

## BEIRA, CIDADE E PORTO DO ÍNDICO

## I

Na costa oriental da África, sobre a margem esquerda do rio Pungue, na sua saída para o Índico, fica a cidade e porto da Beira (1), término da linha férrea que recebe do centro do continente massas volumosas de mercadorias. Desde há muito é a segunda cidade de Moçambique, porto para um vasto *hinterland* percorrido pelo caminho de ferro nacional ligado directamente aos da Rodésia, da Zâmbia e do Malawi (fig. 1). Nasceu de uma expedição militar saída de Chiloane, composta por cerca de 30 soldados e 10 operários, embarcados em quatro lanchas; aportando na Ponta Chiveve, em 19 de Agosto de 1887, aí instalaram, no dia seguinte, o Posto de Aruângua (2), num lodaçal e língua de areia de cotas muito baixas e de contornos constantemente modificados pelas marés, na foz dos rios Pungue e Búzi. Assim principiou a nova povoação, baptizada com o nome de Beira, em homenagem ao Príncipe D. Luís Filipe, nascido nesse ano. Logo em 1892 era elevada à categoria de aglomeração urbana, embora esta designação fosse meramente legal, pois o núcleo destinava-se a servir de apoio à penetração e à divisão dos talhões de terrenos entre o Estado e a Companhia de Moçambique, concessionária de vasta área ao seu redor. Ficou assim incluída no prazo de Cheringoma, concedido provisoriamente, em Novembro de 1890, à primeira Companhia de Moçambique, cons-

(1) Latitude 19° 50' S e longitude 34° 50' E.

(2) A criação do comando militar, subordinado ao distrito de Manica, fora ordenada por decreto de 14 de Junho de 1884, para ser instalado «no ponto mais apropriado, junto à margem direita deste rio» (Aruângua ou Pungue).

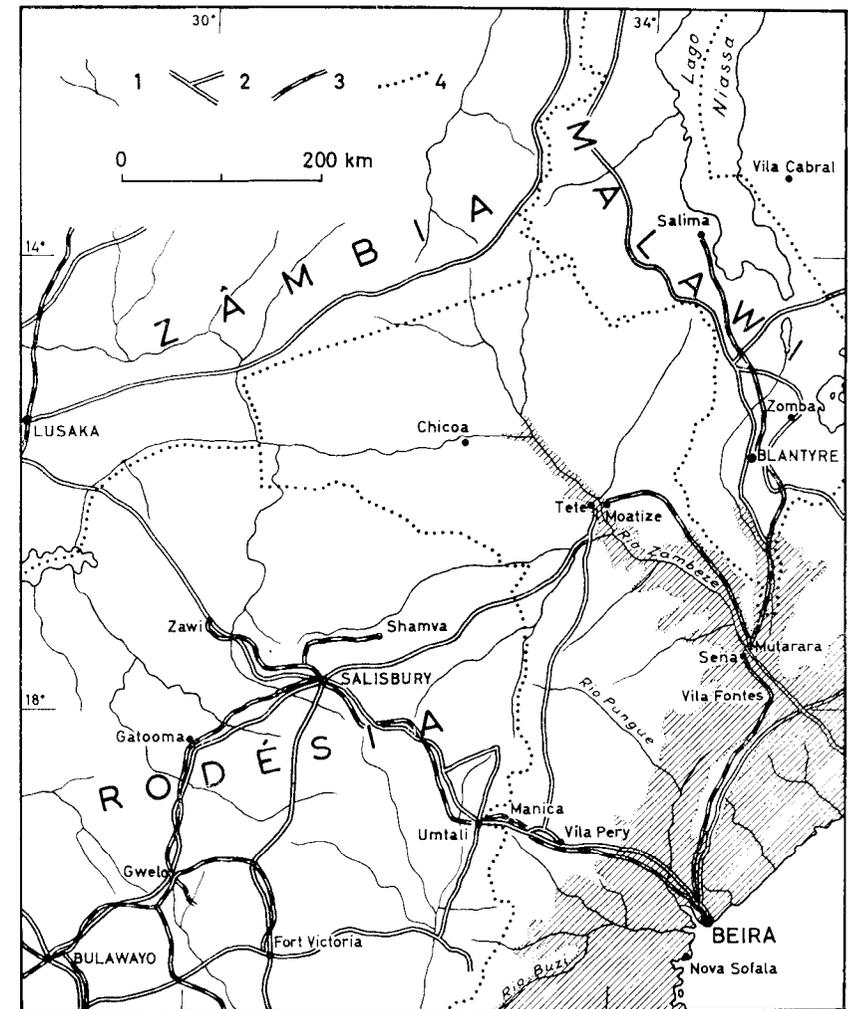


Fig. 1 — Localização da cidade e porto da Beira.

1 — Rios principais; 2 — estradas mais importantes; 3 — caminhos de ferro; 4 — linhas de fronteira. A tracejado, as áreas abaixo de 200 m de altitude.

tituída por capitais portugueses e ingleses, para a exploração mineira, comercial e industrial de Manica. A British South Africa Company usufruía direitos semelhantes nos territórios vizinhos de Mashonaland e Matabeleland (Rodésia).

Os progressos do desenvolvimento da povoação foram rápidos, particularmente após terem sido criados, em 1891, a segunda (e última) Companhia, com poderes majestáticos, o distrito de Manica e Sofala e, em 1892, a comarca da Beira, de que a vila seria a capital. Passou a ter alfândega, serviço de correios e de fazenda, e em 1893 organizava-se a Associação Comercial, com estatutos próprios. Era ainda uma pequena povoação, constantemente ameaçada pelas investidas do mar. Por tal motivo chegou a pensar-se na mudança das poucas moradias, feitas de madeira e de chapas de zinco, para a margem direita do rio. Porém, os melhoramentos em estacarias e aterros de defesa contra a entrada das águas das marés vivas permitiram aguentar a vila, que continuou a crescer e a progredir. Porta aberta para o desenvolvimento do comércio com o exterior, em relação com a Beira foi construída, pela Beira Railway Company, financeiramente associada com a British South Africa Company, uma linha férrea de via reduzida (0,607 m) que, em fins de 1893, atingia cerca de 130 km de via assente desde Fontesvila para o interior; em 1897 chegava a Umtali (Rodésia), a 346 km da Beira, e em 1899 a Salisbury, numa altura em que a guerra anglo-bóer prejudicava e impedia o tráfico para o sul de Bulawayo, levando-o a tomar, forçosamente, o caminho da Beira. A partir de 1900 começaram o alargamento para a bitola 1,067 m e a expansão desta via, depois ligada à rede da África Central. Desta maneira ficava assegurado o progresso definitivo da aglomeração moçambicana. O movimento do porto levou à instalação do Farol do Macuti, em 1904, com o alcance luminoso de 30 milhas, para a segurança da navegação. Assim, antes da primeira grande guerra estava pronto o sistema de comunicações do porto. Entre 1900 e 1915 o total de carga manuseada passou de 104 000 para 200 000 toneladas. De início, além dos fundeadouros e abrigos naturais oferecidos pelo estuário do Pungue e do Búzi não havia quaisquer facilidades portuárias. As cargas eram simplesmente baldeadas para lanchas que seguiam a reboque para Fontesvila, a 60 km da Beira, donde partia então o caminho de ferro, ou eram desembarcadas na praia.

