do peixe é feita eficientemente por um trabalho de rede de pequenos e grandes comerciantes. Enquanto os pequenos comerciantes cuidam da distribuição dentro das localidades e/ou bairros arredores da cidade, os grandes transportam e vendem-no já seco, no interior, principalmente na cidade de Nampula.

As zonas de maior pesca no distrito de Angoche e com bons resultados são: Sangage, Kuirikuige e Kelelene. A zona de Thamole arredores da cidade é também local de muita concorrência de pescadores que à semelhança dos três locais supracitados, alimenta as populações do distrito em produtos marinhos.

2.3.2. A fiscalização marítima

A administração marítima local tem o papel de velar pela segurança de navios e seu pessoal que têm acesso ao porto, tanto de cabotagem como pesqueiros assim como de barcos à vela praticando a pesca artesanal e transporte de passageiros e de mercadorias de e para as ilhas. É também sua função, fazer vistoria (actualização de matrículas de barcos à vela) um processo anual com certas modalidades: os barcos de

pesca artesanal, fazem as licenças em duas fases, isto é, em dois semestres, enquanto que para os transportadores de passageiros e de mercadorias as licenças são feitas apenas uma vez por ano, abrangendo à toda frota de barcos à vela que utilizam a área de jurisdição da capitania do distrito. A administração marítima é também responsável pelo controle das redes e respectivos sacos que utilizam para pesca como forma de impedir que se apanhe peixe miúdo ainda em desenvolvimento, evitando desta forma a extinção de certas espécies.

O IDPPE é responsável pelo desenvolvimento das técnicas de pesca e processamento de pescado, tentando minimizar as dificuldades que as populações enfrentam, sobretudo o pescador. Entrevistados alguns armadores quanto à fiscalização da administração marítima, o senhor Assane, proprietário de barcos considerou o trabalho do género ser necessário⁴⁷. No entanto, opõem-se em alguns pontos. Para uns o trabalho é positivo porque disciplina a actividade do mar, enquanto outros têm opinião contrária. Para estes, “a fiscalização mancha-se pela forma parcial e excessiva rigorosidade sobretudo quando apreendem os barcos e redes”. A situação é dada como prejudicial pois, priva o pescador dos únicos meios de sobrevivência, aumentando as dificuldades que enfrenta no seu dia-a-dia.

E acrescentam ainda que, os valores aplicados para a vistoria são elevados assim como as multas aplicadas. Para a vistoria cobra-se entre 260 a 300 mil meticais e, para multas estima-se em 650 mil meticais. As

⁴⁷ Entrevista feita ao sr. Braimo Ussene, at. al. Angoche, Novembro de 1997.

multas são resultantes da utilização da rede mosquiteira e da falta de vistoria. Há medidas consideradas desnecessárias, tanto por pescadores como por transportadores. São medidas que interditam os barcos de exercer mais de uma actividade rentável, isto é, barcos que desenvolvem a pesca são interditas de transportar passageiros e vice-versa.

Em relação aos valores de licenças a pagar segundo dados adquiridos da capitania, variam de acordo com o tipo de arte de pesca a praticar: pesca de arrasto de barco à motor 607,500Mt arrasto de camarão para praia 250 mil meticais, arrasto de peixe para praia 108 mil meticais. Pesca de emalhe com barco à motor 216 mil meticais, emalhe sem motor 67.500 mil meticais, pesca à linha com barco à motor 216 mil meticais, pesca à linha com barco sem motor 108 mil meticais⁴⁸.

O administrador da capitania do porto justificou que, as diferenças que se verificam na cobrança de valores para o licenciamento das embarcações, dependem de tipos de barcos, enquanto que as multas aplicam-se em função de ou não actualização de matrículas aos mesmos, ainda em actividades, e ao tipo de redes utilizadas para a pesca. O exercício da actividade pesqueira sem intervenção fiscal, divide opiniões originando reclamações por parte dos pescadores. A administração marítima local criou postos de cobrança em certos locais de maior concentração de pescadores por forma a facilitar o cumprimento de normas. Esta iniciativa aclamada por alguns armadores, é todavia contestada por outros pela sua forma de aplicação.

⁴⁸ Entrevista com alguns pescadores. Angoche, Novembro de 1997.

Conclusão

O porto de Angoche é de ordem terciária. O sua grande importância vem patente desde o tempo colonial quando, nos anos 70, foi projectado para atender grande parte da região sul da província de Nampula diante de um porto de Nacala que, por falta de uma eficiente rede de comunicações terrestres era menos utilizado. Os principais agentes económicos locais foram a companhia de culturas de Angoche, CCA, e o João Ferreira dos Santos, JFS.

O conflito armado entre o governo e a Renamo terminado em 1992, proporcionou ainda mais, um papel relevante ao porto de Angoche não só para esta cidade, como também para toda a região sob sua influência. Passou a ser o grande elo de ligação e abastecimento de víveres para a sua posterior distribuição aos distritos limítrofes. Actualmente ressentem-se com uma redução de seus serviços por vários factores indicando-se como principal, o assoreamento do próprio canal que impede acesso de navios ao porto em condições de segurança.

Capítulo 3. A agricultura e seu contributo na economia local

A situação económica dos territórios de Angoche como a de todos os outros da região a sul da província de Nampula tem como principal actividade a agricultura sobretudo do tipo familiar.

Algumas regiões do distrito de Angoche nomeadamente Namaponda, Namitória e Napruma, possuem solos muito férteis e, de maneira geral com uma população tradicionalmente trabalhadora. Todavia, apesar destes factores a agricultura tem produzido abaixo das suas potencialidades. Segundo Abúbacar Ali Aiúba, no seu trabalho de licenciatura, à semelhança do que ocorre em quase todo o país, 81% da população deste distrito pratica a agricultura, a maior parte da qual feita por mulheres.

Junto ao litoral (arredores da cidade de Angoche), a superfície cultivada é de 0.5 a 1.0 ha onde predominantemente se cultiva a mandioca, o arroz e o coco, correspondentes ao conjunto de terras cultivadas individualmente. No interior os principais produtos de cultivo, para além dos acima indicados, produz-se a mapira, o amendoim e outras culturas⁴⁹. A falta de terras adequadas para certas culturas é o principal motivo que leva a pequenas dimensões de áreas cultivadas junto à costa e a razão de, as pessoas procurarem fazer as suas machambas no interior onde, há terra abundante e boa para a prática de diversas culturas.

