Luiz Guevane

G12

Geografia 12.ª Classe

Texto Editores

Programa Actualizado

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

ficha técnica

título	**G12 • Geografia 12.ª Classe**
autor	**Luiz Guevane**
coordenação	**Célia Rodrigues**
editor	**Texto Editores, Lda. – Moçambique**
capa	**Cassamo Mussá**
ilustrações	**Texto Editores, Lda. – Moçambique**
arranjo gráfico	**Darlene Mavale**
paginação	**Omaia Panachande**
pré-impressão	**Leya, S.A.**
impressão e acabamentos	**Texto Editores, Lda.**

Texto Editores

Avenida Julius Nyerere, 46 • Bairro Polana • Cimento B • Maputo • Moçambique
Tels. (+258) 21 49 86 48 • 21 49 90 71 Fax: 21 49 86 48
E-mail: info@me.co.mz

© 2008, Texto Editores, Lda.

Reservados todos os direitos. É proibida a reprodução desta obra por qualquer meio (fotocópia, offset, fotografia, etc.) sem o consentimento escrito da Editora, abrangendo esta proibição o texto, a ilustração e o arranjo gráfico. A violação destas regras será passível de procedimento judicial, de acordo com o estipulado no Código do Direito de Autor. D.L. 4 de 27 de Fevereiro de 2001.

MAPUTO, Março de 2014 • 2.ª EDIÇÃO • 1.ª TIRAGEM • REGISTADO NO INLD SOB O NÚMERO: 5281/RLINLD/08

Luiz Guevane

Rosa Maria Júlio Miguel

Geografia 12.ª Classe

Texto Editores

Digitalizada com CamScanner

Prefácio

Caro estudante

A produção de conhecimentos é um processo contínuo e interessante. A discussão de conceitos, temas, ideias, etc., faz parte desse processo. A percepção dos aspectos simples ou complexos de realidades distantes da nossa é um dos passos de promoção e melhoria do nosso bem-estar socio-cultural, bem como dos níveis político e, sobretudo, económico.

Eis o manual de Geografia da 12.ª classe. Ele foi elaborado com base no Programa de Ensino em vigor. Nessa linha, o manual contempla uma série de conteúdos úteis e interessantes como matérias de estudo, tomando sempre em conta que o nível seguinte é (ou poderá vir a ser) o universitário.

Este manual apresenta vários aspectos ligados à população, agricultura, indústria e comércio, turismo, transportes e comunicações e urbanismo. Estes temas serão abordados de forma geral, sem perder de vista (sempre que possível) as várias realidades que compõem o Mundo e aquela que é a de Moçambique.

O manual apresenta, no fim de cada unidade, sugestões de actividades (ou exercícios de consolidação) de modo a promover a pesquisa individual, a interacção com os colegas, bem como com o(a) professor(a).

No fim do manual são apresentadas as soluções de alguns exercícios de consolidação. Outros não, apresentam, pelo facto de serem actividades de pesquisa que, muitas vezes se relacionam com o meio em que o estudante se encontra inserido.

O autor

Digitalizada com CamScanner

Índice

Introdução

Introdução à Geografia Económica 6
Objectivos e conteúdo da Geografia Económica 6
A Geografia Económica e a sua relação com as outras ciências 7

Unidade 1: População

População 10
Alguns conceitos úteis 10
Distribuição espacial da população 11
Lendo mais... 11
Crescimento populacional 13
Tipos de regimes demográficos 19
Movimentos migratórios 20
Teorias demográficas 24
Transição demográfica 26
Composição ou estrutura de uma população 26
Problemas demográficos e da população 30
Exercícios de consolidação 33

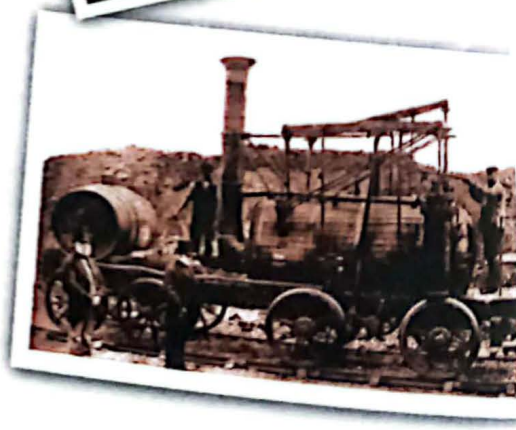
Unidade 2: Agricultura e Pecuária

Agricultura 36
Evolução da agricultura 36
Análise do espaço agrário 38
Lendo mais... 39
A localização das actividades agrícolas: a distância ao mercado 41
Sistema agrário e nível de desenvolvimento 42
Lendo mais... 45
Actividade pecuária 46
Factores de desenvolvimento e localização da produção pecuária 46
Tipos de pecuária 47
Distribuição mundial dos principais produtos agro-pecuários 47
Lendo mais... 48
Exercícios de consolidação 51

Digitalizada com CamScanner

Unidade 3: Indústria e Comércio

Indústria 54
Conceito 54
As grandes etapas do desenvolvimento da indústria: da economia artesanal à economia capitalista 54
Revolução Industrial 55
Os avanços da indústria na actualidade 59
Factores de localização industrial 60
A indústria atrai a indústria 62
Classificação das indústrias 63
Regiões industriais 65
Industrialização e importância da actividade industrial na economia dos países 67
O caso da América Latina: a substituição de importações 67
O caso dos «tigres asiáticos» 68
Os níveis de industrialização 68
A divisão internacional do trabalho 69
Impacto da actividade industrial sobre o meio ambiente e soluções a adoptar 70
Comércio 72
Conceito 72
Evolução da actividade comercial 73
A moeda 75
Elementos constitutivos ou básicos do comércio 76
Organização territorial do comércio 77
Os factores dinamizadores das relações comerciais 78
Principais características do comércio internacional e grupos de produtos comercializados 79
As grandes regiões comerciais do mundo 80
Débito e crédito 81
Balança de pagamentos e fases de desenvolvimento de um país 82
Lendo mais... 82
Lendo mais... 85
Exercícios de consolidação 87



Unidade 4: Turismo

Turismo 92
Conceito 92
Evolução histórica do turismo 92
Tipos de turismo 94
Impacto do turismo 96
Lendo mais... 96
Exercícios de consolidação 99

Digitalizada com CamScanner

Unidade 5: Transportes e Comunicações

Transportes 102
Conceito 102
Elementos e aspectos dos transportes 102
Evolução dos transportes e comunicações 102
Factores de desenvolvimento 104
Tipos de transportes e suas particularidades 105
Principais direcções dos transportes no mundo 110
Importância dos transportes e comunicações 111
Lendo mais... 111
Exercícios de consolidação 113

Unidade 6: Urbanismo

Urbanismo 116
Alguns conceitos úteis 116
Critérios de definição de cidade 117
Evolução histórica das cidades 117
Taxa de urbanização 119
Funções urbanas 120
Morfologia urbana: tipos de malhas 122
Estrutura urbana 124
Localização das principais actividades urbanas e tendências de evolução 125
A cidade, pólo organizador do espaço 126
A extensão física da área urbana e sua organização .. 127
O planeamento físico urbano e sua importância 128
Categorias 129
Lendo mais... 129
Exercícios de consolidação 131

Soluções 132

Bibliografia 143

Digitalizada com CamScanner

Introdução à Geografia Económica

Objectivos e conteúdos da Geografia Económica

A **Geografia Económica** é uma ciência social que tem um lugar de destaque pelo seu dinamismo, significância, pois estuda a distribuição territorial da produção.

O dinamismo da geografia económica deve-se à solução das múltiplas tarefas na economia dos di tintos países, tarefas que se diferenciam, fundamentalmente, de acordo com o sistema social existente.

Num determinado tipo de economia, as necessidades podem colocar problemas de regionalizaçã económica, planificação regional, novos métodos industriais, a distribuição regional, a especialização c agricultura, etc. Em todos estes problemas práticos, a geografia económica tem uma grande importânci

Nas economias capitalistas, por exemplo, a propriedade privada dos meios de produção constitu uma característica básica. A Geografia Económica está ao serviço das necessidades práticas. Um exempl é o problema relacionado com os locais de produção e consumo.

Fig. 1 Produção de carne

Fig. 2 Venda de bens de consumo

A Geografia Económica contribui para a formação da actividade científica do Homem.

O Homem poderá dominar a natureza com a aplicação de métodos científicos e técnicos, nas condições de uma determinada sociedade.

A Geografia Económica é uma ciência social que se converte numa ciência independente quando estuda o seu próprio objecto material, constituído pelos complexos territoriais de produção e as leis da sua distribuição.

Este processo forma-se com o desenvolvimento da sociedade e manifestações territoriais da actividade produtiva.

Compete à Geografia Económica, como ciência social, a difícil tarefa de relacionar o progresso científico e técnico, obra do Homem, com os processos objectivos que correspondem à evolução da geografia.

O progresso científico e técnico, ao proporcionar o aumento do volume de utilização dos recursos naturais, bem como, as possibilidades da acção do Homem sobre o meio, requer que a responsabilidade da sociedade pela conservação do meio natural se eleve, para racionalizar as transformações que se realizem.

A Geografia Económica deve incluir no seu conteúdo estes problemas e estabelecer as diferenças que existem entre as actividades desenvolvidas no meio natural nos vários países, assim como, as mudanças que ocorrem, particularmente, nos países subdesenvolvidos.

Digitalizada com CamScanner

A Geografia Económica e a sua relação com outras ciências

A **Geografia Económica** relaciona-se com as seguintes disciplinas:

- **Geografia Física**, que estuda os complexos naturais (relevo, clima, vegetação, etc.).
- **Economia política**, que estuda as leis do desenvolvimento de produção social, por exemplo, as leis da formação dos distintos modos de produção.
- **Cartografia**, que reflecte nos mapas a base natural do território e as modificações introduzidas pelo Homem.
- **História económica**, que estuda os eixos económicos que surgem ao longo do tempo e que ajuda a compreender melhor o desenvolvimento e a situação económica actual dos países.
- **Estatística**, que estuda o aspecto quotidiano dos elementos e fenómenos relativos à produção e ao consumo. Nas investigações económico-geográficas, utilizam-se, amplamente, os materiais estatísticos o que torna possível determinar as tendências e direcções da produção.
- **Demografia**, que estuda a estrutura e a dinâmica da população (mortalidade, natalidade, migrações). O seu método principal é a estatística.
- **Etnografia**, que estuda as características da população, a sua distribuição geográfica, vida e cultura.
- **Planificação**, que apoia a geografia económica dos vários tipos de economia, porque ajuda por exemplo, na elaboração, na selecção de localizações racionais dos diferentes ramos económicos e na análise dos problemas de desenvolvimento das regiões económicas de um país.

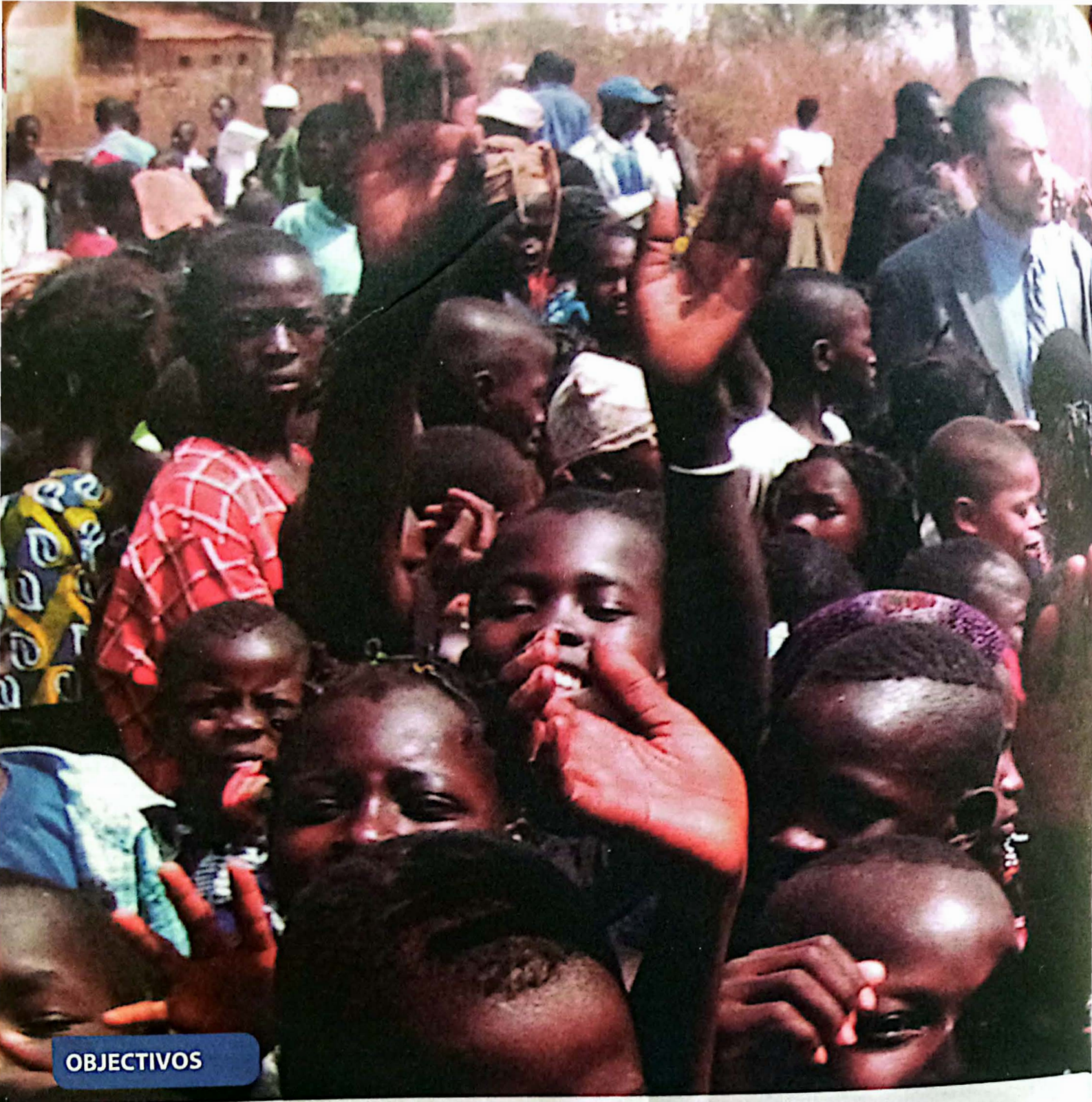
A **Geografia Económica** como ciência económico-geográfica obriga também a vincular os avanços da técnica aos eixos científicos contemporâneos. Estes influenciam intensamente em toda a organização territorial da produção.

A **Geografia Económica** tem a ver com a distribuição das actividades económicas e com factores e processos que afectam a sua ocorrência no espaço. Divide-se (convencionalmente por sectores económicos) em geografia agrícola, geografia da indústria e geografia dos transportes.

É importante referir que a geografia económica é um dos campos da geografia humana. A geografia humana é uma ciência social que estuda as sociedades e seus territórios, isto é, faz o estudo e a descrição da interacção entre a sociedade e o espaço. Parte da premissa que o ser humano, agrupado em sociedade, é um agente transformador da superfície terrestre. Desse estudo fazem parte as seguintes disciplinas: Geografia da População, Geografia Rural, Geografia Económica, Geografia dos Transportes, Geografia Urbana, Geografia Política, Geografia Social, Geografia Cultural e Geografia Histórica. Definindo algumas destas e outras disciplinas diríamos o seguinte:

- **Geografia da População** – estuda as características do desenvolvimento e evolução da distribuição territorial da população.
- **Geografia da Agricultura** – estuda os princípios do desenvolvimento e da distribuição territorial das localizações da produção agrícola.
- **Geografia da Indústria** – estuda os princípios do desenvolvimento e da distribuição territorial das localizações da produção industrial.
- **Geografia dos Transportes** – estuda os princípios de desenvolvimento e a distribuição territorial da localização dos transportes.
- **Geografia das Comunicações** – estuda o espaço como via pela qual o produto da actividade económica passa.
- **Geografia Urbana** – estuda o surgimento, evolução e desenvolvimento da distribuição territorial das cidades nos distintos países do mundo.

Digitalizada com CamScanner

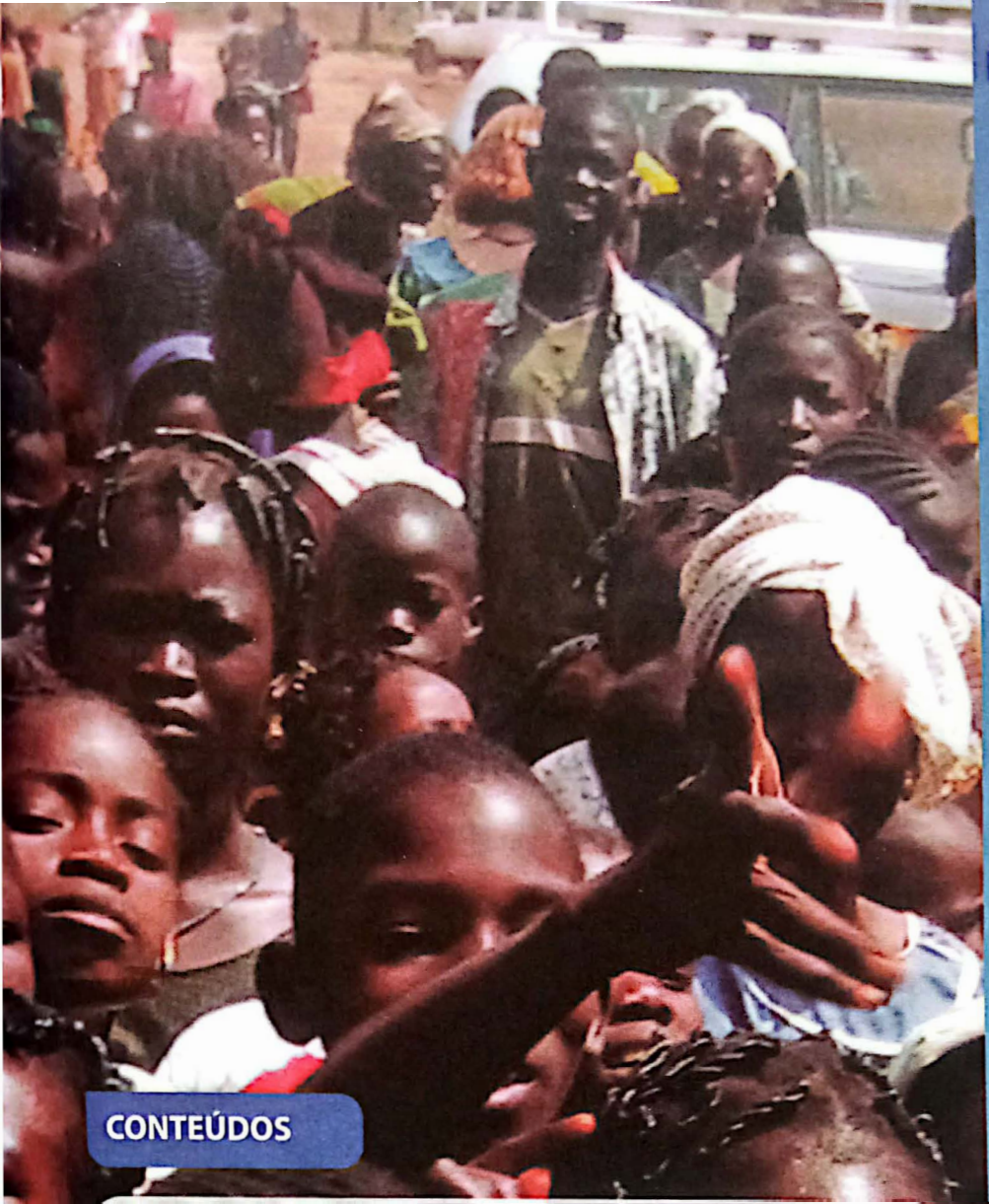


OBJECTIVOS

O aluno deve ser capaz de:

- Reconhecer a importância do estudo da Geografia da População.
- Caracterizar os factores que influenciam a distribuição espacial da população.
- Analisar as principais variáveis demográficas.
- Interpretar os principais indicadores demográficos.
- Comparar a evolução da população tendo em conta o nível de desenvolvimento socioeconómico.
- Analisar a migração como fenómeno demográfico.
- Explicar as causas das migrações.
- Comparar taxas de crescimento efectivo de diferentes países do mundo.
- Explicar as consequências das migrações.

Digitalizada com CamScanner



UNIDADE 1

População

CONTEÚDOS

- População – Conceito
- Distribuição espacial da população
- Crescimento populacional
- Teorias demográficas
- Evolução geral da população
- Principais problemas demográficos relacionados com:
  - Alimentação
  - Saúde e higiene
  - Habitação
  - Educação
  - Emprego
- Importância da relação população – economia e população – ambiente

Págs. 8 a 33

Digitalizada com CamScanner

População

Alguns conceitos úteis

População absoluta – é o número total de habitantes de um lugar.

Densidade demográfica – é o número de habitantes por km². Obtém-se dividindo a população absoluta pela área da região analisada.

Densidade e **superpovoamento** – uma área densamente povoada não significa, necessariamente, que seja superpovoada. Isso porque o conceito de superpovoamento não diz respeito apenas ao número de habitantes por km², mas também se refere ao nível de desenvolvimento socioeconómico e tecnológico da população em relação à área ocupada. Nesse caso, ocorre superpovoamento quando há descompasso do ponto de vista das condições socioeconómicas da população em relação à área ocupada. A Holanda, por exemplo, é densamente povoada mas não é um país superpovoado, pois a população desfruta de alto padrão de vida num espaço muito pequeno ao passo que países como a Índia e o Bangladesh são superpovoados. O superpovoamento é, portanto, relativo.

Recenseamento ou **censo demográfico** – é o levantamento ou a colecta periódica de dados estatísticos como nascimentos, óbitos, população absoluta, casamentos, migrações da população de um país, cidade, etc. A sua importância é fundamental para o melhor conhecimento dos vários aspectos demográficos bem como para fins de investimento, planeamento, projecções futuras e outras finalidades. Em Moçambique são realizados de 10 em 10 anos.

Fig. 1 Recenseamento da população

Taxa de natalidade – é a relação entre o número de nascimentos ocorridos no espaço de tempo de um (1) ano e o número de habitantes. Uma taxa de natalidade de 30 ‰ (trinta por mil) significa que nasceram 30 crianças vivas num grupo de mil habitantes num ano.

Taxa de mortalidade – é a relação entre o número de óbitos ocorridos num ano e o número de habitantes. Há também a mortalidade infantil, que é o número de mortes de crianças antes de completarem um ano de vida para cada grupo de mil crianças com menos de um ano de idade. Essa taxa é um importante indicador do nível de desenvolvimento socioeconómico dos diversos países do mundo.

Crescimento vegetativo ou **natural** – é a diferença entre as taxas de natalidade e de mortalidade. Não inclui os estrangeiros residentes no país.

Digitalizada com CamScanner

Distribuição espacial da população

A população não se distribui de igual modo pela superfície terrestre devido aos condicionalismos físico-geográficos bem como, por outro lado, aos factores humanos. No primeiro grupo, a distribuição climática pela superfície terrestre explica esse facto, mas não só. Outros factores interagem como a distribuição do relevo, da vegetação, da rede hidrográfica e dos solos. Relativamente aos condicionalismos humanos é de destacar o desenvolvimento da agricultura, a distribuição e exploração dos recursos do subsolo, os transportes e vias de comunicação, bem como, os factores históricos.

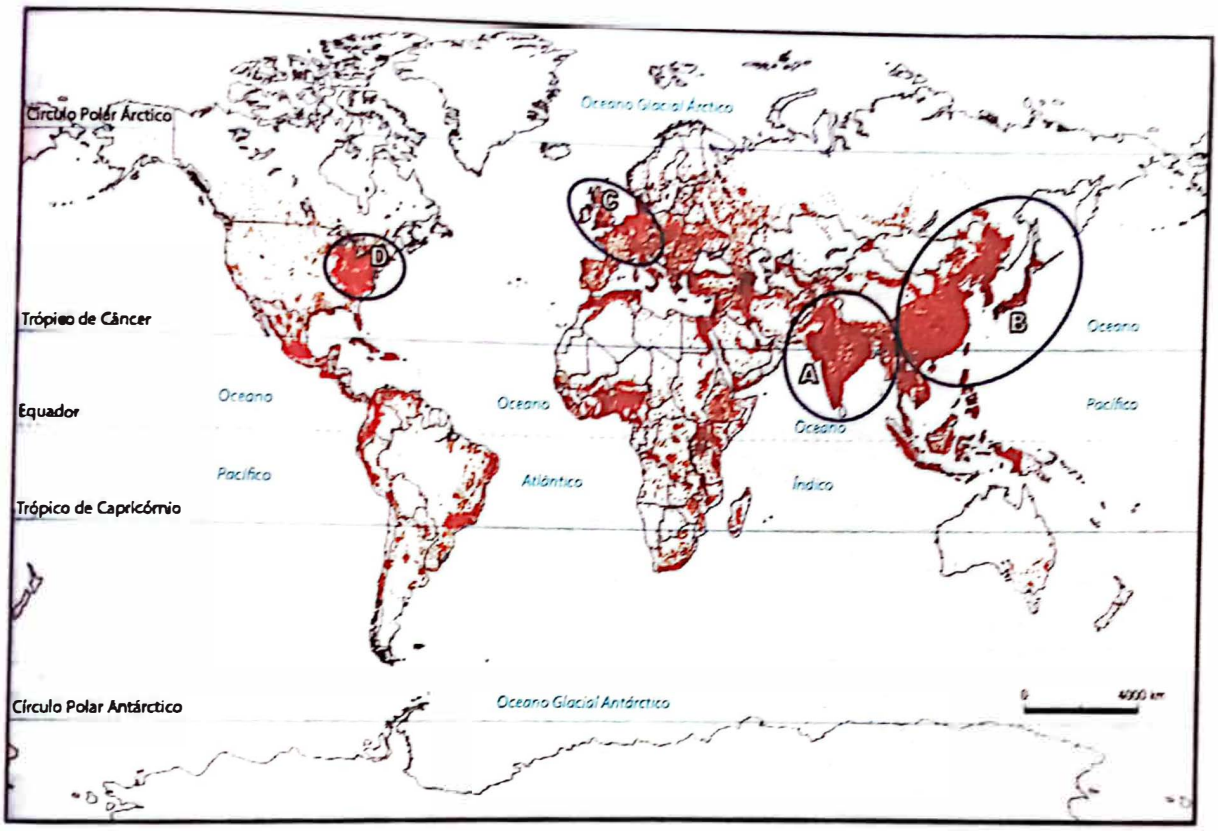


Fig. 2 Distribuição espacial da população mundial
Note os quatro grandes focos populacionais: o Sul (A) e o Sudeste asiático (B), a Europa Ocidental (C) e a faixa costeira atlântica da América do Norte (D).

Lendo mais...

Lê com atenção o texto que se segue (reflectindo sobre as causas da desigual distribuição da população num certo lugar):

«O Homem é um animal. Foi definido como um homotermo de pele nua. Para manter a sua temperatura constante no limiar dos 37 °C, e não tendo o seu organismo protecção natural como a maior parte dos outros animais, teve de se defender dos rigores do meio ambiente. Está no entanto sujeito a outros elementos climatéricos como a pressão atmosférica.

Fig. 3 Campo de refugiados

Digitalizada com CamScanner

(...) A maior parte dos climas permite a realização de trabalhos exteriores. Quando o Homem trabalha ar... vamente, a temperatura ideal situa-se bem abaixo dos 16 °C. Mas torna-se difícil ao ser humano que realiz... determinada tarefa suportar uma temperatura superior a 23 °C (particularmente se a ela acrescer uma humidade excessiva).

(...) A técnica relega as condições naturais para segundo plano. Todavia, a construção de aparelhagem téc... nica própria para tais fins é extremamente dispendiosa, não se pondo a questão de climatizar a atmosfera exte... rior na qual se realizam no entanto numerosas tarefas (agricultura, construção de estradas, etc.).

(...) A raça humana não se encontra só diante das condições naturais que a rodeiam. Por vezes, estas não actuam directamente sobre o seu organismo, mas através de outros seres. O Homem encontra-se, pois, no centro de um complexo que depende dele, mas de quem ele igualmente depende em certa medida.

Derruau (1982: 29-33)

Fig. 4 Abertura de vias de comunicação

Neste pequeno texto podemos entender que o ser humano se distribui pela superfície terrestre em função de determinados condicionalismos, sejam eles de natureza físico-geográfica como os de natureza humana ou histórico-social.

Derruau (1982), a propósito do segundo grupo de condicionalismos, refere, por exemplo, o seguinte

«Os efectivos populacionais de cada região dependem do tipo ou tipos de vida que aí se praticam. Se uns permitem uma população muito densa, outros admitem apenas fraca densidade populacional. (...) A população de uma região traduz, em princípio, um equilíbrio existente entre os recursos naturais utilizáveis e o nível de vida que a população julga necessário ter. Se, porventura, os habitantes consideram que o que a região lhes pode fornecer ou oferecer não é compatível com a sua dignidade humana ou com a sua posição social, abandonam-na voluntariamente. Mas pode igualmente acontecer que tais saídas sejam proibidas pelas entidades governamentais e que o crescimento constante da população não seja acompanhado por um aumento da procura de mão-de-obra susceptível de dar trabalho a todos os que vão atingindo a idade adulta. Por aqui, podemos ver como são numerosos os factores que intervêm na fixação de uma densidade: a quantidade de empregos criados pelo Estado ou pelos particulares, as invenções que têm por objectivo uma maior produtividade da terra, uma política que estimula ou refreia a emigração, ou até factores psicológicos que criam em certas épocas uma verdadeira psicose da emigração.

(...) Só a história do desenvolvimento da região considerada pode explicar certos fenómenos de densidade. Sendo esta algo de eminentemente variável, quer pelo acréscimo natural, quer pelos movimentos demográficos, devemos encará-la sempre em perspectiva dinâmica, que tenha em conta o meio económico e social que lhe está subjacente.»

Derruau, (1982: 48-49)

Digitalizada com CamScanner

Crescimento populacional

Se nos tempos pré-históricos, os seres humanos constituíam um efectivo bastante reduzido, nos tempos que correm a população humana cresceu de tal forma que os problemas demográficos actuais têm preocupado os governos dos vários países do mundo. Durante milénios, o crescimento foi lento e irregular mas acelerou por volta do século XVIII. O processo de crescimento populacional tem como causas as condições de vida, as regras morais e culturais mas, sobretudo, o comportamento das variáveis demográficas (tratadas mais adiante).

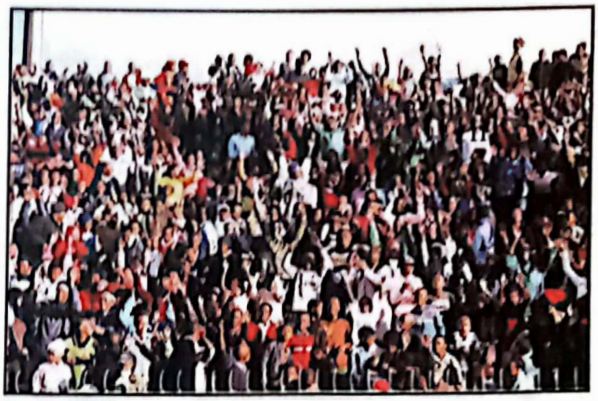


Fig. 5 População concentrada num determinado local.

Evolução da população mundial

Importa saber quem escreveu e o que já foi escrito sobre a evolução da população mundial. Isto devido às dificuldades que existem no tratamento do assunto, quanto mais se recua no tempo. Quer dizer, foi sempre preocupação do Homem conhecer os efectivos humanos não só do local em que se encontra, como de outros pontos do globo, seja por motivos de planificação económica, de confrontação militar, de colonização, etc.

Obviamente que os efectivos populacionais foram evoluindo ao longo do tempo. E o interesse pela população absoluta da superfície da Terra e sua evolução não deixaria de constituir uma necessidade do próprio Homem.

A primeira história da população mundial foi elaborada por Marcel Reinhard em finais dos anos 50.

Colin McEvedy e Richard Jones em *Atlas of World Population History* (1978) apresentam por países e por regiões, estimativas de evolução da população desde as origens até ao século XX.

A população antes do aparecimento da escrita até à actualidade

Julga-se que nos primeiros tempos a dinâmica populacional era caracterizada pela existência de pequenos grupos. Ou seja, na Pré-história os seres humanos eram escassos. Uma das características importantes desta época é a **dispersão**.

Durante milhões de anos a errância dos caçadores colectores nómadas foi limitada pelas condições climáticas.

O **fogo**, inventado ou descoberto pelo *Homo Erectus*, foi um dos elementos mais importantes na luta do Homem pela sobrevivência. No início do Paleolítico Superior começam as grandes migrações da Ásia para a Europa.

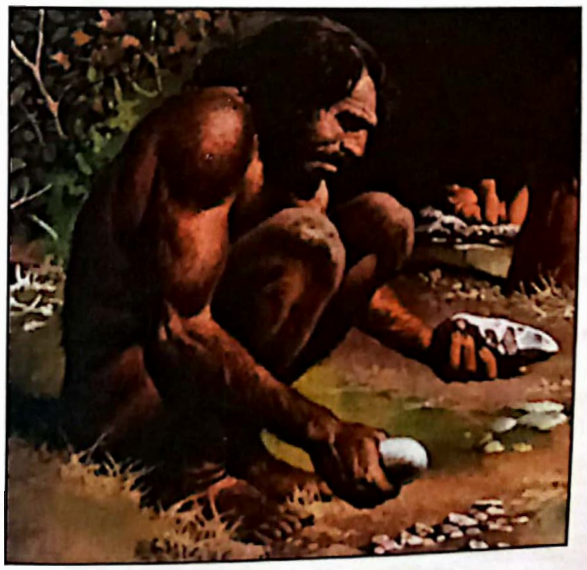


Fig. 6 Hominídeo tentando produzir fogo.

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

Durante muito tempo, presumiu-se que grupos de caçadores seguiram animais em direcção norte da Europa deixando a região ocidental despovoada. Sabemos hoje que tal não aconteceu. Hou sempre populações que foram ficando na retaguarda e que estão na origem das culturas mesolíticas.

No Mesolítico, as enormes florestas obrigam o Homem a procurar as regiões à beira dos rios e d mar. Os utensílios são adaptados a novas utilizações.

A vegetação era rica em frutos e raízes e os mares, agora sem gelo, possibilitam a sua exploraçã Troncos de árvores são transformados em canoas e o peixe começou a fazer parte da alimentação.

A passagem, em 30 000 anos, do *quase nada* para o *Homem acabado*, atingindo o primeiro milhã coincide com o processo do aparecimento do **cérebro** grande, da **consciência** da passagem do tempo da **linguagem**.

No Médio Oriente a data de 9 000 anos a.C. corresponde à altura em que começam também a apare cer as primeiras cidades. Estas têm cerca de 5 000 anos de existência na China e 7 000 anos na zona oc dental do Mediterrâneo. Se o primeiro milhão se atinge em 12 000 anos a.C., entre 9 000 e 8 000 a.C. humanidade teria já 2 a 3 milhões. No milénio seguinte, o trigo passa a cobrir a Mesopotâmia e o Egipto estendendo-se por 1 milhão de km², o que implica um aumento muito importante da população.

A explosão da China é bastante mais tardia. O recenseamento do ano 2 da nossa era informa-nos d existência de cerca de 70 milhões de habitantes. É a China do trigo antes do arroz. Nessa altura, a popula ção do Império Romano era estimada em cerca de 54 milhões de habitantes.

Quanto ao continente africano, podemos afirmar que coexistiram sempre dois mundos distintos: o do norte de África e o mundo ao sul do Saara.

A **agricultura** difundiu-se neste continente cerca de 7 000 anos a.C. no Egipto, o que faz com que 3 00 anos a.C. exista uma população estimada em um milhão de habitantes centrada praticamente no Nilo e prati cando a agricultura, enquanto no resto do continente não existem mais do que pequenos grupos de caçado res recolectores sem conhecimentos agrícolas. O lento crescimento da população observado até ao sécul XVI, foi consequência da revolução agrícola ser praticamente desconhecida por quase todos os povos d continente africano. A partir desta data, o tráfico de escravos, que até então tinha pouca extensão, começa a intensificar-se, razão pela qual a população apenas cresce de 87 milhões em 1 500 para 102 milhões em 185 É com o fim desta sangria causada pelo tráfico de escravos e com a progressiva libertação de tutela colonia que, já em pleno século XX, a África começa a crescer populacionalmente: 138 milhões em 1900, 176 milhõe em 1940, 353 milhões em 1970, 720 milhões em 1995. Calcula-se 1 510 milhões para o ano 2025.