O crescimento da povoação e da complexidade dos seus problemas exigiram a presença de um organismo de admi-

nistração municipal, desempenhada incipientemente por uma «Comissão Sanitária», criada em 15 de Setembro de 1898. Por decreto de 24 de Julho de 1907 a vila era transformada em cidade, quando já formava um aglomerado de certa dimensão, habitado por cerca de 800 civilizados, com muitas lojas, repartições públicas, casas de comércio com o exterior, hotéis, etc., na sua maior parte instalados em edifícios de madeira ou de chapas de zinco. Os pavimentos das ruas, abertos nos areais e nos lodaçais, eram péssimos, andando os peões sobre faixas de «matope» (terra argilosa) entre filas duplas de estacas; numa linha férrea de via reduzida circulavam, pelas artérias principais, carros impulsionados por indígenas, nos quais era feito o transporte de mercadorias entre a alfândega e os armazéns dos consignatários. Um ano depois da sua elevação a cidade era inaugurada a iluminação eléctrica e, em 1911, um serviço telefónico urbano. Nessa altura tinha a Beira cerca de 3400 habitantes (destes, 649 eram portugueses metropolitanos e 242 ingleses), dispunha já de dois hotéis (o Royal e o Beach) e de dois bancos (o Standard e o Nacional); o movimento do porto cifrava-se em redor dos 310 navios entrados e de uma carga manuseada da ordem das 100 000 toneladas. Em 1914, a «Comissão Sanitária» foi substituída pela «Comissão de Melhoramentos», com competência semelhante à das câmaras municipais; em 1925, esta cedia o lugar à Comissão de Administração Urbana, finalmente substituída, em 1933, por uma verdadeira câmara municipal. Entretanto a cidade e o porto tinham recebido numerosos melhoramentos: em 1929 era aberto ao tráfico o primeiro troço de cais acostável em águas profundas, com 152 m de comprimento, acabando-se assim os incómodos e inconvenientes do uso de batelões para o transporte de mercadorias entre os barcos e os cais da alfândega, e de indígenas na praia, para o de passageiros; ampliava-se a pavimentação das ruas e concluía-se uma ponte de alvenaria sobre o Chiveve; foi reconstruído o matadouro e inaugurado o cemitério indígena; etc. Se em 1926 ainda não havia automóveis, em 1934 já existiam 596, bem como duas companhias de transportes colectivos. Em 1943, uma sociedade foi encarregada da elaboração de um projecto de urbanização da cidade, cujo foral

foi instituído em 1942; em 1949, depois de resgatado, o porto passou à administração do Estado, sucedendo o mesmo com o caminho de ferro.

## II

O crescimento da população urbana revela, melhor que qualquer outro aspecto, a expansão dinâmica da Beira. De cerca de meia centena de indivíduos em 1887, o número de habitantes passou para 1327 não africanos (perto de 540 portugueses e 110 indo-portugueses) e 2714 africanos em 1897. Sessenta anos depois já existiam mais ou menos 33 000 habitantes no centro urbano, além de 43 000 africanos com residência eventual, espalhados à sua volta. As previsões para 1970 orçam essa população urbana em cerca de 89 200 indivíduos: 14 000 brancos, 5300 asiáticos (chineses e paquistaneses, em particular), 4300 mestiços e 65 600 pretos <sup>(3)</sup>.

Os números, apresentados deste modo, pouco dizem sobre a riqueza e a variedade da ambiência humana da Beira que, como outras cidades africanas da margem do Índico, desde cedo se caracterizou por um forte cosmopolitismo. Na Beira vivem, lado a lado, diversas comunidades, como a chinesa, a paquistanesa, a grega, a inglesa, a portuguesa branca e preta, que, embora relativamente abertas, guardam uma grande coesão, particularmente as primeiras, em torno dos seus padrões familiares e religiosos tradicionais. Lá estão as escolas e templos das diversas culturas e religiões; as crianças chinesas, paquistanesas ou gregas, aprendendo a ler e a escrever o português, recebem também instrução nas línguas dos seus ancestrais. A antiguidade deste cosmopolitismo está testemunhada em numerosos documentos da história da cidade.

O seu registo toponímico pode ler-se, por exemplo, numa planta de 1931 (fig. 2), onde já vêm referidos o cemitério dos monhés e o cemitério dos Hindus, a mesquita maometana; nos arredores são vulgares as designações de origem nítida-

---

<sup>(3)</sup> J. RIBEIRO ALEGRE e JOSÉ PORTO, *Resposta ao parecer do Gabinete de Urbanização Colonial acerca do Anteprojecto de Urbanização da cidade da Beira*, Barcelos, 1946, p. 84.

