

## MAPUTO ANTES DA INDEPENDÊNCIA — GEOGRAFIA DE UMA CIDADE COLONIAL

O trabalho de MARIA CLARA MENDES sobre Maputo analisa os problemas da cidade colonial, tal como se apresentavam pouco antes da independência de Moçambique, com o essencial dos dados mais recentes referidos a 1973; no entanto, a possibilidade que teve a autora de se deslocar de novo à cidade alguns anos após o período em que desenvolvera as suas investigações, permitiu-lhe continuá-las e incluir um capítulo final, sobre a evolução posterior. O texto está acompanhado por mais de centena e meia de mapas, plantas e gráficos, e por dezenas de fotografias da cidade, referentes a aspectos e épocas bem diferenciados<sup>(1)</sup>. Deve observar-se que, enquanto a reprodução das últimas é excelente, o mesmo não se pode afirmar da de algumas das figuras, facto de que não é responsável a autora, forçada, decerto por condicionaismos de ordem económica, a apresentar o seu trabalho sob forma policopiada<sup>(2)</sup>; aliás, todo o conjunto da ilustração está bastante bem concebido.

(1) MARIA CLARA MENDES, *Maputo Antes da Independência. Geografia de uma Cidade Colonial*. «Estudos para o Planeamento Regional e Urbano», 12, Centro de Estudos Geográficos, Lisboa 1979 (576 p., 164 figs. XXXVIII ests., bibliografia desenvolvida; policopiado).

(2) É a terceira dissertação de doutoramento em Geografia (e não a última) que teve de ser assim difundida. Lamenta-se que não sejam dadas maiores facilidades, de modo a permitir a impressão destes trabalhos, sempre possível até 1976.

Logo no prefácio, MARIA CLARA MENDES afirma o seu «objectivo de ensaiar métodos de descrição e interpretação da paisagem já desenvolvidos por geógrafos de outros países, procurando que o conjunto expressasse a organização interna da cidade e o papel por ela desempenhado à escala regional, nacional e internacional» (p. 1). Com efeito, um dos méritos da investigação levada a cabo é a aplicação, pela primeira vez na bibliografia geográfica portuguesa, de técnicas de análise mais aprofundada de alguns problemas, cujos resultados se tornam claramente perceptíveis, através da prévia exposição teórica que os acompanha e das considerações que justificam a sua inserção no âmbito do trabalho. De assinalar, a propósito, que a autora jogou com uma massa considerável de dados estatísticos, como os que lhe permitiram obter a densidade de população por hectare (fig. 119, p. 339) e, mais ainda, a distribuição da população activa agrícola (expressa em percentagem do total) por quilómetro quadrado (fig. 20, p. 63); os relativos à mobilidade da população (quadros XXII, p. 400, e XXIII, p. 411, figs. 139, p. 407, e 140, p. 410); os que se referem à circulação (entre outras, figs. 157, 158 e 159, p. 465, 467-8 e 471); os que dizem respeito às preferências da população na aquisição de bens e utilização de serviços (diversas figuras do terceiro capítulo) e à enumeração das funções centrais e ocorrência das unidades funcionais, com elementos diversos sobre estas últimas, como a área ocupada, o grupo somático do proprietário, etc. (também no terceiro capítulo). É claro que para alguns destes dados houve que utilizar artifícios de cálculo, como para a densidade populacional por hectare, difícil de estabelecer na área («caniço») ocupada pela maioria da população negra (ver p. 338), enquanto outros assentaram em amostragens, por manifesta impossibilidade de inquérito exaustivo. Mas, quer apurados directamente para este trabalho, quer obtidos em organismos diversos, permitem de facto um grau de pormenor muito grande na análise dos problemas.

Os antecedentes históricos são lembrados na introdução, na qual se evoca o precário domínio português na área onde está a cidade, até aos fins do século XVIII, altura em que se fundou o presídio de Lourenço Marques (1781), depois de tentativas levadas a cabo por holandeses e austríacos, ainda no mesmo século. A destruição do presídio por corsários franceses em 1796, seguiu-se a ocupação militar portuguesa três anos depois e o incremento da colonização, com a Companhia de Lourenço Marques e Inhambane, criada em 1825. Não sendo favoráveis as condições naturais (brevemente evocadas nas p. 7-12), excepto no que diz respeito à presença da «baía de penetração fácil em qualquer época do ano» (p. 12), Lourenço Marques viu o seu desenvolvimento ligado ao comércio das produções minerais e agrícolas de áreas próximas, hoje integradas na República da África do Sul. As ambições estrangeiras quanto ao território levaram à decisão arbitral do presidente francês Mac-Mahon, que atribuiu a Portugal a sua posse, em 1875; em 1887, na sequência destes factos, Lourenço Marques tornou-se capital de Moçambique (apesar da sua posição excêntrica, no extremo meridional), firmando-se assim o domínio português na região. De qualquer forma, o crescimento da cidade ficou portanto associado a uma função portuária importante, em relação com as potencialidades económicas de territórios não muito distantes, mas estran-