A ciência demográfica, ao ter desenvolvido as técnicas de projecção, consegue extrapolar tendên cias para o futuro com uma certa exactidão... e ninguém fica indiferente aos números que se apresentam por exemplo, para a população mundial, com grande plausibilidade, 7 023 milhões de habitantes em 2010, 8 312 milhões em 2025...

Será possível encontrar um dinamismo económico e um contexto ecológico capaz de responder à permanência da situação actual, em que a população do globo aumenta 1 900 000 pessoas diariamente, em que cada ano a população mundial aumenta cerca de 100 milhões de habitantes? Estamos perante um problema que ninguém mais pode ignorar. Mas, sendo o mundo constituído por blocos com caracte rísticas demográficas totalmente diferentes e havendo necessidade de existir uma política coordenada, como é que se pode defender uma estratégia de acção para a nossa aldeia global? Por outro lado, conforme iremos ver, se uma população não cresce começa a envelhecer... e o que fazer a tantos idosos sob o ponto de vista financeiro, social, familiar e cultural?

Muito tempo passou para que a humanidade alcançasse o primeiro milhar de milhão de habitantes (por volta de 1802). Depois foram necessários cerca de 125 anos para que a mesma duplicasse, isto é, alcançasse por volta de 1927 o segundo milhar de milhão de habitantes. Por volta de 1961, 34 anos mais tarde, a população mundial atinge o terceiro milhar de milhão, e assim por diante.

Enquanto essa duplicação se processava, nesse extenso período de tempo, o Homem, por outro lado, foi alterando o seu modo de vida de há cerca de 10 mil anos, com o advento da agricultura, tendo passado a multiplicar-se nas cidades.

Estima-se que, em 1900, nove em cada dez homens, mulheres e crianças, que somavam uma população de 1,65 milhar de milhão de humanos, ainda vivia no campo. Calcula-se que nos últimos tempos quase metade dos cerca de seis milhares de milhão de pessoas habitarão as cidades.

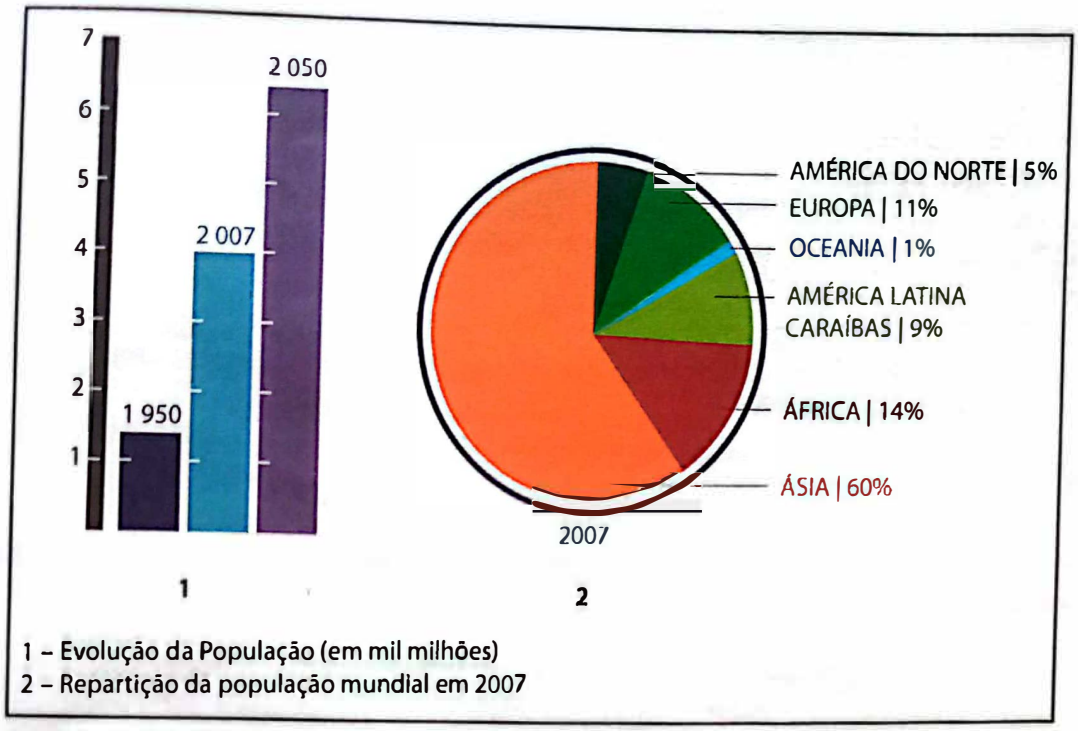


Fig. 7 Repartição e evolução da população mundial

Em suma: há por um lado um extenso período de crescimento lento da população mundial e, um outro, mais recente, caracterizado por ser muito curto, mas muito mais rápido.

Variáveis demográficas

A natalidade e fecundidade, a mortalidade e as migrações são de seguida desenvolvidas para relacioná-las com o crescimento populacional. Por meio delas analisar-se-ão as causas do crescimento populacional tomando em conta que as mesmas diferem e que, por isso, há necessidade de agrupá-las considerando os Países Desenvolvidos (PD) e os Países em Desenvolvimento (PVD).

Mortalidade

A sua característica principal durante o século XX foi o seu **declínio**. Este declínio não se fez observar em todos os países ao mesmo tempo.

Antes do século XIX existiram elevados níveis de mortalidade e uma das características dos países desenvolvidos foi a transição, durante os séculos XIX e XX, para níveis baixos de mortalidade.

Grande parte dos países desenvolvidos apenas conhecem um declínio significativo a partir do fim da II Guerra Mundial e os primeiros grupos de idade a serem beneficiados foram os primeiros, em particular o primeiro ano de vida.

A queda dos índices de mortalidade, após a II Guerra Mundial, sobretudo nos Países em Desenvolvimento, esteve associada aos benefícios obtidos com os avanços no campo da medicina nos Países

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

Desenvolvidos. As campanhas de saúde pública e de vacinação reduziram em grande medida as doenças e a mortalidade infantil.

A existência de elevados níveis de mortalidade no passado parece ter sido devido a seis razões principais: existência de frequentes períodos de fome, subnutrição nas classes sociais menos abastadas, guerras, epidemias, pestes e ausência de condições sanitárias.

Sobre o declínio da mortalidade no mundo, os factores mais relevantes parecem ser os seguintes:

- Factores educacionais (melhores conhecimentos sobre vestuário, alimentação, etc.).
- Factores sanitários (melhores condições sanitárias e de higiene, nomeadamente a canalização da água, a abertura de esgotos, a modificação das condições de habitação).
- Factores ligados à medicina (melhores conhecimentos sobre a prevenção, diagnóstico e cura de certas doenças).
- Factores económicos (o desenvolvimento económico transformou as economias de subsistência em economias de mercado, desenvolveu as redes de comunicação e aumentou os níveis de bem-estar económico e social).
- Factores sociais (melhoria nas condições de habitação, no número de horas e nas condições de trabalho).

Em síntese, a melhoria de vida, das condições gerais de saúde e a rapidez das comunicações criaram condições para que a mortalidade declinasse de tal forma que a esperança de vida tem vindo sempre aumentar em todos os países do mundo.

No caso de Moçambique, e tomando em conta a taxa de mortalidade infantil (TMI), nota-se que esta se situa entre as mais altas do mundo ainda que a tendência seja decrescente. Quer dizer: em **1960** a TMI era de **231,0** óbitos por mil nascimentos, em **1970** era de **193,0**, em **1980** era de **156,1**, em **1997** era de **145,5** e, em **2003** a TMI era de **124** óbitos por mil nascimentos.

Considera-se que o acesso a cuidados pré-natais e à água canalizada estejam entre os mais importantes factores de sobrevivência da criança.

A taxa de mortalidade infantil é alta em Moçambique e, paralelamente, a esperança de vida ao nascer é baixa. Em **1960** correspondia aos **33,8** anos, em 1970 aos **38,7** anos, em **1980** aos **43,5** e, em **1997** aos **42,3** anos. Por que razão a esperança de vida ao nascer declinou de 1980 a 1997?

Tem-se verificado que a mortalidade varia com os níveis socioeconómicos, com a profissão, com o lugar de residência e com certas características étnicas e religiosas.

A eliminação das diferenças entre países ricos e países pobres é um objectivo a atingir à escala mundial, mas a sua eliminação implica um melhor conhecimento da sociologia dos comportamentos demográficos.

Natalidade e fecundidade

Há uma tendência secular do declínio da natalidade em todos os países do mundo. Este declínio é maior para os países que adoptam o controlo da natalidade e o planeamento familiar.

Há diferenças profundas entre as diferentes regiões do mundo.

Há diferenças entre as taxas de natalidade da população urbana e rural, entre as diversas classes sociais, entre os casais nos diversos níveis de instrução e até mesmo entre as religiões predominantes num país.

Tendências

- As taxas das zonas urbanas são menores que as das rurais em determinada área populacional.
- Numa mesma população são maiores nas classes mais pobres.
- Há uma correlação inversa entre as taxas de natalidade e o grau de desenvolvimento socioeconó-

Digitalizada com CamScanner

Índice de natalidade

- Países de alta natalidade – possuem uma natalidade superior a 30‰.
- Países de média natalidade – a mesma situa-se entre 20 e 30‰.
- Países de baixa natalidade – possuem uma natalidade menor que 20‰.

«Jonh Stuart Mill por volta dos anos 50, depois de Malthus, classificou a população em «malthusiana» e não malthusiana»:

- Malthusiana: França, Suécia, Japão, etc. (antinatalista)
- Não Malthusiana: Brasil, Etiópia, Peru, Moçambique, etc.

A natalidade depende da fecundidade natural. Mas, a fecundidade é difícil de se definir numericamente porque são raros os casos de absoluta ausência de factores limitativos. Estes últimos são, por exemplo, o excesso de mortalidade feminina antes da idade fértil, infecundidade (que pode ser voluntária ou provocada) e esterilidade (que é de natureza fisiológica).

Nota: Algumas teorias demográficas incluindo a de Malthus, são tratadas a partir da pág. 24.

Reprodução da população

Há a considerar dois tipos de padrão de reprodução da população:

1.º tipo: corresponde aos países desenvolvidos – **PD** (Europa e América do Norte).

- Índices de natalidade médios e baixos com tendência a diminuir: oscilam entre os 15 e 25‰ os índices de incremento da população que tendem a estabilizar-se.

2.º tipo: corresponde aos países em desenvolvimento – **PVD** (África, Ásia e América Latina).

- Índices de natalidade muito altos (entre 25 e 40‰).

Razões para a reprodução do 2.º tipo

- Baixo nível de desenvolvimento económico, predomínio de uma economia rural, individual e atrasada, analfabetismo, baixo nível cultural, falta de condições de higiene e saúde e fraca utilização de mão-de-obra feminina.

Fecundidade

Tal como acontece com a mortalidade, os factores responsáveis pela evolução da fecundidade são de diferente natureza: factores biológicos (a fecundidade começa a ser significativa cerca dos 15 anos de idade, atinge um máximo entre os 20 e 35 anos, declinando em seguida até aos 50 anos porque apenas uma minoria de mulheres tem filhos depois dos 50 anos); factores sociais e psicológicos (a diferente frequência de relações sexuais entre pessoas férteis); leis e costumes que determinam o momento em que a mulher começa a ter relações sexuais; divórcio; viuvez; e abstinência sexual, contracepção e aborto.

Fig. 8 População feminina

A existência de diferentes níveis de fecundidade nas populações humanas é o resultado da confluência de um diversificado número de factores da mais diversa natureza.

Na África Subsaariana, por exemplo, as taxas de fecundidade total (TFT) são das mais elevadas do mundo. Na maioria dos países africanos a referida taxa, nos anos 90, esteve acima dos cinco filhos por mulher. Apesar disso, há estudos que mostram que há uma tendência de declínio (ainda que sejam de pequena magnitude). De um modo geral, o declínio dos níveis de fecundidade tem fortes evidências na África Oriental e Austral comparativamente a África Ocidental.

Na África Oriental, sobretudo no Quénia e Tanzania, o declínio dos níveis de fecundidade é atribuído ao aumento do uso de métodos contraceptivos eficientes (particularmente nas idades mais jovens) e o aumento da idade ao primeiro casamento.

No caso da África Austral (sobretudo no Zimbábwè, Botswana e na África do Sul,), as razões do declínio prendem-se com aspectos como elevados níveis de educação, níveis relativamente baixos de mortalidade infantil e um eficiente programa de planeamento familiar.

Olhando para a África Subsaariana, em geral, os factores que justificam os níveis de fecundidade bifurcam-se, pelo menos, em duas linhas de pensamento: uma, orientada para os factores socioculturais e, outra, para o baixo nível de desenvolvimento económico. A primeira defende que o elevado nível de fecundidade na África Subsaariana é resultado da natureza da estrutura familiar existente, do grau de parentesco, valores culturais e religião. A segunda relaciona o nível de fecundidade com o desenvolvimento económico. Quanto maior esta for, maior será a tendência de a fecundidade baixar.

Temos de considerar a importância dos factores biológicos na explicação das atitudes das pessoas em relação ao seu desejo de regular a fecundidade. A importância destes factores biológicos não invalida a importância dos factores sociais, culturais e económicos. As atitudes e os comportamentos em relação à fecundidade inferem na base biológica da fecundidade. Estas atitudes e comportamentos resultam do ambiente em que se inserem. No fundo, este ambiente implica, de certo modo, o tipo de família. Esta, de um modo geral, rege-se por um determinado ciclo.

O «ciclo de vida familiar», ou seja, a sequência de «acontecimentos» que atravessam a família desde a sua constituição até ao seu desaparecimento, compõe-se pelas seguintes fases:

- *Fase da criação*: começa com o casamento (ou ainda mais genericamente, com a união de dois indivíduos de sexo oposto) e acaba com o nascimento do primeiro filho.
- *Fase da expansão*: vai desde o nascimento do primeiro filho até ao nascimento do último.
- *Fase da estabilidade*: vai desde o nascimento do último filho até à saída do primeiro filho de casa.
- *Fase do declínio*: começa com a saída do primeiro filho de casa e acaba com a saída do último.
- *Fase do lar vazio*: começa com a saída do último filho de casa e acaba com o falecimento de um dos membros do casal.
- *Fase da extinção*: vai do falecimento do primeiro membro do casal até ao falecimento do último.

Como relacionar o «ciclo de vida familiar» com os níveis de fecundidade numa situação como a de Moçambique? Neste, a TFT permaneceu entre 6 a 7 filhos por mulher de 1950 a 1970 aumentando de 6,6 em 1970 para 7,1 em 1980. Depois, decresceu de 7,1 filhos por mulher em 1980 para 6,1 em 1997.

Baixos níveis de mortalidade – Redução da fecundidade

A maior probabilidade de manter vivos a totalidade dos filhos de uma família tem reduzido a fecundidade tanto por aumentar o encargo familiar como pela garantia da sobrevivência familiar. Muitas famílias debatem-se com o dilema de ter mais um filho ou elevar o nível de vida. É de associar também a crescente tendência de emacipação da mulher.

Fig. 9 Família africana (repre
sentadas três gerações)

Digitalizada com CamScanner

Tipos de regimes demográficos

Porque as taxas de mortalidade, natalidade e fecundidade variam muito, e com o fim de definir uma visão de síntese, estabeleceram-se quatro tipos de regimes demográficos.

1.º Tipo primitivo

Características:

- Taxa de natalidade muito elevada, chegando a ultrapassar os 40‰.
- Taxa de mortalidade igualmente elevada.
- População com grande número de jovens e poucos velhos.
- Fraca duração média de vida.

Exemplos: países da Ásia das Monções, antigos países colonizados de África e os da América Latina.

2.º Tipo jovem

Características:

- Taxa de natalidade ainda muito elevada (na ordem dos 25‰).
- Taxa de mortalidade relativamente fraca (10‰).
- Crescimento natural muito elevado.
- População com grande número de jovens (velhos em pequeno número).
- Fraca densidade populacional.
- Duração média de vida relativamente elevada.

Exemplos: Canadá, Austrália e Nova Zelândia (alguns países do 1.º tipo tendem a transitar para este regime).

3.º Tipo maduro

Características:

- Natalidade média na ordem dos 18‰.
- Mortalidade considerada fraca, pois é inferior a 10‰.
- Crescimento natural positivo mas moderado.
- Fraco número de população jovem, população adulta numerosa, velhos em número considerável.
- Esperança média de vida muito elevada.

Exemplos: Noruega, Dinamarca, ex-URSS e os EUA.

4.º Tipo velho

Características:

- Natalidade muito fraca (restrição voluntária da natalidade).
- Mortalidade também muito fraca.
- Crescimento natural fraco (em alguns anos pode ser negativo).
- Composição da população: poucos jovens e muitos velhos.

Exemplo: Suécia
(É uma situação que todos os países tentam evitar, pois ela corresponde a um enfraquecimento cada vez maior do seu potencial humano).

Estes regimes variam com o tempo devido a novas orientações demográficas. Um país pode passar de um regime demográfico para o outro.

Digitalizada com CamScanner

Movimentos migratórios

Os movimentos migratórios são de natureza diferente. Em primeiro lugar, abrangem três situaçõe distintas: a **emigração**, a **imigração** e as **migrações internas**. Em segundo lugar, as variações no tempo no espaço dependem de factores socioeconómicos complexos de natureza interna e externa em relaçã a uma determinada unidade espacial em referência.

A interdependência existente entre os diversos tipos de mobilidade espacial, tanto definitivas com temporárias, bem como, a existência de migrações pendulares que, por vezes, se confundem com a migrações internas nas sociedades desenvolvidas, introduzem dificuldades adicionais na medição dest fenómeno.

Adoptando uma atitude normativa, pode-se definir **migrações como o conjunto de deslocaçõe no espaço físico de indivíduos seja qual for a duração e as distâncias entre as deslocações.**

A mobilidade espacial é a capacidade de as pessoas se deslocarem no espaço; as migrações imp cam, geralmente, a mudança do lugar de residência.

As migrações internas são, assim, um subconjunto da mobilidade espacial. Elas implicam uma moc ficação da residência habitual que pode ocorrer dentro (migrações internas) ou para fora do país (emigr ções e imigrações).

Os **métodos de análise** dos movimentos migratórios são:

- Taxa bruta de emigração = emigrantes / população x 100
- Taxa bruta de imigração = imigrantes / população x 100
- Taxa bruta de migração total = (emigrantes + imigrantes) / população x 100

As migrações têm o seu papel na distribuição populacional, bem como, no ritmo de crescimer desta. As populações tanto podem emigrar da área rural para uma grande área urbana, como para ur pequena área urbana. Os habitantes desta última podem também emigrar para a grande área urbar Este movimento pode direccionar-se para uma área urbana de média dimensão. Em todos eles, depe dendo da motivação, pode ocorrer o movimento de retorno.

Fig. 10 Indivíduos à espera de um meio de transporte marítimo.

Fig. 11 Local de partida da travessia Maputo – Katem (Sul de Moçambique 2010)

Nas migrações internacionais os migrantes, geralmente, têm sido trabalhadores, refugiados, turista

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

No caso de mão-de-obra laboral, os espaços de movimento significativo que mais se destacam são os seguintes:

- Países de acolhimento como o Senegal, o Gana e a Costa do Marfim (que recebem, sobretudo, mão-de-obra do Burkina Faso, Mali, Guiné e Togo).
- A África do Sul (que acolhe, sobretudo, de Moçambique, Lesoto e outros países vizinhos seus da África Austral).
- A Argentina, a Venezuela e o Brasil (que recebem, na região, sobretudo, do México e da Colômbia).
- Os EUA e os países árabes (que recebem migrantes provenientes, sobretudo, da Índia, Paquistão, Bangladesh e da República da Coreia).

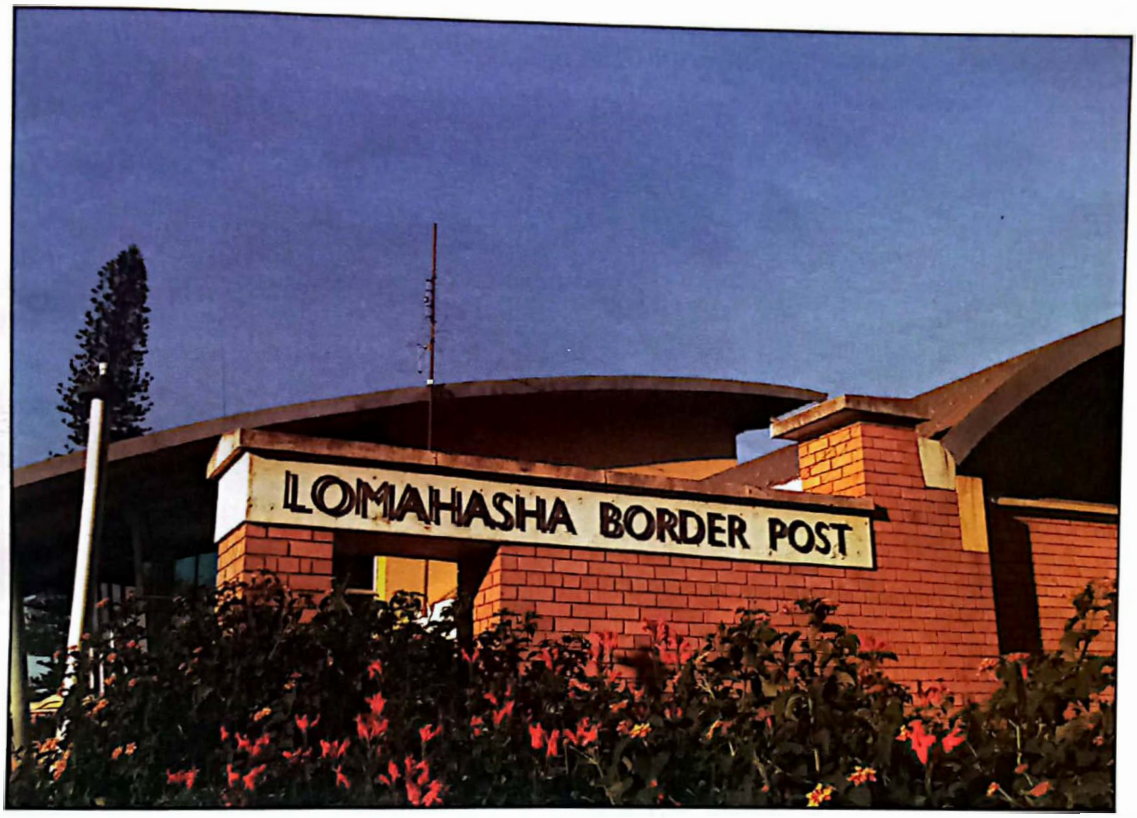


Fig. 12 Posto fronteiriço

As migrações numa perspectiva neoclássica

Dentre as abordagens económicas, a perspectiva neoclássica enfatiza que a migração internacional de trabalhadores é causada pelas diferenças de taxas salariais entre países.

Os mercados de trabalho – e não outros, como o financeiro, por exemplo – são os mecanismos primários pelos quais os fluxos internacionais são induzidos, isto é, eles defendem a teoria do equilíbrio de renda e emprego de diferentes países.

Para os neoclássicos, o migrante calcula o custo e o benefício da experiência migratória e é isso que influencia e determina a sua decisão.

O modelo neoclássico definia o sucesso do migrante pela sua educação, experiência de trabalho, domínio da língua da sociedade hospedeira, tempo de permanência no destino e outros elementos do capital humano.

Sasaki e Assis, 2000

Digitalizada com CamScanner

Breve abordagem aos fluxos migratórios em África, segundo Badi

O fenómeno migratório não é novo. Os actuais fluxos migratórios, segundo Badi (2006), obedecem à história colonial e têm a ver com as desigualdades económicas, com os conflitos políticos, étnicos e religiosos que obrigam alguns grupos a abandonar os seus países.

A migração abarca todas as regiões do mundo e todos os grupos sociais. O contexto da migração na África Subsaariana não foge deste contexto. Badi (2006) considera que a peculiaridade nesta região é que os migrantes sofrem uma dupla exclusão: por um lado, nos países receptores, onde trabalham e, por outro, nos países emissores, para onde enviam importantes somas de dinheiro.

Fig.13 Refugiados (algures em África)

Fig.14 Um encontro popular

A colonização europeia favoreceu a cultura do nomadismo com a sua política de recrutamento de mão-de-obra para as diversas actividades económicas. Por outro lado, Badi (2006) considera que «as irracionais políticas pós-coloniais de desenvolvimento» foram o maior responsável pelo êxodo rural em África.

Associado a esse aspecto também aponta como poderosos factores de migração interna as secas severas, a desertificação, a desflorestação e as guerras. Por exemplo, os conflitos político-militares da África Central (região dos Grandes Lagos) e da África Ocidental (região do rio Mano) converteram países como Angola, RDC, Sudão, Congo-Brazzaville, Libéria, Serra Leoa, Costa do Marfim em exportadores de refugiados e emigrantes para países vizinhos ou outras regiões do continente.

Segundo Badi (2006), há uma inter-relação nos factores (económicos, sociais, culturais e políticos) que levam os africanos a abandonar os seus países de origem.

Agrupa em quatro os factores de mobilidade populacional em África, a saber:

1. O crescimento demográfico – que, associado às mais elevadas taxas de natalidade (38 por 1000) e baixas taxas de mortalidade a nível mundial, faz com que tenha uma população jovem.
2. A pobreza – 34 dos 49 países menos avançados do mundo estão na África Subsaariana, 31 dos 35 países com os piores índices de desenvolvimento humano também estão nesta região africana.
3. O esgotamento dos recursos naturais – resultante da seca, da desertificação, da desflorestação, da crescente urbanização, que provocam a escassez de água e a débil produtividade na agricultura.
4. Os conflitos político-militares – a proliferação de guerras civis, por exemplo, no Ruanda, Burundi, Uganda, Libéria, Serra Leoa, Somália, Congo-Brazzaville, RDC, Sudão, Costa do Marfim, etc.

Digitalizada com CamScanner

Mas, a migração africana tem responsabilidades internas e externas.

De acordo com Badi (2006), os dirigentes africanos vêem os movimentos migratórios como uma oportunidade para pressionar a Europa no sentido de aumentar a sua ajuda ao desenvolvimento.

Ainda segundo ele, as autoridades desses países nunca proporcionam aos seus cidadãos uma informação adequada sobre as realidades humanas, sociais e económicas dos países de imigração e o risco que correm ao decidir emigrar para a Europa.

Em muitos casos, os próprios dirigentes contribuem, por meio dos seus comportamentos extrovertidos e seu arrogante nível de vida, equiparado ao dos seus colegas do Norte, para a propagação do mito de uma «Europa paraíso terreno» ou «terra prometida».

Por outro lado, os governos desses países temem o retorno de imigrantes por razões políticas, por exemplo, pelo facto de os mesmos terem adquirido uma nova mentalidade relativamente à democracia.

Fig. 15 Emigrantes africanos num país europeu

Para o autor em referência, os governos fomentam a emigração não só como uma fácil solução da crise interna, mas também para erradicar as pressões políticas e sociais das classes médias e do povo. Nunca os Estados emissores se preocupam com o **retorno dos seus imigrantes** e, nem tão pouco preparam a sua **reinserção, em caso de decidirem regressar**. Ao contrário, **não desejam tal regresso**, por ser este o colectivo mais informado relativamente aos seus direitos e que poderia perturbar a relativa paz interna, mantida mediante repressão e dissuasão das classes dirigentes.

De acordo com Badi (2006), as estruturas e os mecanismos do sistema internacional têm uma clara responsabilidade na emigração dos africanos através das políticas macroeconómicas (os programas de ajustamento estrutural) do FMI e do Banco Mundial, que, ao imporem aos governos os deveres externos em detrimento dos internos (ajustamentos estruturais, condicionalismos da ajuda, liberalismo assimétrico com as subvenções agrícolas que arruínam o campesinato africano), retiram todas as funções económicas e sociais para só fortalecer a polícia ou a repressão. Tudo o que sai do solo e subsolo é destinado à exportação deixando insatisfeitas as necessidades locais. Dito de outra maneira, dá-se prioridade ao mercado externo em detrimento do interno.

Teorias demográficas

O que está na origem das grandes diferenças sociais dentro de um país, de uma região, de um local? Por que razão, sobretudo nos P.V.D., o fosso entre ricos e pobres é enorme? São os alimentos que não chegam para todos ou o problema está na má gestão dos recursos? O que sobressai como problema: falta de equidade, ausência ou défice de democracia e de direitos humanos, má distribuição de riqueza, etc.? Serão todos esses problemas que quando agravados dão a ideia de superpovoamento?

Várias teorias procuram analisar estes assuntos dando ênfase àquilo que defendem. Procurar-se-á dentre elas, abordar simplesmente duas, aqui assumidas como representativas. Estas, como as outras, não fogem à relação entre o crescimento da população e o bem-estar da mesma.

Teoria de Malthus

A 17 de Fevereiro de 1766 nascia Thomas Robert Malthus, perto de Guilford (Surrey).

Em 1798 publica, sem mencionar o seu nome, o «**Ensaio sobre o Princípio da População** – com afecta o futuro, o progresso da humanidade, com notas sobre as especulações do Sr. Godwin, do Sr. Cor dorcet e de outros escritores».

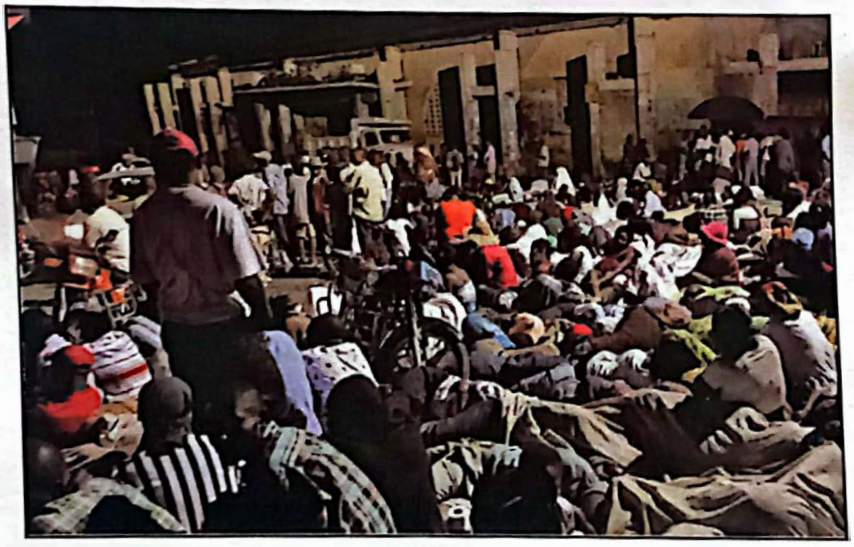


Fig. 16 Pequeno aglomerado populacional

Parte de uma das suas teses referia que «a assistência aos pobres é inútil porque não serve senã para os multiplicar sem os consolar».

Três temas fundamentais resumem o seu pensamento demográfico:

1. População e subsistência
2. Obstáculos ao crescimento da população
3. Remédios

População e subsistência

Thomas Robert Malthus distingue duas leis antagónicas: **a lei da população, que cresce em progre são geométrica (1, 2, 4, 8, 16, 32...)** e a **lei das subsistências, que crescem em progressão aritmética (2, 3, 4, 5, 6...)**.

Digitalizada com CamScanner

Para ele, quando uma população não é controlada, duplica a cada 25 anos, crescendo de período em período, segundo uma progressão geométrica. Ele baseava-se no caso da população americana. Contudo, a progressão geométrica não é uma realidade pois, não passa de uma mera tendência.

Quanto ao crescimento dos meios de subsistência trata-se de um máximo tendencial que pode ser contrariado com a utilização de novas terras, importação de produtos alimentares e mesmo com o progresso técnico.

Obstáculos ao crescimento da população

Segundo Nazareth (2004), neste eixo temático, é difícil de compreender o pensamento de Malthus quando se refere a **vícios** (o conjunto de factores que impedem o crescimento). Entretanto, considera que Malthus distingue dois tipos de vícios: um no **celibato*** (em que não se respeitam as regras da castidade) e, outro, no casamento (infanticídio, aborto, métodos anti-concepcionais, instabilidade das uniões e adultério).

Quanto à **miséria** (obstáculo que engloba o conjunto de factores que levam à morte prematura) distingue como agentes mais importantes os maus climas, trabalhos penosos e a guerra.

E o terceiro obstáculo, ainda na óptica de Malthus, é a **obrigação moral**, que ele entende como o celibato acompanhado de **castidade**** prolongada até ao momento em que se é capaz de sustentar uma família.

Remédios

Malthus afirma que o único obstáculo que não prejudica nem a felicidade moral, nem a felicidade material é a **obrigação moral**. Todos os outros são «falsos remédios» que só agravam a situação como os sistemas igualitários, a emigração, o crescimento dos meios de subsistência e a lei dos pobres.

A **«lei dos pobres»**, segundo ele, é factor de expansão da miséria porque causa um aumento na procura sem que aumente em paralelo a produção, provocando necessariamente a alta de preços. Esta vai fazer com que muitos dos que viviam do seu trabalho sejam obrigados a recorrer à assistência, o que vai representar um factor de multiplicação dos pobres. A lei dos pobres encoraja a proliferação dos mais necessitados, uma vez que estes não encontrarão razões para retardar o casamento. Em vez de solucionar o problema da miséria, pelo contrário, contribui para aumentar o número de pobres. Para ele «os pobres não têm o direito a viver». Entretanto, nas últimas edições já admite alguma caridade pública e privada.

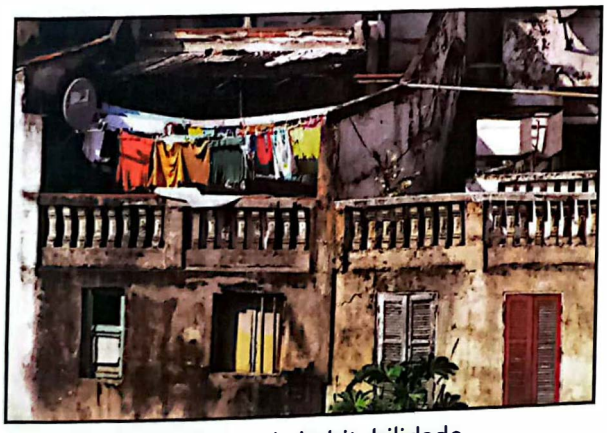


Fig. 17 Más condições de habitabilidade

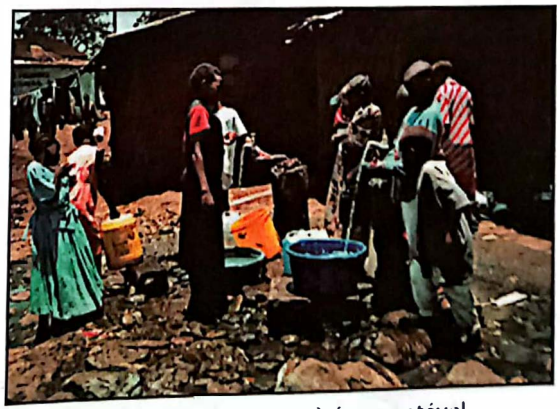


Fig. 18 Problemas de acesso à água potável

***Celibato** – Estado daquele que não contrai o matrimónio.

****Castidade** – Qualidade ou estado do que é casto (puro); abstinência total, pureza, virgindade, honestidade.

Digitalizada com CamScanner

Transição demográfica

Léon Rabinowicz (1929) e Warren Thompson (1930) empregam pela primeira vez a expressão «Revo lução Demográfica». Em 1934, Landry desenvolve as ideias fundamentais desta teoria no seu livro «A Revolução Demográfica». Mas é com Frank Notestein que a «A Revolução Demográfica» se transforma n expressão mais correntemente usada, que é a «transição demográfica».