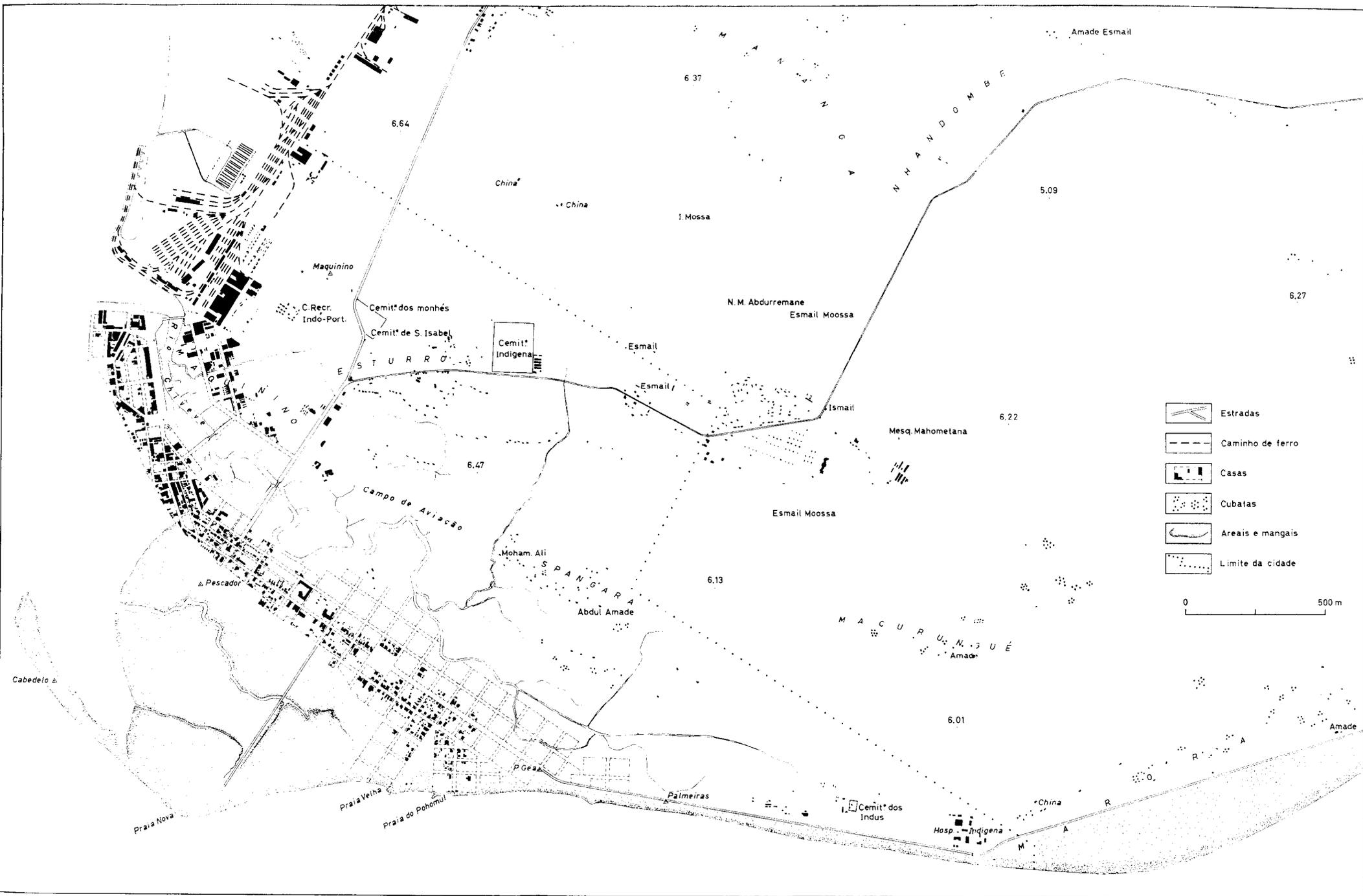


Fig. 2 — Planta da Beira, em 1931.

Extraída de uma «Carta Topográfica da Beira e arredores», da Companhia de Moçambique.

mente árabe, como Mohamed Ali, Abdul Amada, Esmail Moossa, N. M. Abdurremane, entre outras. Um levantamento estatístico que tem quase a mesma data da planta mencionada (4), correspondendo portanto a cerca de meados da idade da Beira, permite ajuizar da distribuição quantitativa

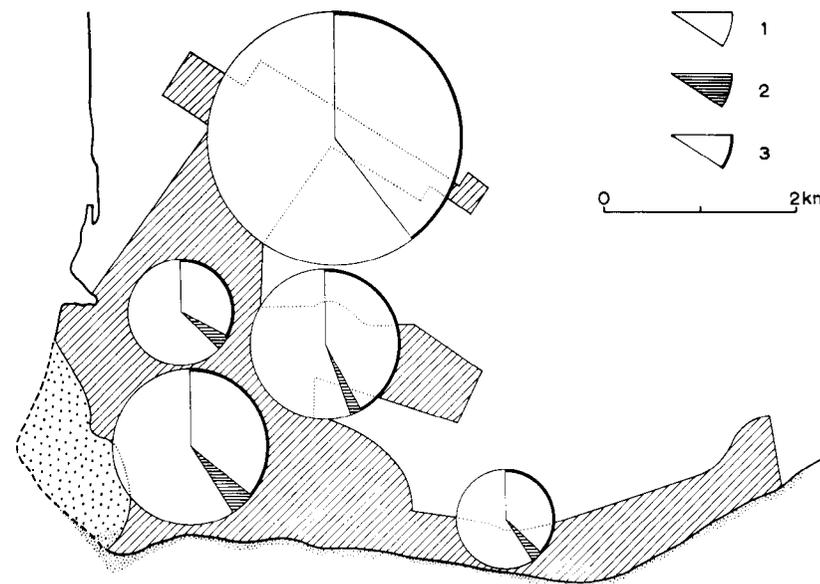


Fig. 3 — Distribuição da população urbana (1964).

As circunferências e os sectores são proporcionais aos respectivos totais de habitantes: 1 — adultos nacionais; 2 — idem estrangeiros; 3 — total de menores. A tracejado, a área urbanizada.

das sociedades humanas no núcleo urbano. A população chamada indígena era de 11 822 indivíduos (apenas 11 mulheres) fixados na cidade, além de 7576 nos arredores. Dos primeiros, cerca de 30 p. 100 ocupavam-se em trabalhos domésticos (criados), outros 30 p. 100 nas actividades industriais e 27 p. 100 nos transportes e na navegação. Os restantes distribuíam-se pela administração pública (6 p. 100), pelo comércio (5 p. 100) e pela agricultura (cerca de 2 p. 100);

(4) *Anuário Estatístico do Território de Manica e Sofala sob a administração da Companhia de Moçambique, ano de 1930, 2.º ano, Lisboa 1932.*

apenas 13 eram considerados como improdutivos. A população do tipo não-indígena, referida a 31 de Dezembro de 1928, na cidade e arredores, era de 4296 indivíduos (2993 varões e 1303 fêmeas); havia, entre eles, 2153 europeus (sendo 55 p. 100 de portugueses e 24 p. 100 de ingleses), 1126 indianos, 403 chineses, 614 mestiços, além de outros grupos.

Em 1964, o recenseamento da população da área urbana, por cinco grandes zonas — Aruângua e Ponta Gea (6327 habitantes); Maquinino (3071); Macuti e Palmeiras (2467); Esturro, Matacuane, Espangara e Munhava (5987); Inhamizua (16 630) —, representadas na figura 3, mostra a importância numérica de Inhamizua, onde se concentra a grande maioria da população africana, em relação, por exemplo, a Macuti — Palmeiras (2467 indivíduos), que forma um estreito cordão ao longo das praias oceânicas. Do total de 34 482 pessoas<sup>(\*)</sup>, a sua distribuição por nacionalidades e idades está representada no seguinte quadro:

População urbana da Beira, em 1964

Maiores:	Sexo		Totais
	Masculino	Feminino	
Portugueses .....	9 662	10 682	20 344
Chineses .....	102	101	203
Paquistaneses .....	25	76	101
Ingleses .....	42	68	110
Outros .....	157	128	285
<i>Totais</i> .....	<i>9 988</i>	<i>11 055</i>	<i>21 043</i>
Menores .....	7 057	6 382	13 439
<i>Totais gerais</i> ...	<i>17 045</i>	<i>17 437</i>	<i>34 482</i>

A análise da composição etária revela a grande juventude desta massa populacional, pois 80 p. 100 têm idades inferiores a 45 anos (39 p. 100 entre os 0 e os 18 anos; 41 p. 100 dos 18 anos aos 45 anos) e apenas 6 p. 100 se

(\*) Números fornecidos pela Administração do Concelho da Beira.

incluam nas classes superiores aos 60 anos (fig. 4). A parte considerada activa ocupava-se da seguinte maneira:

	Pessoas
Serviços domésticos .....	5077
Funcionalismo .....	3100
Actividades industriais .....	2757
Actividades comerciais .....	2676
Agricultura .....	334
Profissões liberais .....	119
Religiosos .....	57
Sem emprego .....	125

A estas formas de actividade poder-se-ia juntar a de cerca de 4300 alunos dos vários estabelecimentos de ensino primário, secundário e médio<sup>(\*)</sup>.