Até 1975, apesar de grande envolvimento das populações na cultura do cajú ter tido influenciado negativamente na agricultura

⁴⁹ Relatórios Preliminares de Pesquisa n. 4, Ministério de Agricultura e Pesca, Direcção Nacional

itinerante, os camponeses produziam excedentes comercializáveis, para o consumo interno e para a exportação. A agricultura, até então dividida em dois sectores, familiar e privado, pouco depois da independência conheceu um terceiro sector, o cooperativo, um sistema que, se conhecido na altura era menos usado pelos camponeses da sociedade macua.

3.1. O sector familiar

Os três sectores descritos anteriormente foram importantes na produção de alimentos e de produtos para a comercialização⁵⁰. Porém, é o sector familiar que garante e assegura a produção de alimentos das famílias. Este sector, ao mesmo tempo “celeiro” de alimentos, é também o principal na comercialização visto ser o sector que mais produtos comercializa nomeadamente arroz, milho, amendoim, mexoeira, mapira e feijões. No período colonial o distrito de Angoche chegou a abastecer a província de Cabo Delgado e exportou á Malawi⁵¹.

Além destes produtos, o sector familiar produz também, a batata-doce, pepino, abóbora, tomate entre outros, geralmente para o consumo imediato das famílias. Na maior parte dos casos, a produção destes géneros alimentícios, sobretudo de arroz, é feita no interior do distrito nas zonas de Meluli, Metomode e Mutucuti, locais com rios que consêrvam

de Economia Agrária. Maputo, 1992 :5.

⁵⁰ No presente alguns destes sectores se encontram sem funcionar , (refiro-me ao sector cooperativo).

⁵¹ Entrevista ao sr. Liladar, ex funcionário da SINLA. Angoche, Dezembro de 1997.

água por longo período do ano.

A cultura de arroz, embora, dependente das estações do ano, por falta de mecanização da agricultura, foi desde os tempos idos a cultura praticada com especial dedicação depois da cultura de mandioca em quase toda a região norte do país. Os grandes movimentos da população da sede do distrito ao interior são muito notáveis no inverno, período em que se cultiva o arroz, fora do qual tais movimentos de camponeses ao meio rural, se reduzem consideravelmente. A população da cidade de Angoche tem forte tradição de cultivar o arroz. É porém, por falta de solos adequados para esta cultura ao litoral que explica estas movimentações para o interior. Diferentemente do arroz, a mandioca é produzida em grandes quantidades pela comunidade rural e é a mandioca a cultura mais consumida.

No entanto, para além da crise político-militar que marcou a década 80, o país enfrentou no mesmo período uma crise económica. O conflito militar impediu a comunicação eficiente entre o campo e a cidade o que aumentou consideravelmente as naturais dificuldades do meio rural (interior). O sal, peixe, combustível para a iluminação (petróleo) e, roupa, servem de incentivos aumentando a subordinação às comunidades rurais para prestarem serviços à pessoas da cidade nas suas machambas, principalmente de arroz. É assim que os cidadãos conseguem elevados índices de produção deste produto (arroz) e de mandioca chegando a produzir 30 a 50 sacas ou mais.

3.1.1. O sector privado

Em termos quantitativos, o sector privado situa-se em segundo plano. A participação deste sector no comércio, na zona, foi desde os primórdios relativamente baixa; não havia muita aposta neste sector. A falta de meios para empreendimentos de carácter privado limita a implementação de certas iniciativas. Antes da independência nacional havia poucos empreendimentos de vulto e geralmente virados a agropecuária essencialmente envolvendo estrangeiros. A fraqueza deste sector na produção de bens alimentares tornou clara a diferença de colocação de produtos na comercialização.

No antigo concelho de António Enes, Angoche, a fixação de colonos na verdadeira acepção da palavra, dedicando-se a agricultura, começou nos princípios do século, quando 4 a 5 funcionários tentaram adquirir pequenas propriedades nos subúrbios do distrito, plantando modestos palmares, um tipo de propriedade que se manteve até muito tarde, quando no final da década 60, era possível ver-se a presença de algumas empresas agro-industriais relativamente importantes viradas para culturas de rendimento⁵². A CCA, o JFS e a SINLA foram entre outros poucos, os que, no quadro das suas actividades, praticavam a agricultura.

Com a independência nacional em 1975, parte destes agricultores privados europeus abandonou o país e as grandes plantações de culturas de rendimento a que se dedicavam ficaram sem os devidos cuidados o que agravou a então fraca participação do sector na actividade comercial. São

⁵² Breves memórias sobre uma das capitánias-mores do distrito de Moçambique. Lisboa,

as plantações de cajú, espalhadas por várias partes do interior do distrito, a copra dos grandes palmares pertencentes a boror, na localidade de Aúbe e, sisal, em Namitória⁵³. A situação de abandono a que foram sujeitas as propriedades privadas nomeadamente de sisal, na localidade de Aúbe no distrito de Angoche, abrangeram também as companhias de palmeiras de Colocoto e Corane pertencentes à Boror, ambas no distrito de Moma, as quais contribuíam para a “vida” em termos de tráfego de mercadorias ao porto de Angoche.

3.1.2. Sector cooperativo

A baixa produtividade das explorações tradicionais (refiro-me à produção familiar) que se traduzem no fraco desenvolvimento das comunidades, resulta por um lado, da persistência de uso de tecnologias rudimentares e, por outro, da falta de conhecimentos que deveriam ser divulgados através de extensionistas rurais. No entanto, o sistema cooperativo, projectado como via para uma rápida e eficaz produção, experimentou dificuldades dada a dispersão das explorações e também, em parte, pela exiguidade das suas dimensões.

A dispersão dificultava o estabelecimento de infraestruturas económicas e sociais que impediam de certa maneira, o desenvolvimento do espírito associativo e da sua concretização através de iniciativas de

1907:243

⁵³ Aiúba, Abubacar Ali; *Particularidades geográficas de Angoche*, Departamento de geografia, Universidade pedagógica. Maputo, 1992:33.

interesse comum. Nesta óptica, julgara-se já no tempo colonial, que o ordenamento das explorações tradicionais facultaria condições propícias ao incremento da produtividade e de produção global e que aumentaria o grau de participação do sector “tradicional” na economia monetária ao mesmo tempo que levaria à promoção social das populações.