O conceito de transição demográfica significa a passagem de um estado de equilíbrio, em que mortalidade e a fecundidade tinham elevados níveis, para um outro estado de equilíbrio em que a mort lidade e a fecundidade apresentam baixos níveis, na sequência ou paralelamente a um processo d modernização.

A transição demográfica é um modelo de leitura de grandes transformações demográficas que oco rem ou estão a ocorrer na época contemporânea. Segundo a mesma, todos os países já passaram o terão de passar por **quatro fases** de evolução:

- **Fase do quase equilíbrio-antigo ou de pré-transição** – entre uma mortalidade elevada e um fecundidade igualmente elevada, o que implica um crescimento natural da população reduzido.
- **Fase do declínio da mortalidade** e da consequente aceleração do crescimento natural **da pop lação.**
- **Fase do declínio da fecundidade** – a mortalidade continua a declinar embora a um ritmo ma moderado e o crescimento natural da população diminui de intensidade.
- **Fase do quase equilíbrio-moderno** – entre uma mortalidade com baixos níveis e uma fecundid de igualmente baixa e o crescimento natural da população tende para zero.

Documento

A totalidade dos países desenvolvidos encontra-se na última fase da transição demográfica e, em alguns deles, até já se entrou numa fase a que se começou a chamar de pós-transição, devido ao facto de o seu nível de fecundidade não garantir a substituição das gerações e o número de óbitos ser superior ao número de nascimentos.

Todos os países do mundo já passaram pela segunda fase, declínio da mortalidade, e quase todos já chegaram à terceira fase, declínio da fecundidade.

Nazareth, 2004

Composição ou estrutura de uma população

A composição de uma dada população pode ser examinada sob diversos pontos de vista, com sejam o biológico, económico ou social.

A composição por sexos

A composição por sexos depende da repartição dos recém-nascidos pelos dois sexos, das diferença entre a mortalidade feminina e das diferenças entre os efectivos masculinos e femininos de emigrantes

Há tendência para que, em várias regiões, se verifique um maior número de nascimentos de indivíduos do sexo masculino do que os do sexo feminino.

Digitalizada com CamScanner

No entanto, há certos países em que a mortalidade feminina é mais elevada devido, por exemplo, ao infanticídio de raparigas porque o patriarca da família pretende um herdeiro do sexo masculino.

Noutras regiões, o casamento precoce, associado aos numerosos partos, diminui o número de mulheres relativamente ao de homens. É este o caso de muitos países subdesenvolvidos, como o Ceilão, onde, antes da guerra de 1939, existiam 114 homens para cada 100 mulheres.

Pelo contrário, nos países desenvolvidos, a mortalidade masculina é, em geral, superior devido, por exemplo, às perdas causadas pela guerra, que foram, em certos casos, muito pesadas. Por outro lado, há a considerar a elevada mortalidade que se verifica entre os homens, particularmente durante a juventude. Os desregramentos, o alcoolismo e causas biológicas ainda mal conhecidas, provocam uma elevada taxa de mortalidade de indivíduos do sexo masculino, sendo a longevidade dos componentes do sexo feminino superior.

Daqui resulta que, em certos países como a França e a Inglaterra, o número de mulheres é muito superior em relação ao número de homens.

As migrações também provocam alterações na estrutura, por sexos, de dada população. Particularmente nos casos de migração não definitiva verifica-se que os homens abandonam mais facilmente a sua terra natal do que as mulheres. Daqui resulta que a proporção dos indivíduos do sexo masculino relativamente aos indivíduos do sexo feminino diminua nas regiões de emigração e aumente nos países de destino. Nas vésperas da segunda guerra mundial, verificava-se, **para cada 110 mulheres**, a seguinte proporção:

- 104 homens nos Estados Unidos
- 105 homens no Canadá
- 110 homens na Austrália

As consequências da disparidade numérica entre os indivíduos do sexo masculino e os indivíduos do sexo feminino de dada região, traduzem-se, quer numa menor ou maior nupcialidade, quer ainda no domínio profissional, na medida em que por razões de aptidão e por tradição, os indivíduos dos dois sexos não ocupam o mesmo tipo de emprego.

Fig. 19 Indivíduos de sexo masculino e feminino duma região

A composição por idades

Os indivíduos podem ser da mesma idade, o que não significa que, por isso, tenham as mesmas capacidades. Por outro lado, de uma para a outra época varia a concepção de idade adulta, em função da evolução de preconceitos sociais e até da própria evolução sanitária. A idade pode ser vista como uma construção social derivada do próprio meio social.

Se nos tempos que correm, um homem de 55 anos não é considerado um velho, já na Idade Média, ou mesmo há cem anos atrás, tal idade correspondia claramente a um ancião. No entanto, as estatísticas oferecem uma noção aritmética das idades, o que não deixa de ser importante. Mas é claro que, ao se tomar uma idade aritmética para fixar, por exemplo, um limite de idade para concorrer a determinada vaga, ou a idade de reforma para os que ocupam certo cargo, considera-se o estado fisiológico médio a que ela corresponde, com as realidades sociais e políticas e, mesmo, com elementos como a tradição.

Sejam quais forem os inconvenientes da sua inevitável forma aritmética, a composição etária de uma população fornece um conjunto de dados particularmente úteis no esclarecimento de importantes fenómenos. Indica, por exemplo, a proporção das classes etárias em idade capaz de fornecer trabalho e das classes que constituem encargos para o resto da Sociedade (crianças e velhos), mostra qual a proporção das classes em idade de procriar, intervindo deste modo na noção da natalidade e na de fecundidade.

Digitalizado com

Digitalizada com CamScanner

Permite ainda fazer previsões, na medida em que, através dela se conhece a taxa de mortalidade para cada classe etária, sobre os efectivos escolares e sobre os efectivos aptos a participar nos mercados de trabalho.

A distribuição de uma população segundo as classes etárias que a compõem pode ser representada graficamente, por diversas formas, sendo as mais correntes o diagrama triangular e a pirâmide de idades.

A pirâmide de idades

A pirâmide de idades oferece-nos uma representação mais precisa. As ordenadas correspondem às idades, enquanto a abcissa exprime os efectivos de cada classe etária. Os efectivos são representados em dois semi-eixos horizontais. O da esquerda é reservado aos efectivos masculinos enquanto que o da direita aos efectivos femininos. A sobreposição destes rectângulos dá-nos uma figura piramidal (e não uma pirâmide em sentido geométrico).

Mas são igualmente possíveis outros tipos de representação, como, por exemplo, a inscrição num dos lados dos valores relativos à população originária do país, e do outro a inscrição dos efectivos que vindos do exterior, aumentaram essa população. Existem ainda outras formas de organizar uma pirâmide, sendo corrente a decomposição de uma população em várias pirâmides, segundo as classes sociais, as profissões...

A configuração das pirâmides, logo numa primeira análise, exprime a composição da população que representa (figuras 20 e 21). Uma população jovem representa-se graficamente por uma pirâmide com uma base larga.

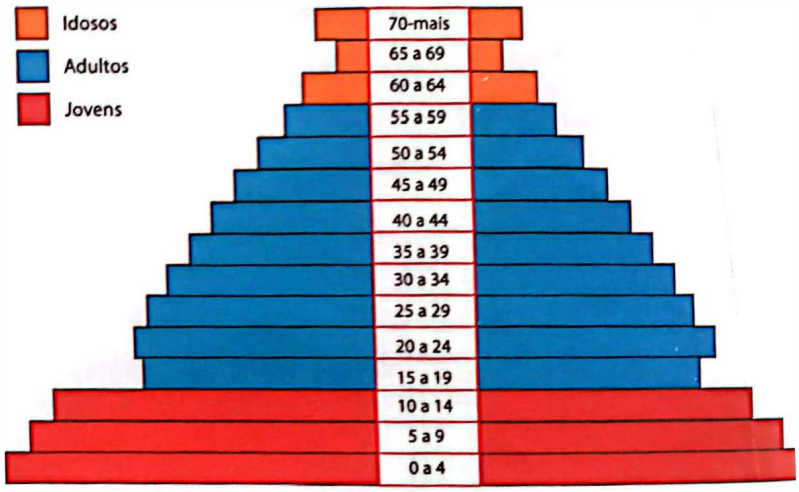


Fig. 20 Pirâmide etária de tipo primitivo (Índia, 1931)

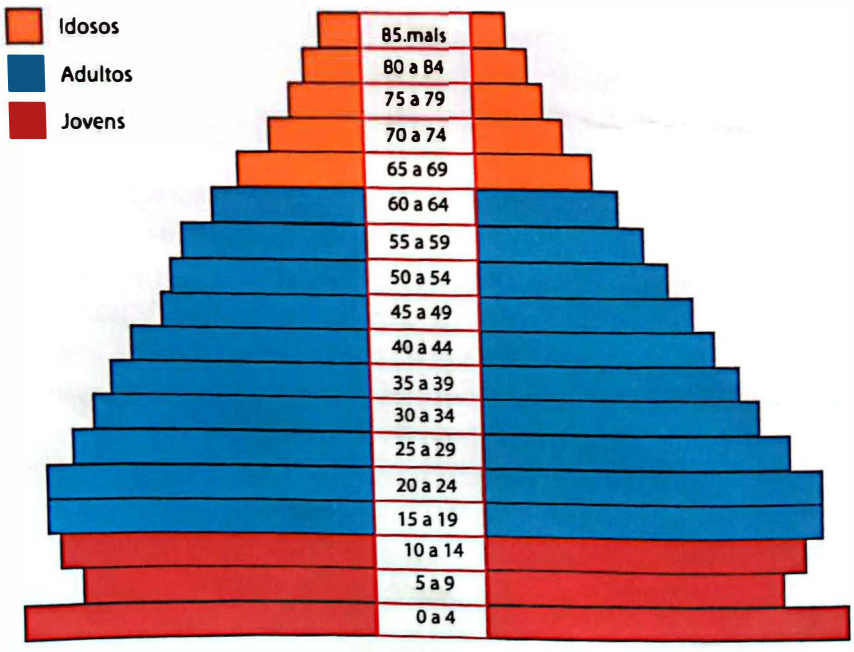


Fig. 21 Pirâmide etária de tipo jovem (Canadá, 1945)

Por seu turno, uma população «velha», em que existe elevado número de adultos de idade avançada, tem correspondência gráfica numa pirâmide com a forma de urna.

Se a base da pirâmide se apresenta com um socalco largo e pouco elevado, isso significa um movimento de aumento de natalidade num país cuja população é predominantemente adulta. As perdas provocadas directamente pela guerra (particularmente no sexo masculino) e o défice resultante da diminuição da natalidade durante os anos de guerra e nos anos posteriores, surgem, igualmente, representados numa pirâmide de idades.

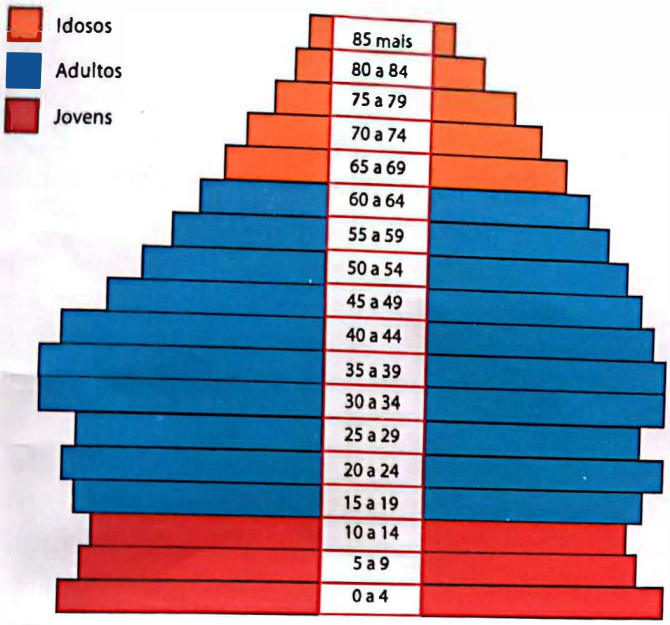


Fig. 22 Pirâmide etária de tipo velho (Grã-Bretanha, 1945)

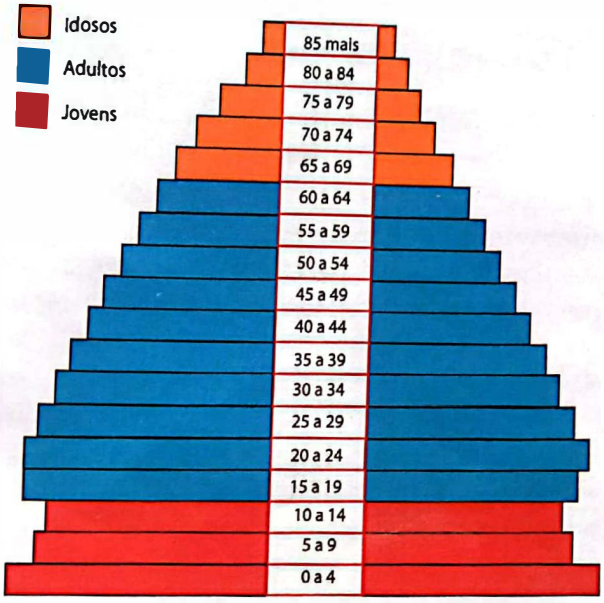


Fig. 23 Pirâmide etária de tipo maduro (EUA, 1945)

A pirâmide de idades de uma sociedade evolui, quer por factores qualificados como internos (nomeadamente, a relação numérica entre a geração mais jovem e a geração em idade de procriar), quer por factores heterogéneos e alheios à composição etária da mesma Sociedade (migrações, guerras...).

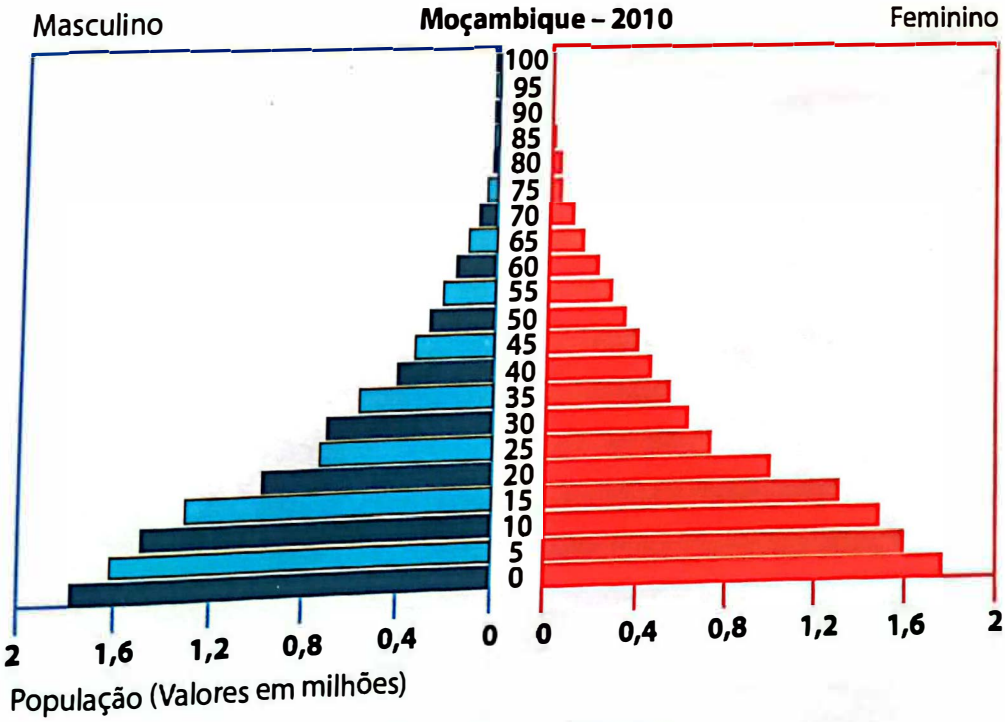


Fig. 24 Pirâmide etária da população moçambicana, em 2010

Digitalizada com CamScanner

Composição étnica

A população que habita um determinado território (Estado, região ou aglomerado urbano) pode se de um ponto de vista étnico, homogénea ou heterogénea.

Um primeiro tipo de repartição étnica incide sobre os diversos grupos de imigrantes estrangeiro que ingressaram nas fronteiras de um Estado com população homogénea.

Derruau, 19

Problemas demográficos e da população

A população mundial tem vindo a crescer consideravelmente, implicando, por isso, uma série problemas relacionados com a alimentação, saúde e higiene, habitação, educação, desemprego, ecol gia, qualidade de vida, etc. A resolução destes problemas constitui um desafio tanto à escala nacior como mundial. Obviamente que eles não se manifestam da mesma forma em toda a parte. O nível manifestação depende muito da conjuntura socioeconómica e até política nacional e internacional. Ve mos, de seguida, alguns aspectos ligados aos problemas acima enumerados.

Alimentação

O ser humano sempre teve necessidade de se alimentar. Desenvolveu, por isso, a agricultura pecuária, a pesca, a indústria e uma série de actividades relacionadas. Mesmo assim, nos dias que corre a humanidade continua a enfrentar o problema da fome e da desnutrição. A produção e comercializaç de alimentos ainda que sejam elevadas pecam pela má distribuição pelo planeta. Quer dizer: enquar que, por um lado, por exemplo, os nutricionistas na América Latina se preocupam com o problema obesidade relacionada com o excesso de alimentos, por outro, a escassez de alimentos, em África, cons tui uma das causas da mortalidade, da fome e malnutrição (Vide mapa sobre a Prevalência da malnut ção em relação à população total em 2009).

O Dia Mundial da Alimentação é celebrado a 16 de Outubro de cada ano para comemorar a criação em 1945 da Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO). O objectivo do Dia Mundial da Alimentação é consciencializar o conjunto da humanidade sobre a difícil situação que enfrentam as pessoas que passam fome e estão desnutridas, e promover em todo o mundo a participação da população na luta contra a fome. Todos os anos, mais de 150 países celebram este evento. O Dia Mundial da Alimentação foi celebrado pela primeira vez em 1981.

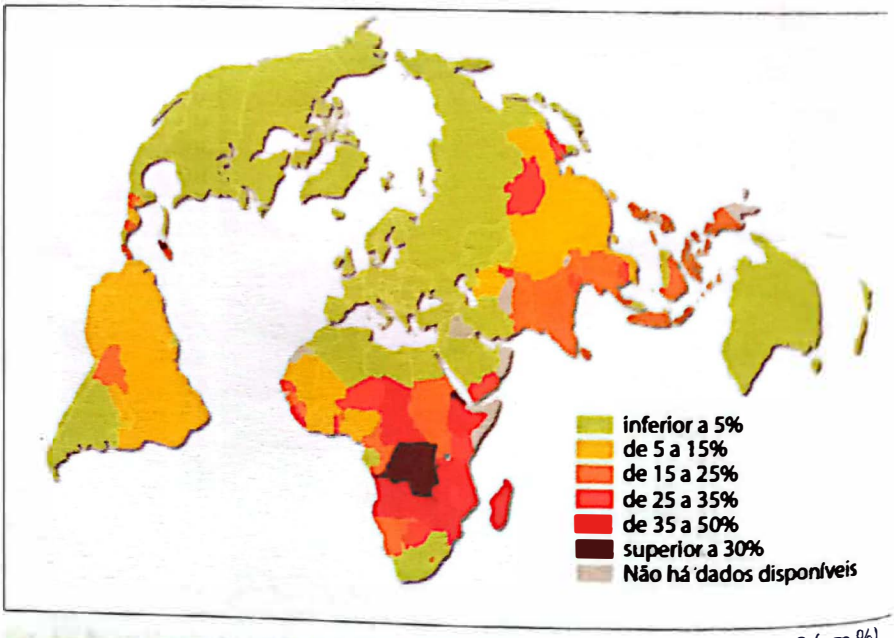


Fig. 25 Prevalência da malnutrição em relação à população total em 2009 (em %)

Digitalizada com CamScanner

Saúde e higiene

A condição financeira, tanto de uma família como de um país, tem condicionado os níveis de saúde e higiene. Nos países ricos, diferentemente dos países pobres, os padrões de saúde e higiene são elevados, o que contribui, em grande medida, para que os níveis de mortalidade sejam baixos e a esperança média de vida seja alta.

Nos países pobres, só uma minoria tem uma boa condição financeira que lhes permite aderir aos planos de saúde e ao sistema privado. A maioria sujeita-se aos problemas derivados da crise da saúde pública. É comum, por exemplo, o problema da falta de medicamentos ou o seu desvio para o mercado negro, a má conservação de infra-estruturas ligadas a saúde na rede pública, o mau atendimento aos utentes, os problemas ligados ao tratamento dos vários tipos de resíduos hospitalares, défice de saneamento, etc. Estes problemas contribuem, de certo modo, para a ocorrência de situações de mortalidade. Vejamos uma breve nota sobre África:

> Nenhuma mulher deveria morrer dando a vida: Apesar dos compromissos políticos assumidos pelos líderes Africanos na 11.ª Cimeira da União Africana em Sharm el Sheikh (no Egipto, 2008) em água e saneamento, a África continua a perder centenas de mulheres e recém-nascidos a cada dia devido aos sistemas de saúde mais pobres, incluindo o acesso à água potável, saneamento básico e higiene. (...) 18% das mortes de crianças em África são causados por diarreia e nove de dez casos de diarreia poderiam ser evitadas através de acesso a saneamento e água. Apesar disso, apenas quatro em cada dez africanos têm acesso a um banheiro seguro e apenas seis em cada dez a água potável. Estudos recentes indicam que a África continua a perder uma média de 800 mulheres por dia devido a complicações na gravidez e nascimento de crianças relacionadas e 13 000 recém-nascidos a cada dia – uma situação que pode retardar o progresso do desenvolvimento no continente.

Habitação

O problema da falta de habitação condigna é mais visível, sobretudo, na periferia das grandes e médias cidades dos países pobres. Junto a elas desenvolvem-se focos de ameaça permanente à saúde pública como, por exemplo, resíduos sólidos que se acumulam e não são removidos atempadamente devido à ineficiência dos serviços municipais, a problemática do tratamento das águas estagnadas, etc. As habitações, albergam, geralmente, um efectivo para o qual não foram concebidas, condicionando, assim, a qualidade de saúde e higiene. Os problemas respiratórios, entre outros, são um exemplo das consequências nefastas do tipo de construção e do material usado, quando não se tem em conta as características geográficas do lugar onde se encontra.

> Em Moçambique, ter uma habitação condigna é muito caro. (...) As indústrias nacionais de venda de materiais convencionais de construção ainda enfrentam problemas de falta de estímulos governamentais, de forma a colocarem à disposição dos cidadãos os materiais a preços acessíveis (...) O objectivo do Governo é construir casas com base no material convencional, mas, para o efeito, é preciso que sejam estimuladas as indústrias que se dedicam à venda de tais materiais. No âmbito da política de habitação (...) há necessidade de extinção das habitações informais nas zonas rurais e nos bairros periféricos das grandes cidades do país. (...) O acesso à habitação condigna no país ainda constitui um grande problema. Há vários aspectos que contribuem para isso. Primeiro, os problemas das habitações informais, em que uma das medidas a tomar, para se alterar o cenário, seria a construção de complexos habitacionais para arrendar a preços bonificados. Até agora, segundo a constatação de muitos, isso está longe de ser feito, porque, aparentemente, o Governo não despertou nesse sentido. Entre outros demasiados entraves que estão na origem dos problemas habitacionais no país, figuram também os casos de vendas

Digitalizada com CamScanner

de terrenos, não poucas vezes, ante a inércia das estruturas legais (...) No sector da habitação, o Governo prom no seu Plano Quinquenal, demarcar 240 mil talhões. Promete também divulgar normas de urbanização, com forma de disciplinar o uso do solo urbano e peri-urbano. Na área de promoção e apoio à autoconstrução, prom 96 000 habitações em todo o país.

Educação

Os níveis de educação condicionam a forma como os indivíduos acatam, por exemplo, as camp nhas ligadas a promoção de um meio ambiente mais limpo e saudável, de luta contra o HIV-Sida, do p neamento familiar, de convivência sã na comunidade onde se encontra, etc. A promoção da educa não tem sido tarefa fácil para os governos dos países pobres (ainda que nela se encontre a solução p muitos dos seus problemas). A elevada pressão da população estudantil sobre os equipamentos e in estruturas escolares é uma realidade dos países pobres que está na origem dos problemas de qualida de ensino. A rede escolar acompanha com muitas dificuldades (quando isso acontece) o crescimento população estudantil bem como as actualizações que vão ocorrendo nas tecnologias de informaçã comunicação. Este conjunto de dificuldades perpetua, de certa forma, a pobreza nestes países, fragilizan o seu desenvolvimento.

Emprego

Quando uma economia não cresce o suficiente para gerar empregos necessários, sobretudo nos p ses pobres, cria um mal-estar social na população activa (particularmente aquela directamente afectad Os poucos empregos gerados exigem determinadas qualificações académicas e profissionais que, nes países, poucos têm. Associado ao desemprego, e/ou a falta de emprego, estão os problemas ligados crime, desespero, falta de auto-estima, etc. O emprego informal prospera nestes países.

De um modo geral, qual é a situação de África?

A criação de postos de trabalho continua a ser um dos principais desafios para a redução da pobreza e pa o desenvolvimento social, designadamente para as mulheres e as minorias étnicas. A situação do emprego es estreitamente ligada à taxa de alfabetização, que tem vindo a melhorar pouco a pouco. O bem-estar dos habita tes depende também das condições de higiene e de saúde. A pandemia do VIH/SIDA, em especial, constitui u encargo pesado para numerosos países de África.

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

I

1. Comente:
   a) «A técnica relega as condições naturais para segundo plano.»
   b) «Os efectivos populacionais de cada região dependem do tipo ou tipos de vida que aí se praticam».
2. Quais são os factores de distribuição da população?
3. Explique como os factores físico-naturais actuam na distribuição populacional, dando um exemplo concreto.
4. Explique, exemplificando, como actuam os factores humanos na distribuição da população de um determinado lugar.
5. Faça uma pequena pesquisa intitulada: «Principais focos populacionais por continentes».

   (Tem que consultar alguma bibliografia e mapas sobre o assunto.)
6. De acordo com o texto «Breve abordagem aos fluxos migratórios em África segundo Badi», identifique:
   a) Os factores de mobilidade populacional em África
   b) As responsabilidades dos governos africanos
   c) As responsabilidades do sistema internacional
7. Depois de ler o texto «A população antes do aparecimento da escrita» até a actualidade. Coloque Falso (F) ou Verdadeiro (V) consoante as afirmações que se seguem:
   a) Na Pré-história não existiam seres humanos.
   b) Na Pré-história os seres humanos eram escassos.
   c) A descoberta do fogo teve um impacto positivo nos seres humanos.
   d) Na luta pela sobrevivência, o fogo foi um dos elementos mais importantes para o *homo erectus*, e não só.
   e) O aparecimento das cidades, por exemplo, no Médio Oriente e na China, acelerou o crescimento das populações.
   f) A difusão da agricultura teve um significativo impacto no crescimento da população.
   g) O tráfico de escravos, em África, fez com que a população crescesse de 87 milhões em 1500 para 102 milhões em 1850.
   h) Em 1900 a população africana era de 138 milhões de habitantes.
   i) Moçambique é o país mais populoso da África Austral (2010).

II

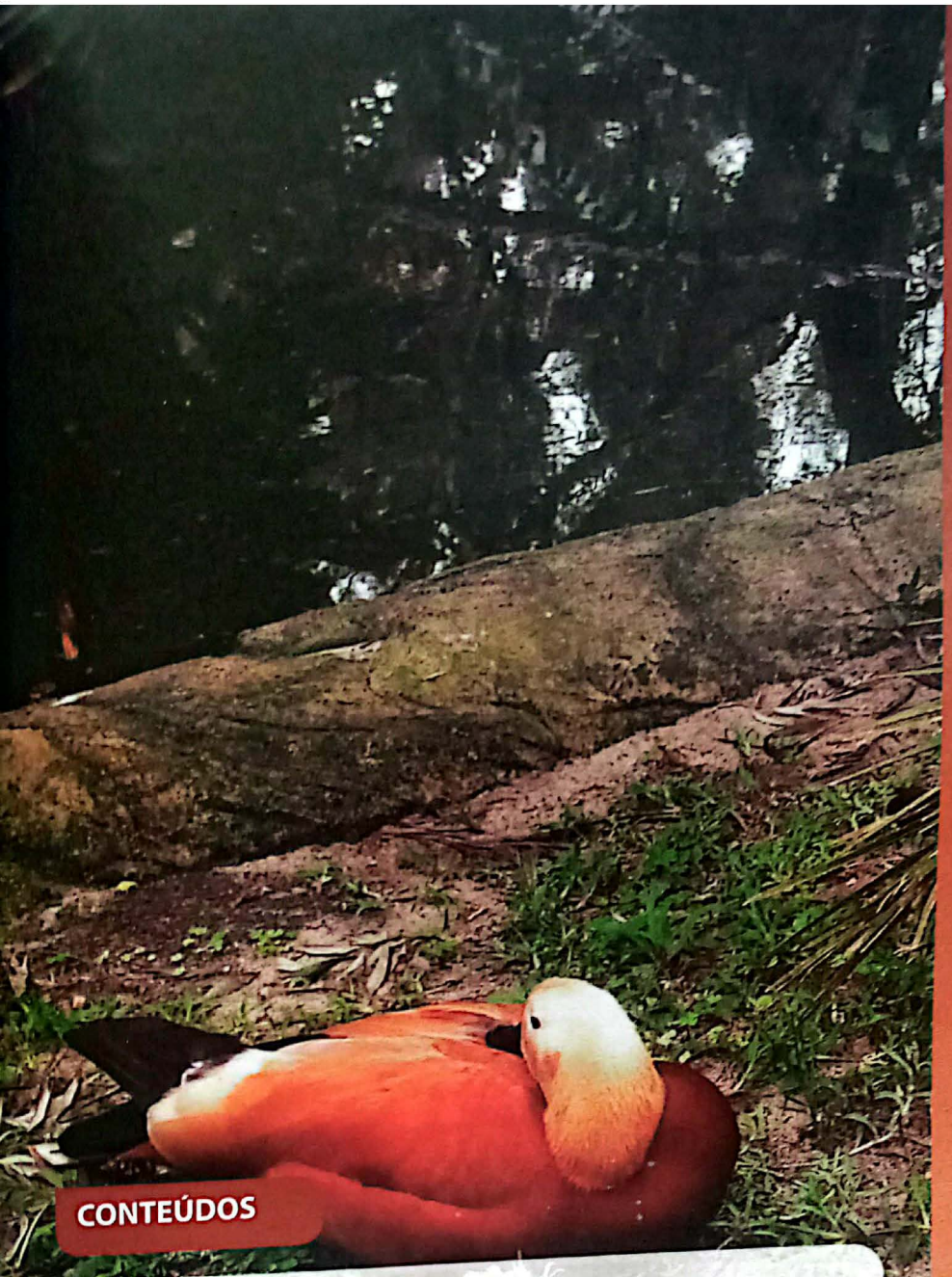
1. Compare a teoria de Malthus e a da transição demográfica tendo em conta a forma como cada uma trata da relação entre o crescimento da população e os recursos disponíveis.
2. Seleccione quatro países da África Austral: dois que apresentem os mais elevados níveis de desenvolvimento económico e outros dois numa situação inversa. Compare-os e apresente conclusões tomando em conta:
   a) Os dados referentes à natalidade e mortalidade
   b) A estrutura etária e sexual
   c) A estrutura sectorial
   d) A percentagem da população no nível educacional básico, médio e superior
   e) A tendência de crescimento económico
   f) O sector económico que mais contribui para o PIB e porquê

OBJECTIVOS

O aluno deve ser capaz de:

- Relacionar a agricultura com a pecuária.
- Explicar as diversas fases da evolução da agricultura e pecuária.
- Explicar os factores que influenciam a organização do espaço agrário.
- Caracterizar a agricultura-pecuária dos diferentes grupos de países.
- Identificar os sistemas agrários.
- Identificar os países de maior produção agrícola e pecuária à escala mundial.
- Explicar a importância da actividade agro-pecuária.
- Caracterizar os diferentes sistemas agrários.
- Diferenciar os tipos de pecuária.
- Identificar os principais problemas ambientais decorrentes da actividade agro-pecuária e propor soluções para os mesmos.
- Explicar a importância da actividade agrícola.
- Identificar os principais problemas ambientais decorrentes da actividade agro-pecuária.

Digitalizada com CamScanner



Agricultura e Pecuária

UNIDADE 2

CONTEÚDOS

- Agricultura e pecuária – Conceitos
- Relação entre a agricultura e a pecuária
- Evolução da agricultura e pecuária
- Análise do espaço agrário
- Sistemas agrários e níveis de desenvolvimento
- Actividade pecuária
- Distribuição mundial dos principais produtos agro-pecuários
- Importância da produção agro-pecuária na economia dos países
- Problemas ambientais derivados das actividades agro-pecuárias e suas consequências

Págs. 34 a 51

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

Agricultura

Em sentido lato, o termo «agricultura» inclui o crescimento de culturas agrícolas e a criação de gad
o conjunto da ciência e da prática da lavoura. Em sentido restrito, o termo aplica-se apenas ao desenvol
mento de culturas.

Evolução da agricultura

A «descoberta» da agricultura esteve sempre ligada à necessidade de alimentação por parte
Homem. O acto de produzir, consumir e trocar produtos foi, paulatinamente, provocando transformaçõ
no espaço ocupado pelo Homem. No Neolítico, a «descoberta» da agricultura provocou profundas trar
formações no modo de vida das várias comunidades.

Na Antiguidade, o campo continuou importante como espaço de produção. Entretanto, a cida
passa a ser um importante e novo elemento a considerar. Ela era o espaço de circulação e do consur
das mercadorias produzidas, bem como o lugar em que os indivíduos se dedicavam à política, ao ócio,
artes e ciências. Por exemplo, as civilizações urbanas que se desenvolveram na Mesopotâmia e no Egi
eram sustentadas pelo trabalho dos camponeses. O excedente da produção rural constituía o tribu
pago aos governantes e sacerdotes, habitantes das cidades.

Fig. 1 Representação de cena agrícola no Antigo Egipto

Na Idade Média, a agricultura manteve-se como a base económica. Nessa altura, o trabalho agríc
cabia aos servos e o excedente da produção alimentava os senhores feudais (inclusive o clero) e os se
exércitos.

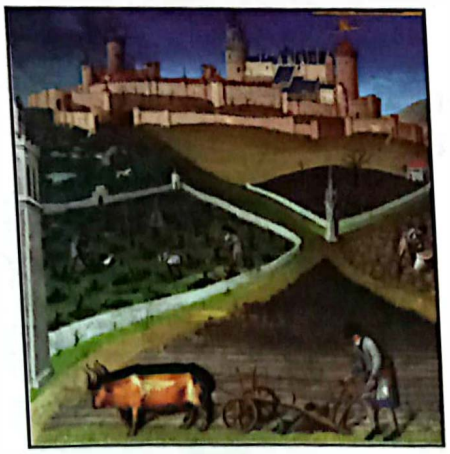


Fig. 2 Representação de cena agrícola na Idade Média

Nas sociedades pré-industriais, o campo abrigava a grande maioria da população e era responsável pela quase totalidade da produção de riquezas. Por meio de diferentes mecanismos de coerção política, o excedente de produção agrícola era orientado para o sustento das populações urbanas e do exército.

Fig. 3 A agricultura nas sociedades pré-industriais

A grande mudança começa com a Revolução Industrial. Esta transformou radicalmente as relações entre o campo e a cidade. Somente as cidades podiam oferecer as condições necessárias para o nascimento da grande indústria, que eram a concentração de mão-de-obra e o mercado consumidor, além da possibilidade de uso comum da infra-estrutura necessária ao funcionamento das fábricas (sistema de energia e abastecimento de água).

Aspecto importante a referir é que a urbanização passa a acompanhar a industrialização. Ao mesmo tempo que a agricultura liberta mão-de-obra para as actividades urbano-industriais responde, também, pela produção de uma quantidade crescente de alimentos para as populações das cidades. Passa a haver menos pessoas a produzir no campo e mais pessoas a consumir nas cidades: isso só foi possível graças ao aumento da produtividade agrícola.

Um conjunto de transformações nas técnicas de cultivo, conhecido como Revolução Agrícola, precedeu e preparou a Revolução Industrial.