geiros. Com 1071 habitantes apenas, em 1894, passou a 20 000 em 1925, a 93 000 em 1950 e a 371 000 em 1970. Neste ano, a maior percentagem da população era negra e a aglomeração urbana ganhara a morfologia habitual na África ao sul do Sara, com oposição entre a «cidade branca», ligada ao colonizador (e, no trabalho, expressivamente designada, de preferência, «cidade de cimento») e o sector onde se acumulava caoticamente a população negra atraída pela capital, ao qual aqui se dá o nome de «caniço» (equivalente aos «muçelentes» de Luanda).

Com o primeiro capítulo individualiza-se a primeira parte da obra, «Enquadramento no Espaço e no Tempo», enquanto os sete restantes integram a segunda, «Organização Interna da Cidade». Naquele, trata-se fundamentalmente do enquadramento no espaço: no do continente africano, comparando a evolução demográfica de Lourenço Marques com a das outras cidades (o que dá certa perspectiva diacrónica) e situando a capital moçambicana no contexto das dimensões das principais aglomerações urbanas da África ao sul do Sara; e no de Moçambique, cuja rede urbana é estudada, a partir da hierarquia baseada no número de habitantes e nas funções e distribuição de bens e serviços. Quanto à população total, Moçambique apresenta a primazia característica da maior parte dos países tropicais, bem expressa segundo o modelo de escalonamento urbano proposto em 1949 por ZIPF («rank-size rule»); contudo, o predomínio de Lourenço Marques, no que respeita aos outros aspectos citados, já não é tão nítido, o que se deve à atracção concorrencial de alguns centros de países vizinhos e da Beira e de Nampula, a primeira em posição mais central no território moçambicano e a segunda provida de determinados equipamentos em função da guerra colonial. Encerram este capítulo algumas considerações sobre a correcção da rede urbana de Moçambique. «A primazia em África é uma consequência do domínio colonial e da sua permanência; a sua anulação só é possível a partir do desenvolvimento de cidades médias, ligado a uma política de descentralização e de diversificação dos investimentos e das redes de equipamento social (...) A escolha da localização desses investimentos é sem dúvida uma opção política e no período a que a nossa análise se refere assistiu-se em Moçambique a uma tentativa de os localizar em áreas atingidas pela guerra colonial». Por outro lado, «a importância das boas relações com países vizinhos com sistemas políticos semelhantes (Rodésia, África do Sul e Malawi) justificaram a protecção dada ao porto da Beira» (p. 45). A modificação da conjuntura político-social poderá condicionar a desta situação, havendo que ponderar as possibilidades de desenvolvimento dos pequenos centros urbanos.

O segundo capítulo trata da evolução de Lourenço Marques. Analisa-se primeiramente a questão da delimitação da área de estudo, em que se adoptam, com maleabilidade plenamente justificada, três critérios fundamentais: o morfológico, essencialmente geográfico, o demográfico (importância do limiar mínimo de 5 habitantes por hectare, como densidade, e do máximo de 48,9 % de população activa agrícola) e o que se refere à vida de relação, tomando em especial consideração as migrações pendulares, com base na frequência dos transportes de autocarro e de caminho-de-ferro (ver a fig. 22, p. 66, que sintetiza os vários elementos). Entra-se depois propriamente no estudo da gé-

nese e evolução da cidade, o que leva a detalhar, a partir de testemunhos de diferentes épocas, o quadro delineado na introdução, ao mesmo tempo que se definem as características fundamentais da morfologia urbana, com o seu dualismo acima referido («cidade de cimento» — «caniço»). O núcleo central da primeira encontra-se já bem esboçado numa planta de 1925, ao passo que três anos depois há notícias do bairro de Xipamanine, no «caniço», desenvolvido em função duma via de comunicação importante que ultrapassa a fronteira (p. 84). O grande surto da cidade data de 1960 (p. 91) e condicionou o avanço dos bairros da população de origem europeia sobre os africanos, os quais, ao mesmo tempo que alastravam em área, iam sendo progressivamente relegados para a periferia; a própria guerra colonial levou o governo português, tal como noutros territórios, a ampliar os seus esforços em matéria de equipamentos e de desenvolvimento económico. De notar que em Lourenço Marques a diversidade étnica era muito grande, pois tinha havido a fixação de significativos contingentes populacionais indianos e chineses (já em 1930, para um total de 20 642 habitantes, os primeiros eram em número de 2623 e os segundos de 270, havendo ainda 8352 negros, 8304 brancos e 1093 mestiços).