O sector cooperativo surge paralelamente a criação das aldeias comunais logo após a independência cujos objectivos foram a nosso ver, meramente político-económicos. Com a população dispersa tornava difícil a sua mobilização para a divulgação de certos princípios da Frelimo, a unidade nacional. Este sistema, embora vantajoso por um lado, por outro, quebrou as tradições locais das populações e trouxe pouco proveito do produto resultante das cooperativas. A falta de experiência, a má gestão e fraco apoio material por parte do Governo, e, mais tarde, a desestabilização provocada pela guerra, tornaram o seu desenvolvimento menos eficaz colocando em risco a sua persistência. A retirada das populações das suas terras de forma “imposta”, pouco motivou as famílias.

De modo geral, a produção deste sector se destacou nos primeiros anos, porquanto a participação das comunidades era maior mercê da emoção que as populações viviam pela conquista da independência.

Quadro III. Ilustração de produção de dois em dois anos de algumas culturas entre 1980 a 1989, em toneladas.

Prod/Ano	1980/1	1984/5	1987/8	1988/9
Milho	7	342	280	590
Arroz	23	268	170	580
Mapira	34	10	0.5	29
Girassol	36	14.4	0	0
Feijão	28	111.3	1222	200
Gergelim	8	0.3	2	0
Mandioca	106	304.1	18	0
Amendoim	0	138.7	318	386
Total	242	1188.8	2011	1785

Fonte: Trabalho de tese de Abubacar Ali Aiúba.

Este quadro ilustra parte das principais culturas daquela região, em geral, e do distrito, em particular. Contudo, os números nele apresentados não correspondem a realidade do seu potencial agrícola. É importante constatar que o quadro não mostra todas as culturas produzidas no distrito e que, de certa maneira representam receitas às populações, nomeadamente, a castanha de cajú. Aliás, a mandioca, o milho e o arroz são as culturas que, além de tradicionalmente constituírem a base de alimento (sobretudo a mandioca e o arroz), são a base de rendimento, incluindo o amendoim. O resultado nulo que se apresenta no quadro III no biénio 1988/9 na cultura de mandioca não significou abandono de produção deste tubérculo, tendo

em conta que este é um dos alimentos base daquela sociedade. Provavelmente e, por razões político-militar, terá faltado a comercialização e/ou registo do que foi comercializado no biénio 88/89. Dado ao menor impacto comercial e mesmo no consumo imediato das culturas de gergelim e girassol, o envolvimento do camponês é menos notório o que justifica os pequenos números no quadro acima.

As diferenças sócio-económicas entre o campo e a cidade, são entre outras, razões que deixam o meio rural em situação de dependência principalmente no sector da agricultura, o que obriga a que as populações das zonas rurais (mesmo aquelas que se localizam em zonas de maior produção), produzam muito pouco como consequência de estarem a trabalhar regularmente nos campos de cultivo dos cidadãos.

Na época de colheitas são enormes as quantidades de produtos agrícolas que se transportam do campo para a cidade tornando fácil concluir que o cidadão produz mais do que as pessoas do campo que muitas vezes apresentam cifras muito baixas e desfavoráveis no período de seca face à fracas reservas alimentares”⁵⁴.

Os interlocutores afirmaram que a falta de insumos ao camponês inibe o seu empenho. E esta situação alia-se a sua própria condição sócio-económica. Considera-se, no entanto, que este problema preocupa também aos agricultores da cidade⁵⁵, mas é sobretudo aos camponeses do meio rural os mais desprovidos de meios. Os cidadãos afirmam que, ao

⁵⁴ Minhas constatações de acordo com os factos vividos no terreno.

⁵⁵ Entrevista à senhora Alima Alide, at. al. Angoche, Dezembro de 1997. “Nós temos problemas vários, a partir de transporte, meios trabalhos e semente”.

terminar a campanha agrícola, algumas pessoas do meio rural que apoiam os trabalhos nas machambas dos cidadãos, pedem com antecedência certos artigos aos seus "patrões" que os trazem na campanha seguinte para os trabalhos regulares nomeadamente, limpeza das machambas.

As populações tanto da cidade de Angoche como do interior do distrito, não têm cultura de associativismo no negócio. É raro encontrar associações de camponeses e, esta falta de interesse de colectivismo pode justificar o desaparecimento precoce das cooperativas.

3.2. As alternativas da Comunidade.

Apesar da falta de financiamento, os camponeses com os seus meios têm conseguido produzir quantidades consideráveis de alimentos que os ajuda a sustentar as suas dificuldades. Porém, a falta de transporte para o escoamento de seus excedentes do campo para a loja mais próxima, e de mercado para a sua colocação, são entre outras situações, as que os embaraçam. Outras situações consideradas difíceis relacionam-se com os preços dos poucos transportes existentes, aliás, talvez seja mesmo por isso que estes são caros.

Produtos como arroz, amendoim, milho e feijões tem sido normalmente cobrados 20 mil meticas o saco pelos transportadores rodoviários, enquanto o saco de mandioca pagam 15 mil meticais. O transporte marítimo é o único onde se paga menos, visto não usar combustíveis para a sua locomoção, item que serve para justificar os elevados preços nos transportadores rodoviários. No entanto, esta via

pouco se usa para este fim dado que grande parte das machambas está no interior.

A agricultura e a pesca foram desde sempre os dois principais sectores da população daquele distrito costeiro da província de Nampula. Num distrito com um fraco sector industrial, agravado pela paralisação de algumas das poucas fábricas existentes (ver a página 13), a oferta de emprego não tem satisfeito a procura de uma população que está a aumentar em flexa nos últimos anos naquela cidade.

O aumento da população inversamente proporcional ao crescimento da economia, faz com que as alternativas de sobrevivência sejam escassas. É por escassez de oportunidades que as pessoas fazem o uso desenfreado de certos recursos naturais onde, os mangais sobretudo nas ilhas deste distrito, servem de fonte de rendimento. A lenha extraída a partir dos mangais oferece grande nível de combustão e, por este motivo não tem concorrência no mercado no continente porquanto, o carvão que vem do interior tem pouca procura. Aliás, a exploração de carvão interrompida por muito tempo devido a guerra, recomeçou recentemente. Porém, a sua produção ainda não atingiu os níveis de antes do conflito armado o mesmo acontecendo quanto a sua procura no mercado que não tem muita expressão. E, no entanto, leva-nos por isso a concluir que seja por esta razão que se assiste um aumento de devastação dos mangais pondo em risco o meio ambiente exposto à vários factores naturais.