Nas economias modernas, o mercado urbano (de alimentos e matérias-primas) determina a produção agrícola. A produção rural, antes auto-suficiente, especializa-se e passa, de um lado, a atender às demandas da cidade e, de outro, a depender das cidades para o abastecimento de maquinarias, insumos e alimentos industrializados. A cidade, antes espaço de consumo e circulação de excedentes da produção agrícola, torna-se centro de transformação industrial e de redistribuição da totalidade dessa produção.

E o que dizer do fornecimento de alimentos nos últimos tempos? Filipe *et al.* (2007) ao abordar esta questão refere que nas últimas décadas conseguiu-se que a produção dos alimentos fosse suficiente para abastecer as populações de forma aceitável mesmo considerando o crescimento destas. Ainda assim, estes alimentos não foram equitativamente distribuídos, tendo-se muitos deles deteriorado.

Apoiando-se em relatórios e em Harding, adianta que os primeiros dão conta de «uma revolução verde que leva à redução da produção» e, o segundo, que «as colheitas já não estão a aumentar mesmo com o acréscimo de fertilizantes, pesticidas ou irrigação». Acrescenta, a este propósito, o facto de a terra usada para a agricultura estar a reduzir-se, quer por ser abandonada devido à falta de rentabilidade como, por outro lado, pelo facto de o próprio acréscimo de produção em monoculturas ter reduzido a necessidade de terra.

As novas terras usadas na agricultura têm sido as marginais e caracterizam-se, fundamentalmente, por ser improdutivas. O excesso de utilização dos solos, a salinização, a erosão e as correntes de água resultantes de enchentes que arrastam terras são apontados pelo mesmo autor como estando na origem das grandes perdas anuais.

Digitalizada com CamScanner

Também refere que a produção de alimentos passou a concentrar-se mais nas vastas monoculturas e que o acréscimo de utilização de pesticidas fez com que os insectos criassem resistência.

Fig. 4 Campo de monocultura

Fig. 5 Uso de pesticidas

Nota-se, por assim dizer, que a acção do Homem está por detrás de uma série de consequênci indesejáveis não só para ele como para o ambiente em geral. Como resolver o problema: poluir menc melhorar as tecnologias de produção ou ignorar os problemas e os impactos dos mesmos?

Análise do espaço agrário

Factores de organização do espaço agrário

O clima, o relevo, o solo, a hidrologia, etc., constituem os factores físico-naturais que condicionam organização do espaço agrário e interagem entre si inter-relacionando-se, por seu turno, com os factor humanos como os aspectos técnicos, sociológicos, demográficos e económicos. Estes também se influe ciam mutuamente. E tanto os factores físico-naturais como os humanos agem reciprocamente.

Uma área ou região pode ser propícia ao desenvolvimento de uma determinada cultura e não o ser uma outra. O conhecimento do clima e dos solos permite ter uma ideia bastante valiosa sobre as possib lidades agrícolas de uma determinada cultura. O desenvolvimento das plantas escolhidas pelo Home depende, em parte, de factores físico-naturais.

Factores físico-naturais

O clima é constituído por um certo número de elementos que o caracterizam. Para além da temp ratura e da precipitação, tidos como principais, existem outros elementos como a humidade, a nebulos dade, o vento, a pressão, a insolação, etc. Por seu turno, o clima é determinado por um certo número d factores que o condicionam, como a latitude, a proximidade do mar e a altitude. Juntam-se a estes trê considerados principais, outros como os ventos, as massas de ar, as correntes marítimas, a orientação d relevo, a natureza do solo, a vegetação, etc.

Da complexa combinação entre os factores climáticos resulta uma grande variedade de tipos climát cos. As diferenças locais de relevo, de solo, de vegetação, etc., determinam a variação espacial resultand daí uma série de subtipos climáticos. O estudo dos microclimas é importante, especialmente, para a agr cultura (e a urbanização).

O clima condiciona tanto a vegetação como a fauna, fazendo com que a repartição das plantas (dos animais) seja coincidente, em larga medida, com a distribuição dos vários tipos de clima.

Digitalizada com CamScanner

Outro aspecto importante a considerar é o facto de o clima condicionar de modo decisivo as características dos diferentes tipos de solos, o comportamento hidrológico dos cursos de água, bem como, interferir nos vários tipos de relevo.

Uma complexa interacção de factores como o material, o clima e a vegetação definem os vários tipos de solos. Os solos são distintos entre si e têm características físicas e químicas muito específicas, que afectam a utilização que lhes podemos dar.

Classificam-se em 9 tipos diferentes:

- **Incipientes**: solos em formação como, por exemplo, a arela que tem muito baixo teor de matéria orgânica.
- **Litólicos**: solos pouco evoluídos, com baixo teor de matéria orgânica, não calcários.
- **Calcários**: solos pouco evoluídos, com vegetação rara e baixo teor de húmus.
- **Barros**: solos evoluídos de cor escura, textura argilosa e férteis.
- **Argilosos**: solos evoluídos, avermelhados e férteis, com 35% de grau de saturação no horizonte B.
- **Podzolizados**: solos evoluídos, pobres em matéria orgânica, mas com acidificação do húmus.
- **Halomórficos**: com grandes quantidades de sal.
- **Hidromórficos**: solos sujeitos a forte irrigação de água, ou inundação.
- **Orgânicos hidromórficos**: bastante ricos em matéria orgânica, que não oxida com as quantidades de água a que está sujeita.

Lendo mais...

A água, um elemento insubstituível

Num artigo intitulado *Água como um dos Factores de Desenvolvimento do Continente Africano no Próximo Milénio*, Correia (2001) citando IWMI (1988), refere que a disponibilidade de água (observada nas suas mais diferentes utilizações, agrícolas, domésticas, industrial e ambiental) tem vindo a ser apontada, por diversos especialistas, como um dos principais factores que limitam o desenvolvimento da humanidade com particular realce para o continente africano.

Com cerca de 80% da população, directa ou indirectamente ligada à agricultura e sendo esta responsável pelo consumo de 88% da água no continente africano, Correia (2001) valendo-se de Lipton (1999), acredita que o desenvolvimento africano está, basicamente, no seu mundo rural, já que 70% dos pobres do continente aí se encontram.

Embora, segundo o mesmo, estes números sejam, desde sempre, uma evidência, existem vários exemplos de países africanos que, após a independência, tentaram fazer passar o seu desenvolvimento pela prioridade à indústria como forma de mais rapidamente subirem o nível de vida das suas populações. E, aqui, dá o exemplo de kwame Nkrumah que, aquando da independência do Ghana, pôs de lado a estratégia que, nessa altura, o futuro prémio Nobel da Economia, Arthur Lewis, a seu pedido, lhe traçara para o desenvolvimento do seu país e que assentava no aumento sustentável da produção agrícola. Optou pela industrialização do país e até aboliu o serviço de extensão agrícola nacional.

De acordo com Correia (2001), a opção tomada por aquele prestigiado líder viria a mostrar-se desastrosa e conduziria o país, já na década de 70, a uma onda de golpes de Estado que levaram à estagnação do país que, só recentemente, começou a dar algumas mostras de recuperação económica.

➡

Digitalizada com CamScanner

Independentemente das políticas de desenvolvimento, o continente africano é, sem qualquer dúvida, na óptica de Correia (2001), uma zona do globo que vive pior do que vivia há 40 anos. A produção de alimentos *per capita* decresceu, pelo que a importação de cereais deverá triplicar de 1990 até ao ano de 2020.

Ele refere que o crescimento demográfico tem levado a uma constante necessidade de se aumentar a disponibilidade de alimentos, a qual não é compatível com os sistemas tradicionais de agricultura que, em África, são ainda responsáveis pela maior parte da produção de alimentos e que, de uma forma geral, vem nos últimos anos a contribuir para uma degradação dos recursos naturais com efeitos negativos na qualidade de vida das populações.

Assim, para que se verifique um aumento da disponibilidade de alimentos de uma forma sustentável, torna-se necessário, como defende o autor e valendo-se da IWMI (1998), que ele se verifique à custa de um aumento da produtividade e não do aumento de área cultivada como tem sido hábito até hoje, diminuindo-se assim, também, a pressão sobre os recursos naturais existentes.

Porém, para que se registem aumentos na produtividade, sugere a introdução de «novos pacotes tecnológicos» devidamente adaptados, os quais, com uma melhor gestão dos recursos naturais e dispondo dos factores de produção adequados, contribuam para se alcançarem tais objectivos.

Indo na linha do CGIAR (1999), considera que entre os factores de produção mais importantes está a água, ou a sua disponibilidade para a rega. Ela é usualmente apontada como a principal limitação da agricultura africana e, muitas vezes, o parâmetro técnico mais condicionante para a introdução e adaptação de novas tecnologias.

Contudo, aceita que esta questão de desenvolvimento mesmo sendo complexa nunca poderá ser só resolvida através de uma simples transferência de tecnologias. Desta forma, o desconhecimento das reais necessidades e anseios das populações, quer por parte da ajuda internacional como, muitas vezes, por parte dos seus governantes bem como os contornos que a ajuda internacional, por vezes assume, sem deixar de lado a corrupção que grassa grande parte dos governos africanos, as leis do comércio internacional vigentes e a falta de uma definição clara de uma estratégia para o desenvolvimento de cada país são parte integrante, e talvez principal, da problemática do desenvolvimento.

É certo que, considera, o tratamento dos factores limitantes de forma individual, sejam eles técnicos, económicos ou sócio-institucionais, será sempre mais simples e pedagogicamente de mais fácil compreensão, porém, o êxito das políticas seguidas dependerá sempre, na sua opinião, da capacidade que cada plano de desenvolvimento traçado tiver para interligar todos os envolventes em jogo.

É por sustentar ser mais fácil de qualificar parâmetros individuais que ele aborda a questão da água, ou da sua disponibilidade, como factor condicionante do desenvolvimento dos povos africanos.

Para tentar qualificar esta problemática, baseia-se nos estudos da FAO e IWMI (International Water Management Institute) e na projecção que os mesmos fazem até 2020 (FAO) e 2025 (IWMI).

Cita o estudo da FAO (1996) nos seguintes termos «... tendo em conta as projecções demográficas e económicas, podemos afirmar que os recursos naturais em água doce ainda não afectados constituem um trunfo fundamental para o desenvolvimento, para a segurança alimentar, para uma gestão melhor dos recursos aquáticos e, em muitos casos, para a segurança nacional».

Chama a atenção para o facto de, mesmo considerando uma perspectiva da utilização da água por parte da agricultura, não se colocar de lado que a água é um elemento insubstituível para muitas outras funções que também estão intimamente relacionadas com o desenvolvimento e com a natural melhoria do nível de vida das populações, como são, por exemplo, os casos da saúde e higiene, os casos de consumos industriais e da gestão ambiental.

Portanto, a água é não só importante na agricultura bem como noutras actividades económicas. E, de facto, ela é insubstituível.

Digitalizada com CamScanner

Factores humanos (socioeconómicos)

Fazem parte deste grupo os factores históricos, os demográficos, os sociais, bem como os económicos.

Neste grupo de factores o aspecto demográfico joga um papel importante se se considerar, por exemplo, o efectivo populacional num determinado espaço territorial (a dimensão do mercado consumidor).

Quanto ao aspecto sociológico é importante não desvalorizar a desigualdade social, as raças, bem como as etnias. Ainda no que respeita ao desenvolvimento e localização da produção agrícola, é importante considerar os aspectos económicos, isto é, se o que prevalece é uma economia de subsistência ou de mercado (ou um outro tipo) e o grau de interferência dessa realidade. Associado ao que se referiu, estão os aspectos técnicos que, conjuntamente com os anteriores, podem condicionar a medida em que se pode fazer a protecção das espécies vegetais, a fertilização, a irrigação, os níveis de mecanização, etc.

A localização das actividades agrícolas: a distância ao mercado

Coloquemo-nos primeiro na planície uniforme de Von Thünen. Como se ordenam as zonas de culturas em função da oferta e procura?

Suponhamos em primeiro lugar que os preços obtidos pela colheita de um hectare de produtos hortícolas não sejam os mais elevados do mercado. O que é que acontece?

Nenhum cultivador tem interesse em fornecer frutos ou legumes, a procura não é satisfeita. Os preços aumentam até ultrapassar no centro os dos produtos concorrentes.

Há, a partir daí, uma oferta efectiva. Esta cresce proporcionalmente ao quadro dos preços, uma vez que a zona cultivada corresponde a um círculo cujo ralo é função deste. Depressa chega um momento em que a oferta iguala a procura.

Os preços mais elevados têm relação com os produtos mais difíceis de deslocar.

Coloquemo-nos agora no caso em que a procura de um produto, por exemplo o trigo, aumenta. Isso provoca um aumento do seu preço, fazendo este deslocar para cima e para a direita o rendimento do hectare consagrado ao trigo.

1.º anel – Horticultura e criação de gado leiteiro
2.º anel – Silvicultura, com produção de madeiras
3.º anel – Rotação de culturas
4.º anel – Rotação de culturas com pastagens e pousios curtos
5.º anel – Sistema de afolhamento com pastagens e pousios dominantes
6.º anel – Criação extensiva de gado, com outras produções para auto-consumo

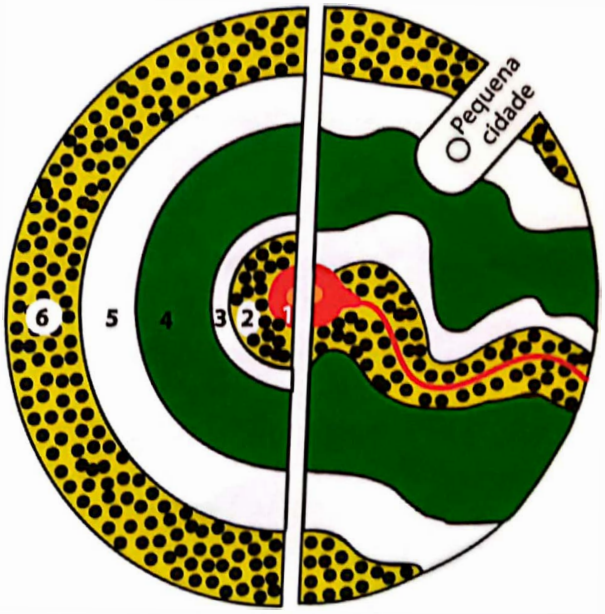


Fig. 6 Disposição dos anéis no estado isolado, no modelo de Von Thünren

A largura do anel consagrado à cultura torna-se maior, o que faz aumentar a oferta efectiva até ao ponto em que esta cruza a nova curva de procura.

Toda a geometria da planície de Von Thünen transforma-se pois, em função das modificações do equilíbrio no mercado central. Diz-se dos cultivadores que se encontram no limite de duas zonas de

Digitalizada com

cultura que estão em situação marginal. São eles que devem readaptar-se primeiro quando o espaço se modifica. Estas modificações não atingem aqueles que estão habituados a trabalhar de uma maneira e que se vêem obrigados a fazer exactamente o mesmo.

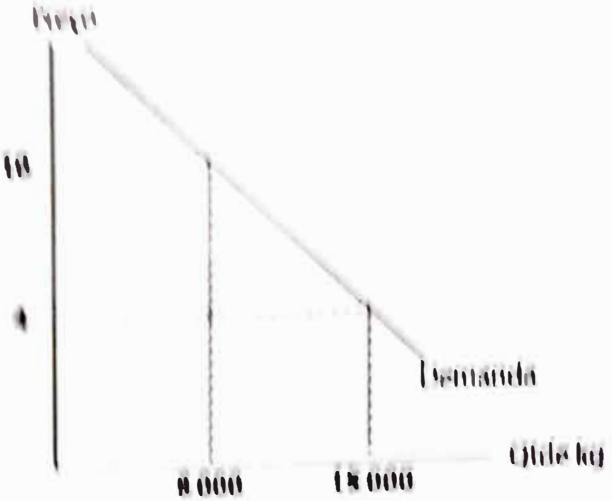


Fig. 4 Procura do mercado

Não lhes estou a tentar evitar a readaptação!
Isso é-lhes impossível se forem locatários das suas terras.

Com efeito, como se fixam as rendas? Os proprietários põem todos os cultivadores em competi Os que ficam situados no extremo limite da zona do mercado sabem que teriam interesse em se apa marem do lugar da venda.

Estão prontos a pagar quase tudo o que ganhariam com este movimento para beneficiarem de t tas melhor situadas. Em cada ponto, o cultivador só recebe como rendimento o que corresponde pagamento do seu trabalho e das imobilizações que pode fazer, indo todo o restante, sob a forma renda, para o proprietário da sua exploração. Nestas circunstâncias, não há outra solução que não s praticar a cultura mais lucrativa. Se alguém se recusar a isso, vê-se na impossibilidade de pagar a ter que resulta dos preços do mercado.

Claval, I

Sistema agrário e nível de desenvolvimento

Agricultura tradicional

É um sistema agrícola largamente aplicado em regiões onde a agricultura é descapitalizada. A produção é obtida em pequenas e médias propriedades ou parcelas de grandes latifúndios (nesse caso, parte da produção destina-se ao proprietário para pagamento do aluguer), com utilização de mão-de-obra familiar e técnicas tradicionais e rudimentares onde a produção se destina à subsistência da família. Por falta de assistência técnica e de recursos, não há preocupação com a conservação do solo, as sementes utilizadas são de qualidade inferior, não se investe em fertilizantes e, portanto, a rentabilidade, a produção e a produtividade são baixas. Nesse tipo de sistema é frequente o uso das queimadas. Vejamos, a seguir, três exemplos.

Fig. 5 Sistema agrário tradicional

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

cultura que estão em situação marginal. São eles que devem readaptar-se primeiro quando o equilíbr se modifica. Estas modificações não agradam àqueles que estão habituados a trabalhar de uma cer maneira e que se vêem obrigados a reconversões brutais.

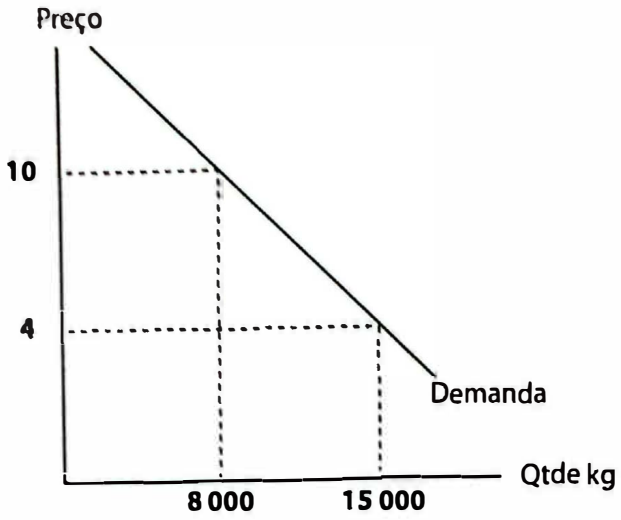


Fig. 7 Demanda do mercado

Não irão estes tentar evitar a readaptação?

Isso é-lhes impossível se forem locatários das suas terras.

Com efeito, como se fixam as rendas? Os proprietários põem todos os cultivadores em competiç Os que ficam situados no extremo limite da zona do mercado sabem que teriam interesse em se apr marem do lugar da venda.

Estão prontos a pagar quase tudo o que ganhariam com este movimento para beneficiarem de ras melhor situadas. Em cada ponto, o cultivador só recebe como rendimento o que corresponde pagamento do seu trabalho e das imobilizações que pode fazer, indo todo o restante, sob a forma renda, para o proprietário da sua exploração. Nestas circunstâncias, não há outra solução que não s praticar a cultura mais lucrativa. Se alguém se recusar a isso, vê-se na impossibilidade de pagar a ren que resulta dos preços do mercado.

Claval, 1

Sistema agrário e nível de desenvolvimento

Agricultura tradicional

É um sistema agrícola largamente aplicado em regiões onde a agricultura é descapitalizada. A produção é obtida em pequenas e médias propriedades ou parcelas de grandes latifúndios (nesse caso, parte da produção destina-se ao proprietário para pagamento do aluguer), com utilização de mão-de-obra familiar e técnicas tradicionais e rudimentares onde a produção se destina à subsistência da família. Por falta de assistência técnica e de recursos, não há preocupação com a conservação do solo, as sementes utilizadas são de qualidade inferior, não se investe em fertilizantes e, portanto, a rentabilidade, a produção e a produtividade são baixas. Nesse tipo de sistema é frequente o uso das queimadas. Vejamos, a seguir, três exemplos.

Fig. 8 Sistema agrário tradicional

Digitalizada com CamScanner

Agricultura itinerante

Agricultura itinerante é um tipo de sistema agrícola desenvolvido nos ecossistemas de florestas tropicais, primitivo, em que se faz o derrube de uma pequena parte da floresta, seguidamente é praticada a queimada, preparação dos solos, cultivo de subsistência para um curto período de tempo (3 a 4 anos ou um pouco mais) e, finalmente, o abandono das terras por se terem tornado improdutivas. Por este motivo são procuradas novas terras onde o processo anterior se repete e, assim, sucessivamente.

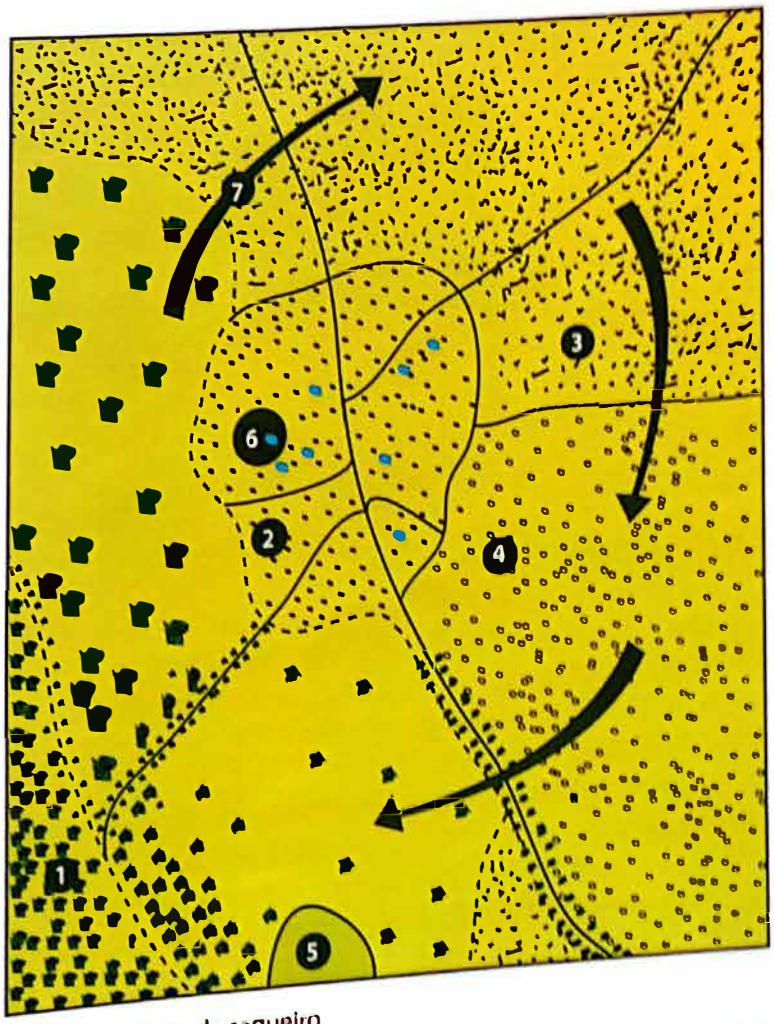
É como se fosse um «nomadismo agrícola». As áreas iniciais, abandonadas, poderão vir a ser usadas muito mais tarde (10 a 20 anos) após a sua reconstituição natural.

- Período húmido: os solos são lexiviados e empobrecidos nos seus elementos minerais solúveis, levados e arrastados pelas águas das chuvas.
- Período seco: as águas que ascendem, devido às elevadas temperaturas, arrastam para a superfície, por osmose e capilaridade, os elementos insolúveis, estéreis, que se vão acumulando anualmente, dando origem a solos lateríticos o que facilita na área, na época seguinte, a erosão pluvial.

Agricultura sedentária de sequeiro

- Localização: regiões de clima tropical seco, entre a savana e o deserto (onde o período das chuvas diminui e o número de meses secos aumenta).
- São praticamente sociedades agrícolas. Apesar da escassez de água praticam uma agricultura não irrigada, de sequeiro, que origina paisagens rurais especializadas, baseadas na fixação permanente à terra.
- Cultivadores e criadores de gado: concentra-se em grandes aldeias, próximo de um lago que lhes fornece água.
- As aldeias vivem sem qualquer laço sanguíneo ou tribal a ligá-las e praticam uma agricultura de paisagem rural de campo aberto.
- A área está dividida em três folhas separadas por sebes de arbustos espinhosos, onde se pratica um afolhamento com rotação trienal de culturas e pousio.

A folha em pousio está rodeada de uma sebe de espinhosas, a fim de preservar as culturas dos animais que ali ficam.



1 – Pousio e mato inculto.
2 – Culturas permanentes em volta da aldeia.
3 – Campos de amendoim.
4 – Campos de milho.
5 – Parcelas de sorgo.
6 – Casas aldeãs.
7 – Sentido da rotação das culturas.

Fig. 9 Agricultura de sequeiro

Digitalizada com CamScanner

Características

- O espaço do solo: a área agrícola é constituída por três partes distintas onde se pratica um afolhamento com rotação trienal e pousio.
- Cultura intensiva: devido às técnicas minuciosas, à criação de gado na parcela em pousio e à consequente estruturação da terra; o rendimento dos solos é elevado, o que permite alimentar fortes densidades demográficas.
- Habitat concentrado: devido às características climáticas, à prática agrícola e à existência de água num lago, as populações concentram-se em grandes aldeias com actividades distintas: a agricultura e a pastorícia.

Agricultura irrigada dos desertos – oásis

- Localização – nos oásis, graças à irrigação.
- Crescimento de plantas devido à permanência de água.
- Os oásis mais característicos resultam de uma toalha de água subterrânea (toalha freática) como o do Saara.
- Os oásis podem atingir uma área de 400 ha.
- Oásis saarianos 1000 hab./ km^2.

Fig.10 Agricultura irrigada no Saara.

Agricultura moderna

Nesta, as empresas agrícolas são as responsáveis pelo desenvolvimento do sistema agrícola dos países desenvolvidos, com destaque para os Estados Unidos e a União Europeia. A produção é obtida em médias e grandes propriedades altamente capitalizadas, onde se atingiu o máximo do desenvolvimento tecnológico.

A produtividade é muito alta e deve-se à selecção de sementes, ao uso intensivo de fertilizantes, ao elevado grau de mecanização agrícola, à utilização de silos de armazenagem, sistemático acompanhamento de todas as etapas de produção e comercialização feito por técnicos. Funciona como uma empresa e a sua produção é voltada ao abastecimento do mercado interno e externo.

Digitalizada com CamScanner

Nas regiões onde se implantou esse sistema, verifica-se uma tendência para a concentração de terras, na medida em que os produtores que não conseguem acompanhar os avanços tecnológicos perdem condições de concorrer no mercado e acabam por vender as suas propriedades. É o sistema agrícola predominante nos Estados Unidos, Canadá, Austrália, União Europeia e parte da Argentina e do Brasil.

Fig. 11 Agricultura moderna

Lendo mais...

A agricultura científica globalizada e a alienação do território

Como vimos no início deste capítulo, a «descoberta» da agricultura trouxe profundas transformações entre os grupos humanos e a natureza. O avanço da civilização atribui ao Homem, por meio do aprofundamento das técnicas e da difusão, uma capacidade cada vez mais crescente de alterar o quadro natural, reduzir a importância do seu impacto, e também, por meio da organização, de modificar a importância dos seus resultados.

Os últimos séculos marcam, para a actividade agrícola, segundo Santos (2001), com a humanização e a mecanização do espaço geográfico, uma considerável mudança de qualidade, chegando-se, recentemente, à constituição de um meio geográfico a que podemos chamar meio técnico-científico-informacional, característico não apenas da vida urbana mas também do mundo rural, tanto nos países avançados como nas regiões mais desenvolvidas dos países pobres.

O que dizer quanto à agricultura científica globalizada?

Santos (2001) diz que quando a produção agrícola tem uma referência planetária, ela recebe influência daquelas mesmas leis que regem os outros aspectos de produção económica. Nas áreas onde essa agricultura científica globalizada se instala, verifica-se uma importante demanda de bens científicos e, também, de assistência técnica. Os produtos são escolhidos segundo uma base mercantil. São essas condições que regem os processos de plantação, colheita, armazenamento, empacotamento, transporte e comercialização.

Se entendermos, na óptica de Santos (2001), o território como um conjunto de equipamentos, de instituições, práticas e normas, que conjuntamente movem e são movidas pela sociedade, a agricultura científica, moderna e globalizada acaba por atribuir aos agricultores modernos a velha condição de servos de gleba. É atender a tais imperativos ou sair.

Nas áreas onde tal fenómeno se verifica, de acordo com o autor em referência, regista-se uma tendência para um duplo desemprego: o dos agricultores e outros empregados e dos proprietários; por isso, forma-se no mundo rural em processo de modernização uma nova massa de emigrantes, que tanto se podem dirigir às cidades como participar da produção de novas frentes pioneiras, dentro do próprio país ou no estrangeiro. Numa mesma área, ainda que as produções predominantes se assemelhem, a heterogeneidade é a regra. Há, na verdade, heterogeneidade e complementaridade. ➡

Desse modo, pode-se falar na existência simultânea de continuidades e descontinuidades. É dessa maneira que se enriquece o papel da vizinhança e, a despeito das diferenças existentes entre os diversos agentes, eles vivem em comum certas experiências como, por exemplo, a subordinação ao mercado distante.

Resta, como consequência, de acordo com o mesmo autor, a tomada de consciência da importância de factores «externos»: um mercado longínquo, até certo ponto abstracto; uma concorrência de certo modo «invisível»; preços internacionais e nacionais sobre os quais não há controlo local, improvável, também, para outros componentes do quotidiano, igualmente elaborados de fora, como valor externo da moeda (câmbio), de que depende o valor interno da produção, o custo do dinheiro e o peso sobre o produtor dos lucros auferidos por todos os tipos de intermediação.

Actividade pecuária

A pecuária tem uma importância fundamental como fonte fornecedora de alimentos ricos em proteínas e matéria-prima para a indústria.

A criação de gado, em relação à agricultura, pode assumir três formas, a saber:

- Arcaica: quando é dissociada da agricultura.
- Integrada: quando está associada à agricultura, sendo uma parte da colheita destinada à alimentação do gado.
- Especialização forrageira: quando o plantio (de forragem) se destina totalmente à alimentação do gado.

Factores de desenvolvimento e localização da produção pecuária

Entre as condições naturais que mais influenciam a produção pecuária estão a fertilidade do solo, a topografia e as condições climáticas. Estas condições condicionam o tipo de pasto bem como o tipo de gado e o seu desenvolvimento. Alguns animais, por exemplo, têm uma importância regional: a rena, o caribu, a raposa e o boi almiscarado nas regiões polares do Árctico; o lhama nos Andes; o iaque nos planaltos do Tibete; o camelo e o dromedário nos desertos de África; o elefante na Ásia, etc.

Entre as condições técnicas é importante considerar a qualidade de instalações, o desenvolvimento da zootecnia (ciência ligada ao aprimoramento dos animais úteis ao Homem), o sistema de transporte, a conservação de produtos (indústrias de conservas alimentícias), os dispositivos de refrigeração, a difusão de matadouros, etc.

Entre os factores socioeconómicos é de considerar o mercado, a mão-de-obra e o capital. O aumento gradual do consumo nos centros urbanos e a difusão dos produtos animais nas cidades e nas zonas rurais incentivaram o desenvolvimento da pecuária como actividade económica.

Todos estes factores se inter-relacionam fazendo com que haja intensificação de uma ou outra espécie de ganhos, por parte dos mesmos, dependendo das regiões.

Digitalizada com CamScanner

Tipos de pecuária

As formas de criação e as técnicas vão desde as mais primitivas até aquelas onde a especialização atinge níveis extremamente elevados.

Pecuária extensiva

A pecuária extensiva é um sistema de criação em que o gado é criado à solta, ocupando áreas extensas e recebendo menores cuidados por parte dos criadores. Geralmente não há aplicação de recursos tecnológicos, nem investimento financeiro e recursos veterinários importantes.

A pecuária extensiva comercial apresenta duas características dominantes quanto à finalidade:

- O aumento dos rebanhos.
- A produção de carne (gado de corte).

Pecuária intensiva

A pecuária intensiva é um sistema de criação em que o gado é criado em espaços reduzidos, recebendo melhores cuidados por parte do criador.

Caracteriza-se, entre outros, pelos seguintes aspectos:

- Exige grande investimento em capitais.
- Emprega técnicas modernas.
- O gado é confinado.
- O gado passa boa parte do tempo em estábulos.
- Exige cuidados médicos e alimentação adequada.
- É essencialmente comercial.
- Visa a produção em larga escala de leite e carne (sendo, em geral, mais leiteira que de corte).
- Usa tecnologia avançada e até controlo via satélite.
- Faz-se a reprodução por meio de inseminação artificial.

Distribuição mundial dos principais produtos agro-pecuários

A criação de gado com elevados rendimentos e destinada a abastecer os grandes mercados de consumo apresenta-se bastante desenvolvida:

- Na América do Norte (leste canadense e região dos Grandes Lagos ou Dairy-belt nos EUA).
- No Noroeste da Europa (Inglaterra, Bélgica, Holanda, etc.).
- Noroeste da antiga URSS.
- Oceania (Austrália e Nova Zelândia).
- Argentina e Brasil, na América do Sul.

Digitalizada com CamScanner

Os maiores criadores mundiais

Rebanho	Maiores criadores
Bovino*	Índia, EUA, ex-URSS, Brasil
Ovino*	Austrália, ex-URSS, Nova Zelândia, China
Suíno*	China, Brasil, EUA, ex-URSS
Equino	Brasil, ex-URSS, China, México
Asinino	Brasil, Etiópia, México, Irão
Muar	Brasil, México, Etiópia, Espanha

* Principais rebanhos mundiais por ordem de importância

Lendo mais...

É possível desenvolver a pecuária!

Como parte específica da agropecuária, a pecuária é o conjunto de processos técnicos usados, no campo, na domesticação e na criação de animais com objectivos económicos.

Designa-se por zootecnia a ciência de criação de animais. Nesta, podemos encontrar subdivisões como, por exemplo, o suinicultor (que é a pessoa que cria porcos), o ovinicultor (que é a pessoa que cria ovelhas), o bovinicultor (cria bois) e o caprinocultor (cria cabras).

Anterior à agricultura, a pecuária deriva do aperfeiçoamento da caça e recolecção (que já existia há cerca de 100 000 anos). O Homem era nómada. Conduzia os seus rebanhos já domesticados para alimentá-los em novas pastagens. Somente a partir de 8 000 anos a.C., ter-se-ia descoberto a agricultura. Esta sedentarizou o Homem fixando-o à terra e criando novas adaptações para a actividade pecuária.

Os produtos da pecuária são uma importante fonte de proteínas, bem como de matéria-prima para a indústria. A carne, os ovos, o leite e o mel são os principais produtos alimentares provenientes da pecuária. O couro, a lã e a seda são exemplos de fibras usadas na indústria de produção de vestuário e calçado. O couro tem, também, aplicações na indústria de mobiliário e de automóveis. A força animal (caso de bovinos e equinos) é útil na realização de vários tipos de trabalhos. Pode ser usado o excremento seco como combustível que é útil, por exemplo, na preparação de alimentos.

Na África Subsaariana, a produção pecuária é ainda incipiente. É uma prática desenvolvida nas proximidades do Sahel, para além de outros locais. Aí são criados animais de pequeno porte como caprinos e ovinos. Contudo, a actividade pecuária é afectada negativamente devido a doenças que atingem o gado, tais como, a febre aftosa, a doença de sono e a brucelose.

A domesticação de animais e plantas, de um modo geral, em larga escala, contribui para a degradação da biodiversidade gerando a selecção artificial de espécies onde alguns seres vivos são seleccionados em detrimento dos outros. A pecuária ruminante, numa escala industrial, tem os seus problemas. O processo digestivo de fermentação é uma importante fonte de emissão de gás metano. Este contribui em cerca de 15% para o aquecimento global. As emissões globais de metano geradas por essa via são estimadas em cerca de 80 milhões de toneladas por ano, o que corresponde a cerca de 22% das emissões totais de metano.