No capítulo seguinte, sobre a organização das actividades terciárias, inicia-se a análise das estruturas funcionais, que abrange mais dois e parte de um outro, e constitui elemento nuclear do trabalho, pela minúcia com que está processada, incluindo boa parte dos desenvolvimentos teóricos acima aludidos.

No estudo do sector terciário, começa-se pela delimitação do «Central Business District» (CBD), através do método desenvolvido por MURPHY e VANCE, com base no cálculo de três índices: «o índice de utilização central (CBHI — *Central Business Height Index*), o índice de intensidade de utilização central (*Central Business Intensity Index* — CBII) e o índice de altura total (*Total Height Index* — THI). O CBHI traduz uma relação entre a área total ocupada com actividades tipicamente centrais e a área total do rés-do-chão. O CBII refere-se à intensidade de ocupação do solo e é traduzido numa proporção, em percentagem, entre a área total ocupada num quarteirão pelas actividades centrais e a área total do quarteirão. O THI é definido pela relação entre a área total do edifício e a área do rés-do-chão» (p. 103). Note-se que os valores dos índices resultam elevados para Lourenço Marques: «o rápido crescimento da cidade, associado ao surto económico do pós-guerra, justifica uma especialização imediata da área central, traduzida por uma ocupação intensa das actividades tipicamente centrais em edifícios antigos com áreas sensivelmente reduzidas» (p. 113). A partir dos números obtidos, a autora delimita também o chamado *hard core*, a área onde são mais acentuadas as características do CBD, com o CBHI e o CBII a ultrapassarem 3,1 e 89,9 %. A organização interna do CBD, afectada pelo preço dos terrenos e traduzida pela associação dos vários tipos de actividades, completa este minucioso e atraente estudo do Centro de Lourenço Marques. Integram-se ainda no âmbito do capítulo terceiro: a delimitação das áreas secundárias de comércio e serviços (a autora individualiza sete, Central, Alto Maé, Área Anexa ao CBD, Malhangalene, Avenida do Trabalho, Avenida de Angola e Xipamanine, sem esquecer o comércio e os serviços dispersos); os mercados

municipais; os níveis de influência espacial para diferentes bens e serviços (onde é nítida a separação entre os vários grupos somáticos); o comércio grossista; as funções públicas (ensino e actividades recreativas e culturais, equipamento hospitalar).

O estudo da localização da indústria (quarto capítulo) está ligado ao da evolução desta actividade em Moçambique. Numa fase inicial, até à primeira grande guerra, verificou-se fundamentalmente a transformação de produtos agrícolas, sobretudo o sisal e o açúcar. No período entre as duas guerras, as colónias foram encaradas, em especial, como fornecedoras de matérias-primas para a Metrópole, embora nessa altura houvesse «já algumas estruturas orientadas para o consumo interno». Em meados do decénio de 30, referem-se, por exemplo, «cimento, cerveja, cal, moagem e massas alimentícias instaladas na capital, bem como quatro fábricas de sabão e duas de cerâmica» (p. 242). Contudo, só posteriormente estas indústrias se irão desenvolver. Em 1947, aparecem as primeiras estatísticas oficiais, onde Lourenço Marques surge apenas com 17 estabelecimentos e o maior coeficiente de localização cabe ao distrito da Zambézia. A situação modifica-se a breve trecho, a favor do da capital; em 1970, a cidade de Lourenço Marques, com mais de 500 estabelecimentos, concentrava 36,8 % das indústrias de Moçambique, o que, comparado com outras capitais africanas, em relação aos respectivos países, é um valor inferior aos de Dakar (81,4 %), Abidjan (62,5 %), Conakry (50 %), mas superior aos de Brazzaville (33,3 %), Accra (30,4 %) e Kinshasa (30,3 %). Naquele ano, a população activa de Lourenço Marques empregada na indústria repartia-se sobretudo pelos ramos alimentar (mais de 50 %), têxtil e de derivados do petróleo.