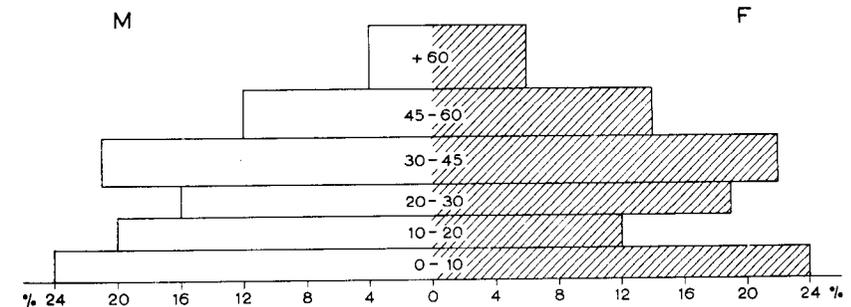


Fig. 4 — Pirâmide de idades da população da Beira (1964).

As diversas comunidades continuam a dar colorido à vida da cidade, com as suas associações, escolas e templos. Apenas alguns exemplos inquiridos darão uma amostragem das importâncias relativas desses grupos. Os chineses (cerca de mil pessoas, portugueses e não portugueses; destes a maioria provém de Cantão) viviam espalhados pela cidade, embora houvesse uma certa concentração em torno da Rua de Correia de Brito. Dedicavam-se em especial ao comércio; apenas seis famílias viviam da agricultura, nos arredores. Na escola

(\*) Como estabelecimentos secundários e médios existem: Instituto Liceal de D. Gonçalo da Silveira (1948), Escola Industrial e Comercial de Frei de Andrade (criada em 1954), Liceu de Pêro da Naya (1955), Instituto Comercial e Industrial e uma Escola de Magistério Primário.

chinesa instalada num grande edifício de construção recente, no gaveto das ruas do Major Serpa e de Pêro de Alenquer, onde também se celebram actos religiosos e reuniões da comunidade, os meninos aprendem chinês na 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, e chinês e português da 3.<sup>a</sup> à 6.<sup>a</sup> classes. Em 1965, quando visitei essa escola, havia 176 alunos (83 rapazes e 93 raparigas), que eram leccionados por 9 professores (6 chineses e 3 portugueses). A comunidade grega estava, na mesma altura, constituída por 214 pessoas, das quais 98 eram mesmo naturais da Grécia e 116 já nascidos na Beira ('). Além da «Escola de Pitágoras», frequentada por 12 alunos da instrução primária, aprendendo em grego e em português, havia uma igreja cujo edifício tem a data de 1927; todavia, o culto ortodoxo começou a ser praticado desde 1914, em casa particular. A maioria da população grega dedicava-se ao comércio e às actividades ligadas à navegação.

Nesta variedade racial e cultural que caracteriza a Beira reside um dos maiores encantos da cidade, ao qual se junta ainda o movimento do turismo. A Beira, com as suas praias entre a Ponte Gea e o Macuti (fig. 5), representa um foco de atracção intensa para os veraneantes dos territórios sem mar, da Rodésia, da Zâmbia, do Malawi e mesmo de algumas áreas da República da África do Sul; a cerca de 130 km ficam o Parque Nacional da Gorongoza, rico em animais selvagens e numerosas reservas de caça. Situada a meio-dia de viagem de automóvel, desde Umtali, na fronteira rodesiana, para a Beira convergem massas elevadas de turistas de língua inglesa. Como exemplo desses movimentos basta mencionar apenas os números facultados pela direcção do Motel Estoril que, com as suas instalações (est. VII), ocupa uma área vasta em torno do farol do Macuti: recebeu 624 veraneantes em 1956, ano do início da exploração; 36 172 em 1960; 40 101 em 1963; cerca de 42 000 em 1964. Estes valores, que não representam a totalidade dos turistas chegados à Beira, só por si são suficientes para darem uma ideia da contribuição que aquela população flutuante traz ao bulício da cidade e à ampliação dos problemas com que ela se defronta.

---

(') Informações gentilmente cedidas pelo Sr. P. Sanianos, cônsul da Grécia na Beira.