Digitalizada com CamScanner

Algumas instituições, tal como o Banco Mundial, têm apoiado na promoção da gestão associada pastoril e em actividades agrícolas nas áreas semi-áridas, em África. Têm sido projectos arriscados e complexos mas ocorre quando projectados de acordo com os seus beneficiários. Os pastores têm-se preocupado com a degradação dos recursos naturais, que entendem como uma ameaça à sua própria sobrevivência.

Por exemplo, no Níger foi desenvolvido um projecto pecuário numa zona pastoril com poucos recursos com o objectivo de aumentar a renda dos pastores melhorando a produtividade para assegurar a participação dos produtores na gestão dos recursos hídricos e pastagem. O projecto era de cinco anos mas, levou dez anos a ser concluído devido a dificuldades económicas durante a década de 1980 e aos efeitos da seca regional de 1984-1985. Os objectivos iniciais estavam em causa, contudo, o interesse mútuo prevalecia. Foram capacitados 165 trabalhadores de primeiros socorros, parteiras e médicos veterinários e abertos onze centros de alfabetização.

Apesar dos efeitos negativos da seca, o projecto respondeu com medidas para ajudar os pastores e seus rebanhos para sobreviverem. Tais medidas incluíam crédito para alimentação animal, um programa de crédito para a reposição de rebanhos e um tratamento bem sucedido de carne seca que mais tarde teve uma escala maior. Enfim, foi um projecto que se desenvolveu como um suporte para pastores.

Um outro exemplo, é o da República Centro Africana onde o projecto pecuário tinha como objectivo desenvolver a produção pecuária, melhorar a nutrição, as condições de vida dos pastores e reforçar os serviços de pecuária do Estado. No início o desempenho era fraco devido, por exemplo, a repetidas mudanças de gestão, problemas de procedimentos administrativos e financeiros (uma vez que envolviam o financiamento conjunto por parte de três agências em três moedas), baixa motivação, falta de formação dos profissionais de campo dos serviços pecuários, dificuldades de comunicação por parte dos funcionários devido à diversidade linguística e étnica.

Nos primeiros dois anos o projecto não teve, praticamente, nenhum impacto sobre os pastores necessitando, por isso, de uma reorientação no terceiro ano.

A responsabilidade na distribuição de «drogas» foi transferida do serviço de pecuária para uma associação e os resultados foram bastante positivos na saúde animal. As campanhas de vacinação contra a peste bovina foram um sucesso relativamente aos países vizinhos tendo mesmo atraído os produtores de gado desses mesmos países. A produção de carne aumentou bastante. Estimava-se em 1986 ter crescido 8 000 toneladas por ano. O rebanho nacional tinha assim aumentado significativamente em dez anos. A venda de animais também aumentou. O rendimento dos produtores aumentou para os pobres e, em maior medida, para os pastores ricos. Na conclusão do projecto a taxa de retorno foi estimada em cem por cento.

No Senegal, por seu turno, um projecto inicialmente agrícola foi redesenhado em 1982 para incluir animais e os componentes de desenvolvimento da pastorícia. Na zona sul do projecto, numa área agro-pastoril, houve incidência sobre a produção de cereais e algodão e na integração da lavoura e pecuária, sobretudo por meio da tracção animal e melhorias na saúde animal. A produção de milho aumentou significativamente. A alfabetização foi um êxito, bem como o desenvolvimento de infra-estruturas de saúde, estradas e o abastecimento de água superou as expectativas iniciais.

Em todos os três projectos a relação entre o projecto, os produtores de gado e os serviços pecuários era uma fonte de preocupação e de atrito. Os funcionários dos serviços pecuários geralmente

Digitalizada com CamScanner

tinham origens sociais e culturais diferentes da dos pastores. A sua formação estava mais volta para as doenças dos animais. Tinham pouca atenção às questões ligadas ao acesso à água e às pas gens, transumância e migração. Assim, os projectos foram desenvolvidos para tomar em conta n só os serviços pecuários.

Fig.12 Gado bovino

Fig.13 Gado caprino

Fig.14 Gado ovino

Fig.15 Pastagem

Estes projectos mostraram que é necessário promover associações de criadores. Uma da melhores maneiras de criar a base para o desenvolvimento sustentável entre os pastores e agro-pas tores é promover a criação e o desenvolvimento institucional de associações de criadores. Pecuaris tas e associações de agricultores de êxito podem assumir algumas das funções dos serviços públicos

Nos três projectos o que orientou os interesses colectivos foram a água potável, a gestão orienta da no pasto, saúde humana e animal e os programas de alfabetização (especialmente direccionados para as mulheres). Os potenciais beneficiários participaram no projecto em termos de identificação concepção, execução e manutenção.

Digitalizada com CamScanner

Exercícios de consolidação

1. Para pesquisa:

Produza um pequeno texto sobre a «descoberta» da agricultura mundial, tendo em consideração os seguintes aspectos:

- Onde terá surgido, que condições naturais favoráveis esse(s) locais apresentavam, que teorias abordam os primeiros momentos desta actividade, quais as culturas produzidas, as técnicas usadas, o espaço ocupado, as características da mão-de-obra, o objectivo da produção, qual a relação entre os níveis de produção e produtividade e o efectivo populacional?

2. Descreva a importância da produção agrária na economia dos países.

3. Quais são os problemas ambientais derivados da actividade agrária e quais as suas consequências?

4. Descreva resumidamente a agricultura itinerante.

5. Caracterize resumidamente a agricultura sedentária de sequeiro.

6. Caracterize resumidamente a agricultura irrigada da Ásia das Monções e a dos oásis.

7. No seu contacto milenar com a natureza, o Homem procurou seleccionar e domesticar um certo número de espécies animais que reunissem o maior número possível de vantagens.

a) Identifique cinco dessas vantagens.

b) Complete:

Tipo de gado	Animal
Bovino	
Equino	
	Porco
	Cabrito
Ovino	Ovelha
Asinino	
	Mula
	Cão
Galináceo	

8. Qual é a diferença entre a pecuária de corte e a pecuária leiteira?

9. Faça uma pequena pesquisa sobre o tipo de agricultura que, na província onde se situa a sua escola, abarca a maior parte da população, considerando:

a) Instrumentos de produção usados.

b) Tipo de mão-de-obra utilizado, e porquê?

c) Dimensão das propriedades.

d) Espaço explorado relativamente à dimensão.

e) Culturas agrícolas.

f) Objectivo da produção.

g) Dependência de factores naturais.

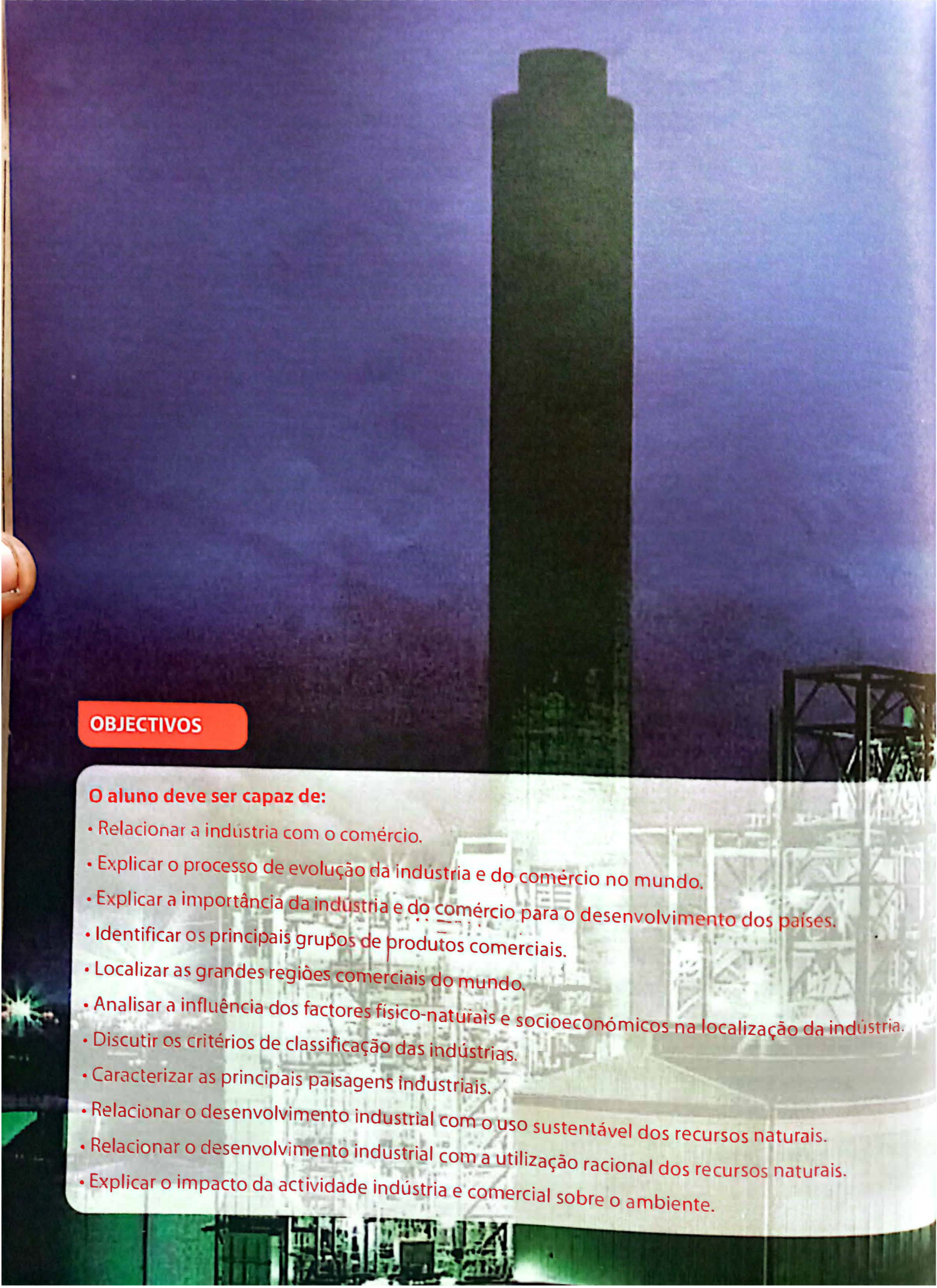
h) Utilização de fertilizantes.

i) Técnicas usadas.

j) Influência das crenças ou mitos.

k) Principais problemas enfrentados e soluções adoptadas.

Digitalizada com CamScanner



OBJECTIVOS

O aluno deve ser capaz de:

- Relacionar a indústria com o comércio.
- Explicar o processo de evolução da indústria e do comércio no mundo.
- Explicar a importância da indústria e do comércio para o desenvolvimento dos países.
- Identificar os principais grupos de produtos comerciais.
- Localizar as grandes regiões comerciais do mundo.
- Analisar a influência dos factores físico-naturais e socioeconómicos na localização da indústria.
- Discutir os critérios de classificação das indústrias.
- Caracterizar as principais paisagens industriais.
- Relacionar o desenvolvimento industrial com o uso sustentável dos recursos naturais.
- Relacionar o desenvolvimento industrial com a utilização racional dos recursos naturais.
- Explicar o impacto da actividade indústria e comercial sobre o ambiente.

Digitalizada com CamScanner

Indústria e Comércio

UNIDADE 3

Págs. 52 a 89

Digitalizada com CamScanner

Indústria

Conceito

Num *sentido lato*, indústria é qualquer trabalho ou actividade empreendido em função do lucro que promova o emprego. Por vezes, usa-se o termo especificamente em referência à produção de bens. Neste sentido, a indústria é uma actividade pela qual se transforma massa bruta em objectos úteis aumentando-lhes valor (inclui o artesanato e o fabrico doméstico).

Num *sentido restrito*, a indústria é uma actividade pela qual se transforma a matéria-prima bruta ou semi-elaborada em produtos acabados através de meios mecânicos animados por fontes energéticas inanimadas (carvão, electricidade, petróleo, energia nuclear, etc.).

Na Grã-Bretanha, o governo distingue entre indústria transformadora e indústria básica, compreendendo esta última a extracção mineira e de rochas, as empresas de serviços públicos, transportes e comunicações, agricultura, pesca e silvicultura. Outras distinções possíveis são entre indústrias ligeiras e indústrias pesadas, ou entre indústria extractiva, indústria transformadora e indústria de serviços.

E em Moçambique?

As grandes etapas do desenvolvimento da indústria: da economia artesanal à economia capitalista

Ainda que o uso de técnicas primitivas não possa conferir exactamente o conceito que nos últimos tempos se tem de indústria, sabe-se que desde a Pré-história já se fazia a transformação de matérias-primas extraídas do subsolo ou recolhidas da superfície terrestre em produtos finais. No Paleolítico, o Homem transforma em bens de uso os paus, as pedras e outros materiais recolhidos no meio em que vive.

Mais tarde, o processo de transformação ganha novos contornos graças à cerâmica e a todos os ganhos resultantes dos primórdios da tecelagem.

O IV.º milénio a.n.e. é particularmente significativo. Descobre-se a pólvora, o bronze e o ferro. As técnicas são rudimentares e a divisão de trabalho é praticamente inexistente.

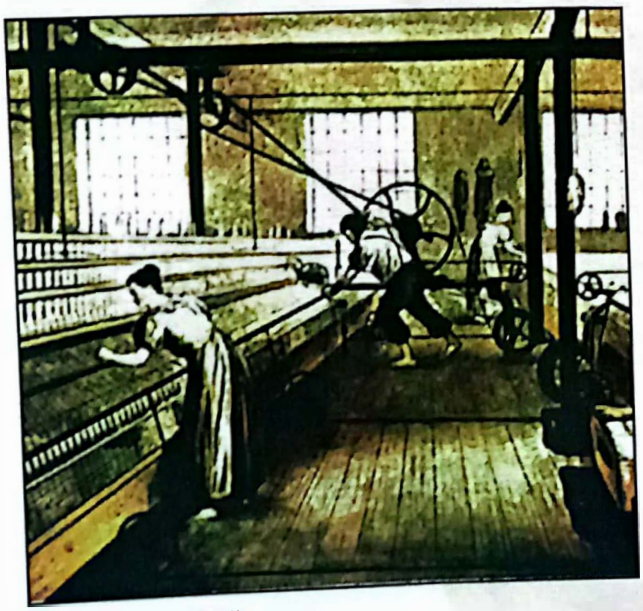


Fig. 1 Máquina têxtil

Uma segunda etapa do desenvolvimento da indústria corresponde ao surgimento de Civilizações Clássicas. Estas já têm formas mais avançadas de produção artesanal. Corresponde (esta etapa) aos primórdios da indústria (no verdadeiro sentido da palavra) e ao desenvolvimento das ciências.

A Idade Média marca uma nova etapa no desenvolvimento da indústria. Esta terceira etapa caracteriza-se, entre outros aspectos, pela separação entre o campo e a cidade como consequência do impacto da indústria, por ser véspera da Revolução Industrial, pelas descobertas científicas que levam à expansão europeia revolucionando o comércio e fortalecendo a burguesia; caracteriza-se também pela explosão demográfica e o seu impacto em termos de necessidade de mais bens de consumo propiciando o surgimento da manufactura, das primeiras invenções ligadas ao transporte, ao comércio, etc.

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

A quarta etapa corresponde à Revolução Industrial. Esta ocorreu primeiro na Inglaterra, noutros países da Europa e, por último, fora do continente europeu.

As diferentes fases da **Revolução Industrial** correspondem ao desenvolvimento da indústria rumo à economia capitalista.

Em síntese, quanto à evolução histórica, podemos distinguir três estágios fundamentais:

- **Estágio do artesanato**: em que o produtor (artesão) executa sozinho todas as fases da produção e até mesmo a comercialização do produto. Não havia divisão do trabalho nem o emprego de máquinas, usavam-se simplesmente ferramentas simples (até ao séc. XVII).
- **Estágio da manufactura**: que corresponde ao estágio intermédio entre o artesanato e a maquinofactura. Neste estágio há divisão de trabalho (cada operário realiza uma tarefa ou parte da produção), a produção ainda depende fundamentalmente do trabalho manual, utilizam-se máquinas simples: é a fase inicial do capitalismo (entre 1620 a 1750).
- **Estágio da maquinofactura**: é o estágio actual, iniciado com a Revolução Industrial. Caracteriza-se pelo emprego maciço de máquinas e fontes de energia modernas (carvão mineral, petróleo, etc.), pela produção em larga escala e grande divisão e especialização de trabalho (de 1750 aos nossos dias).

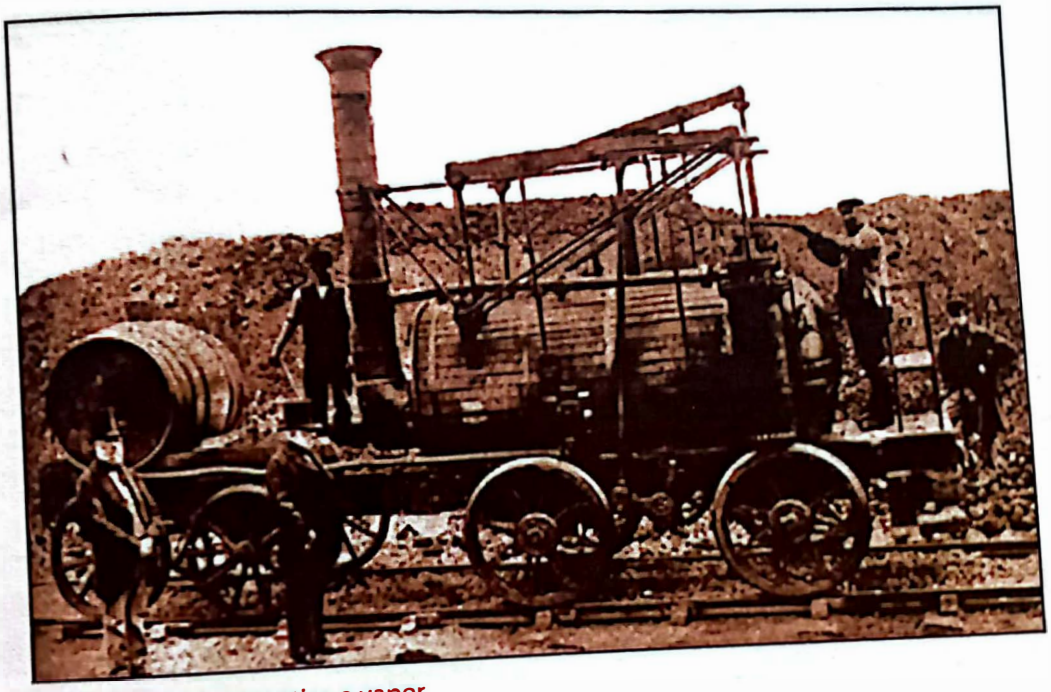


Fig. 2 Primeira locomotiva a vapor

Revolução Industrial

Conceito

Por analogia com a denominação Revolução Francesa, de 1789, a expressão Revolução Industrial foi criada pelo economista francês J. A. Blanqui em 1873 e popularizada pelo historiador inglês Arnold Toynbee (1852-1883) para designar o período histórico durante o qual a Inglaterra passou de sociedade feudal mercantil, de economia preponderantemente agrária, para uma sociedade de tipo novo no séc. XVIII, ou seja, para uma economia industrial caracterizada pela produção em larga escala mediante a utilização crescente de máquinas.

Como toda a periodização da história, as datas limites da Revolução Industrial inglesa prestam-se a discussão. A maioria dos historiadores contemporâneos coincide em fixá-la entre os anos 1780 e 1840, pois foi esse o período mais típico da transformação havida – a fase verdadeiramente revolucionária: em 1780.

Digitalizada com CamScanner

A expressão Revolução Industrial servia especificamente para designar um período da história da Inglaterra e do mundo inteiro com referência à Inglaterra, nos sécs. XVIII e XIX. Mas, após a Inglaterra, outros países também vieram a industrializar-se. Não significa isso que as outras revoluções industriais, já feitas, ou em curso, hajam sido, ou estejam a ser realizadas, em condições históricas iguais às que prevaleceram na Inglaterra e no mundo nos sécs. XVIII e XIX.

Causas da Revolução Industrial

A **Revolução Industrial** ocorreu primeiro na Inglaterra, noutros países da Europa e, por último, fora do continente europeu. A Inglaterra teve uma série de **factores que possibilitaram a eclosão desta revolução**. Conseguia matéria-prima agrícola e mineral a baixo custo, esteve numa situação em que grande número de indivíduos havia abandonado a agricultura para as novas indústrias (possuindo assim bastante disponibilidade de mão-de-obra); por outro lado, beneficiou do desenvolvimento dos transportes que permitiu um fácil acesso aos produtos nas colónias (possibilitando a existência de grandes reservas de capitais, adquiridas durante o intenso comércio na Idade Moderna, e que foram úteis para a instalação de indústrias), teve a seu favor uma burguesia que dispunha de riquezas e capitais e de grande capacidade de realização, os avanços técnicos, os recursos minerais disponíveis, etc.

Fases da Revolução Industrial

1.ª fase – Tem o século XVIII como localização no tempo e a Europa das grandes construções urbanas e industriais como localização espacial. É conhecida como a fase da Revolução do Carvão e do Ferro e da Máquina a Vapor.

Muitos empresários revelam o espírito de iniciativa e uma nova mentalidade começa a emergir no seio da população. Há uma forte tendência para a obtenção do máximo de lucro possível para amortizar rapidamente os investimentos feitos em edifícios e máquinas.

A segunda metade do século XVIII marca o início do desenvolvimento da indústria mecanizada na Inglaterra. Até então a produção manufactureira era feita com ferramentas naturais.

O primeiro sector de produção em que se introduziram máquinas foi o têxtil como resultado da passagem da manufactura à fábrica. Este facto implicou, naturalmente, uma revolução no processo de produção. O processo de mecanização realizou-se em duas fases: primeiro a automatização da fiação e, depois, a do tecido.

Em 1785 instalou-se o primeiro motor Watt de efeito duplo na fiação de Robinson, em Nottinghampshire. Em 1829, em toda a Inglaterra e Escócia existiam cerca de 100 000 teares a vapor. A máquina a vapor era, assim, empregue em termos industriais e teve uma importante influência social, permitindo que se concentrasse a produção nas cidades ao invés da dispersão anterior pelas aldeias. Ela passou a ganhar visibilidade não só na concentração da produção capitalista e no desenvolvimento do sistema fabril criando paisagens industriais como também, por outro lado, no desenvolvimento dos transportes.

As primeiras tentativas de criar automóveis a vapor datam do séc. XVIII. O transporte marítimo passa a dotar-se de velozes barcos a vapor que, gradualmente, foram substituindo as frotas de veleiro.

As comunicações, por seu turno, também tiveram um grande desenvolvimento com a construção, por exemplo, de telégrafos ópticos.

A revolução dos transportes permitiu:

- À agricultura encontrar novos mercados.
- Reduzir para metade o custo das deslocações dos viajantes.
- Alimentar as cidades.
- Absorver, pelos próprios caminhos-de-ferro, quantidades crescentes de ferro.
- Tornar a troca de correio mais fácil.
- O surgimento de uma nova profissão.

A difusão da Revolução industrial

A difusão do processo de industrialização foi lenta e não ocorreu simultaneamente pelos vários países. Por exemplo, só no início do séc. XX atingiu alguns países mais afastados relativamente à Europa. É o caso dos Estados Unidos da América que depois da independência começa a industrializar-se e a desenvolver uma economia original, bem como do Japão, que foi o único país asiático a emancipar-se no século XIX da tutela económica das grandes potências e a industrializar-se.

A 1.ª fase decorreu de meados do século XVIII até próximo dos fins do século XIX.

A 2.ª – Fase corresponde à Revolução da Electricidade e do Motor de Explosão

Os progressos começam a ser cada vez mais notórios nos países da Europa, América do Norte e Japão. Um novo impulso é dado à Revolução Industrial graças às descobertas científicas dos finais do século XIX como as da iluminação eléctrica e dos motores de explosão. O progresso técnico passa a basear-se na investigação científica.

A electricidade difunde-se à iluminação doméstica e urbana a partir de 1870.

Inicialmente o petróleo foi comercializado no mundo, em meados do século XIX nos Estados Unidos, como medicamento, em garrafas de fraca capacidade, e, depois de algum tempo, começou a ter outros usos. Em 1850 foi lançado no mercado um lampião que funcionava a petróleo.

A descoberta de que o petróleo destilado era inflamável fez nascer a maior indústria do mundo. Primeiro foi utilizado na iluminação e depois no motor a gasolina. Seguiu-se o crescimento das indústrias químicas usando os produtos derivados do processo de refinação.

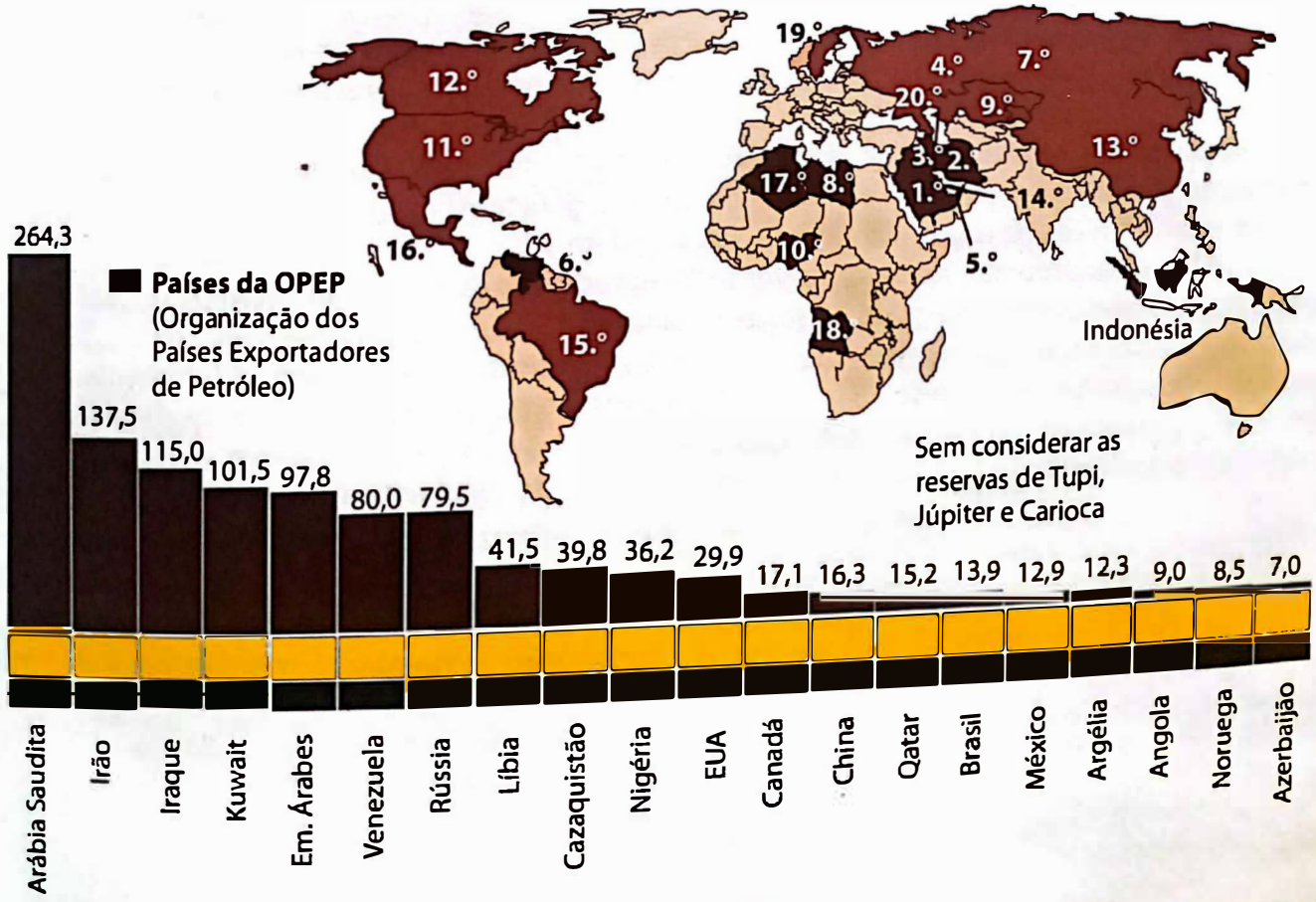


Fig. 3 As maiores reservas de petróleo no mundo (em biliões de barris)

Digitalizada com CamScanner

O desenvolvimento da classe operária

Com a industrialização nasceu o proletariado industrial. Estavam envolvidas também muitas crianças. As horasde trabalho eram excessivas para todos os trabalhadores. Estes moravam longe dos locais de trabalho, em casas húmidas e sujas, geralmente superlotadas.

O desenvolvimento da indústria trouxe, por sua vez, o desenvolvimento da classe operária.

Nasceram as primeiras associações e sindicatos operários cujos objectivos principais eram a defesa da condição social dos operários, a reivindicação de melhores salários e de menos horas de trabalho.

A organização do trabalho

Nos princípios do séc. XX emerge o *Taylorismo*. Este baseava-se na divisão metódica das operações laborais, adequando os diferentes tipos de tarifas às aptidões dos diversos trabalhadores e ao ordenamento eficaz do processo produtivo, tendo como finalidade maximizar o rendimento técnico do binómio trabalhadores-equipamento.

Um pouco mais tarde, surge o *Fordismo* (que é um aperfeiçoamento do *Taylorismo*), com um carácter mais humanista. Ford preocupa-se fundamentalmente com o bem-estar dos operários e procura elevar-lhe as suas condições vida. Relaciona a diminuição do desemprego com a criação de um sistema de especialização de trabalho.

Ciclos económicos

Quando a quantidade é insuficiente em relação à procura, aos desejos dos consumidores, os preços têm tendência a subir. Inversamente, se a oferta é mais elevada que a procura, o preço baixará. Este fenómeno dá lugar a que, quando os preços estabelecidos baixam, os produtores retenham as mercadorias não as colocando no mercado. Se os preços aumentam, os produtores apressam-se a vender a sua produção, daí retirando um lucro adicional.

A produção em larga escala ligada aos progressos da industrialização no mundo acaba por saturar os mercados. O desajustamente entre a oferta e a procura gera tensões.

Ciclos económicos de expansão e depressão sucedem-se.

Em 1929, o mercado não podia absorver toda a produção, os industriais fazem restrições e a determinada altura o pânico apodera-se da Bolsa de Nova Iorque.

A crise e a depressão económica que se geram a partir desta data alastram-se facilmente por toda a Europa. A produção baixa, deixa-se de investir. A propagação desta crise mostra bem a dependência económica de uns países em relação aos outros.

A 2.ª fase da Revolução Industrial decorre desde os fins do século XIX até meados do século XX.

3.ª fase – Em curso, é a da Revolução da Energia Atómica e da Automatização

É a era da energia de origem nuclear. Surge a construção de numerosas centrais nucleares mesmo nos países economicamente subdesenvolvidos. É a era do desenvolvimento da electrónica e da revolução informática com todas as suas implicações relativamente aos avanços na indústria e outros.

Digitalizada com CamScanner

O desenvolvimento da classe operária

Com a industrialização nasceu o proletariado industrial. Estavam envolvidas também mulheres crianças. As horas de trabalho eram excessivas para todos os trabalhadores. Estes moravam longe do lo de trabalho, em casas húmidas e sujas, geralmente superlotadas.

O desenvolvimento da indústria trouxe, por sua vez, o desenvolvimento da classe operária.

Nasceram as primeiras associações e sindicatos operários cujos objectivos principais eram a defe da condição social dos operários, a reivindicação de melhores salários e de menos horas de trabalho.

A organização do trabalho

Nos princípios do séc. XX emerge o *Taylorismo*. Este baseava-se na divisão metódica das operaçõ laborais, adequando os diferentes tipos de tarifas às aptidões dos diversos trabalhadores e ao ordenamento eficaz do processo produtivo, tendo como finalidade maximizar o rendimento técnico do binóm trabalhadores-equipamento.

Um pouco mais tarde, surge o *Fordismo* (que é um aperfeiçoamento do *Taylorismo*), com um caráct mais humanista. Ford preocupa-se fundamentalmente com o bem-estar dos operários e procura elevar-lh as suas condições vida. Relaciona a diminuição do desemprego com a criação de um sistema de especia zação de trabalho.

Ciclos económicos

Quando a quantidade é insuficiente em relação à procura, aos desejos dos consumidores, os preço têm tendência a subir. Inversamente, se a oferta é mais elevada que a procura, o preço baixará. Este fenó meno dá lugar a que, quando os preços estabelecidos baixam, os produtores retenham as mercadoria não as colocando no mercado. Se os preços aumentam, os produtores apressam-se a vender a sua produ ção, daí retirando um lucro adicional.

A produção em larga escala ligada aos progressos da industrialização no mundo acaba por satura os mercados. O desajustamente entre a oferta e a procura gera tensões.

Ciclos económicos de expansão e depressão sucedem-se.

Em 1929, o mercado não podia absorver toda a produção, os industriais fazem restrições e a deter minada altura o pânico apodera-se da Bolsa de Nova Iorque.

A crise e a depressão económica que se geram a partir desta data alastram-se facilmente por toda a Europa. A produção baixa, deixa-se de investir. A propagação desta crise mostra bem a dependência eco nómica de uns países em relação aos outros.

A 2.ª fase da Revolução Industrial decorre desde os fins do século XIX até meados do século XX.

3.ª fase – Em curso, é a da Revolução da Energia Atómica e da Automatização

É a era da energia de origem nuclear. Surge a construção de numerosas centrais nucleares mesmo nos países economicamente subdesenvolvidos. É a era do desenvolvimento da electrónica e da revolução informática com todas as suas implicações relativamente aos avanços na indústria e outros.

Digitalizada com CamScanner

Os avanços da indústria na actualidade

Indústrias de ponta

São as que estão na vanguarda do progresso técnico. São indústrias que empregam tecnologia altamente avançada e exigem grandes investimentos, o que caracteriza, sobretudo, os países industrializados. Recorrem constantemente à pesquisa científica, daí estarem próximas de centros de investigação e de universidades, que lhes fornecem mão-de-obra altamente especializada e as descobertas vão sendo feitas...

Está presente na indústria aeronáutica, aeroespacial, informática, bioquímica, farmacêutica, etc.

Fig. 4 Indústria de mobiliário com tecnologia de ponta

Afinidades tecnológicas

A afinidade tecnológica, isto é, a existência de empresas que têm actividades nos mesmos campos tecnológicos, pode contribuir para uma nova organização das mesmas reduzindo, por exemplo, os gastos, aumentando a flexibilidade dos funcionários, reduzindo a concorrência tecnológica (eliminando padrões rivais e até o risco de ser imitado), etc. Pode-se dar o caso de duas empresas com tecnologias complementares estarem envolvidas em pesquisa e desenvolvimento das suas ferramentas de trabalho. Nestas situações uma nova organização pode desenvolver novas competências tecnológicas, atingir a massa crítica em campos tecnológicos novos e apostar mais na reutilização de recursos.

Um caso concreto é o grupo Sika que é uma companhia mundial com cerca de 80 empresas em 70 países, e que se especializou em produtos químicos. É independente e foi fundado em Zurique em 1910. As acções do grupo estão cotadas na Bolsa Suíça (SWX) desde 1968. A Sika divide-se em duas áreas de negócios: a de construção e a de indústria. Do ponto de vista técnico, estes dois negócios estão muito ligados; a separação em duas áreas comerciais reduz a vulnerabilidade a ciclos económicos não coincidentes, porque dependem de diferentes mercados. As afinidades tecnológicas permitem economias de escala nas áreas de pesquisa e desenvolvimento, compras e produção.

O grupo Sika tem uma forte tradição inovadora, permanentemente em busca de novos níveis de excelência, desenvolvendo tecnologias que abrem novas oportunidades para as empresas do grupo, para os seus parceiros comerciais e na indústria.

Digitalizada com CamScanner

Factores de localização industrial

As indústrias localizam-se geograficamente tendo em conta uma série de factores favoráveis que actuam de forma conjugada. Estes dependem muito do tipo de indústria. Para o investidor, as decisões a tomar relativamente à localização da indústria têm a ver com o facto de que o produto pretendido seja rentável. Na escolha das localizações questões como *onde localizar?, o que localizar?, quais são os factores quantitativos mais relevantes (mão-de-obra, transportes, terrenos, matérias-primas, etc.)?, quais são os qualitativos (impostos e leis, características geográficas e ambientais)?*, são importantes.