Conclusão

O distrito de Angoche é o centro económico de toda a região à sul da província de Nampula. A posse de algumas infraestruturas económicas, nomeadamente as unidades fabris de descasque de castanha de cajú que na sua maioria os distritos adjacentes não têm, leva a que Angoche goze de um privilégio singular à nível da região. O porto, embora com menos “expressão” nas suas actividades dadas as condições com que se depara, é outra infraestrutura que, durante muito tempo contribuiu para o crescimento da sua cidade.

À semelhança de toda a província, Angoche é basicamente da economia agrícola e é o sector familiar que tem maior participação na produção de alimentos e com maior intervenção na comercialização, tanto mais que, o sector privado foi desde o tempo colonial menos expressivo naquela região. Os poucos agentes privados que praticavam esta actividade para a comercialização deixaram o país nos primeiros anos da Independência Nacional.

O sector cooperativo introduzido no sistema de produção após a Independência, apenas valeu pela experiência mas o seu contributo pouco significou para o crescimento económico. A mandioca e o arroz são as culturas mais cultivadas no distrito, a seguir do amendoim, milho e mapira.

Capítulo 4. O comércio

4.1. O comportamento do comércio e seus intervenientes

4.1.1. No passado (princípio do século XX)

A actividade mercantil na costa oriental de Moçambique (com árabes, europeus e indianos, entre outros), integrou toda a região norte do país, desde muito cedo, no sistema comercial internacional. Angoche tornou-se desde essa época um centro regional com grande vitalidade.

A caça, a colecta, a guerra, o artesanato de transformação e o comércio eram as actividades económicas masculinas de então. Neste contexto, uma empresa de nome William Philipps e C^a de Hamburgo monopolizava praticamente a actividade comercial através de contratos estabelecidos com todos os outros comerciantes que compravam os produtos aos camponeses, exportando-os depois para Hamburgo, Roterdão e Marselha através de navios da companhia Alemã⁵⁶.

O comércio naquela região sul da província em geral, foi feito com muita insidência através de Angoche, havendo no entanto, sucursais em Moma, Sangage, Naburi e Moebaze. Segundo o relatório do projecto Comres, calcula-se que 1/3 de amendóim exportado (cerca de 50.000 sacas) vinha de Imbamelá (parte interior de Angoche), e Matadane (Moma).

O comércio foi desde o princípio do século XX, actividade extremamente importante em Angoche e estendia-se a todo o distrito

⁵⁶ Negrão, José & Sopa, António; *Meio ambiente urbano na cidade de Angoche, parte 3; In: "projecto Comres": Participação das comunidades rurais na gestão dos recursos naturais.* CEA, Maputo, 196:92.

através de ambulantes que percorriam o interior de povoação em povoação. O negro vendia muito do seu produto e muito comprava, mas sem solicitação. O negociante receoso de ir para o interior limitava-se a abrir lojas nas povoações do litoral esperando aí pacientemente a sua clientela⁵⁷.

As hostilidades em que viviam quase constantemente as tribos, faziam com que aquelas que estivessem localizadas além de 200 km dos principais portos da capitania-mor de Angoche, Sangage e Moma, não se atrevessem a procurar no litoral, as feitorias onde poderiam efectivamente, efectuar as suas transacções; outras ainda, dirigiam-se de preferência para os territórios da companhia do Niassa, onde podiam adquirir armas e pólvoras⁵⁸. Na altura as condições observadas ao vulto do comércio, correspondiam a uma zona em extrema limitação colocando em causa as transacções comerciais.

A comercialização do cajú no período entre 1960 a 1970 sofreu uma evolução importante que provocou alterações na regulamentação a que estava sujeita, que havia sido elaborada conjuntamente pelas direcções provinciais dos serviços do comércio e da agricultura e florestas. Esta evolução motivou o processo de industrialização da castanha em Moçambique e ganhou expressão a partir dos anos 70 passando a absorver a maior produção da castanha comercializada.

⁵⁷ Lupi, Eduardo Couto; **Angoche: breve memória sobre uma das capitánias-mores dos distrito de Moçambique**. Ministério dos negócios estrangeiros da marinha e Ultramar. Lisboa, 1907: 244/5.

⁵⁸ *Idem*.

A evolução da industrialização da castanha em Moçambique, alterou o destino da castanha. A constituir matéria-prima apenas para a exportação no período antes de 70, desde então em diante, passou a servir e em maior grau, o abastecimento às incipientes indústrias que se tornaram detentoras do comércio deste produto. Todavia, a partir de 1996 devido à dependência externa, o governo moçambicano decidiu exportar a castanha de caju em bruto, embora ciente dos reflexos sociais negativos que adviriam ao consentir as imposições tomadas pelos parceiros económicos internacionais.

A par de outros sectores, a rede comercial e, maioritariamente exercida por indianos e portugueses começou a conhecer certo declínio logo após a independência. A saída de grupos consideráveis de indianos e portugueses a partir de 1976 e, sobretudo, pelo centralismo da economia, condicionaram este declínio do comércio na região. Entretanto, certos indianos que permaneceram no país após a Independência e alguns nacionais (naturais), tentaram dar persistência à actividade comercial no distrito até pelo menos o período em que a crise político-militar assolou a região. Entre os anos de 1986 a 1994 a rede comercial se encontrava deficitária, situação que se agravou com a deterioração das vias de comunicação que já há muito reclamavam a manutenção.

A guerra que se expandiu por toda província a partir de 1984 cujos ataques insidiam sobre veículos e estabelecimentos comerciais e outro tipo de infraestruturas sociais, levou o distrito e a região a um colapso económico, uma vez que, grande parte de abastecimento de mercadorias à região era feita através do distrito de Angoche. Neste âmbito, a destruição

da maior parte da rede comercial pela guerra, fez com que a comercialização ficasse assegurada por comerciantes ambulantes que, utilizando bicicletas e outros meios de transporte, levavam e ainda levam mercadorias adquiridas no litoral nomeadamente combustíveis, açúcar, peixe e outros, para os locais mais distantes do litoral, (interior), onde faziam e/ou fazem a troca com produtos agrícolas com maior procura no litoral.

Alguns ambulantes seguem os “rastos⁵⁹” das antigas lojas rurais comprando a castanha de cajú e coco para posteriormente venderem nas unidades de processamento na sede e/ou na capital provincial e Nacala. Aliás, nos últimos anos verifica-se um “desmando” no comércio que cresce sobretudo nas campanhas de comercialização da castanha. Grupos de pessoas não licenciadas disputam o mercado deste produto o que, não poucas vezes, tem originado baixos rendimentos ao comerciante licenciado que é o que contribue aos cofres de Estado.