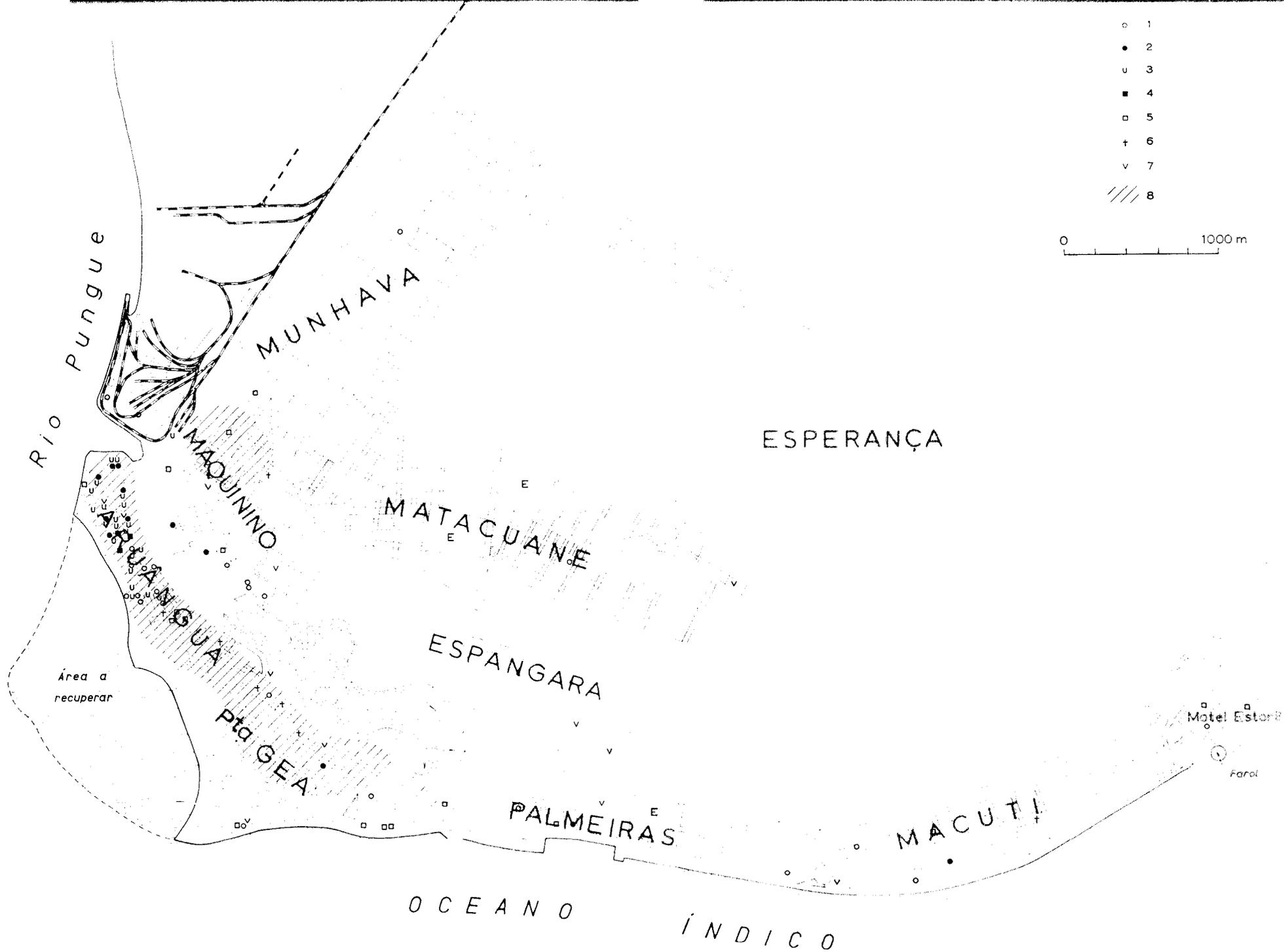


Fig. 5 — Planta urbana, com a localização de algumas actividades.

- 1 — Serviços públicos; 2 — templos; 3 — diversões; 4 — navegação e transportes; 5 — consulados; 6 — bancos; 7 — hotéis e restaurantes; 8 — área urbanizada, no princípio deste século; E — escolas oficiais.

## III

Edificada num ambiente pouco favorável, sobre terrenos aluviais, de fraca consistência, rodeada de pântanos, os mesmos problemas enfrentaram a execução das instalações portuárias e a implantação e expansão das áreas urbanizadas da Beira. O areal da Ponta Gea, que em 1887 mal se destacava da costa e que, com o tempo, foi aumentando de dimensões, está hoje ocupado pela zona comercial da cidade. Mas, antes dos aterros e da construção da muralha, as águas das marés altas alagavam os terrenos e as ondas chegavam a saltar até aos pântanos do Chiveve. Para a conservação da cidade houve que proceder à construção de defesas contra os efeitos das marés e das correntes fluviais; a grande maioria dos edifícios assenta em fundações de estacaria profunda. Com um plano que se desenvolve num terreno em U grosseiro, aberto para nordeste e atravessado a meio pelo leito do Chiveve, a expansão da cidade tem-se feito sobre áreas cada vez maiores (fig. 5). O ramo ocidental, de maior espessura, alarga-se bastante entre a Munhava e o Matacuane; o ramo oceânico, entre a Praça da Índia e o Farol do Macuti, numa extensão de cerca de 5 km, ao longo das praias, não chega a ter 600 m de largura. Na zona de encontro dos dois ramos ficam os bairros de Aruângua e de Ponta Gea, partes antigas e activamente mais importantes da Beira (est. II e III), cuja expansão futura assentará em terrenos a reclamar ao mar e a consolidar. De uma forma geral, a área urbanizada expande-se hoje por toda a parte (est. I); se em 1940 a extensão total de arruamentos era de cerca de 8 km, em 1956 já era de 55 km, e este total é muitíssimo mais elevado actualmente. No interior do U grosseiro da planta, mas mais chegados ao ramo ocidental, dispõem-se caoticamente as cubatas e casebres (est. VI, B) onde vive a grande maioria da população preta<sup>(8)</sup>. No sector mais antigo da cidade os velhos edifícios de madeira ou de zinco (est. V) tornam-se raros, substituídos progressivamente pelos de ferro e cimento de muitos andares. Adensam-se as construções, ampliam-se os problemas resultantes de uma

---

(8) Ver RUI RODRIGUES, «A cidade da Beira. Um ensaio de Geografia Urbana», *Geographica*, Lisboa, 1968, n.º 14, pp. 76-95.

especulação imobiliária desenfreada, porque fica aí a área de maior centralização de actividades económicas, com numerosos serviços públicos, sedes de bancos, companhias de seguros, consulados, profissões liberais, casas de modas e outros estabelecimentos comerciais, restaurantes, etc., situados particularmente entre o porto ao norte e a Rua de Pedro Álvares Cabral ao sul, a muralha a oeste e a Avenida de Paiva de Andrade e a Rua do Major Serpa a leste (fig. 6). Para ela, que fica na vizinhança do porto, convergem as grandes linhas da circulação urbana e dela dimanam as directrizes da vida da Beira. Em contraste com esta área de dinamismo económico intenso, a que fica, por exemplo, no seu extremo leste, a de Palmeiras-Macuti, caracteriza-se pela predominância de residências, pelo mínimo de comércio de necessidades correntes, exclusão quase total de serviços públicos, mas, em contrapartida, pela maior densidade de estabelecimentos hoteleiros (fig. 5). Nesta área, em torno do Farol do Macuti, a paisagem urbana é marcada pelo vasto complexo do Motel Estoril (est. VII), com o grande bloco de apartamentos residenciais e dos diversos serviços (escritórios, *self-services*, restaurantes e esplanadas, cafés, *dancing*, agências dos correios, bancária, etc.), a área das pequenas vivendas, os acampamentos, etc., constituindo o grande centro do turismo da Beira <sup>(9)</sup>, frequentado quase exclusivamente pelos estrangeiros vindos da Rodésia, da Zâmbia, do Malawi e também da República da África do Sul.