Os factores de localização da indústria são os seguintes:

- Matéria-prima
- Fontes de energia
- Mão-de-obra
- Mercado consumidor
- Infra-estrutura de transportes
- Rede de comunicações
- Incentivos fiscais
- Capital
- Disponibilidade de água
- Intervenção do Estado
- Espaço

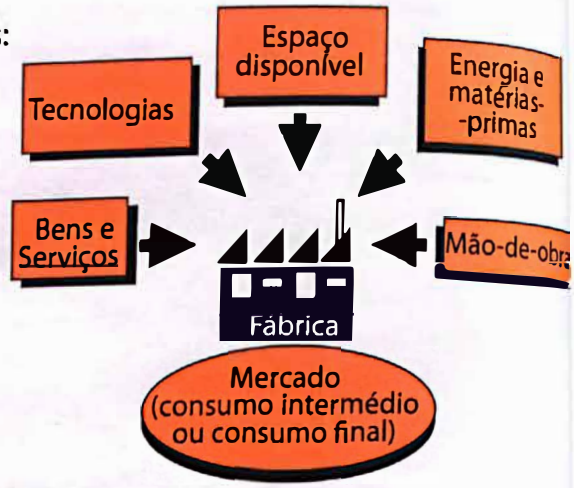


Fig. 5 Factores de localização industrial

Fig. 6 Matéria-prima

Fig. 7 Mão-de-obra

Fig. 8 Transporte

Vejamos como actuam alguns deles.

Infra-estrutura de transportes

Se, por um lado, as matérias-primas precisam de chegar à fábrica, por outro, os produtos acabados têm que chegar aos mercados consumidores. Para que tudo isso aconteça é fundamental que existam boas vias de comunicação e transportes adequados tanto para a recepção das matérias-primas como para o escoamento dos produtos acabados, daí que a tendência de localização da indústria seja em função dessa realidade. É por isso que muitos centros industriais importantes surgiram próximos de portos marítimos ou fluviais, ou ainda em entroncamentos rodoviários ou ferroviários.

É claro que a importância destes e de outros factores é sempre relativa e varia com o tempo e o tipo de indústria.

É disto exemplo a perda progressiva da importância do factor «energia» para a generalidade das empresas ou, mais recentemente, do factor «proximidade dos mercados» para as grandes **empresas transnacionais** (empresas que operam em vários países) pois, hoje em dia, as grandes restrições fronteiriças são eliminadas através de acordos de comércio internacional.

Digitalizada com CamScanner

Por outro lado, há factores que têm vindo a ganhar cada vez mais importância. É o caso dos transportes e vias de comunicação ou do custo da mão-de-obra, que, devido à **globalização da economia** (processo de livre circulação de produtos e capitais a nível mundial), assumem actualmente um papel determinante.

Capital

O capital é fundamental para o investimento. Este pode ser fruto de poupanças ou disponibilizado por uma instituição financeira a título de empréstimo vocacionada para tal. Algumas indústrias tendem a localizar-se em função da facilidade de acesso aos capitais.

Mão-de-obra

Algumas indústrias como, a óptica, a robótica e outras deste género necessitam de mão-de-obra qualificada. Por esta razão, tendem a localizar-se em áreas ou regiões desenvolvidas ou próximas de centros universitários de investigação.

As que utilizam quantidades de mão-de-obra sem grande qualificação (mão-de-obra indiferenciada) como, por exemplo, a indústria têxtil tendem a localizar-se preferencialmente em áreas menos desenvolvidas e com uma população sem grandes qualificações académicas e profissionais.

Energia

Durante a Primeira Revolução Industrial, ou seja, do final do século XVIII até meados do século XIX, o carvão mineral era a principal fonte de energia. Eram necessárias grandes quantidades deste material e, devido ao seu peso e volume, o transporte era difícil e caro. Por isso, as indústrias localizavam-se junto das minas de carvão. Daí, que tinha havido uma grande industrialização em torno das bacias carboníferas britânicas, alemãs, francesas e norte-americanas.

Com a Segunda Revolução Industrial, na metade do século XIX, surgiram outras fontes de energia, como o petróleo e a electricidade, de fácil transporte, e o carvão mineral foi perdendo, progressivamente, importância na definição da localização das fábricas. Porque estas duas novas fontes de energia eram mais facilmente transportadas foi possível o surgimento de outras zonas industriais. Dessa forma, houve maior dispersão na distribuição geográfica das fábricas.

O petróleo, além de fonte de energia, é uma importante matéria-prima. Desta fonte fabrica-se uma série de produtos. Um dos sectores que mais cresceu, a partir da descoberta dessa nova fonte, foi a indústria petroquímica.

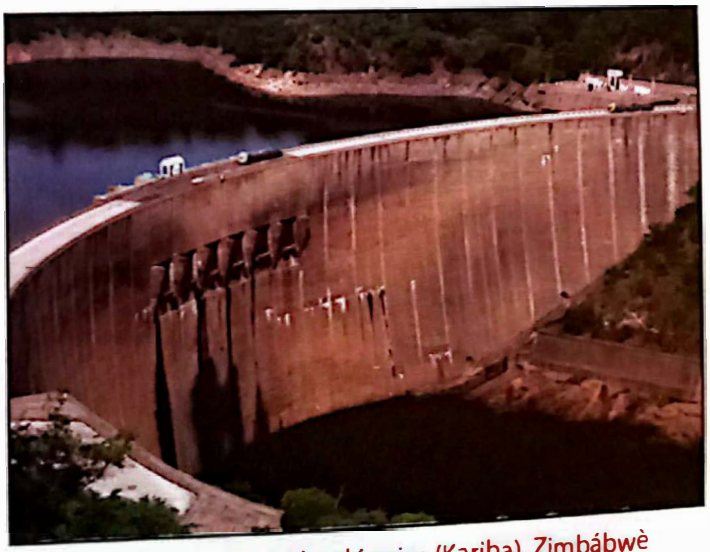


Fig. 9 Uma barragem hidroeléctrica (Kariba), Zimbábwè

Digitalizada com CamScanner

Matéria-prima

Matéria-prima é qualquer material que sirva de entrada para qualquer sistema de produção. Por exemplo, na área farmacêutica, as matérias-primas podem ser de origem animal, vegetal ou mineral, com alguma propriedade farmacológica ou de interesse médico para a prevenção ou cura de doenças. É, portanto, aquilo que dá origem a tudo o que vem a partir dela. O que está na origem de uma mesa? E de um caderno? Se a panela de barro é um produto acabado, o que foi usado para que ela se tornasse essa realidade? E a camisa? Toda a matéria-prima é objecto de trabalho, mas nem todo o objecto de trabalho é matéria-prima.

Sempre que as indústrias utilizam grandes quantidades de matéria-prima, em relação ao produto final, tendem a localizar-se junto dela. São exemplos disso as refinarias de açúcar e as indústrias de pasta de papel. Existem ainda indústrias cujas matérias-primas se estragam com facilidade e, por isso, necessitam de estar próximos delas. Tal sucede com as indústrias de conservas de vegetais, de frutas, de carne, de peixe, etc.

Evidentemente, a proximidade de várias outras matérias-primas, como minérios, vegetais, água, etc., também pesaram na localização das indústrias.

Espaço

Até finais do século XIX muitas indústrias localizavam-se no interior das cidades. No entanto, a partir daquela altura começaram a sair para espaços mais amplos, existentes nas periferias dos centros urbanos, alguns dos quais foram preparados para o efeito, como é o caso dos parques industrias, isto é, áreas de grandes extensões existentes na periferia das cidades, dotadas de infra-estruturas (esgotos, telecomunicações, estradas, etc.) destinadas à instalação de unidades industriais.

A nova localização das indústrias nas periferias relaciona-se com o aumento do preço dos terrenos no interior das cidades, devido a uma grande procura por parte de outras actividades económicas, como o comércio e os serviços. Por outro lado, começaram a existir no interior das cidades problemas de trânsito, dificultando a chegada das matérias-primas bem como o escoamento de produtos acabados. Assim, se tivermos em consideração o facto de as indústrias modernas serem, normalmente, unidades de grandes dimensões, que necessitam de terrenos amplos, a baixo custo e com fáceis acessos, facilmente verificamos que as periferias urbanas, por reunirem estas condições, se tornam as áreas mais atractivas para a sua localização.

A indústria atrai a indústria

Aglomerações industriais oferecem vantagens para a implantação de novas empresas desencadeando uma dinâmica própria de crescimento. Essa dinâmica de crescimento é conhecida pela expressão «economias de aglomeração». As empresas que chegam beneficiam do ambiente industrial criado pelas indústrias já instaladas, aproveitando-se do mercado consumidor e da força de trabalho, das redes ferroviária e rodoviária, dos serviços de electricidade e telefonia reunidos no mesmo local.

O desenvolvimento tecnológico tende a ampliar de forma crescente o leque de opções de localização, libertando a indústria das antigas regiões industriais. Teoricamente, o planeta inteiro transforma-se num reservatório de localizações industriais favoráveis. A indústria dispersa-se pelo espaço geográfico, recobrindo cidades e pontilhando as áreas rurais. Todo o lugar oferece altos lucros.

A economia capitalista de mercado caracteriza-se pela propriedade privada do capital, das máquinas e instrumentos de trabalho bem como dos edifícios industriais (fábricas). Os proprietários dos meios de produção organizam os seus negócios em condições de concorrência. Isolados uns dos outros decidem os tipos de mercadorias que vão produzir e a escala (quantidade) dessa produção.

Digitalizado com CamScanner

Todos procuram maximizar os seus lucros, diminuindo os custos da produção e ampliando os seus mercados. Nessa operação, o sucesso significa crescimento dos negócios e acumulação de capitais. O fracasso: falência e perda do capital investido.

Os empresários industriais não coordenam entre si as decisões relativas à localização das suas fábricas. Pelo contrário: a opção por um determinado lugar é o elemento inicial da guerra da concorrência e pode até mesmo definir o sucesso ou o fracasso do empreendimento. A melhor localização é aquela que possibilita a maior rentabilidade possível. Essa é a regra básica da teoria da localização industrial.

Classificação das indústrias

As indústrias agrupam-se segundo critérios como a natureza das matérias-primas utilizadas, o destino dos bens produzidos (em que podemos distinguir indústrias de bens de equipamento e indústrias de bens de consumo) e as afinidades tecnológicas. Apesar da dificuldade em termos de classificação objectiva das indústrias devido, sobretudo, a uma multiplicidade de características, optar-se-á por um dos critérios (mesmo admitindo que qualquer deles não é suficiente).

De acordo com a natureza das matérias-primas utilizadas podemos encontrar três grandes ramos industriais, a saber:

- As indústrias de bens de produção também chamadas indústrias de base ou pesada
- As indústrias de bens de capital ou intermediárias
- As indústrias de bens de consumo ou leves

As indústrias de bens de produção também chamadas indústrias de base ou pesadas são aquelas cujas mercadorias se destinam à produção e ao transporte de outras mercadorias e não para o consumo final. Por isso, esse grupo de indústrias constitui um sector chave na economia. Os países que não dispõem de uma estrutura completa de indústrias de base dependem de importações de bens de produção para o funcionamento do seu parque industrial.

- São também denominadas indústrias pesadas pois, geralmente, as indústrias de base requerem a utilização de quantidades expressivas de matérias-primas e combustíveis e apresentam consumo intensivo de energia.

A dependência das indústrias de base de quantidades consideráveis de matérias-primas e combustíveis fósseis condicionou que se localizassem (num primeiro momento) próximas às grandes jazidas de carvão e às reservas de minério.

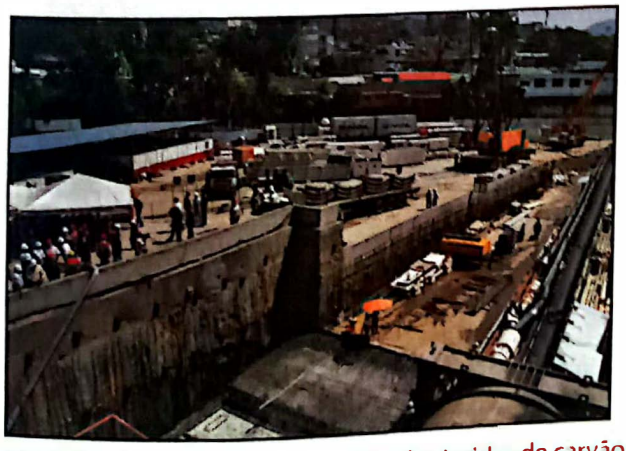


Fig. 10 Indústria localizada próximo das jazidas de carvão

Fig. 11 Um mineiro numa mina de carvão

Digitalizada com CamScanner

Contudo, com o desenvolvimento tecnológico e a revolução dos transportes, diversificaram-se as locali-zações e possibilitou-se que países praticamente desprovidos de recursos naturais implantassem importan-tes complexos industriais pesados. É o caso do Japão que, mesmo possuindo reservas insignificantes de minérios e combustíveis, encontra-se hoje entre os maiores produtores mundiais de aço, cimento e petro-químicos.

Por outro lado, países subdesenvolvidos com recursos naturais abundantes, não conseguiram uma estrutura adequada de indústrias pesadas, principalmente devido aos grandes investimentos em capital que esse grupo de indústrias exige. Em países como o Brasil, o México e a Índia, o Estado investiu e ocupa uma posição importante na siderurgia e na petroquímica.

As indústrias de equipamento ou de base são as que fornecem materiais destinados a fins produti-vos. Englobam as que produzem bens destinados a outras indústrias (matéria-prima, energia, máquinas etc.) e as que fabricam material para outras actividades económicas (ferroviário, máquinas agrícolas, construção naval, construção de escolas e de hospitais, etc.)

Necessitam de abundância de capital, grandes quantidades de matérias-primas e fontes de energia e mão-de-obra qualificada, daí só existirem nos países mais desenvolvidos.

Não há, contudo, uma barreira nítida entre os dois tipos de indústrias, pois o mesmo produto se for para ser utilizado por uma empresa é considerado indústria de equipamento, quando para uso pessoal é uma indústria de uso e consumo. Ex.: fax, automóvel, computador.

As indústrias de bens de capital ou intermediárias, como as de máquinas e de equipamentos, têm o papel fundamental de equipar outras indústrias, leves (consumo) ou pesadas.

A tendência destas é de se localizar próximo dos centros consumidores dos seus produtos.

A indústria de máquinas dedica-se, sobretudo, à produção de equipamentos de grande porte. Por isso, é também chamada indústria pesada.

Com o desenvolvimento da informática, o porte dos equipamentos deixou de ser uma marca desse ramo industrial, tornando inadequada a sua classificação como «indústria pesada». A tecnologia microeletrónica é, nos dias de hoje, a base do desenvolvimento dos equipamentos fabris mais avançados, que têm como finalidade a automação do processo produtivo. A última palavra nesse sector cabe à robotização.

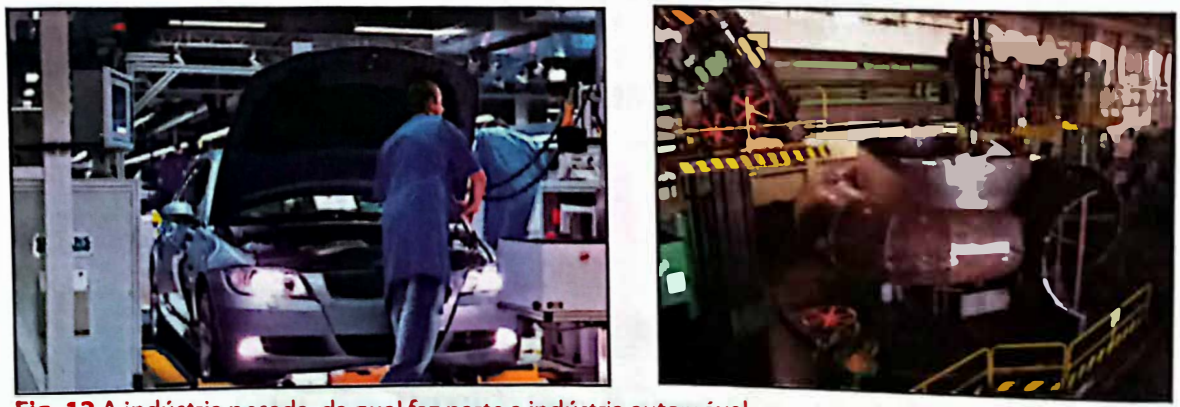


Fig. 12 A indústria pesada, da qual faz parte a indústria automóvel.

As indústrias de consumo, também conhecidas como **indústrias leves**, subdividem-se em indústrias de bens duráveis e de bens não duráveis.

As de bens não duráveis são as mais tradicionais e surgiram no início da Revolução Industrial, com a invenção do tear mecânico. **Produzem mercadorias de primeira necessidade** e, **geralmente, de baixo custo unitário**, como alimentos industrializados, tecidos e confecções, calçado e bebidas.

Digitalizada com CamScanner

As indústrias de bens duráveis tiveram origem na Segunda Revolução Industrial com a invenção da electricidade e do motor a combustão interna. Automóveis, aparelhos eléctricos e electrónicos são típicos **bens de consumo duráveis, pois apresentam maior custo unitário e consumo intermitente (maior tempo de reposição)**.

A constituição das indústrias de bens de consumo duráveis combina disponibilidade de matérias-primas, energia, mercado consumidor e força de trabalho, dependendo, também, da capacidade de investimento dos seus proprietários.

As indústrias de bens de consumo duráveis tendem a exigir altas somas de capital para que possam funcionar. Fábricas de televisores, geleiras, automóveis ou microcomputadores exigem grandes investimentos. A maior parte delas pertencem a um conjunto muito restrito de investidores: as empresas multinacionais.

As indústrias de bens de consumo não duráveis, por sua vez, tendem a exigir investimentos menores, por isso encontram-se mais distribuídas pelas diversas localidades do que as indústrias de bens de consumo duráveis.

Fig. 13 Uma diversidade de bens de consumo não duráveis

As indústrias de bens de uso e consumo são, portanto, aquelas que transformam matérias-primas brutas ou semi-elaboradas em produtos directamente utilizados pela população (electrodomésticos, calçado, alimentos, etc.).

Regiões industriais

Tipos de complexos industriais

As indústrias agrupam-se do ponto de vista financeiro mas também em termos espaciais (por regiões ou por complexos regionais). Cada complexo tem as suas peculiaridades tanto do ponto de vista histórico como de relações com a distribuição da população, as características da produção e com as vias de comunicação. Estes aspectos proporcionam a cada complexo uma fisionomia própria. Derruau (1973) usa como critérios a organização do espaço, a origem das indústrias e o grau de complexidade do processo produtivo para classificar os complexos industriais em:

Disseminado pelo campo: (em pleno campo ou pequenas povoações) trata-se, frequentemente, de uma indústria de sobrevivência, outrora de antigas fontes de energia como as águas correntes, de minérios hoje insuficientes ou do combustível fornecido pelas florestas; a actividade actual, como acontecia também com a actividade de outrora, não se concentra em fábricas tão grandes que possam dar origem a grandes aglomerados.

Digitalizada com CamScanner

De tipo suíço e a que também pertence o milanês: agrupa por um lado metrópoles indus
(Zurique, Milão), e por outro toda uma série de pequenas e médias cidades. A mão-de-obra é essen
mente (embora não unicamente) urbana. A densidade populacional é elevada (da ordem de 500 por
e as cidades ficam próximas umas das outras. A dimensão das fábricas pode ser bastante considera
Estas indústrias têm uma origem medieval, mas renovaram-se nos séculos XIX e XX. Pouco ligadas
matérias-primas locais, empregam uma mão-de-obra qualificada e numerosa, relativamente bem paga
especializa-se em produtos diferenciados e caros.

Centralizado numa metrópole: apresenta características semelhantes às precedentes no dom
da mão-de-obra e nos tipos de produção. Embora o exemplo mais nítido seja o do aglomerado parisiense
de Moscovo é mais complexo em virtude da existência de cidades satélites, como Ivanovo, e da proxi
dade duma bacia hulhífera.

Portuário: tem a vantagem de receber matérias-primas baratas devido ao preço do frete maríti
comparativamente ao continental e, por outro lado, de possuir uma população suficiente para criar um mer
cado. O organismo portuário possui uma mão-de-obra e quadros activos bem como chefes de empre
dinâmicos. Agrupam todas as espécies de indústrias pesadas e ligeiras. Quanto às refinarias de petró
estas são quase unicamente portuárias, mas situam-se muitas vezes em anexos onde o espaço não esta
limitado e abastecem-se a partir do porto ou de um ancoradouro. Porém, a partir dos anos sessenta as re
narias de petróleo tendem a localizar-se no interior dos continentes devido às vantagens do «pipeline».

Regiões extractivas de origem colonial com indústrias de primeira transformação: um do
exemplos de um complexo industrial de origem colonial é a região de Catanga onde a indústria origino
verdadeiras cidades habitadas por uma população de origem europeia e uma mão-de-obra bantu.

Para além da RDC, a história da indústria da Zâmbia oferece um exemplo análogo. Algo semelhant
também aconteceu na África do Sul, por exemplo, no caso da indústria extractiva aurífera de Joanesburgo

Bacias extractivas que atraíram apenas algumas indústrias pesadas: a bacia de Campine, descoberta em 1901 e prospectada nos anos seguintes, só se desenvolveu a partir dos anos 20. Pouco povoada não conseguia fornecer às minas a mão-de-obra necessária. A maior parte das companhias que investiu na bacia possuía outras instalações siderúrgicas. Esses aspectos fizeram com que Campine tivesse uma industrialização limitada. Desenvolveram-se apenas fábricas de tijolo, de vidros, refinarias de metais não ferrosos e fábricas químicas.

Bacias (implantadas junto de fontes de extracção do minério de ferro ou de carvão e de idade quase tão recente como a de Campine): ricas em indústrias de primeira transformação, sem que estas últimas tenham sido desdobradas em indústrias diferenciadas. O exemplo é a bacia ferrífera e hulhífera de Lorena e a bacia de Kuznets (metalurgia de transformação), na Sibéria Ocidental (apesar do fraco povoamento).

Entre as bacias de extracção antigas (muito ricas em indústrias pesadas e em indústrias diferenciadas): são exemplos a bacia do Norte dos Apalaches, a do Norte francês e a do Rhur. Nos três casos a indústria não está limitada ao perímetro hulhífero, pois que a fonte de energia estimulou o aparecimento de fábricas de transformação nas proximidades da zona mineira. Nos dois últimos (Norte francês e Rhur) foram reactivadas antigas indústrias preexistentes que num momento posterior dispensaram as máquinas alimentadas a carvão.

Digitalizada com CamScanner

Industrialização e importância da actividade industrial na economia dos países

A indústria teve e continua a ter um grande contributo nas grandes transformações do meio urbano, na multiplicação de diversos ramos de serviços, no desenvolvimento dos meios de transportes e comunicações, na introdução de novos hábitos de consumo, na criação de novas profissões, na promoção de estratificação na sociedade e de novas relações desta com a natureza.

Todos estes contributos, no fundo, elucidam a importância da actividade industrial na economia de um determinado país. Tal importância é notória, para além de outros aspectos, no produto acabado que cada um dos tipos de indústria vai fornecer ao mercado consumidor. O problema está, sobretudo, em desenvolver a actividade industrial para que a partir dela se possam colher os respectivos benefícios económicos, sociais, ambientais e até políticos. Como dar o salto para a industrialização constitui um enorme desafio, sobretudo, para os países subdesenvolvidos. É neste sentido que se dará algum destaque a este grupo de países.

Vejamos dois casos da importância de industrialização, nos países subdesenvolvidos.

O caso da América Latina: a substituição de importações

Muitos países deste bloco subdesenvolvido continuam numa situação em que importam mais do que exportam, onde se inclui Moçambique, o que significa que é importante reverter a situação.

Nesta ordem de ideias cabe aqui questionar o seguinte: o que aconteceu no caso da América Latina bem como no caso dos chamados «tigres asiáticos»? Como se deu neles o salto para a industrialização?

O Brasil, o México, a Argentina e o Chile constituem o bloco subdesenvolvido semi-industrial da América Latina.

A industrialização destes países deu-se através da substituição das importações de produtos estrangeiros com medidas alfandegárias (tarifas e proibições) e fiscais (isenção de impostos) que estimularam o desenvolvimento da actividade industrial.

Nos tempos recentes, nesses países, o sector industrial continua a depender muito mais do mercado interno que dos mercados dos países desenvolvidos, facto que se reflecte na importância relativamente reduzida das exportações industriais.

A Crise de 1929 impulsionou o processo de substituição das importações. Tiraram proveito da recessão das economias industriais da Europa e da América do Norte e dos capitais gerados pelas exportações de bens primários (o café no Brasil, os cereais e a carne na Argentina, a prata e o petróleo no México, o cobre e o nitrato no Chile).

No início, esse processo desenvolveu-se com a criação de indústrias de bens de consumo não duráveis (têxteis, alimentos, couros, bebidas) e na participação do Estado como empresário.

No pós-guerra, especialmente nas décadas de 50 e 60, o processo industrial desses países deu um salto. Conglomerados americanos, e depois europeus e japoneses, instalavam fábricas de bens de consumo duráveis (automóveis, electrodomésticos e electrónicos) na América Latina.

Já que os mercados estavam protegidos da concorrência dos bens importados, as transnacionais transferiam-se para esses países: ao invés de exportarem mercadorias, exportavam fábricas. Apesar da desvantagem representada por um nível de consumo menor, esses países dispunham de imensas reservas de mão-de-obra barata e os lucros, por vezes, eram até maiores que aqueles conseguidos nos países de origem.

Digitalizada com CamScanner

O caso dos «tigres asiáticos»

Quatro países constituem o bloco subdesenvolvido semi-industrial do Leste Asiático – a Coreia Sul, Formosa (Taiwan), Singapura e Hong Kong (China).

Diferentemente do bloco latino-americano, a industrialização dos pequenos «tigres» (tamb conhecidos como NIC's, isto é, *Newly Industrialized Countries*: Países Recentemente Industrializados, já e o processo industrial ganhou impulso nas décadas de 60 e 70) ou «dragões» asiáticos percorreu um ou caminho. Ela baseou-se na produção de bens manufacturados de baixo investimento tecnológico co roupas, calçados, aparelhos eléctricos, relógios, etc., destinados ao mercado dos países desenvolvid Dessa forma eles transformaram-se em «plataformas de exportação».

A Corela do Sul e Formosa receberam influxos muito grandes de capitais americanos e europeus pós-guerra: eles representavam elos de um cinturão geopolítico capitalista formado em torno da Ch socialista. Hoje, a sua indústria conhece um salto de qualidade, ingressando na produção de mercado baseadas em tecnologia de média sofisticação (microcomputadores, calculadoras e automóveis).

Hong Kong e Singapura são núcleos urbanos internacionalizados situados em rotas marítimas est tégicas. Antes de se tornarem pólos de indústrias de exportação destacaram-se como entrepostos reexportação de manufacturados ou produtos primários. Por serem «paraísos fiscais», atraíram comp nhias exportadoras e bancos internacionais.

Actualmente, os pequenos «tigres asiáticos» vão-se inserindo, cada vez mais, numa área de influê cia da economia japonesa e do iene (moeda japonesa). Os conglomerados e investimentos japoneses assumem uma importância maior que os interesses americanos e europeus, e os «tigres» tendem a fu clonar como espaço complementar da economia do Japão.

Enquanto no primeiro caso a industrialização deu-se através da substituição das importações produtos estrangeiros com medidas alfandegárias e fiscais que propiciaram o desenvolvimento da acti dade industrial, no segundo caso nota-se que a mesma teve por base a sua transformação em «plataf mas de exportação», isto é, produção de bens manufacturados de baixo investimento tecnológi destinados ao mercado dos países desenvolvidos. Outros aspectos a salientar são a parceria entre o Estado os conglomerados empresariais motivando a ocupação de posições vantajosas no mercado internacion o emprego de mão-de-obra barata beneficiada por um grande investimento na educação, bem como ética voltada para a disciplina, o trabalho e o sentimento de coesão nacional.

Como refere Wolfensohn (2004), o Brasil, a China e a Índia conseguiram desenvolver as suas indústri com economias internas bastante fechadas e alguns até foram ao ponto de se tornar internacionalment competitivos. Nas décadas 60 a 70, pequenos países como a Jamaica, o Sri Lanka e o Uruguai, cujo merca era muito pequeno, qualquer benefício da industrialização voltado para o próprio país era derrotado pelo custos. O Sri Lanka só começou a crescer depois de adoptar políticas voltadas para a exportação.

A industrialização dos países subdesenvolvidos criou significativas concentrações industriais, como por exemplo, a de Grande Buenos Aires, na Argentina; a do Eixo Cidade de México-Guadalajara-Monter rey; a da Cidade do Cabo e Johanesburgo, na África do Sul.

Os níveis de industrialização

No século XIX, as áreas pioneiras da industrialização localizavam-se nos países desenvolvidos da Europa Ocidental e Central, América do Norte e Pacífico. A desconcentração geográfica da indústria con- dicionou a industrialização de inúmeras áreas da periferia do mundo capitalista e «levaram as chaminés até aos países subdesenvolvidos».

Na actualidade, os elevados níveis de industrialização correspondem aos países das regiões atrás referidas. Eles formam um bloco heterogéneo onde se encontram gigantes industriais (Estados Unidos, Japão, Alemanha) e pequenos países altamente industrializados (Bélgica, Holanda, Suécia). Têm a econo- mia industrial como uma realidade antiga (ligada à Revolução Industrial do passado).

Digitalizada com CamScanner

A periferia semi-industrial europeia abrange países insulares (Islândia, Irlanda), mediterrâneos (Portugal, Jugoslávia, Grécia, Turquia, Israel) e a maior parte do antigo bloco soviético do leste europeu (Polónia, Hungria, Roménia, Bulgária). Trata-se de uma área cuja industrialização decorreu da expansão dos limites da indústria europeia e representam um espaço anexo às áreas centrais. O mesmo é aplicável à República Sul-Africana, Austrália e a Nova Zelândia, antigas colónias de povoamento europeias, cujas economias permaneceram ligadas aos países colonizadores.

Ainda no século actual nasceram dois importantes blocos de países subdesenvolvidos semi-industrializados: os chamados «Tigres Asiáticos» e os do bloco latino-americano.

Se por um lado foram implantados nos países subdesenvolvidos os sectores e ramos industriais baseados em tecnologias há muito estabilizadas, por outro, as indústrias de alto investimento tecnológico permaneceram concentradas nos países desenvolvidos.

A concentração dessas indústrias pode ser observada tanto a nível de produção como de consumo. Os Estados Unidos, a Europa Ocidental e o Japão produzem e consomem perto de 90 % de todas as aeronaves, copiadoras e equipamentos de comando digital do mundo. Uma produção quase igual ocorre em relação aos computadores, produtos farmacêuticos e fibras sintéticas. Mesmo a indústria automobilística revela essa concentração: a tríade consome mais de 70 % dos automóveis do mundo e produz 80 % deles.

Os grandes ramos fundamentais em torno dos quais se desenvolve a economia mundial (que vive actualmente uma nova revolução tecnológica) têm a ver com os seguintes aspectos:

- Armazenamento e transmissão de informações, com a produção em larga escala de computadores pessoais e super-computadores, de serviços de vídeotexto e bancos de dados informatizados e com novos equipamentos de telecomunicações por redes de cabo e satélites.
- Existência de novas fontes energéticas, como reactores nucleares e de neutrões, pilhas de combustíveis e electricidade fotovoltaica.
- Desenvolvimento de novas técnicas de produção, dinamizadas pelo fabrico de circuitos integrados e semi-condutores, pelo uso de novos materiais, como as cerâmicas finas e os metais amorfos, e pela automação proporcionada pelos robôs industriais (mecatrónica).
- Aplicações biológicas e médicas de alta tecnologia, exemplificada pelas sínteses de DNA e fusão de células (biotecnologia) e pela descoberta de novos produtos farmacêuticos.

O acesso a esse tipo de riqueza depende de pesados investimentos em pesquisa científica e tecnológica. Esses investimentos em **Pesquisa & Desenvolvimento** (P&D) são importantes para o futuro dos vários países. Não só como também a **Inovação**. É perceptível, nesta ordem de ideias, uma tendência para a manutenção das desigualdades entre os mais e os menos industrializados, entre os que podem realizar elevados investimentos e os que se deparam quase que tradicionalmente com grandes dificuldades nesse sentido.

A divisão internacional do trabalho

As economias dos diferentes países apresentam uma certa especialização. A divisão mais simples outorgava aos países desenvolvidos a especialização no fabrico de produtos manufacturados e aos subdesenvolvidos a produção de matérias-primas. Na actualidade considera-se esta situação complexa, uma vez que as empresas que necessitam de mão-de-obra não qualificada transferem as suas fábricas para os países subdesenvolvidos onde encontram mão-de-obra barata e em quantidade.

Digitalizada com CamScanner

Impacto da actividade industrial sobre o meio ambiente e soluções a adoptar

A indústria produz no espaço geográfico determinadas transformações durante o processo de produção de mercadorias. Estas agrupam-se em grandes estruturas técnicas como pontes, sistemas eléctricos, rodovias, sistemas orbitais, etc., que organizam e articulam grandes espaços regionais contemporâneos. As mercadorias agrupam-se em objectos técnicos que nos cercam como electrodomésticos, automóveis, casas, etc., todos eles produzidos pela indústria e que contribuem para a estruturação do lugar onde vivemos.

Fig. 14 Poluição das águas marítimas (Golfo do México)

Este processo de transformação de matérias-primas de natureza diversa em produtos acabados pode provocar um impacto negativo no ambiente em função da tecnologia usada durante o processo produtivo. Como se obtém a matéria-prima e como esta é transformada em produto acabado pode ser problema. Este aspecto determina o tipo de relação do Homem com o ambiente. A poluição, em geral exemplifica essa relação.

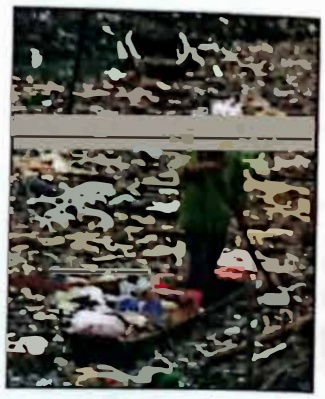


Fig. 15 Resíduos lançados pelas indústrias

Fig. 16 Poluição das águas

Fig. 17 Poluição do ar

Digitalizado com CamScanner

Há poluição quando as águas são contaminadas devido aos resíduos lançados pelas indústrias como, por exemplo, pela grande quantidade de detergentes nas águas. Outro facto é que os resíduos químicos provenientes da actividade industrial podem acabar por chegar às águas pela lavagem (chuva) dos solos, por exemplo, com fertilizantes. A indústria nuclear afecta o meio aquático bem como a própria atmosfera através da radioactividade.

O consumo de energias fósseis por parte da indústria está associado à existência de graves problemas ambientais como a poluição do ar, o derramamento de petróleo, as chuvas ácidas e o aquecimento global. Este último, de acordo com Filipe *et al.* (2007), está a fazer com que determinados seres veiculadores de doenças, como os mosquitos (que conduzem a doenças tropicais como a malária) se dirijam para regiões que antes eram zonas temperadas.

A dependência do Homem relativamente às indústrias fósseis está ligada à criação do efeito de estufa. Este provoca significativas alterações atmosféricas e climáticas, o que cria impacto significativo sobre a alimentação, a qualidade de vida, as doenças, a alteração dos padrões de comportamento milenar de várias espécies (criando problemas de adaptação a novas situações), etc.

Filipe *et al.* (2007) socorrendo-se de Gladwin (1999) avança com uma série de situações que considera graves e que nas últimas décadas têm constituído factores de insustentabilidade provocada pelo Homem. Para além do forte e desregulado aumento da população terrestre, da desintegração social e das persistentes privações, refere-se ao problema da biogeoquímica alterada (onde cabem a degradação da camada de ozono na estratosfera, a desregulação do clima global terrestre, o excessivo nível de nitrogénio global, a alteração do ciclo hidrológico terrestre e a acumulação de desperdícios nucleares), que apresenta, nessa óptica, o declínio dos recursos renováveis com uma listagem de questões como a escassez da água potável, a erosão e degradação dos solos, o colapso das pescas oceânicas, a degradação da superfície agrícola arável, o desordenamento territorial, o aumento da desertificação e estagnação dos rendimentos cerealíferos. Aponta, por último, a questão da biologia ameaçada onde também apresenta uma listagem englobando o declínio dos ecossistemas de água potável, a rápida redução da área florestal, a perda de terras em superfícies secas e perda de recifes de corais, a perda de diversidade biológica e a invasão de produtos geneticamente alterados.