A província de Nampula, maior produtor da castanha de cajú, viu na década de 80 reduzida a sua participação na comercialização. Assim, em 1987/8, segundo o relatório do balanço anual do plano estatal central, PEC, do então Ministério do Comércio Interno e Externo, actual Ministério do Comércio, Indústria e Turismo, Nampula, apesar de ter continuado como maior produtor a nível nacional, baixou seus níveis de produção e consequentemente de comercialização resultante da

⁵⁹ O termo “rastos” pretendo subentender locais onde antes do conflito armado existiam lojas e que, com o fim do mesmo restam apenas os escombros. E é aí onde os comerciantes oficiais e os chamados “for a da lei” se instalam para fazerem as transações de mercadorias.

instabilidade que se instalara nos distritos de maior oferta (Moma, Angoche e Mogovolas)⁶⁰. No biénio 87/88, o sector familiar participou na comercialização da castanha na sua totalidade e do milho; além do sector familiar, participaram também, os sectores estatal e privado com 196 e 105 toneladas, respectivamente.

É também importante realçar que os baixos índices de produção da castanha de cajú não resultam somente do factor guerra. As queimadas que são frequentemente feitas em muitas partes pelos camponeses, constituem por tradição de factor de limpeza as matas facilitando o desbravamento para além de ajudar a afugendar os animais ferozes para longe das comunidades⁶¹. “Os números apresentados referentes ao comércio da castanha de cajú e do milho, indicam o total comercializado a nível da província. A fraca capacidade comercial para cobrir todas as áreas de produção deixa em alguns casos, parte de excedentes a deteriorar-se. Os distritos de Angoche e Mogovolas são o celeiro da castanha de cajú”⁶².

A castanha de cajú é na sua maioria exportada para os mercados da União indiana e outros mercados. Enquanto isto, o mercado americano tem sido o grande consumidor do óleo da castanha absorvendo cerca de

⁶⁰ Relatórios semestrais (1986/9). Direcção Nacional de Comércio.

⁶¹ O camponês geralmente desprovido de meios para desbravar a floresta e, por tradição, recorre às queimadas para limpá-las. No entanto, além de problemas de carácter ambiental, danifica cajuais o que de certa forma reduz a sua produção e consequentemente o êxito da comercialização da castanha de cajú.

⁶² Informações extraídas de registos anuais da direcção nacional de comércio, relativa aos anos 1984 a 88. Maputo, 1997.

90% em parceria com a amêndoa. Contudo, as alterações nos mercados rurais e o impacto sobre o sector familiar, provocaram certos problemas de ordem administrativa. Um dos quais relaciona-se com o comportamento dos diferentes tipos de compradores de produtos agrícolas. As autoridades do sector têm, por um lado, certas limitações para pôr cobro a prática de comércio desleal de ambulantes que chegam a originar “anarquismo comercial” e, conseqüentemente, a desestabilização do mercado.

Enquanto os comerciantes oficiais consideram o ambulante de deturpador do mercado, os produtores o vêem de maneira diferente. Estes defendem que a existência de comerciantes ambulantes dinamiza o comércio e obriga a que haja concorrência no mercado entre os intervenientes. E esse facto encoraja o produtor a empenhar-se na sua actividade.

Assim, o preço de venda ao comerciante é fixo, mas o de compra varia de acordo com a inflação. O arroz é um exemplo concreto. Comprado a preço baixo ao produtor devido a exiguidade comercial, estes vendem-no no período da seca a um preço quatro vezes mais elevado⁶³.

A comercialização em quaisquer das aldeias do distrito é dinâmica com particular destaque para as localidades de Namitória e Mecogone. Na época de fome, a mandioca seca torna-se um dos produtos agrícolas mais vendidos para o consumo das populações. Tal como acontece em relação aos preços noutras culturas (sobretudo cereais) no período de seca, a mandioca que normalmente se vende a 40/50 mil meticais o sacco, chega

⁶³ Relatório executivo. Op.cit.:24.

também a comprar-se por 80/90 mil meticais.

A variedade de culturas contribui bastante para o comércio nesta região do país. Culturas como a copra produzida em Moçambique pela agricultura familiar e empresarial, a sua comercialização é feita de forma desordenada sem observância de alguma régra de comércio. O sector familiar vende geralmente às cantinas no interior que actuam como elemento de concentração e estas por sua vez, abastecem o comerciante exportador.

Por sua vez, no sector empresarial, a produção de copra é efectuada pelas grandes empresas que exportam o produto por conta própria para o mercado externo através do porto local. A copra que já registou grande impacto na economia da região, incluindo Moma, actualmente baixou os seus níveis de produção servindo essencialmete para o consumo interno através de singulares ou grupos de indivíduos.

4.1.2. O comércio no período de e do pós guerra

No trabalho de pesquisa constatamos que existem comerciantes que herdaram esta actividade de seus parentes os quais praticaram desde o período colonial, são sobretudo, lojistas. Entretanto, neste período, a maioria dos comerciantes buscava sua mercadoira nas cidades de Nampula e Nacala, visto que a cidade de Angoche ainda não tinha infraestruturas, tais como armazéns. No entanto, com a evolução da cidade foram se criando certas infraestruturas incluindo armazéns o que permitiu aos comerciantes locais o sentido de escolha na compra de suas

mercadorias.

As dificuldades comerciais que o distrito conheceu no princípio da década 80 e que culminaram com a crise económica que abalou o país em 1983, abalaram bastante o comércio sobretudo formal dando lugar a prática desleal dos informais. Foi, porém o comércio informal que, apesar da crise, se manteve activo tanto mais que, não havia obstáculo de circulação mercê da relativa calma político-militar que a região gozava.

O alastramento do conflito armado entre o Governo da Frelimo e a Renamo que atingiu a província de Nampula a partir de 1984, afectou muito a produção agrícola e por consequência a rede comercial na zona, em geral, e da cidade de Angoche, em particular. Segundo Hussen Juma, comerciante de há já longa data nesta cidade, os maus resultados do comércio, deviam-se a própria política de centralização que não permitia a prática de comércio livre.

José Constantino, proprietário da Cíclo, Ltd., e Presidente do Município de Angoche, afirmou que a queda do comércio no distrito resulta, para além das razões indicadas, do fraco nível de escolaridade dos comerciantes, falta de noções de gestão financeira e da falta de créditos bancários. As enormes incertezas no sucesso do comércio, faziam com que a banca mal confiasse o comerciante no exercício das suas actividades. Esta falta de confiança por parte da banca em relação ao comerciante, associava-se à situação do conflito armado. Aliás, logo a seguir a independência enveredou-se por uma política que pressupunha a expansão do comércio e que se viu mudar com a nova realidade sócio-política e económica do país a partir de 1987. Ainda segundo Constantino,

naquela altura ser lojista era fácil. “Com 500 escudos conseguia-se uma licença e as exigências bancárias eram menos rigorosas⁶⁴”.