O surto urbano, que desde cerca de 1950 se tem processado num ritmo vigoroso, está ligado aos progressos económicos e populacionais dos territórios vizinhos, à evolução dos serviços portuários e das vias de comunicação. Cidade e porto complementam-se na vida da Beira. Como já foi referido, convergem para ela estradas e caminhos de ferro internacionais, ramificados por uma vasta área que abrange o Malawi, a Zâmbia, a Rodésia, até mesmo uma parte da República do Congo-Kinshasa, além do território nacional. A partir dos anos da primeira guerra mundial o porto viu-se sobrecarregar-

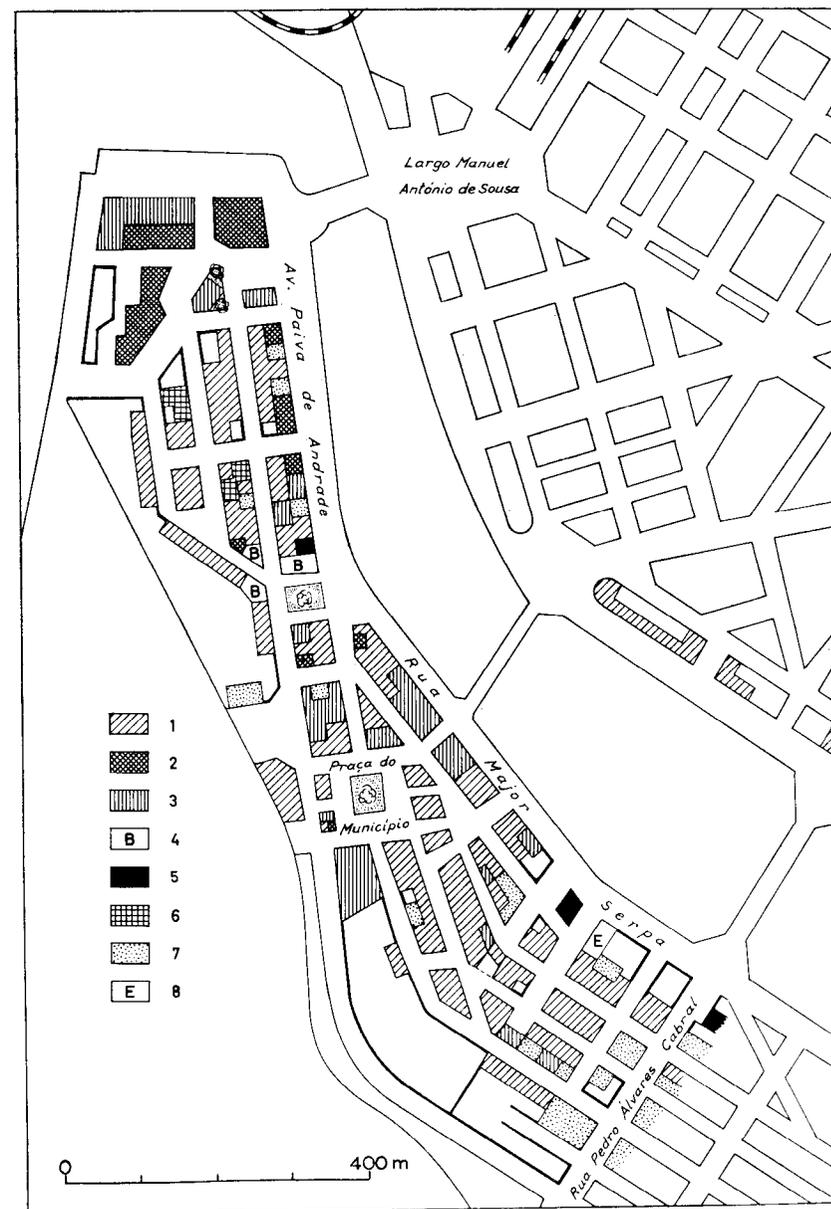


Fig. 6 — Área da cidade com a maior centralização de actividades urbanas.

- 1 — Estabelecimentos comerciais; 2 — companhias de navegação e consulados; 3 — serviços públicos; 4 — sedes de bancos; 5 — hotéis; 6 — cinemas; 7 — residências; 8 — escola chinesa.

<sup>(9)</sup> Elementos climáticos: temperatura média anual = 24,6°C; amplitude média = 8°C. Precipitação = 1454 mm; entre 100 mm e 300 mm/mês, de Novembro a Março, e entre 20 mm e 60 mm/mês, no resto do ano.



Em 1963 estes valores eram, respectivamente:

Lourenço Marques:

1 016 154 t = 7 435 175 contos  
295 958 t = 1 613 597 contos

Beira:

890 667 t = 10 200 190 contos  
913 410 t = 4 242 046 contos

Apesar de tudo, o porto continua a ter papel de extrema importância na África Oriental, frequentado por navios de muitas nacionalidades que aí vão para carregarem e descarregarem mercadorias e passageiros. Das suas regiões mais próximas (fig. 7) o porto e a cidade recebem produtos da agricultura de plantação (açúcar, tabaco, sisal, chá, arroz, etc.), da exploração do subsolo (cobre da serra da Isitaca, carvão de Tete, manganés, etc.) e das indústrias manufactureiras aí instaladas (cimentos, tecidos de algodão, óleos e sabões, cervejas, tabacos preparados, etc.). Não longe ficam os campos de prospecção de petróleo; quase na sua região ficará a célebre barragem de Cabora-Bassa (Zambeze) que, com todos os aproveitamentos previstos, virá a produzir um total anual de energia que ultrapassará os 50 000 milhões de kWh, muito superior ao de Kariba. Actualmente, os números que representam as médias mensais do consumo da energia eléctrica (em milhares de kWh) na cidade da Beira, no que se refere à força motriz, além de fracos, revelam uma estagnação que se explica pela dispersão dos estabelecimentos manufactureiros na área do distrito:

Anos	Iluminação	Força motriz
1963	3 119	105
1964	3 469	97
1965	3 937	105
1966	3 983	104

A maior importância do porto liga-se, sem dúvida, ao comércio e à circulação com o estrangeiro. Assim, transitam por ele grandes cargas de minérios (cobre, crómio, zinco, lítio, ouro, mica, etc.) explorados nas regiões do *Copperbelt* e outras;

produtos de agricultura, principalmente tabaco, que em volume ultrapassa o do cobre, e milho. Da Beira parte o oleoduto que leva até à refinaria rodésiana de Feruka, nas proximidades de Umtali, as ramais de petróleo tão necessárias ao desenvolvimento económico da Rodésia; pelo porto passam as mercadorias de importância vital, compradas pelos países sem portos de mar, em vias de desenvolvimento económico acelerado, vizinhos de Moçambique.