As soluções a adoptar têm muito a ver com o nível de desenvolvimento de um determinado país. Por exemplo, enquanto que nos Países Desenvolvidos as medidas de controlo de poluição passam pela utilização de sistemas de filtragem, nos Países em Vias de Desenvolvimento tal medida implica a aplicação de elevados investimentos.

Para que o próprio crescimento da economia não seja auto-gerador da destruição ambiental terá que funcionar a favor desse mesmo ambiente e não contra. É importante que se imponha uma influência crescente sobre a regulação da economia; Filipe *et al.* (2007) avança com aspectos como, por exemplo:

- O estabelecimento do princípio do poluidor-pagador, incentivando os agentes poluidores à implementação de processos produtivos menos nocivos.
- O princípio do utilizador-pagador, aplicando taxas ou outros mecanismos que levem à internalização dos custos de produção de actividades que afectem o ambiente.
- A defesa e a implementação dos produtos verdes e da designada abordagem do «berço à cova» (quer dizer: a análise conjunta da origem das matérias-primas, do processo produtivo e do destino final das embalagens e dos resíduos dos produtos após a sua utilização).
- A utilização de instrumentos fiscais em função do desempenho ambiental (caso das ecotaxas).
- O estabelecimento de seguros de responsabilidade civil por danos causados ao ambiente.
- Todo um conjunto de outras medidas regulamentares que permitam reparar danos, incentivar comportamentos e envolver autoridades em prol de uma mais efectiva gestão racional dos recursos naturais, de salvaguarda dos ecossistemas e de garantia de qualidade de vida na Terra, em convivência plena entre todas as espécies.

Digitalizada com CamScanner

Comércio

Conceito

O **comércio** é uma actividade de natureza económica que engloba o intercâmbio e a movimentação (ou mobilização) de bens do produtor aos centros de consumo. Consiste, enfim, na compra e venda de bens ou mercadorias derivados basicamente de actividades primárias e secundárias.

Fig. 18 Comércio formal

Fig. 19 Comércio formal em Moçambique

A finalidade é a distribuição dos bens produzidos. As actividades comerciais podem-se desenvolver entre pessoas e empresas, entre elas mesmas bem como entre os vários países.

O comércio ocorre em todas as sociedades. É um indicador do nível de desenvolvimento de um país. Basta aqui referir que a maior fatia do comércio mundial é detida pelos países desenvolvidos.

Fig. 20 Venda de peixe seco num dos mercados da cidade de Tete

O comércio foi sempre considerado o meio mais efectivo na busca de complementaridade e cooperação entre as diferentes nações do mundo em termos económicos, sociopolíticos e culturais.

O **comércio a retalho** consiste na venda de bens em quantidades relativamente pequenas ao público. Em termos latos, por vezes, entende-se o termo como incluindo também o fornecimento ao consumidor de serviços pessoais (por exemplo: cabeleireiros, lavandarias) ou profissionais (por exemplo: bancos, consultas jurídicas).

Comércio grossista (por grosso) é uma actividade intermediária entre o produtor e o retalhista.

Comércio em trânsito é o tráfego que passa de um país para o outro através de um terceiro.

Evolução da actividade comercial

Os primeiros momentos caracterizaram-se pela exploração do ambiente natural para a satisfação das necessidades básicas do Homem. No início, o comércio processava-se por simples troca. Com o passar do tempo, dependendo dos locais, o gado passa a ser usado como unidade de troca acontecendo o mesmo com os metais (numa primeira fase o cobre e, mais tarde, a prata).

Ao longo da história do comércio foram-se registando, de tempos a tempos, oscilações nesta actividade como resultado de diversas realidades políticas, económicas e sociais.

Nesse processo, fruto do resultado do desenvolvimento do comércio e da vida urbana, foi emergindo a escrita, a criação de processos de contagem, os padrões de medida e o calendário melhorados paulatinamente com o tempo.

Na **Mesopotâmia**, no I milénio a.C., as casas comerciais gozavam de muita influência tanto no comércio interno como no externo. O comércio era o elemento vital da vida da comunidade de tal forma que obrigou o governo a supervisionar a regulamentação das actividades comerciais. O Código d'Hamurabi, por exemplo, sujeitava a um regulamento o comércio interior e exterior.

No **Império Romano**, as classes dirigentes e os ricos proprietários de terras pouca afinidade tinham com os negócios. A ingerência do Estado reduzia-se ao mínimo. Os comerciantes eram inteiramente livres de agir à vontade. Novos mercados se desenvolviam mas, entretanto, não era praticada uma política de expansão comercial e as trocas eram feitas, sobretudo, internamente.

As importações limitavam-se quase que exclusivamente aos artigos de luxo que eram pagos com a exportação de ouro e prata.

Na **China**, a actividade agrícola tinha relação com o mercado o que pode ser espelhado pelo facto de o cultivo da terra, em determinado momento, passar a ser feito com um objectivo comercial.

No início da era cristã, o comércio ainda era encarado com desconfiança. Se no Império Romano, como vimos, a ingerência do Estado reduzia-se ao mínimo, no caso da China o estabelecimento de medidas governamentais restringiu o seu desenvolvimento.

O «Estatuto do comércio» sujeitou à supervisão e regulamentação governamental os horários comerciais, a qualidade das mercadorias e a categoria dos preços. Foram estabelecidos armazéns estatais com o fim de estabilizar os preços das mercadorias básicas e obter lucros para o governo.

No século XIV, os mercadores chineses encontravam-se num determinado nível de desenvolvimento que se caracterizava pelo conhecimento, antes dos europeus, da contabilidade, dos tratados, das associações comerciais, dos complexos métodos para efectuar transacções a grandes distâncias e de diversas práticas que facilitavam as trocas.

Fig. 21 Comércio a retalho

Entretanto, a actividade comercial dos **muçulmanos**, concretamente a dos árabes, era considerada superior à dos chineses. Os muçulmanos, graças à posição central do Islão, eram como que intermediários naturais entre os vários países dos continentes africano, asiático e europeu.

Nos dois primeiros séculos da era cristã, a **Europa** era uma importante zona de trocas comerciais. Ainda assim, os produtos comercializados eram apenas uma pequena parcela do total produzido, devido ao elevado consumo na origem.

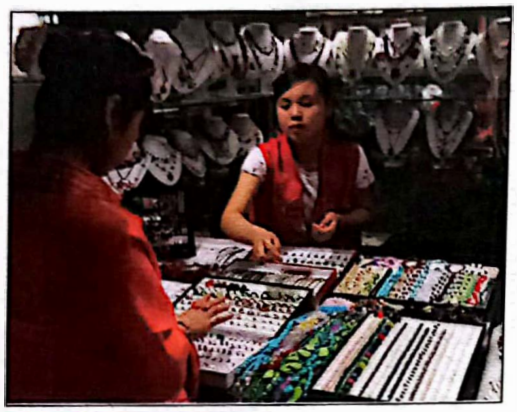


Fig. 22 Comércio chinês

Fig. 23 Comércio indiano

O século XVI trouxe um novo dinamismo comercial graças à expansão colonial. O **comércio colonial**, para a Europa, foi a base do enriquecimento e do progresso económico da época, de tal sorte que no século seguinte ganham visibilidade os seguintes aspectos: a melhoria das leis comerciais, a criação de instituições representativas dos interesses comerciais (consulados e câmaras de comércio), o aparecimento de empresas especializadas em ramos específicos, como o dos seguros, a multiplicação de centros de crédito comercial, a consolidação de empresas por acções e o princípio da responsabilidade limitada.

Na **Europa**, na cidade de Antuérpia, negociantes de todos os lados e de qualquer religião eram para lá atraídos. No século XVII, o porto de Amesterdão, que sucedeu ao de Antuérpia, dispunha duma total liberdade mercantil, tendo adquirido o monopólio dos produtos coloniais, transformando-se no maior mercado de metais preciosos que então podiam circular sem entraves legais.

Na **África Ocidental**, a actividade comercial era desenvolvida entre as comunidades locais e regionais. As mercadorias provenientes do norte eram destinadas aos grandes mercados desta região africana. As minas de ouro, pela sua importância, constituíam fontes de abastecimento dos mercados mediterrâneos e europeus.

O pequeno comércio envolvia a participação de vendedores e compradores de todo o tipo de mercadorias, controlado por uma classe específica de comerciantes que operavam nos vários mercados apoiados pelos membros da sua própria família e também por servos e amigos.

Fig. 24 Vendas a retalho (num supermercado)

Digitalizada com CamScanner

Na evolução do comércio é de destacar um momento crucial, o da Revolução Industrial na Europa. Com esta, o desenvolvimento técnico e a evolução dos transportes fizeram com que o comércio tivesse duas fases distintas: o comércio na era pré-industrial e o comércio da era industrial.

A era pré-industrial foi marcada por limitados factores de produção, consumo e transporte. O consumo estava virado para as necessidades básicas. O negócio restringia-se, por exemplo, aos produtos do artesanato, da agricultura, aos minérios, aos metais preciosos e alguns bens de luxo. Havia pouca alternativa (de conservação) no caso de transporte de produtos perecíveis acontecendo o contrário com aqueles que poderiam suportar grandes rotas.

No **século XIX**, o comércio ganha novo ímpeto com um novo tipo de relações económicas internacionais. Nesse âmbito, alguns dos princípios do livre comércio pressupunham a divisão internacional do trabalho, o surgimento de um comércio com tarifas baixas e a remoção de proibições e restrições à importação, à liberdade de migração, liberdade de circulação nos mares, etc. É neste século, o do início da era industrial, que são introduzidas grandes alterações a todos os níveis. No final do mesmo são estabelecidas as bases e as orientações de um verdadeiro comércio mundial.

Na primeira metade do **século XX** emergem variações na prevalência e no desenvolvimento do comércio mundial, resultantes das guerras, da introdução, no período entre-guerras, do comércio bilateral, do choque entre os sistemas económicos «capitalista» e «socialista», etc.

A moeda

A moeda é um bem instrumental que facilita as trocas e permite a medida ou a comparação de valores.

Ela é bastante importante no quotidiano da vida de cada um e foi sofrendo crescentemente, ao longo do tempo, um processo contínuo de desmaterialização, isto é, passou de moeda-mercadoria para moeda-metálica até chegar a moeda-papel tendo como ponto mais alto a moeda escritural.

A moeda escritural é aquela representada pelos depósitos existentes nos bancos ou outras instituições de crédito e que se encontrem à livre disposição dos seus depositantes. Representa uma fonte adicional de pagamento permitindo a liquidação de transacções sem necessidade de utilização da moeda legal emitida pelo governo. Quando esta moeda é criada pelos bancos toma a designação de moeda bancária.

A moeda pode ser considerada tomando em conta o seu conteúdo em ouro. Por exemplo, diversas moedas possuem um padrão monetário que não é mais do que a quantidade de ouro contida numa unidade monetária ou equivalente (a uma unidade monetária).

Fazer a alteração para menos do padrão da moeda de um país significa diminuição de valor, pois cada unidade monetária passa a ser equivalente a uma menor quantidade de ouro.

O valor de uma moeda pode ser aferido relacionando-a com uma outra. Por exemplo, o metical relativamente ao dólar ou a libra ou a uma outra moeda qualquer. Se para se adquirir um dólar num momento 1 forem necessários 25, 00 meticais e num momento 2 passar-se para 27, 00 meticais, significa que houve perda do valor do metical.

Fig. 25 Uma moeda de 1 metical e uma nota de mil meticais

Digitalizada com CamScanner

Uma terceira maneira seria através das variações do poder aquisitivo da moeda. Este ou o valor da moeda, nada mais é do que o representado pela quantidade de bens ou serviços que podem ser adquiridos com uma unidade monetária.

É importante salientar que quanto mais elevados forem os preços, menores serão as quantidades de mercadorias a adquirir com a mesma unidade monetária. Os preços vão-se elevando paralelamente à diminuição do valor da moeda e vice-versa.

Inflação

A elevação contínua de todos os preços, motivada por um **excesso de crescimento dos meios de pagamento**, em relação ao **crescimento dos bens e serviços à disposição do público** não é mais do que o que se conhece como inflação.

A inflação pode ser considerada como *moderada, galopante e hiperinflação* mesmo considerando a inexistência de fronteiras bem definidas entre estes três qualificadores.

Quando as taxas anuais são inferiores a 10% considera-se que a inflação é moderada. Quando inicia com uma taxa superior a 10% ao ano subindo anualmente, atingindo taxas de três dígitos (200, 300, 500% ao ano), está-se perante uma inflação galopante. E fala-se em hiperinflação, quando se está perante um caso extremo onde as taxas variam de 1 000% em diante, anualmente.

O que é que pode causar a inflação?

Elementos constitutivos ou básicos do comércio

Como vimos, o comércio ao longo dos tempos foi evoluindo em termos de qualidade e de quantidade. Os seus elementos constitutivos ou básicos obviamente que nunca se comportaram de forma uniforme ao longo dos tempos. Mesmo assim, há que fazer referência aos mesmos.

Quais são, então, os elementos constitutivos ou básicos do comércio?

Os elementos constitutivos ou básicos são os seguintes:

a) A mercadoria
b) As vias de comunicação
c) O mercado
d) A informação e publicidade

Vejamos como funcionam:

a) A **mercadoria** é essencial para que o comércio ocorra, quer dizer, sem mercadoria não há comércio tanto a nível interno como externo. A mercadoria é comercializada em função da oferta e da procura da mesma.

b) As **vias de comunicação** têm vindo a evoluir. Os avanços tecnológicos têm permitido um maior desenvolvimento dos transportes, favorecendo o de mercadorias para longas distâncias.

c) O **mercado**, onde se efectua todo o tipo de transacções, refere-se ao de produtos e valores. Eles de diferentes tipos, isto é, a classificação é de acordo com o **volume negociado**, a **duração**, **abrangência geográfica**, e a classificação dependendo da **forma como seu fim**.

O *volume negociado* diz respeito às grandes transacções para as empresas ou mercadorias, hipermercados e grandes armazéns.

Digitalizada com CamScanner

A duração tem a ver com o facto de os mercados poderem ser permanentes (pois têm uma continuidade temporal) ou periódicos (não têm essa continuidade mas são realizados com certa frequência).
A abrangência geográfica refere-se:

1. Aos mercados locais que são aqueles cujo espaço é relativamente pequeno.
2. Ao mercado interno cuja área de influência abarca todo o país.
3. Ao mercado internacional cuja área de influência vai para além das fronteiras de um país, dando origem a uma determinada organização comercial ou a acordos.

Na classificação dependendo da *forma como seu fim* temos, por um lado, aqueles mercados cuja mercadoria para o comércio está presente no momento da transacção, são mercados concretos, por outro, os mercados abstractos que são aqueles em que os bens comercializáveis não estão presentes no momento da transacção, isto é, lidam com referências a mercadorias ausentes (por exemplo: uma bolsa de valores ou de mercadorias) e, por último, um tipo intermédio que é o mercado de amostras onde estas são parte da mercadoria no momento da transacção.

d) A **informação e publicidade** são também elementos básicos por serem essenciais em matéria de comércio e actividade económica geral.

Organização territorial do comércio

A organização territorial do comércio não é homogénea. Há diferenças intra e interespaciais. No entanto, elas serão mais notórias se estabelecermos a comparação entre as zonas rurais e urbanas.

O desenvolvimento dos transportes e da expansão urbana permite maior dinamismo comercial bem como favorece novas localizações desta actividade. A mobilidade humana, nesse processo, é muito importante. Joga um papel fundamental se considerarmos os locais de produção e os de consumo. Assim, o comércio inter-relaciona-se com o espaço, desenvolve-o e (re)organiza-o.

Tomemos como referência alguns modelos teóricos que nos podem ajudar a entender como o comércio pode organizar-se territorialmente.

O modelo de von Thünen, por exemplo, ao mostrar como e porque varia a utilização do solo agrícola com a distância relativamente a um mercado, chama a atenção para os factores económicos, particularmente o custo de transporte.

O incremento da tecnologia do transporte, nos últimos tempos, tem baixado os custos de transporte relativamente aos custos de produção, tornando possível uma localização desta actividade distante do mercado. Teremos, então, um determinado local de produção e outro de consumo, cada um destes a interagir com o outro graças à actividade comercial que, neste caso, de acordo com o modelo, tem como denominador comum o comércio de produtos agrícolas.

No mundo real, os agricultores não agem como economistas (Von Thünen pressupunha o contrário), são independentes uns dos outros. Muitas das hipóteses simplificadas de Von Thünen não se aplicam ao mundo real. O mundo evoluiu bastante desde a criação do seu modelo (1826).

A crescente produção em áreas especializadas tem geralmente, como efeito, custos de transporte mais baixos por produto. Transporta-se um grande volume de negócios durante um longo período o que pode implicar uma crescente reformulação do espaço em termos de infra-estruturas ligadas aos vários tipos de actividades económicas, sociais, políticas e culturais.

Se consideramos, por outro lado, o modelo de Weber (o de localização industrial), também podemos encontrar aspectos ligados à organizaçao espacial do comércio. No seu modelo estão em evidência três factores regionais que afectam os custos de produção: o custo das matérias-primas, o custo do transporte das matérias-primas e dos produtos e, finalmente, o custo da mão-de-obra.

Neste caso, também encontramos limitações se considerarmos a essência do modelo em si. As inovações, no sector dos transportes, reduziram grandemente os custos destes. Em termos tecnológicos têm

Digitalizada com CamScanner

permitido o uso mais eficiente dos vários tipos de recursos. É o sector que, sem sombra de dúvidas, aumentou a mobilidade da mão-de-obra. Esta mobilidade, associada à localização da indústria e aos custos de produção, interage na organização do espaço.

A organização da indústria é mais complexa e a influência dos governos na localização desta actividade é muito importante (e até determinante). Uma vez instalada num determinado local e em função dos termos de negociação (e não só), esta actividade pode levar ao desenvolvimento de outras directa ou indirectamente ligadas a si.

Se considerarmos os portos, o que encontramos? Encontramos aspectos idênticos. Os portos, como os mercados ou as estações do continente, são locais onde se efectuam as transacções ou trocas de mercadorias.

A existência de um porto estimula a actividade económica. No caso da actividade industrial, por exemplo, os preços dos produtos exóticos e o custo de transporte de mercadorias a importar por mar são menos elevados nestes locais do que nas cidades do interior.

A organização dos transportes, neste sentido, cria alguns dos organismos da vida económica do mercado como sociedades armadoras e de navegação, sociedades de transportes ferroviários, rodoviários e aéreos, bem como, por outro lado, cria empresas individuais de autocarros, táxis, etc.

Quer dizer, se num primeiro momento a actividade portuária ou a industrial era a mais importante, num segundo momento pode ser substituída por outras ou, se for o caso, pode até reforçar-se, dependendo do nível de interacções que se forem produzindo com o tempo. O espaço económico, cultural, social e político poderá crescer em função desta dinâmica de produção que pressupõe, antes de tudo, a actividade comercial.

Os factores dinamizadores das relações comerciais

No estabelecimento de uma relação comercial entram em jogo uma série de factores como: a distância, a especialização, a complementaridade e as políticas comerciais.

A **distância** condiciona a circulação de bens e serviços e, em função da acessibilidade, favorece o fluxo do volume comercial.

A **especialização** da produção conduz a uma maior rentabilidade. Segundo a Teoria do Comércio Internacional cada país deveria especializar-se na produção de artigos que pudesse produzir de forma vantajosa, trocando, posteriormente, o excedente dessa produção por artigos produzidos por outros países. Este facto traria maior disponibilidade de bens e serviços para as respectivas populações, a preços mais acessíveis, aumentando-lhes as possibilidades de consumo e elevando, assim, o seu bem-estar.

Mas, não é o que acontece pois os vários países procuram produzir praticamente tudo (aplicando políticas de *substituição de importações*) e os consumidores nacionais acabam por ficar prejudicados devido ao facto de, por exemplo, pagarem mais caro por um produto nacional de menor qualidade. A especialização de produção tem as suas limitações.

A **complementaridade** decorre da diferenciação regional, daí que seja um factor essencial para o comércio. Uma região produz o que a outra necessita garantindo assim a oferta e a procura.

As **políticas comerciais** jogam um papel importante na medida em que a sua repercussão tanto se pode fazer sentir no contexto nacional como internacional (sem perder de vista os factores atrás referidos).

Por exemplo, será viável para um país como Moçambique adoptar uma política de livre-cambismo económico? Esta política (*laissez-faire*) pressupõe a doutrina que defende que o governo deveria limitar-se à manutenção da lei e ordem e remover todos os obstáculos legais relativos ao comércio e aos preços. Isto permitiria, segundo Adam Smith, um dos expoentes máximos desta corrente, a liberdade individual, a melhor utilização dos recursos e o crescimento económico. Haveria maior independência internacional, o que implicaria maior solidariedade política entre as nações.

Esta política forneceu os fundamentos nos estágios iniciais de desenvolvimento de várias economias ocidentais. Será esta uma boa política a adoptar?

Digitalizada com CamScanner

Para os adversários da política de livre-cambismo económico esta permitiria o surgimento de desigualdade de riquezas e de oportunidades económicas.

Defendem eles o proteccionismo económico, isto é, segundo esta teoria económica cabe ao Estado um papel preponderante no controlo das actividades económicas. Por exemplo, no que respeita à política comercial externa o Estado é que deve controlar as entradas e saídas de mercadorias e factores, de modo a condicioná-los a uma política de desenvolvimento.

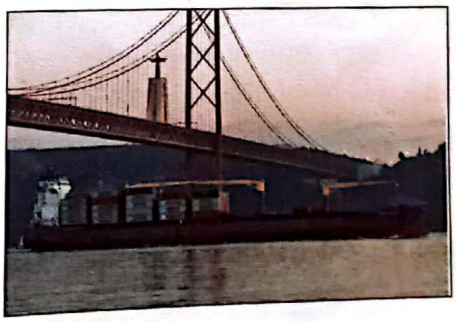
O que adoptar: uma política de livre-cambismo económico ou uma política virada para o proteccionismo económico? Ou operacionalizar as duas?

Principais características do comércio internacional e grupos de produtos comercializados

O comércio internacional ou externo baseia-se fundamentalmente no intercâmbio de mercadorias. É vital para a balança comercial de um país (por meio dos seus fluxos de importação e exportação) e caracteriza-se pelos seguintes aspectos:

- Possui um carácter mundial.
- Há um aumento progressivo do volume e do valor dos bens derivados do crescimento económico e populacional.
- Exige uma complexa organização bancária e financeira.
- A diversificação de produtos é progressiva.
- A eficácia dos meios de transporte é fundamental.
- É importante o desenvolvimento de mecanismos de mercado (orientados para defesa da economia nacional).
- O comércio concentra-se, geralmente, em poucas mãos (por exemplo: as multinacionais).
- Os factores não económicos como, por exemplo, os político e militar, podem afectar o comércio.

Via rodoviária



Via fluvial

Via ferroviária

Fig. 26 Exemplos de transporte contentorizado

Digitalizada com CamScanner

Que produtos têm sido, geralmente, comercializados mundialmente?

Dos países subdesenvolvidos vão para as bolsas mundiais de desenvolvimento industrial os produtos energéticos e as matérias-primas. Estas últimas são compostas por:

- **Minerais**: bauxite, cobre, crómio, estanho, manganês, níquel, tungsténio, etc.
- **Vegetais**: algodão, borracha, madeira, etc.
- **Alimentares**: café, chá, cacau, cereais, etc.

A partir dos países desenvolvidos são comercializados produtos industriais elaborados e semi-elaborados (como maquinaria diversa), alimentos previamente elaborados (ou processados) e serviços (tecnologia, cultura e entretenimento), para os vários países do mundo.

As grandes regiões comerciais do mundo

A actividade comercial que se desenvolve dentro de um determinado território nacional, isto é, dentro das fronteiras de um país, denomina-se comércio interno, e aquela que se realiza com outros países, isto é, aquela em que há troca de bens e serviços através das fronteiras internacionais denomina-se comércio externo ou internacional.

O comércio internacional quase sempre esteve presente na história da humanidade. Contudo, a importância desta actividade em termos económicos, sociais, políticos e culturais cresceu e reforçou-se bastante nos últimos séculos.

Após a II Guerra Mundial alguns acontecimentos afectaram as relações comerciais no mundo como, por exemplo, o surgimento de economias de planeamento centralizado, o progressivo desaparecimento do colonialismo político com as independências das colónias, as mudanças na tecnologia, na disponibilidade de recursos e da estrutura de consumo, o emergir de **comunidades constituídas por acordos económicos** e **comerciais** como a ALADI (Associação Latino-Americana de Integração, em 1980), a ALEC (Associação Europeia de Comércio Livre, em 1960), a CARIFTA (Associação Caribe Acordo de Comércio Livre, em 1966), a CEE (Comunidade Económica Europeia, em 1957), o COMECON (Conselho de Assistência Económica Mútua, 1949), CEDEAO (Comunidade Económica dos Estados Oeste-Africanos, 1975), OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo, 1966), etc.

Nos tempos que correm, as **grandes regiões comerciais do mundo**, principais pólos detentores de poder económico (a nível global) são os Estados Unidos da América, o Japão e a União Europeia. É neste conjunto que encontramos o G-8, isto é, o Grupo dos Oito. Este é responsável pelas mais importantes decisões mundiais e congrega os seguintes países: EUA, Canadá, Grã-Bretanha, França, Alemanha, Itália, Rússia e Japão.

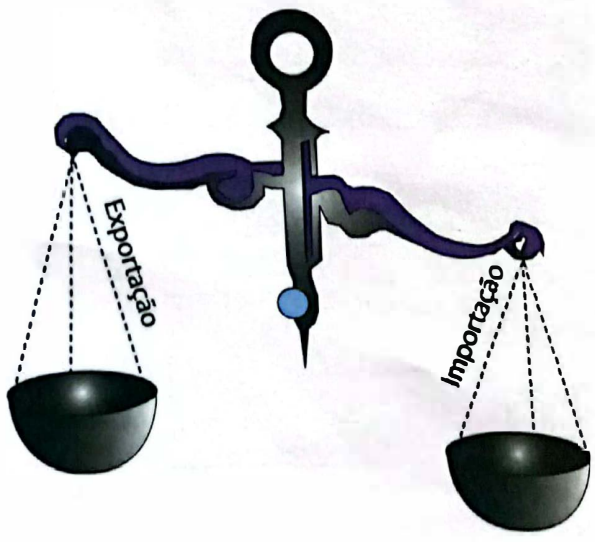


Fig. 27 Balança comercial

Entretanto, os países em desenvolvimento esforçam-se por promover o comércio entre si. Há uma nova dinâmica da geografia de comércio relativamente à crescente participação dos chamados países do eixo Sul-Sul na economia global. As trocas comerciais têm vindo a incrementar-se entre os países em desenvolvimento. Por exemplo: cresceram cerca de 176% entre 1990 e 2001, isto é, passaram de um total de US$ 278 biliões de dólares, em 1990, para cerca de US$ 767 biliões, em 2001. Nesse mesmo período, o comércio mundial crescia 74%, isto é, passava de US$ 3,4 triliões de dólares, em 1990, para US$ 5,9 triliões de dólares em 2001.

Digitalizada com CamScanner

Balança comercial é a relação entre o valor das exportações e o das importações de qualquer país. É positiva quando as exportações são maiores que as importações e deficitária (ou negativa) quando a relação é oposta.

Em sentido restrito o termo limita-se ao comércio visível e exclui os rendimentos invisíveis (derivados de serviços como a banca, o turismo, os seguros, etc.).

Balança de pagamentos (ou **balanço de pagamentos**) é comum considerar-se como um registo de transacções envolvendo recebimentos ou pagamentos em relação ao estrangeiro. Porém, também regista transacções que não dão origem a recebimentos ou pagamentos (como é o caso das Transferências Unilaterais, especialmente donativos em forma de mercadorias).

Segundo o Fundo Monetário Internacional, balança de pagamentos é o registo sistemático de todas as transacções económicas realizadas, durante um certo período, entre residentes do país e residentes de outros países (ditos estrangeiros).

Enfim, é uma sistemática contabilização das transacções económicas de uma nação relativamente ao resto do mundo, durante um determinado período de tempo. As transacções têm o seu mecanismo de contabilização e podem ser classificadas e representadas esquematicamente, como veremos a seguir.

Débito e crédito

Todas as transacções que representarem saída de divisas serão consideradas como *itens* de *débito* e todas as que resultarem em entrada de divisas para um determinado país *itens* de *crédito*.

Como representar a classificação das transacções? Em termos esquemáticos, podemos representá-la da seguinte maneira:

Débito (−)

- Importação de bens e serviços
- Exportações de capital
- Aumento de haveres no exterior (aumento das reservas de ouro ou da posição credora dos banqueiros nacionais junto aos banqueiros estrangeiros).
- Decréscimo das obrigações no exterior (decréscimo da posição devedora dos banqueiros nacionais junto aos banqueiros estrangeiros).

Crédito (+)

- Exportação de bens e serviços
- Importações de capital
- Decréscimo de haveres no exterior (diminuição das reservas de ouro ou da posição credora dos banqueiros nacionais junto aos banqueiros estrangeiros).
- Acréscimo das obrigações no exterior (aumento da posição devedora dos banqueiros nacionais juntos aos banqueiros estrangeiros).

Digitalizada com CamScanner

Balança de pagamentos e fases de desenvolvimento de um país

Será possível estabelecer relações entre a situação apresentada pelo Balanço de Pagamentos e as fases de desenvolvimento de um país? Há algum paralelismo? Ratti (1994) vê essa relação como algo interessante e considera que essas possíveis relações constituem uma tese desenvolvida por alguns economistas.

Esse paralelismo não é rigoroso e diversas excepções poderão ocorrer. Nessa ordem de ideias apresenta as seguintes situações onde poderíamos ter:

a) **País novo devedor** – o país solicita empréstimos constantemente, a taxas elevadas, para poder desenvolver-se. A balança comercial e a balança de serviços apresentam défices constantes, enquanto a balança de capitais apresenta *superavits*, em virtude da grande entrada de capitais estrangeiros. O saldo positivo da balança de capitais muitas vezes utrapassa os défices das balanças comercial e de serviços.

b) **País devedor adulto** – a balança comercial começa a apresentar-se equilibrada, em virtude de grandes exportações de matérias-primas e produtos alimentares. A balança de serviços apresenta-se deficitária, devido aos elevados montantes de juros e dividendos pagos ao exterior. A balança de capitais é, normalmente, positiva, pela entrada de novos empréstimos, muitos dos quais destinados a permitir o reembolso de empréstimos anteriores.

c) **País devedor maduro** – o balanço de pagamentos apresenta-se comummente com *superavits*, os quais são utilizados para liquidação de dívidas anteriormente contraídas.

d) **País novo credor** – as balanças de comércio e de serviços apresentam-se com saldos positivos, enquanto a balança de capitais apresenta-se devedora, em virtude da saída de capitais para aplicações no exterior. A Balança de Pagamentos, de um modo geral, é positiva.

e) **País credor adulto** – a balança de comércio poderá apresentar-se positiva ou equilibrada e a balança de serviços normalmente é positiva, em virtude do elevado montante de rendimentos recebidos do exterior, o que permite, ainda, a ocorrência de um saldo positivo no Balanço de Pagamentos.

f) **País credor maduro** – o país absorve os seus investimentos estrangeiros, aceitando os reembolsos feitos por países devedores maduros, os quais, na maioria das vezes, não são suficientes para cobrir os défices da balança comercial. Essa situação poderá dar origem a um novo ciclo de crescimento.

Lendo mais...

Fases ou modalidades de integração regional

Integração, na linguagem corrente, significa a junção de várias partes de um todo. Mas, na literatura económica esta expressão não tem um significado claro. Uns incluem a integração social e outros, as várias formas de cooperação internacional.

Podemos assumir, então, a integração económica em duas vertentes: como processo e como situação.

Como **processo**, a integração económica implica medidas destinadas à *abolição de discriminações* entre unidades económicas de diferentes Estados. E, como **situação**, ela pode corresponder à *ausência de várias formas de discriminação* entre economias nacionais.

Digitalizada com CamScanner

Exemplos: o processo de integração económica pressupõe medidas que conduzem à supressão de algumas formas de discriminação como é o caso dos acordos internacionais sobre políticas comerciais. Agora, a supressão de barreiras aduaneiras é um acto de integração.

A **integração económica** é, portanto, o processo através do qual dois ou mais países se juntam desenvolvendo uma relação económica mais estreita do que cada um deles tem com o resto do mundo.

Quais são as três principais abordagens da integração económica regional? São a integração do comércio ou do mercado, a integração através de projectos e a integração para o desenvolvimento. Adoptaremos somente a primeira abordagem. Aquela que Moçambique tem vindo a seguir.

Assim, a integração do comércio ou do mercado, uma abordagem mais comum e que privilegia a liberalização das relações comerciais entre países, tem em vista a criação de condições para a implementação em sucessão linear das seguintes fases: zona de comércio preferencial, zona de comércio livre, união aduaneira, mercado comum, união económica e monetária e integração económica total (ou união política).

Zona de Comércio Preferencial

- É o processo mais simples de integração.
- Os países pertencentes ao bloco gozam de tarifas mais baixas relativamente àquelas aplicadas a outros que não possuem o acordo preferencial.
- Mantêm as suas barreiras nacionais contra os países não membros.
- Introduzem uma regulamentação suplementar em relação às regras de origem (as quais especificam quanto valor deve ser acrescentado para o produto se qualificar como originário do país com quem se tem o acordo e obter o benefício desse tratamento).
- Não há liberdade de movimento de pessoas e bens na zona.
- **ALADI** (Associação Latino-Americana de Integração) é um exemplo.

Zona de Comércio Livre

- Os países membros eliminam as tarifas e outras barreiras ao comércio nas trocas entre si.
- Cada país membro determina a sua própria política tarifária nas relações comerciais com os países não membros (Por exemplo: suponhamos que os países A, B, C e D são membros. Um produto proveniente de um país não membro como o país K sujeita-se a tratamentos aduaneiros distintos conforme se dirija para A, B, C ou D).
- Só é considerada uma Zona de Livre Comércio quando pelo menos 80% dos bens são comercializados sem taxas alfandegárias.
- Não há liberdade de movimento de pessoas e bens na zona.
- O principal exemplo é o **NAFTA** (Acordo de Livre Comércio da América do Norte) que integra os Estados Unidos da América, o Canadá e o México.

União Aduaneira

- É um estágio mais avançado de integração.
- Os países membros adoptam uma política comercial uniforme relativamente aos países exteriores à união.
- Vigora uma pauta aduaneira comum (idêntica em todos os países da união) para as importações provenientes de países não membros (Por exemplo: os países A, B, C e D são membros da união. Um produto proveniente de um país não membro como o país K sujeita-se ao mesmo tratamento aduaneiro quer se dirija para A, B, C ou D).

Digitalizada com CamScanner

- A união aduaneira exige que pelo menos 85% das trocas comerciais estejam totalmente livres de taxas de exportação e importação entre os países-membros.
- Deixa de ser exercida a autoridade de cada Estado-membro na determinação da política tarifária.
- Mesmo abrindo as fronteiras para mercadorias, capitais e serviços, ainda não temos a livre circulação de trabalhadores.
- Serve aqui como exemplo o **Mercosul** (Mercado Comum do Sul), composto pelo Brasil, a Argentina, o Uruguai, o Paraguai e a Venezuela.

Mercado Comum

- É uma forma mais elevada de integração relativamente à anterior.
- Os bens, capitais, mão-de-obra e serviços podem movimentar-se livremente.
- Há uma relativa harmonização das políticas macroeconómicas (especialmente nas áreas monetária e fiscal).
- O exemplo elucidativo é a **ex-CEE** (Comunidade Económica Europeia).