As infraestruturas comerciais no meio rural logo após a independência foram vendidas à pessoas com baixo poder financeiro. Estas infraestruturas, antigas e velhas para o seu normal funcionamento, reclamam reabilitação cuja execução passa por grandes somas de dinheiros. Os proprietários pouco podem, visto encontrarem-se descapitalizados. Os entrevistados responderam a questão de forma ponderada. A maioria afirmou que a guerra aumentou riqueza de quem teve sempre o poder económico sobretudo, para aqueles que tinham meios de transporte (refiro-me à pessoas do meio urbano), porquanto o camponês dependente da sua produção, viu-se na miséria. E foi por estas razões que a actividade comercial foi conhecendo baixas e sem capacidade de satisfazer o mercado.

Entretanto, a falta de concorrência comercial no distrito resultante da descapitalização do comerciante, contribuia para o enriquecimento dos que estavam em condições de o fazer, por um lado, mas, por outro, prejudicava a sociedade ao praticar-se preços especulativos. No entanto, são estes comerciantes que geralmente recebem os créditos do banco pois, garantem a segurança para o reembolso dos valores que solicitam com os respectivos juros.

Na opinião de José Constantino, proprietário da Ciclo, Ltd, e presidente do município de Angoche, partilhada com outros entrevistados,

⁶⁴ Constantino, Op.cit.,

indica que, alguns comerciantes (sobretudo lojistas), não recebem crédito do banco por serem desleais em alguns casos. São comerciantes que solicitam créditos para uma actividade e aplicam-no noutra desviando as directrizes da política de concessão de crédito da banca. Além da incerteza do mercado devido a insegurança, muitos comerciantes não têm “bagagem” suficiente de gestão financeira. A falta de conhecimentos de gestão agravada pela aplicação indevida de créditos são motivos suficientes para a banca impedir a concessão.

No entanto, para contrariar esta opinião, certos comerciantes pelos vistos “são estes descapitalizados”, queixam-se de valores de juros determinados pelo banco em período muito curto (90) dias, dentro do qual é difícil fazer investimento sério e lucrativo que permita o reembolso com juros principalmente para os comerciantes com poucas alternativas de meios quer financeiros quer de transporte para suas deslocações às cidades onde poderiam conseguir mercadorias (caso de lojistas). A maior parte dos comerciantes entrevistados fazem empréstimo ao Banco Comercial de Moçambique enquanto outros recorrem ao BPD (actual Banco Austral) que, no entanto, são poucos. Segundo eles, os juros que o banco determina são altos tendo em conta o tempo de reembolso do crédito. Indicam entre 42% a 43%.

A política de reforma económica no país concretizada com a introdução do PRE em 1987, facultou a concorrência no mercado dada a permissão de importação de mercadorias por armazenistas. Entretanto, esta concorrência benéfica às populações, prejudica no entanto os interesses dos retalhistas pela ineficiente intervenção e fiscalização da

direcção distrital do comércio com vista a pôr cobro a proliferação do comércio informal que reduz o espaço do comerciante licenciado. Aliás, o retalhista é duplamente prejudicado; enquanto os informais se espalham por toda a parte, os grossistas o fazem vendendo seus artigos aos informais, promovendo o comércio desleal uma vez que, os ambulantes não têm obrigações e, em quase nada contribuem para os cofres do estado⁶⁵.

A actividade comercial no meio rural faz-se sentir com rigorosidade nas épocas de campanhas de comercialização da castanha de cajú período em que os compradores deste produto levam toda a espécie de artigos de interesse imaginário às populações do campo aliciando-as a colocarem a castanha a sua disposição.

Conclusão

A actividade comercial na cidade de Angoche desempenhou um papel importante desde o princípio do século XX marcado sobretudo pelo tráfico de escravo na altura, para Zanzibar, Comores e Moçambique (actual Ilha), e para as Américas e Europa.

No entanto, na década 70 Angoche começou a conhecer uma nova realidade no âmbito económico. Regista-se a partir desta década o processo de industrialização com a instalação das fábricas de descasque da

⁶⁵ Estas atitudes são assim tomadas pelos grossistas como recurso visto o tempo que as mercadorias levam nos armazéns sem que o retalhista vá lá levantar. Porém, em nossa opinião, este procedimento menos ajuda, visto que os informais apesar de serem muitos, compram quantidades muito pequenas.

processo de industrialização com a instalação das fábricas de descasque da castanha de caju que, de certo modo, contribuíram para o crescimento do comércio e a promoção social e, conseqüentemente da própria cidade.

Entretanto, nos princípios de 1980 estas unidades fabris começaram a enfrentar certas dificuldades sobretudo em matéria prima que culminaram em alguns casos, com o seu encerramento. A redução da rede comercial na região afectou também o abastecimento da castanha às fábricas ali existentes. Aliás, esta situação agravou-se com a exportação desta matéria prima em bruto deixando centenas de trabalhadores sem emprego. Mas, além das unidades fabris, o comércio foi também marcado por ambulantes os quais, no período do conflito armado recentemente terminado o asseguraram fazendo a troca entre a cidade e o campo.

Capítulo 5. Considerações finais

A cidade de Angoche além de possuir unidades fabris que lhe atribuem lugar de destaque na economia da província, ela é a terceira maior cidade depois de Nampula e Nacala. O porto de Angoche é o segundo depois de Nacala. Em termos de serviços, de 1975 a 1994, o porto foi irregular facto que se deveu a factores indicados no texto. O regresso do seu empenho passa necessariamente pela sua reabilitação que, a acontecer poderá trazer nova imagem a cidade e dar oportunidade de emprego.

O distrito de Angoche teve e mantém uma forte influência económica nos distritos a sul da província de Nampula, sobretudo na área de comércio fazendo-se valer pela sua situação geográfica como também pela existência de algumas fábricas. Agentes comerciais nomeadamente JFS, CCA entre outros, assim como entidades particulares, davam vida ao comércio no distrito de Angoche e consequentemente aos distritos adjacentes. Estes agentes saíram logo a seguir da proclamação da independência nacional.