#### IV

Esta cidade, com cerca de 80 anos de existência, embora nascida num ambiente natural pouco favorável, salvo a existência de um estuário e regolfo costeiro de litoral baixo que levam os ancoradouros para posições mais próximas do interior do continente, persistiu e progrediu. Dentre os vários factores que têm contribuído para isso são de destacar: a existência de um porto de boa localização na África Oriental, onde eles são relativamente escassos; a posição de terminal de uma das mais importantes linhas férreas da África meridional, pela área servida, pelo movimento de mercadorias. A Beira, em muitos aspectos, antecipou-se a Lourenço Marques, que além de capital da Província é a maior cidade e hoje o primeiro porto quanto à actividade. Assim, por exemplo, as relações entre caminho de ferro e porto existem há mais tempo na Beira, que se mantém com lugar importante entre os portos moçambicanos; do lado do mar a Beira constitui um pólo de atracção para as rotas marítimas, algumas das quais terminam aí, porque, dada a sua localização geográfica, ele fica a igual distância dos portos europeus do Atlântico Norte, pela via do canal de Suez ou pela do Cabo da Boa Esperança <sup>(11)</sup>. A Beira foi, até há pouco tempo, com o seu aeródromo provido de pistas para os aviões a jacto, a plataforma pela qual toda a Província se ligava ao exterior através das carreiras aéreas intercontinentais rápidas. Em 1966 o aeroporto foi utilizado por 618 aviões (mais 342 que no de Lourenço Marques), que transportaram 3132 passageiros embarcados e para cima de

<sup>(11)</sup> W. A. HANCE and I. S. VAN DONGEN, *Ob. cit.*, p. 311.

55 toneladas de mercadorias. Hoje, também estes movimentos lhe são disputados pela capital.

Dotada de instrumentos capazes de consolidarem a sua posição, fazendo-a progredir, e que poderiam ter gerado formas de regionalismo urbano, é de estranhar que até esta cidade se tivesse mantido, à semelhança de muitos outros núcleos urbanos em territórios ultramarinos, como uma «ilha» na periferia da sua vasta área de influência (fig. 7). Do núcleo urbanizado, com a sua auréola de cubatas, passa-se brusca-mente para o «mato» e nada sugere, na sua periferia, as manchas em vias de urbanização, ou já urbanizadas, que, por exemplo, na Rodésia, prolongam o espaço urbano até longe. Entre o Zambeze e o Save não há nenhum núcleo que se assemelhe à Beira. Sofala e Chiloane, outrora florescentes, vivem hoje de uma cabotagem local insignificante e das actividades da população indígena; Tete ou Vila Pery, no interior, estão ainda longe de se compararem à Beira. Ao lado de Bulawayo, fundada em 1894 no sítio actual, segunda cidade da Rodésia, com cerca de 237 000 habitantes, centro comercial e industrial que movimenta capitais elevados, nó de estradas e vias férreas, a Beira fica em desvantagem. No entanto, pelos factos apontados, seria de esperar para ela uma maior projecção e importância no conjunto das cidades daquele sector do continente.

*ILÍDIO DO AMARAL*

## RÉSUMÉ

*La ville de Beira, port de l'Océan Indien.* Le poste militaire de Aruângua fut fondé en 1887 sur la côte du Mozambique dans un bourbier limité par une flèche de sable, à l'embouchure du Rio Pungue. L'agglomération urbaine de Beira qui en est issue, est la seconde ville du Mozambique par l'importance de sa population et de ses activités et l'un des ports les plus considérables de l'Afrique orientale. Malgré des conditions naturelles assez peu favorables, le noyau urbain et le port se développèrent rapidement parce qu'ils constituaient un point de passage vers le riche et vaste hinterland de l'Afrique centrale auquel un réseau de chemin de fer les relia dès le début du siècle.

Dès l'origine, la population urbaine se caractérisa par son cosmopolitisme. Formée de Portugais, d'Anglais, de Pakistanais, de Chinois, de Grecs, etc., elle conserve aujourd'hui encore une ambiance humaine



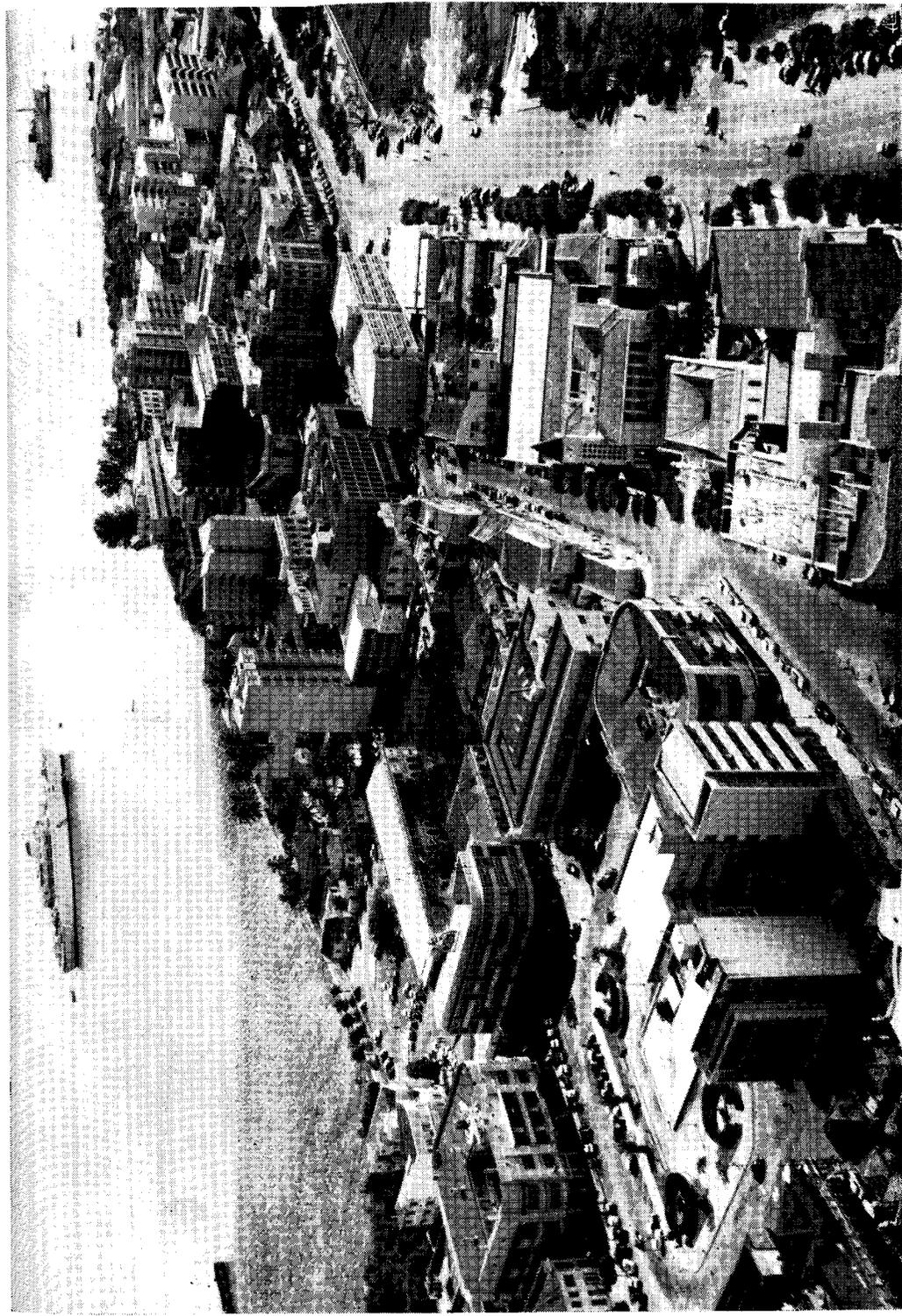
Est. I - Cidade da Beira. No primeiro plano, o cais do Chiveve.