A análise da indústria compreende a determinação dos índices de estrutura e de variação, bem como a cartografia cuidadosa da localização dos estabelecimentos de cada ramo em 1947, 1960 e 1973, com indicação dos respectivos «centros de gravidade». Assim se individualizam as cinco grandes áreas industriais da cidade (avenidas do Trabalho/Azevedo Coutinho, de Angola/Brasil, de Moçambique/Vale do Infulene, Matola e Machava), cujas características são indicadas (quocientes de localização, relação entre a superfície ocupada pelos estabelecimentos e o respectivo número de empregados). Num conjunto de considerações finais, assinala-se que «a frágil estrutura industrial da cidade de Lourenço Marques não permite a identificação de grandes erros de implantação que afectassem o tecido urbano. Mas as intervenções de planeamento que regularizarão o aparecimento de novas indústrias transformadoras na capital moçambicana requerem a atenção de duas questões: uma, relativa à inserção desta actividade no tecido urbano; outra, inerente a uma política de crescimento e de desenvolvimento industrial que se processará à escala nacional» (pp. 284-285). Em relação à primeira, levanta-se o problema da preferência da localização industrial na periferia Matola/Machava, durante os últimos anos do regime colonial, e, em sentido mais lato, o da tendência para a «zonagem» no arranjo das aglomerações urbanas, com tudo o que tem de positivo e de negativo. A segunda questão diz respeito à orientação a seguir no contexto apontado e ao papel que será reservado a Lourenço Marques.

Elemento importante da estrutura funcional da cidade, o porto e o caminho-de-ferro justificam o seu tratamento em capítulo à parte, o quinto. Como se disse atrás, estão muito ligados à valorização económica de países vizinhos, a África do Sul e a antiga Rodésia, hoje Zimbabwé. Os dados iniciais são o começo da construção do caminho-de-ferro, em 1879, a conclusão do primeiro troço, em 1887, a construção do primeiro paredão no porto, em 1874, e a inauguração da ponte-cais, em 1903. O estudo conduzido ao longo deste capítulo inclui, não só a análise minuciosa do tráfego de passageiros e mercadorias, feita comparativamente, à escala moçambicana, como a da distribuição espacial das actividades ligadas ao porto. As perspectivas de evolução apresentam-se, em larga parte, condicionadas pela conjuntura internacional, o que não deixa de lhes conferir certo carácter de fragilidade.

No sexto capítulo, «População e Território», completa-se o quadro das funções da cidade, com a caracterização pormenorizada da função residencial. Entre os factores determinantes na escolha do local de residência, a autora considera que os principais «dizem respeito ao preço da habitação, inteiramente ligado ao custo dos terrenos, ao tipo de residência e sua localização, em termos de vizinhança relativamente a outros grupos sociais e ainda à acessibilidade ao emprego. Estas determinantes naturalmente estão associadas a atributos de cada família, tais como o rendimento familiar, a tipologia da habitação que, por sua vez, depende do estado civil do habitante, do tamanho da família, do estilo de vida preferido, a que não são estranhas as características culturais da população e, finalmente, o local de trabalho» (pp. 355-356); juntam-se ainda as condições naturais (salubridade, valores panorâmicos), também incidentes no preço dos terrenos. A tipologia das áreas residenciais faz-se com base na análise dos dados multidimensionais, excelente exemplo de como técnicas matemáticas complexas podem — se for essa a orientação adoptada pelo investigador — servir a pesquisa em geografia humana. As variáveis utilizadas foram, quanto à habitação, o número de fogos, o material de construção, condições de habitabilidade (casa de banho, cozinha, água, luz), e o carácter de casa própria ou alugada, esta dividida em seis escalões de renda mensal; no que respeita à população, a distinção em grupos somáticos, a naturalidade, o número de famílias, o de activos, as categorias sócio-profissionais e os salários. A mobilidade residencial é outro aspecto estudado, a seguir à tipologia das áreas de habitação; as figs. 139 (p. 407) e 140 (p. 410), bastante expressivas, condensam o essencial dos resultados obtidos: a primeira refere-se à distribuição espacial dos factores decisivos das mudanças de residência, a segunda aos bairros preferidos para futura residência. A população do «caniço» revela maior mobilidade que a da «cidade de cimento» (62,4 % dos inquiridos, contra 44,6 %). Entre as suas motivações, por ordem decrescente de importância, temos «questões de acessibilidade ao local de trabalho, de vizinhança e melhoria das condições económicas do agregado familiar» e ainda «mudanças de estado civil» e «condições físicas do meio» (p. 399). Para os habitantes da «área urbanizada», salientava-se «a melhoria das condições sócio-económicas, a que se associava o desejo duma habitação melhor e a proximidade a classes de nível económico mais elevado»; seguiam-se

ainda «os valores panorâmicos, a acessibilidade e a mudança do estado civil» (p. 399-401).