O conflito armado que assolou o país limitou ou em alguns casos, interrompeu completamente certas actividades de carácter económico. Mas, foi entretanto neste período de conflito armado que o porto de Angoche deu grande passo e mostrou a sua importância, visto ser através dele que tudo quanto fosse mercadoria para o abastecimento à região passava.

A variedade de ecossistema representado por um meio ambiente rico em fauna marinha de grande valor comercial para as comunidades

habitantes nas ilhas do distrito, (peixe, camarão, corais, moluscos, holotúrias, golfinhos e outras), proporciona às populações apenas a oportunidade de sobrevivência, visto que a sua exploração é sobretudo familiar. A falta de conhecimento sobre a importância económica de certos produtos marinhos nomeadamente holotúrias, faz com que a sua exploração seja de menor interesse do pescador. Nesta óptica, e considerando as carências que estes ilheus enfrentam, seria importante que os apoios que algumas organizações têm dado à algumas associações, fossem extensivos e de forma mais abrangente sobretudo na área de pesca, por forma a reduzir tais dificuldades. E porquê à área de pesca? Porque é a pesca que é a base de vida não obstante praticar-se a agricultura desta feita no continente nas zonas de Aúbe. O apoio técnico e material à pesca artesanal nas ilhas, poderia contribuir para o crescimento não só da actividade mas também da própria população.

Dentre outras espécies pode encontrar-se pescadinha, peixe lua, machope, ocar, carnudo e crista; salmoneta, anchoveta, peixe manteiga, garoupa e sardinha, tainha caranguejo, lulas, camarão e lagosta, constituindo recursos costeiros. E mais para o alto mar pode encontrar serra, camarão gigante e tigre, garoupa jamanta gigante, gorvina, bagre e garoupa preto. O regime de pesca é diário incluindo sábados e domingos ao longo do ano com a excepção das sextas feiras (dias de cultos semanais importantes aos professantes da religião muçulmana).

A região norte do país é fraca no sector industrial mas possui o sector agrário favorável. As grandes plantações de sisal, de coqueiros em algumas localidades do distrito de Angoche e Moma, antes exploradas por

algumas companhias nomeadamente a CCA, JFS e outras, estão actualmente subaproveitadas. A sua reactivação passa por grandes somas monetárias. Não havendo condições para a sua reactivação por parte do governo, a privatização seria uma das vias, porquanto só desta forma iria oferecer não só emprego como traria um certo movimento ao porto de Angoche através da exportação da copra e sisal nelas.

A falta de controle no corte dos mangais, usados para combustível pela população, poderá, se não a curto mas a longo prazo, trazer problemas ambientais. Os mangais além de servir de protecção dos efeitos das águas do mar ao continente, constituem “laboratório” próprio para a reprodução de camarão. Sendo assim, é importante haver informações no sentido de se educar as pessoas a ter o cuidado sobre as consequências que possam advir da devastação deste recurso.

Reconhecendo as dificuldades financeiras do executivo ao nível da província e que, de certa forma afectam os distritos, poucas são as possibilidades para a recuperação imediata de infraestruturas existentes na cidade de Angoche algumas das quais paradas e/ou funcionando com deficiência.

Assim sendo, seria ideal que estas empresas que tanto contribuíram social e economicamente, uma vez privatizadas, o governo determinasse certas regras de “jogo” não só nas modalidades de trabalho como nas de remuneração ao trabalhador. Muitos jovens vivem com sonhos que raramente conseguem realizá-los. As poucas unidades industriais eram, no entanto, as “únicas” que serviam de recursos para os jovens em emprego.

A CCA empresa vocacionada para o descaroçamento de castanha

de cajú e a SINLA para o arroz, encontram-se paralisadas há mais de 10 e 5 anos respectivamente. Estas empresas, além da sua importância na oferta de emprego às populações da zona, incentivavam-nas comprando os seus produtos e isto, servia em nossa opinião, de catalisador da economia no distrito, daí que a sua reabilitação se veja imprescindível.

A cidade de Angoche, além de ser única com infraestruturas económicas consideráveis naquela região, a sua orla costeira reúne boas condições para o turismo. A praia nova como é chamada, que se encontra há sete Kilómetros da cidade e nas proximidades de Kuirikuidje, condicionada com infraestruturas adequadas nesta fase em que o turismo constitui uma das prioridades do governo, poderia proporcionar não só receitas aos cofres do município como iria promover a população local sob o ponto de vista social.

O comércio informal que atingiu o auge no ano da crise, 1983, ganhou maior espaço no período da guerra que recentemente terminou no país, e foi pouco a pouco proliferando-se o meio rural. A ausência e/ou inoperância da rede comercial no distrito (refiro-me ao comércio formal), sobretudo no campo, contribui bastante para que o informal se implantasse facilmente absatecendo às populações os produtos da primeira necessidade. O comércio informal, embora praticasse preços especulativos, foi importante para as populações rurais onde a rede comercial se encontravam completamente destruída.

Referências bibliográficas

1. Abú-bacar Alí Aiúba, Particularidades geográficas do distrito de Angoche.UP, Faculdade ciências sociais; Departamento de geografia. Maputo, 1992
2. Amorim, Massano de; Informações relativas à região de Angoche: Notícias históricas sobre o distrito de Moçambique; Imprensa Nacional. L. Marques,1910.
3. Classificação dos distritos por nº.- Nampula. Comissão Nacional do plano, 1980.
4. Coutinho, Joao de Azevedo; As duas conquistas de Angoche. Agencia geral das colónias. Lisboa, 1935.
5. E.P. Swai & H.P. Amman. Plano quinquenal 1980-1984; CCA companhia de culturas de Angoche, SARL. Angoche,1980.
6. Ferrari, Alfredo Brandao Cró de Castro; Angoche. Breves considerações sobre o estado deste distrito em 1881; Tipografia editorial de Matos Sequeira. Lisboa,1881.
7. Fonseca, Arnaldo Ramos da; Subsídio para uma monografia do concelho de António Enes.