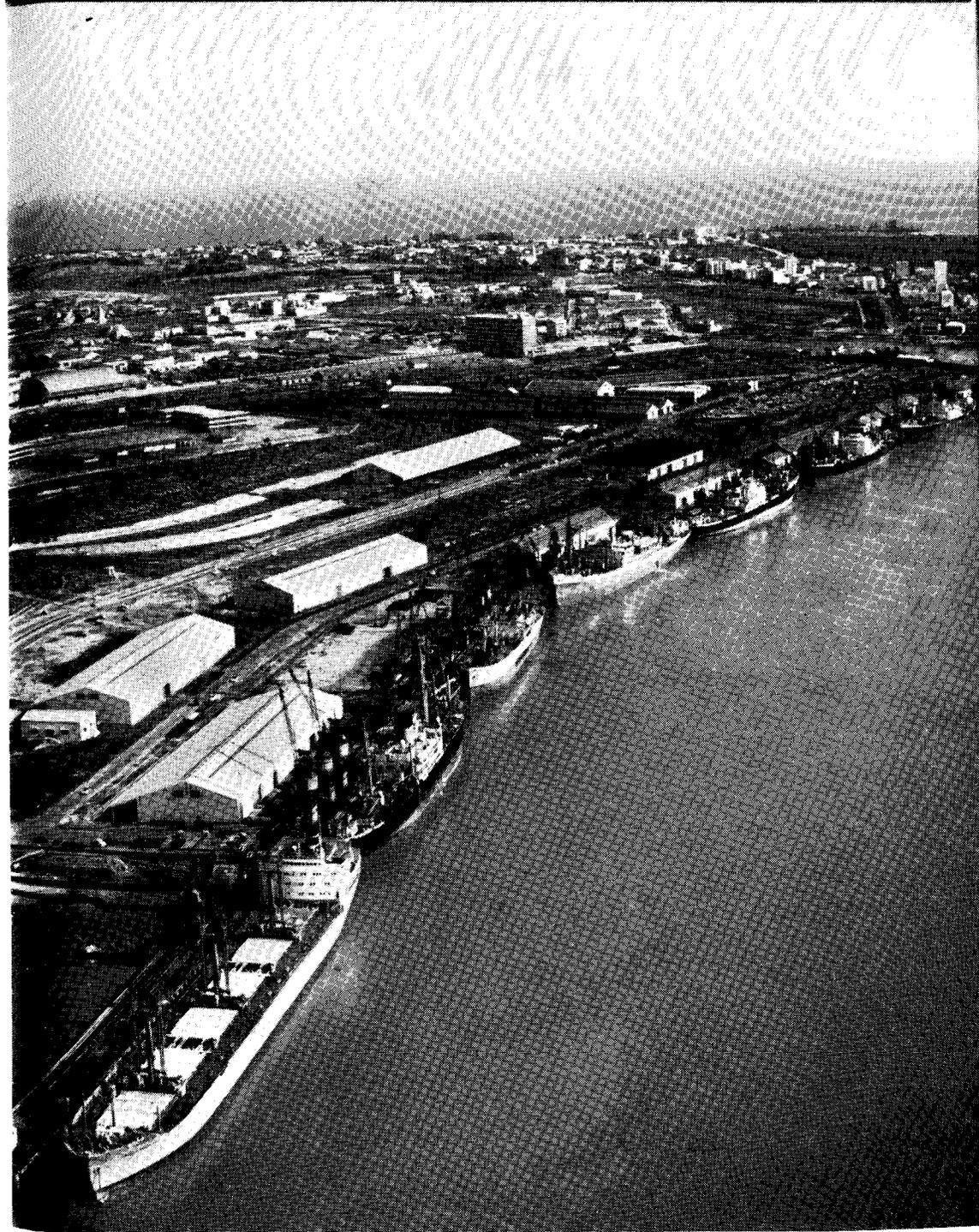
EST. II, A — Praça do Município.



EST. II, B — Uma rua de comércio; ao fundo, a mesquita.



Est. III — O núcleo de maior concentração de actividades económicas.



EST. IV — Aspecto do porto da Beira.



EST. V, A — Casa antiga no centro da cidade.



EST. V, B — Casas antigas e o lodaçal do Chiveve.



EST. VI, A — Gente no mercado do Maquinino.



EST. VI, B — Habitações da periferia urbana.



EST. VII, A — O edificio do Motel Estoril.



EST. VII, B — Vivendas do Motel Estoril.



EST. VIII — Instalações do caminho de ferro e do porto da Beira.

bien particulière. D'une cinquantaine d'habitants en 1887, elle est passée en 1960 à près de 80 000 et les prévisions lui en attribuent quelque 89 000 en 1970.

Le trafic du port et son aire d'influence se sont aussi beaucoup transformés. De 1900 à 1967, la charge manipulée est passée de 104 à 3520 milliers de tonnes, la plus grande partie transitant vers l'extérieur. L'aéroport, pourvu d'installations modernes et équipé pour recevoir les vols intercontinentaux d'avions à réaction, a désormais un mouvement supérieur à celui de Lourenço Marques.

L'activité de la ville est révélée par les nombreux services qui y fonctionnent. Les activités économiques liées au port se concentrent surtout dans la partie la plus ancienne de l'agglomération qui est en voie de remodelage. La vie urbaine doit aussi son animation aux nuées de touristes qui viennent des territoires anglophones (Rhodésie, Zambie, Malawi et même République d'Afrique du Sud) chercher à Beira les plages océaniques qui manquent dans leurs pays.

Dans les régions voisines existent de nombreuses exploitations agricoles (sucre, tabac, sisal, thé, riz, etc.) et industrielles, des terrains de prospection pétrolière et des emplacements retenus pour la production d'hydro-électricité, dont le principal est celui de Cabora-Bassa. Le port reçoit de l'Afrique Centrale des produits agricoles (tabac, maïs, etc.) et des minerais (cuivre, chrome, zinc, etc.) et ces pays reçoivent par son intermédiaire des matériaux indispensables à leur développement économique accéléré. De Beira part aussi l'oléoduc où transite le pétrole raffiné à Feruka en Rhodésie.

Cependant, en dépit de tous ces éléments qui sont généralement l'indice d'un dynamisme intense, la ville n'a pas réussi à organiser autour d'elle une région urbanisée ou en voie de l'être; elle offre un contraste brutal entre un noyau urbain bien délimité d'où jaillissent les voies de pénétration et une vaste étendue périphérique de brousse.