O pormenor com que são estudadas as funções quase não deixa margem para apontar que teria sido útil uma referência ao sector primário, cuja relevância nas cidades da África negra (relativa, embora) tem sido sublinhada por diversos autores; e para levantar a dúvida sobre se não seria de insistir, com maior vigor, na oposição entre a «cidade de cimento» e o «caniço», a qual se esbate ou dilui, ao longo das sucessivas análises globais que, aliás, pela sua índole, contemplam sobretudo a primeira (embora, por vezes, resulte nítido o contraste, como é o caso da mobilidade residencial, acabado de referir): ora, essa oposição é, no fundo, o facto fundamental, a essência da cidade colonial, e é no «caniço» que se concentra a parte principal do seu peso demográfico.

O capítulo sexto trata ainda, inicialmente, da estrutura da população e da variação espacial da densidade. Quanto à primeira, há que tomar em conta a carência de dados estatísticos, indicando-se muito brevemente a composição por sexos e idades, distritos e concelhos de origem da população negra e actividades por grupos somáticos (p. 327-331). Teria grande interesse um quadro mais desenvolvido do processo de crescimento demográfico da cidade, individualizando-se a parte que nele cabe à atracção urbana, variações do seu âmbito espacial, factores que conduzem à deslocação da população negra e modo como se integra no novo ambiente para onde se dirige: mas não se esquecem, além da carência apontada, as dificuldades de investigação no mundo muito peculiar do «caniço», designadamente ao longo do período em que aquela decorreu. O estudo da variação espacial da densidade parte de modelos matemáticos que assentam na ideia da sua diminuição a partir do centro. Após a discussão teórica do problema, adopta-se o modelo proposto em 1969 por NEWLING (melhorando outros anteriores, também citados) e faz-se o estudo de 17 perfis de densidade, ao longo de outros tantos eixos, lançados em todas as direcções; a interpretação dos perfis é feita cuidadosamente, notando-se as distorções em relação ao modelo e classificando-se o seu traçado em função das fases de desenvolvimento da cidade.

O sétimo capítulo, sobre transportes e as migrações intra-urbanas, contém uma análise do assunto, a bem dizer, exaustiva, incluindo as relações entre os transportes e o desenvolvimento da aglomeração, aspecto muito interessante, estudado através da evolução registada ao longo do tempo. Calculam-se também, para cada bairro, os índices de KANT: grau de conexão (que permite medir a atracção do bairro), intensidade de pendulação (referente à população activa que trabalha fora do bairro) e intensidade de comutação (balanço entre pendulações e ipendulações, expresso em percentagem de população activa). Para além de outros assuntos estudados, fazem-se, no final, propostas de intervenção no sistema de transportes em Lourenço Marques.

Finalmente, no capítulo oitavo, o tema sugerido é «A Independência e o Reflexo das Alterações de Ordem Política e Social». Perante um novo rumo de evolução que se começava apenas a esboçar, a autora fornece-nos uma série de informações com bastante interesse, acompanhadas pelas suas próprias reflexões. No conjunto, «em 1978 a organização espacial de Maputo (ex-Lou-

renço Marques) pouco se tinha alterado» (p. 477); contudo, registou-se ao mesmo tempo «uma mutação social profunda, a maior que conheceu ao longo da sua história» (p. 476). Mencionam-se, assim: o modo como se procurou resolver o problema de bens alimentares, muito dificultado devido «à crise dos circuitos de comercialização resultante das alterações do sistema político, do encerramento de muitas unidades de comércio e da baixa de produtividade e de produção que caracterizou os primeiros tempos da independência» (p. 477); a evolução da actividade portuária e da indústria, também afectadas; a questão da habitação, notando-se que «das intervenções do novo governo, a que mais marcou o sistema urbano foi a nacionalização de toda a propriedade imobiliária» (p. 481), e encarando-se as medidas que, na sequência disto, têm sido postas em prática, com alusão ao plano de urbanização da Maxaquene, um exemplo de intervenção no «caniço»; os transportes públicos urbanos, em que se registou ampliação da rede no «caniço» e diminuição da frequência das carreiras na «cidade de cimento»; e as possibilidades de evolução da cidade, em função do sistema político, com as suas implicações económicas e sociais.

Concebido numa feição de aplicação prática do quadro traçado, este estudo de Maputo, ao analisar em profundidade a cidade colonial, revela-se do maior interesse, não só em termos de conhecimento duma dada situação, mas também porque os traços desta têm perdurado e será necessário considerá-los em qualquer acção de planeamento a propor.

CARLOS ALBERTO MEDEIROS