8. Frangoso, José Joaquim; Os macuas de Moçambique, In: Boletim de geografia de Lisboa, 25 série, 6, 1907.
9. José Negrão & António Sopa, Meio ambiente urbano na cidade de Angoche, parte 3. In: Projecto Comres: Participação das comunidades na gestão de recursos naturais. CEA, Maputo, 1996.
10. Lupi, Eduardo do Couto; Angoche, breve memória sobre uma das capitánias-mores dos distritos de Moçambique. Ministério dos negócios estrangeiros da marinha e Ultramar. Lisboa, 1907.
11. Matos, A. Perreira de; Operações militares de Angoche, In: Anais do clube militar Naval, Vol. 33, nº 3, 1903.
12. Mello, Machado j. de; Entre os macuas de Angoche: Historiando Moçambique. Lisboa, 1970.
13. Moçambique, Classificação dos distritos: Estudos preliminares do desenvolvimento e do potencial dos distritos na RPM. Maputo 1985.
14. Newitt, M.D.D; Angoche, The Slave Trade and the Portuguese c 1844-1920, In: Journal of African History, New York, 13, 4, 1972.
15. Newitt, M.D.D; The Early History of the Sultanate of Angoche, In: Journal of African History, New York, 13, 3, 1973.
16. Neves, F. A. da Silva; Informações acerca da Capitania-Mor de Angoche; Imprensa Nacional, L. Marques, 1901.
17. Pereira, Edgar Adriano Nasi; Aspectos da vida macua: Condições etnosociais, sócio-económicas e sócio-políticas sobre a vida dos povos do Norte de Moçambique. Instituto Superior de ciencias e políticas Ultramarina. Lisboa, 1964.

18. Ramalho Bernardo, Proposta do plano António Enes. Direcção dos serviços de obras públicas e transportes. L.Marques, 1962.
19. Ribeiro, Aires pinto; Causas mais importantes do depauperamento dos indígenas de Angoche: um programa de assistência indígena. Imprensa nacional. L. Marques, 1932.
20. O Porto de António Enes e a sua ponte de desembarque, In: Notícias, 26/set./ 1968.
21. Planeamento de Fomento parte III. Relatórios sectoriais, Tomo 1. Maputo, 1973.
22. Relatório, Empresa Nacional de portos e caminhos de ferro Moçambique: Direcção de Engenharia: Departamento de Arquitectura e planeamento físico. Maputo, 1994.
23. Report nº 147/90 CDF-MOZ 18
Mozambique: Angoche fisheries development project: formulation report, food and agriculture organization of the United Nations Rome.
Investment centre: FAO/UNCDF programme.
24. Report nº 140/92 IFAD/MOZ 30
Angoche-Moma fisheries and Rural development project.
25. Roteio da costa da RPM, 1ª ed. Direcção principal danavegação e oceanografia do Ministério da defesa da URSS, 1986.

Anexos



Navio "SENA" carregando castanha de cajú no porto de Angopesca



Barcos à vela na "terminal" de Mururua, bairro do Inguri, carregando passageiros para as Ilhas de Angoche

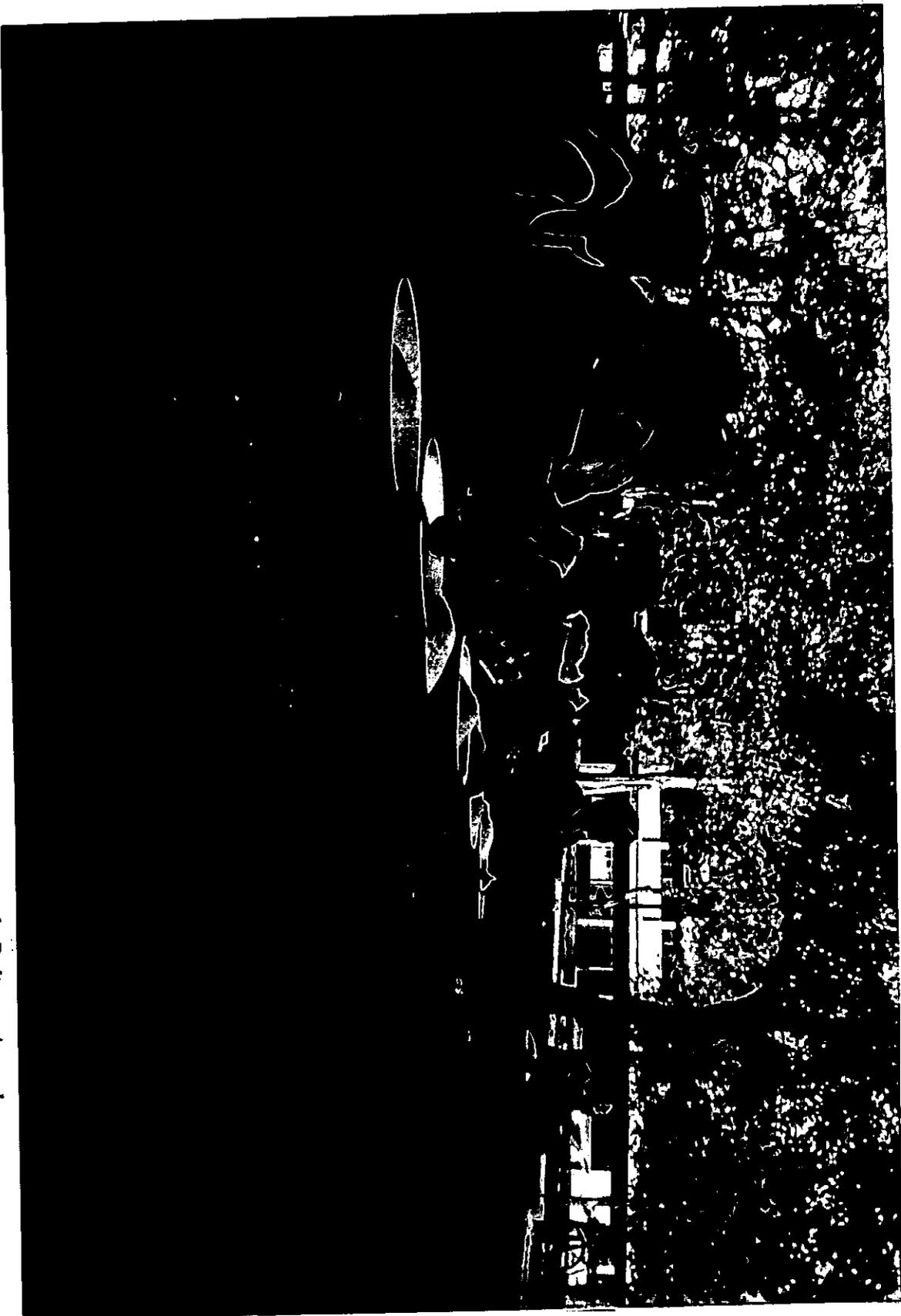


Ilustração de senhoras vendedoras, vendendo arroz pilado em copos, no bairro cimento do Puli, em Angoche