União Económica e Monetária

- Vai para além dos mercados comuns, pois inclui taxas de câmbio fixas entre as moedas dos Estados-membros e exige que as políticas monetárias e fiscais estejam à altura de assegurar a estabilidade dessas taxas de câmbio.
- Envolvem políticas públicas coordenadas para a transferência de rendimentos das zonas mais ricas para as mais pobres, políticas agrícolas comuns, etc.
- A **União Europeia** é exemplo de união económica e monetária. É formada pelos países da zona Euro: Áustria, Bélgica, Finlândia, França, Alemanha, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Holanda (Países Baixos), Portugal, Grécia, Espanha, Eslovénia, Chipre, Malta, Eslováquia e Estónia. Adoptaram o Euro como moeda única.

Fig. 28 Bandeiras dos países membros da União Europeia

Fig. 29 Bandeira da União Europeia

Integração Económica Total (ou União Política)

- Adopta-se uma política monetária, fiscal, social e anticíclica uniforme.
- Delega-se a uma autoridade supranacional poderes para elaborar e aplicar essas políticas.
- As decisões dessa autoridade devem ser acatadas por todos os Estados-membros.
- As instituições políticas dos Estados-membros são unificadas ou federadas.

Os blocos económicos classificam-se em função de acordos estabelecidos entre eles e agrupam-se segundo a abordagem assumida anteriormente.

Balassa, 1982

Digitalizada com CamScanner

A Energia como agente de transformação e de poder

Os recursos energéticos podem ser considerados como agentes de transformação e de poder ao longo da história. Eles constituem a base do progresso industrial e económico dos países.

Como agente de transformação e poder é importante não nos esquecermos da Revolução Industrial. Esta iniciou-se na Inglaterra em meados do século XVIII e difundiu-se, gradualmente, por outros países da Europa e, depois, fora desta. Numa primeira fase (meados do século XVIII até próximo dos fins do XIX), a indústria algodoeira esteve em destaque. Foram, por isso, inventadas máquinas têxteis estimulando a «indústria do ferro» que se desenvolveu motivada pela utilização da hulha. Esta visava a produção de aço.

A partir de 1780, com a invenção da máquina a vapor, ganha-se um novo ímpeto nas actividades fabris, bem como, no sector dos transportes. Nesta altura, o consumo de energia centra-se no carvão (lenhite e hulha). A transformação material era orientada por transformações técnicas de base científica.

O crescimento da produção de matérias-primas e o seu processamento e transporte de produtos obrigava, por seu turno, ao incremento do consumo de energia. O sistema capitalista está em ascensão.

O crescimento é uma realidade e vai traduzir-se num aumento da população, nos países em industrialização, na exploração dos recursos do ultramar, na acumulação de capital (produtivo e financeiro), na existência de força de trabalho disponível (proletariado), etc.

O número de operários aumentou e as condições de trabalho não acompanharam essa evolução o que se espelhou nas condições de trabalho absolutamente desumanas.

A segunda fase da Revolução Industrial (fins do século XIX até meados do XX) corresponde à descoberta de novas fontes de energia como o petróleo, o gás natural e a hulha branca (água armazenada em barragens); é altura da invenção dos motores de explosão e de combustão interna (diesel) e da descoberta de uma nova fonte de energia – a electricidade. Com estas descobertas o ciclo do carvão não terminou mas, a sua importância relativa como fonte de energia começava a quedar-se. Esse decréscimo tinha por base os acelerados aumentos de produção de tais fontes de energia, sobretudo do petróleo e do gás natural. E isto aplica-se ao longo de todo o século XX. O uso dos destilados do petróleo ou como combustíveis nos transportes rodoviários e aéreos ou como matéria-prima das indústrias petroquímica e química passa a ser um aspecto bastante importante.

Na terceira fase da Revolução Industrial (meados do século XX em diante) já se fala, sobretudo para o caso dos países desenvolvidos, de uma nova fonte de energia que é, sobretudo, a nuclear.

No século XX, na década de 1930, o carvão teve o seu apogeu, e, no seu final, assistiu-se ao apogeu do petróleo. Esta é a principal fonte de energia mundial. Se a era do carvão correspondeu à primeira Revolução Industrial é justo que afirmemos que o petróleo correspondeu à segunda. Cada uma destas fontes de energia teve grandes realizações técnicas e organização da actividade industrial.

A distribuição geográfica mundial das jazidas de carvão mineral é irregular. Mesmo assim, admite-se que cerca de 97 % das reservas mundiais do carvão estejam concentradas no hemisfério norte, isto é, Ásia, América do Norte e Europa. Ele é usado, por um lado, como matéria-prima quando é utilizado

Digitalizada com CamScanner

na indústria carboquímica ou como redutor nas siderúrgicas e, por outro, como fonte de energia quando utilizado em fábricas termoeléctricas, nos transportes ferroviário e marítimo e na produção de gás de uso doméstico.

As maiores reservas mundiais de petróleo encontram-se na Arábia Saudita, na antiga União Soviética, no Kuwait, Irão, Estados Unidos da América e Iraque. Em África, é produzido com algum destaque na Nigéria, Líbia, Argélia, no Egipto e no Gabão.

O petróleo e o gás natural são substâncias de origem comum e formadas por hidrocarbonetos (compostos de carbono e hidrogénio). O aproveitamento do petróleo para uso industrial começou em 1859, nos Estados Unidos da América (Pensilvânia). Edwin Drake é um nome importante ligado a essa descoberta nesse local. O petróleo tem a vantagem de possuir maior teor calorífico relativamente ao carvão, ocorre sob a forma líquida e, por isso, é facilmente transportável, bastante versátil e de aplicações muito diversificadas.

Será que este recurso energético, o petróleo, explica os conflitos que têm ocorrido nos principais locais onde se localiza? E que locais são? Ele encontra-se geograficamente no Golfo Pérsico (as maiores reservas do mundo), na bacia do Cáspio e na Ásia Central, na Sibéria Ocidental, na África Saariana, no Golfo da Guiné e no Golfo do México. Contam-se também significativas reservas na América do Norte (em declínio), no Mar do Norte e no Sudeste da Ásia (relativamente modestas).

Fig. 30 Plataforma de petróleo

O petróleo é um bem escasso e finito e tem uma indústria (a petrolífera) que está no centro do sistema produtivo mundial. É a principal fonte de energia que alimenta a produção material, isto é, vários e muito poderosos sectores industriais desenvolvem-se na base deste recurso, desde a indústria automóvel, aeronáutica, química, de materiais sintéticos, de adubos, etc. Tem um elevado grau de concentração em poucas corporações transnacionais. Corresponde a um sector económico predominantemente capitalista, daí que tenha íntima relação com a alta burguesia e as elites dirigentes.

O aumento do preço do petróleo, quer por razões políticas, económicas, quer militares, cria nos países importadores um encarecimento dos produtos e, de um modo geral, do custo de vida. O petróleo tem-se mostrado, na época contemporânea, um importante agente de transformação e de poder!

Digitalizada com CamScanner

1. Por que razão a Inglaterra foi pioneira no processo de industrialização?

2. Trabalho em grupo: Regiões industriais

Grupo 1: Regiões negras

Grupo 2: Paisagens industriais urbanas

Grupo 3: Indústrias portuárias

Grupo 4: Complexos industriais em África e na América Latina

Grupo 5: Indústrias dispersas

• Orientação: em função do tema cada grupo deverá procurar aspectos como a definição (ou definições), breve historial, localização, aspectos positivos e negativos e a bibliografia consultada.

3. A economia chinesa tem-se evidenciado bastante nos últimos tempos.

• Procure informar-se e produza um pequeno apontamento sobre este país tomando em conta:

a) O papel de Deng Xiaoping no final da década de 70 (relativamente às reformas conhecidas como «as quatro grandes modernizações»).

b) O impacto da criação, em 1980, das ZEEs (Zonas Económicas Especiais).

4. Faça um resumo do texto «Industrialização e importância da actividade industrial na economia dos países» focalizando, entre outros aspectos, a diferença entre o «caso da América Latina» e o dos «tigres asiáticos» no que respeita ao salto dado para a industrialização.

5. Produza um pequeno comentário sobre três (3) das situações, à sua escolha, consideradas graves e que nas últimas décadas têm constituído factores de insustentabilidade provocada pelo Homem.

6. Comente: «Para que o próprio crescimento da economia não seja auto-gerador da destruição ambiental terá de funcionar a favor desse mesmo ambiente e não contra. É importante que se imponha uma influência crescente sobre a regulação da economia.»

7. Considere: Na primeira metade do século XX emergem variações na prevalência e no desenvolvimento do comércio mundial resultantes das guerras, da introdução, no período entre-guerras, do comércio bilateral, do choque entre os sistemas económicos «capitalista» e «socialista», etc.

a) Estabeça a diferença entre estes dois sistemas económicos.

b) Faça uma pequena pesquisa procurando descobrir as razões desses choques.

c) Que impactos teve Moçambique desse choque?

8. Descreva dois dos elementos constitutivos ou básicos do comércio considerando a realidade de Moçambique num determinado período da sua história (nota: elementos e períodos à sua escolha).

9. Defina: balança comercial, balança de serviços, balança de capitais.

10. Quais são os factores dinamizadores das relações comerciais? (Desenvolva um tendo em conta a realidade do seu país).

11. Analise a relação existente entre a Balança de Pagamentos e as fases de desenvolvimento de dois países do continente africano e dois da Europa, à sua escolha. Em que situação se encontram? Justifique.

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

12. Dentre os vários factores que contribuem para a expansão exagerada dos meios de pagamento, podemos destacar os seguintes:

- Défices orçamentais
- Expansão do crédito
- Projectos com longo prazo
- *Superavits* no balanço de pagamentos
- Aumentos salariais
- Guerras

a) Faça uma pequena pesquisa procurando entender como cada um destes seis factores constituem causas da inflação.

b) Depois de identificar um determinado período da história económica de Moçambique em que os níveis de inflação eram elevados procure explicar, resumidamente, das seis causas, aquela(s) que teve (tiveram) maior peso (nesse problema).

13. Faça uma pequena pesquisa sobre a integração regional na região da África Austral de 2000 a 2010 (ou outro espaço de 10 anos) considerando os seguintes aspectos:

a) Breve historial da SADC
b) Países membros
c) Análise da renda (PIB) entre os países membros da SADC
d) Análise dos recursos humanos tomando como indicadores os níveis de nutrição, o acesso aos serviços de saúde, o acesso à educação e taxas de analfabetismo
e) Análise da economia baseada no tamanho populacional e em indicadores como nível de produção agrícola, desenvolvimento industrial e exportação de bens e serviços
f) Fase de integração económica em que se encontra e respectiva justificação

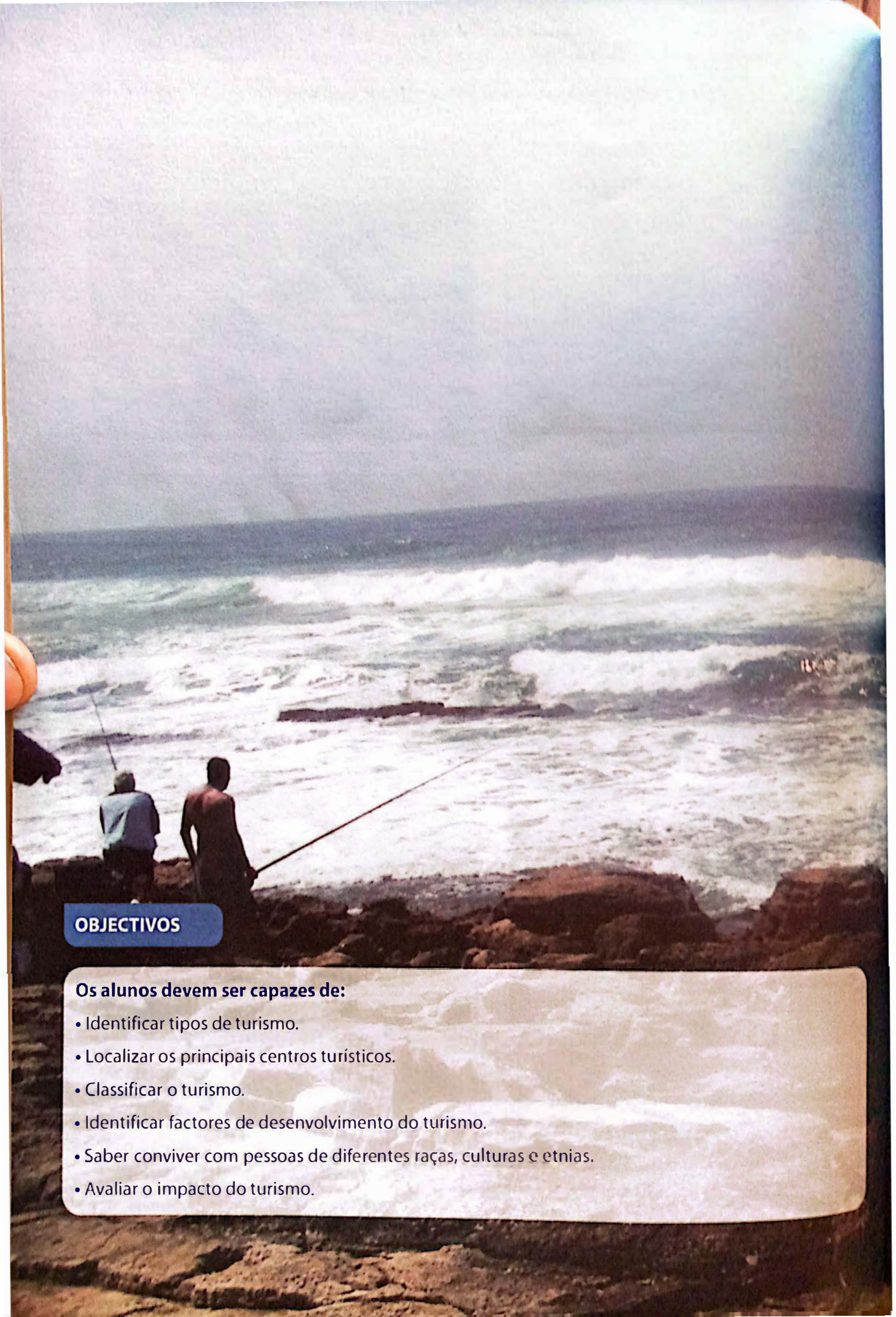
14. Faça uma pequena pesquisa sobre a relação entre o comércio e a indústria (da principal cidade da província onde se localiza a sua escola) considerando:

a) Principais tipos de indústria
b) O que produzem
c) Tipo de mão-de-obra usada
d) Relação entre a mão-de-obra e o patronato
e) Quais os mercados que abastecem
f) O principal tipo de comércio desenvolvido e porquê
g) Principais produtos comercializados e respectiva origem
h) Benefícios locais

Exercícios de consolidação

15. Atente nas imagens que representam o impacto da actividade industrial sobre o meio ambiente:

Faça uma pesquisa sobre o impacto negativo que tais fenómeno representam para o meio ambiente.

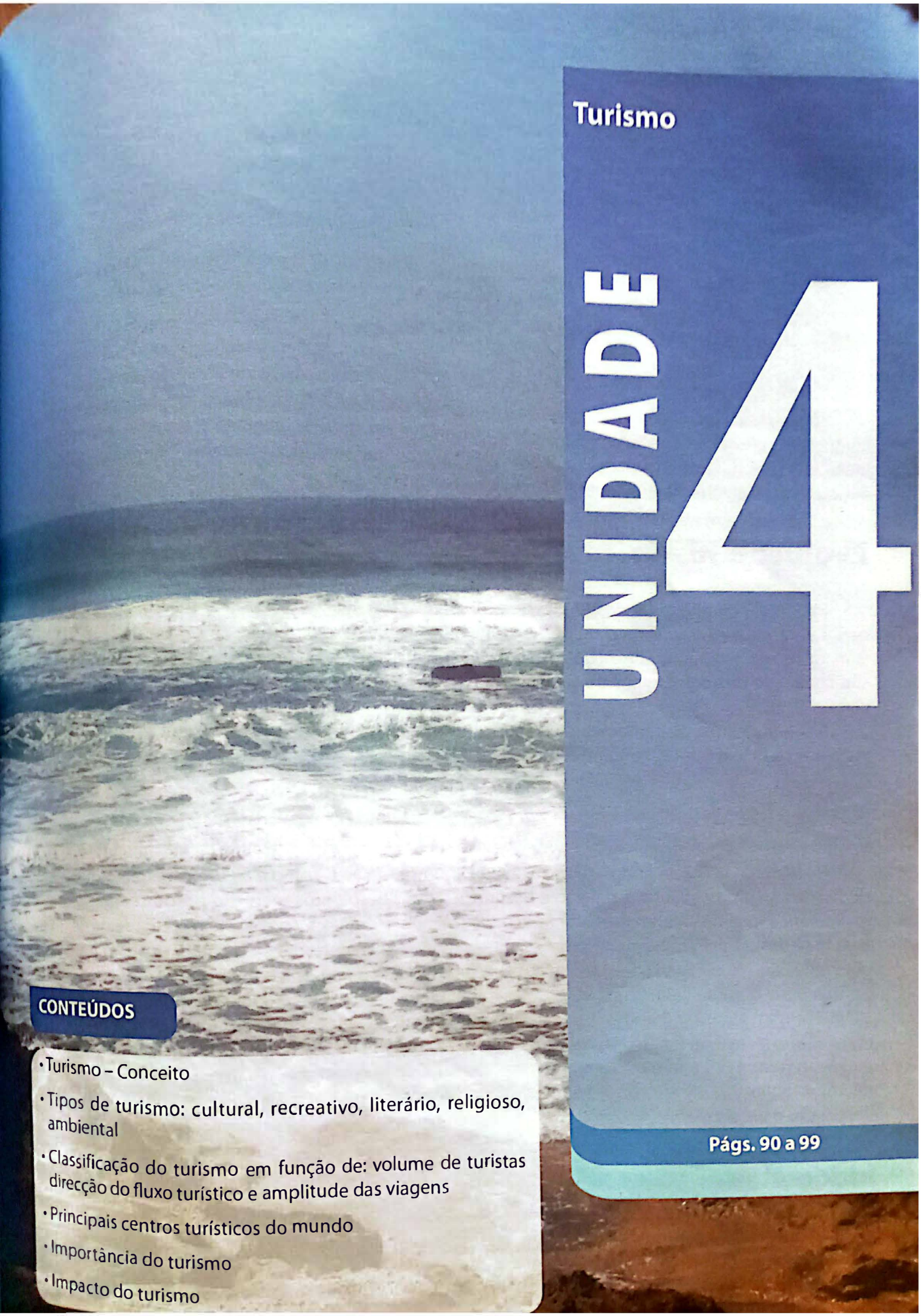


OBJECTIVOS

Os alunos devem ser capazes de:

- Identificar tipos de turismo.
- Localizar os principais centros turísticos.
- Classificar o turismo.
- Identificar factores de desenvolvimento do turismo.
- Saber conviver com pessoas de diferentes raças, culturas e etnias.
- Avaliar o impacto do turismo.

Digitalizada com CamScanner



Turismo

UNIDADE 4

CONTEÚDOS

- Turismo – Conceito
- Tipos de turismo: cultural, recreativo, literário, religioso, ambiental
- Classificação do turismo em função de: volume de turistas direcção do fluxo turístico e amplitude das viagens
- Principais centros turísticos do mundo
- Importância do turismo
- Impacto do turismo

Págs. 90 a 99

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

Turismo

Conceito

Segundo a OMT (Organização Mundial do Turismo) citada por Oliveira, 2005:

«É um fenómeno que ocorre quando um ou mais indivíduos se transladam a um ou mais locais diferentes da sua residência habitual por um período maior que 24 horas e menor que 180 dias, sem participar nos mercados de trabalho e capital dos locais visitados».

Ou, de acordo com Oliveira (2005), dá-se o nome de turismo:

«À actividade humana que é capaz de produzir resultados de carácter económico, financeiro, político, social e cultural produzidos numa localidade, decorrentes do relacionamento entre os visitantes e os locais visitados durante a presença temporária de pessoas que se deslocam do seu local habitual de residência para outros, de forma espontânea e sem fins lucrativos».

Evolução histórica do turismo

Podem ser consideradas duas linhas de pensamento, nas quais a História do Turismo se divide. A primeira entende que o turismo se inicia no século XIX como deslocamento cuja finalidade principal é o ócio, descanso, cultura, saúde, negócios ou relações familiares. Estes deslocamentos distinguem-se pela sua finalidade dos outros tipos de viagens motivados por guerras, movimentos migratórios, conquista, comércio, etc.

A segunda linha de pensamento crê que o turismo realmente se iniciou com a Revolução Industrial, visto que os deslocamentos tinham como intuito o lazer.

Antiguidade

Na História da Grécia Antiga, dava-se grande importância ao turismo e ao tempo livre, os quais eram dedicados à cultura, diversão, religião e desporto. Os deslocamentos mais destacados eram os que se realizavam com a finalidade de assistir às olimpíadas (que ocorriam a cada 4 anos na cidade de Olímpia). Para lá se deslocavam milhares de pessoas, misturando religião e desporto. Também existiam peregrinações religiosas, como as que se dirigiam aos Oráculos de Delfos e ao de Dódona.

Durante o Império Romano, os romanos frequentavam águas termais (como as das termas de Caracalla). Eram assíduos de grandes espectáculos, em teatros, e realizavam deslocamentos habituais para a costa (como o caso de um, muito conhecido, para uma vila de férias: a «rillas del mar»). Estas viagens de prazer ocorreram possivelmente devido a três factores fundamentais: a «Pax Romana», o desenvolvimento de importantes vias de tráfego e a prosperidade económica que possibilitou a alguns cidadãos meios financeiros e tempo livre.

Idade Média

Durante a Idade Média ocorreu, num primeiro momento, um retrocesso devido a um maior número de conflitos e a recessão económica. Entretanto, surge nesta época um novo tipo de viagem: as peregrinações religiosas.

O Cristianismo bem como o Islamismo movimentaram um significativo número de peregrinos (ainda que já tivesse existido na época antiga e clássica). São famosas as expedições desde Veneza à Terra Santa e as peregrinações pelo Caminho de Santiago (desde 814 em que se descobriu a tumba do santo). É importante destacar a peregrinação a Meca denominada de *Hajj* como um dos cinco pilares do Islamismo, que recomenda a todos os crentes, com capacidades financeiras fazerem-na ao menos uma vez na sua vida.

Idade Moderna

As peregrinações continuam durante a Idade Moderna. É neste momento que aparecem os primeiros alojamentos com o nome de hotel (palavra francesa que designava os palácios urbanos). Como as viagens das grandes personalidades acompanhadas do seu séquito, comitivas cada vez mais numerosas, faziam com que fosse impossível alojar a todos em palácios, ocorre a criação de novas edificações hoteleiras. Esta é também a época das grandes expedições marítimas de espanhóis, britânicos e portugueses que despertam a curiosidade e o interesse por grandes viagens.

No final do século XVI surge o costume de mandar os jovens aristocratas ingleses para fazerem um «ran-tour» no fim dos seus estudos, com a finalidade de complementar a sua formação e adquirir certas experiências. Era uma viagem de larga duração (entre 3 e 5 anos) que se fazia por distintos países europeus. Desta actividade nascem as palavras: turismo, turista, etc.

Ressurgem as antigas termas que haviam decaído durante a Idade Média. Elas têm não só motivação medicinal como também são úteis para a diversão e o entretenimento. Por exemplo: Bath (Inglaterra). Também nesta mesma época descobre-se o valor medicinal da argila com os banhos de barro (como remédio terapêutico), e as praias frias (como Niza) onde as pessoas iam tomar os banhos por prescrição médica.

Idade Contemporânea

Com a Revolução Industrial consolida-se a burguesia que volta a dispor de recursos económicos e tempo livre para viajar. A máquina a vapor promove uma revolução nos transportes. Possibilita substituir a tracção animal pelo comboio a vapor com linhas férreas que percorrem com rapidez as grandes distâncias cobrindo grande parte do território europeu e norte-americano. Também o uso do vapor nas navegações reduz o tempo dos deslocamentos.

Fig. 1 *Freedom of seas* (o maior navio cruzeiro do planeta)

Digitalizada com CamScanner

A Inglaterra torna-se a primeira a oferecer passagens de travessias transoceânicas que dominam o mercado marítimo na segunda metade do século XIX, o que favorecerá as correntes migratórias para peias para a América. Este é, por assim dizer, o grande momento dos transportes marítimos e das nhias navais. Começa a surgir na Europa o turismo de montanha ou de saúde: são construídos farta sanatórios e clínicas privadas europeias: muitos deles ainda existem como pequenos hotéis guarda ainda um certo charme. É também esta a época das praias frias (Costa azul, Canal da Mancha,...).

Só para ter uma ideia da importância do turismo, veja-se, de seguida, os países que lideram, nos mos tempos, o *top* mundial de destinos turísticos.

Top mundial dos destinos turísticos

Posição mundial	País	Continente	Chegadas de turistas internacionals 2008 (em milhões)	Chegadas de turistas internacionais 2007 (em milhões)	Chegadas de turistas internacionais 2006 (em milhões)
1	França	Europa	79,3	81,9	79,1
2	Estados Unidos	América do Norte	58	56	51,1
3	Espanha	Europa	57,3	58,7	58,5
4	China	Ásia	53	54,7	49,6
5	Itália	Europa	42,7	43,7	41,1
6	Reino Unido	Europa	30,2	30,7	30,7
7	Ucrânia	Europa	25,4	23,1	18,9
8	Turquia	Europa	25	22,2	18,9
9	Alemanha	Europa	24,9	24,4	23,6
10	México	América do Norte	22,6	21,4	21,4

Tipos de turismo

Partindo do princípio que cada local tem características físico-geográficas próprias é importante que o mesmo desenvolva um determinado tipo ou tipos de turismo que se adeqúem ao potencial de que dispõe.

Existem vários tipos de turismo como, por exemplo, o **turismo de lazer, o de eventos**, de águas termais, desportivo, religioso, de juventude, social, **cultural**, **ecológico**, de compras, de aventura, gastronómico, de incentivo, da terceira idade, **rural**, de intercâmbio, de cruzeiros marítimos, de negócios, técnico de saúde, **étnico** e **nostálgico**, etc.

Turismo de lazer

Este tipo de turismo pode ser praticado em qualquer lugar. É feito por pessoas que viajam por prazer e que desejam apenas conhecer novos locais, mudar de ambiente, rever os amigos e ou família, apreciar a paisagem, sair em férias com a família.

Fig. 2 Turistas num local de diversão

Digitalizada com CamScanner

Turismo de eventos

Os eventos podem ser de categoria regional, nacional e internacional. É um tipo de turismo praticado por quem deseja participar de acontecimentos promovidos com o objectivo de discutir assuntos de interesse comum que podem ser de índole profissional, associativa, cultural, desportiva ou para lançar novos artigos no mercado.

Fig. 3 Turistas paricipando num evento cultural.

Turismo cultural

Quem o pratica?

- Professores
- Técnicos
- Pesquisadores
- Arqueólogos
- Cientistas
- Estudantes

Quais são as suas características?

- Viagens organizadas exclusivamente para a busca de conhecimentos.
- Apresenta um público muito específico.

Turismo ecológico

Praticado por pessoas que apreciam a Natureza, de entre as quais se destacam:

- Residentes em países desenvolvidos, industrializados.

Quais são as suas características?

- É um tipo de turismo recém-criado.
- Desenvolve-se rapidamente.
- Tomou grande impulso após a ECO92, no Rio de Janeiro.
- É praticado através de caminhadas por trilhos nos bosques e florestas, passeios em animais de montaria, transporte em equipamentos que não poluem o meio ambiente (barcos a remo e à vela), safaris fotográficos, mergulhos em águas claras (apenas para apreciar o ambiente marinho), observação de baleias, subidas em montanhas, etc.

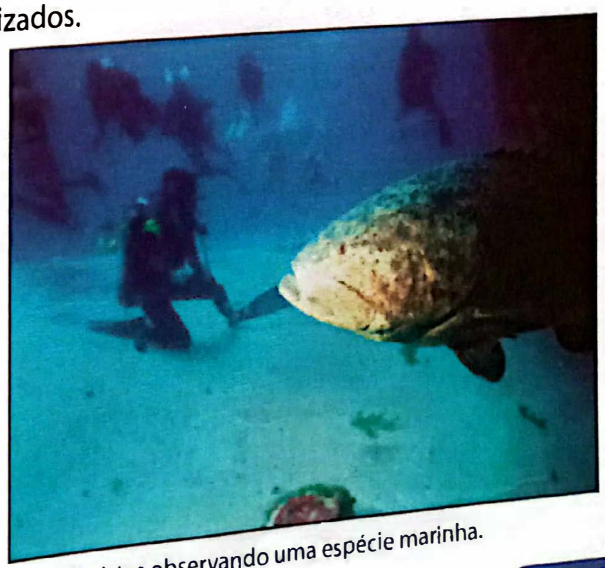


Fig. 4 Turistas observando uma espécie marinha.

Digitalizada com CamScanner

Turismo rural

Quem o pratica?
Pessoas que residem em grandes centros urbanos e que precisam de um desafio físico e mental.
É praticado em áreas rurais (fazendas, «sítios» ou quintas).
Quais são as suas características?
Proporciona aos visitantes a oportunidade de participar em actividades próprias da zona rural, como andar de cavalo, ordenhar vacas, passear de carroça, tomar banho de rio ou de cachoeira, caminhar pelos campos, fazer churrascos, tomar bebidas locais, etc.

Turismo étnico e nostálgico

Praticado por pessoas que visitam os seus próprios lugares de origem ou dos seus antepassados.

Fig. 5 Indivíduos visitando o seu local de origem.

Impacto do turismo

O turismo é uma actividade importante. O seu impacto pode ser visto tanto em termos positivos como negativos. Estes impactos obviamente que têm na sua base uma série de factores que os explicam. O ideal é que os impactos do turismo sejam apenas positivos, mas a realidade tem-se mostrado diferente.

Lendo mais...

(Durante a leitura identifique os impactos económicos positivos e negativos, bem como, os impactos ambientais positivos e negativos do turismo.)

Os impactos do turismo

Os visitantes, ao deslocarem-se do seu local habitual de residência para outros locais, no país ou no exterior, com o objectivo de passear, divertir-se, visitar parentes e amigos por razões diferentes

Digitalizada com CamS

das do trabalho, fixar residência e, ou cumprir compromissos profissionais, gastam, normalmente, mais dinheiro do que os viajantes comuns. Gastam com os meios de transporte e com os aspectos específicos da actividade turística, hospedagens e alimentação em estabelecimentos próprios para turistas, serviços e divertimentos em maior intensidade, comunicação e compra, cujas actividades diferem radicalmente dos que viajam sem fins turísticos.

Esses recursos financeiros, que foram produzidos nas regiões de origem dos turistas, transferem-se para a localidade receptora como um reforço económico e, se não fosse a presença dos visitantes, esse dinheiro não existiria. O impacto da economia do sítio receptor, proveniente de despesa turística, é afectado de forma bem perceptível. Produz o chamado **efeito «cascata»**. Quer dizer, os turistas consomem bens e serviços de empresas e de profissionais que, por sua vez, gastarão tais recursos na aquisição de outros bens e serviços necessários para exercer as suas profissões. Hotéis renovam enxovais para os apartamentos, restaurantes trocam os móveis e utensílios de cozinhas, bancos recebem maiores volumes para aplicação, fornecedores vendem mais produtos, serviços públicos recebem maiores taxas e impostos, etc.

Fig. 6 Turistas num restaurante

Fig. 7 Estância turística

Outro facto interessante e importante é o **efeito multiplicador**. A criação de um pólo turístico tem como consequência imediata a contratação de mão-de-obra e as providências da infra-estrutura adicional (educação, saúde, segurança, sistema viário) para atender ao acréscimo populacional no núcleo receptor. Se a localidade não possuir mão-de-obra suficiente para atender às necessidades na prestação de serviços vai, obrigatoriamente, ter de importar mão-de-obra de outras regiões ou de outras actividades económicas. Podem ser pessoas que deixam as fábricas ou trabalhadores rurais que abandonam o campo. Muitas vezes têm, até, de buscar força de trabalho no exterior. É uma dinâmica com uma série de problemas. Ao deixarem os postos de trabalho original, os trabalhadores abrem espaços que precisam de ser preenchidos. Os novos ocupantes desses espaços serão sempre treinados até estarem prontos para o serviço turístico. Precisam de treino e de tempo para ficarem aptos para as novas funções. Isso é negativo, pois novos investimentos com a preparação de mão-de-obra terão de ser feitos. Quando ocorre a importação de mão-de-obra estrangeira, certamente que haverá transferência de dinheiro para o exterior. Após a prestação dos serviços, o estrangeiro retorna à sua pátria levando aquilo que ganhou e que economizou.

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

Uma das características do turismo é o consumo dos produtos nos locais onde eles se encontram. Com isso, os locais turísticos sofrem fortes alterações do seu meio ambiente. Surgem edifícios hoteleiros, parques de diversão, túneis, estradas e aeroportos, com a consequente alteração na superfície terrestre; há produção de resíduos que colocam em risco a vida humana e animal; destruição de sítios naturais por exemplo, devido aos fogos nas florestas; destruição dos recifes de coral e dos bosques; o efeito nas paredes de templos e palácios; o aumento do nível de ruídos; a transmissão de doenças não existentes à população residente e a alteração do aspecto urbano com arquitectura que não respeita o ambiente original.

Fig. 8 Parques de diversão

O turismo também apresenta aspectos ambientais positivos. A pressão dos visitantes obriga a que sejam tomadas providências na preservação e restauração de monumentos, de prédios históricos, transformados em restaurantes, em locais de espectáculos típicos. As florestas e os bosques recebem mais protecção. Evita-se o desaparecimento de animais selvagens.

O órgão público responsável pelo turismo é pressionado para que organize um plano de ocupação das terras, padrões das construções e limites da exploração turística comercial. Em resumo, o lado positivo do turismo no aspecto ambiental está na consciencialização de que problemas ambientais sérios podem ser evitados se forem adoptadas formas sólidas de planeamento e desenvolvimento.

Adaptado, Oliveira, 2005

1. Defina turismo.
2. Descreva os conceitos **visitante**, **turista** e **excursionista**, estabelecendo a diferença entre os mesmos.
3. Dos vários tipos de turismo que conhece, descreva três à sua escolha.
4. Identifique os factores de desenvolvimento do turismo.
5. Quando é que se diz que o turismo está a ser explorado correctamente?
6. Explique o significado das expressões «efeito cascata» e «efeito multiplicador» no turismo.
7. Descreva, de forma resumida, os impactos económicos positivos e negativos bem como os impactos ambientais positivos e negativos do turismo.
8. Quais são os principais destinos turísticos do mundo? Justifique.
9. Faça uma pequena pesquisa sobre o seguinte:
   a) Alguns dos principais centros turísticos do mundo.
   b) Importância dos centros turísticos.
10. Faça uma pequena pesquisa sobre os elementos básicos do turismo tomando em conta um caso concreto (do seu quarteirão ou bairro, cidade ou província).
11. Faça uma breve caracterização do turismo contemporâneo.
12. O que são agências de viagens?
13. Considere os termos utilizados para diferenciar os tipos de alojamento bem como os regimes de alimentação que os hotéis oferecem aos seus hóspedes:

A - Quarto; **B** – Apartamento; **C** – Suite; **D** – Pensão completa; **E** – Meia pensão; **F** – Café continental; **G** - *English breakfast*.

Coloque a letra (A, B, C,…) no lugar correcto conforme o que se segue:

a) Regime de alojamento hoteleiro que inclui as três refeições (café da manhã, almoço e jantar). Letra ____

b) Regime de hospedagem que oferece o café da manhã e uma refeição principal (almoço ou jantar). Letra ____

c) Regime de hospedagem que consiste apenas no alojamento e um café simples (café preto, leite, pão, manteiga e geleia). Letra ____

d) Pequeno-almoço inglês. Essa refeição tem composição ampla que pode quase considerar-se como refeição principal, consistindo de: bebidas quentes (chá, café, chocolate, leite), tostadas, pão e manteiga, compotas, sumos de frutas, ovos, cereais, flambe, doces, iogurte, etc. Letra ____

e) Unidade habitacional que, além do quarto de dormir, possui banheiro e uma sala de estar conjugados. Alguns hotéis acrescentam, ainda, uma cozinha. Letra ____

f) Unidade habitacional que possui banheiro conjugado. Letra ____

g) Unidade habitacional apenas com o ambiente de dormir, sem banheiro conjugado. O banheiro localiza-se no final do corredor. Letra ____

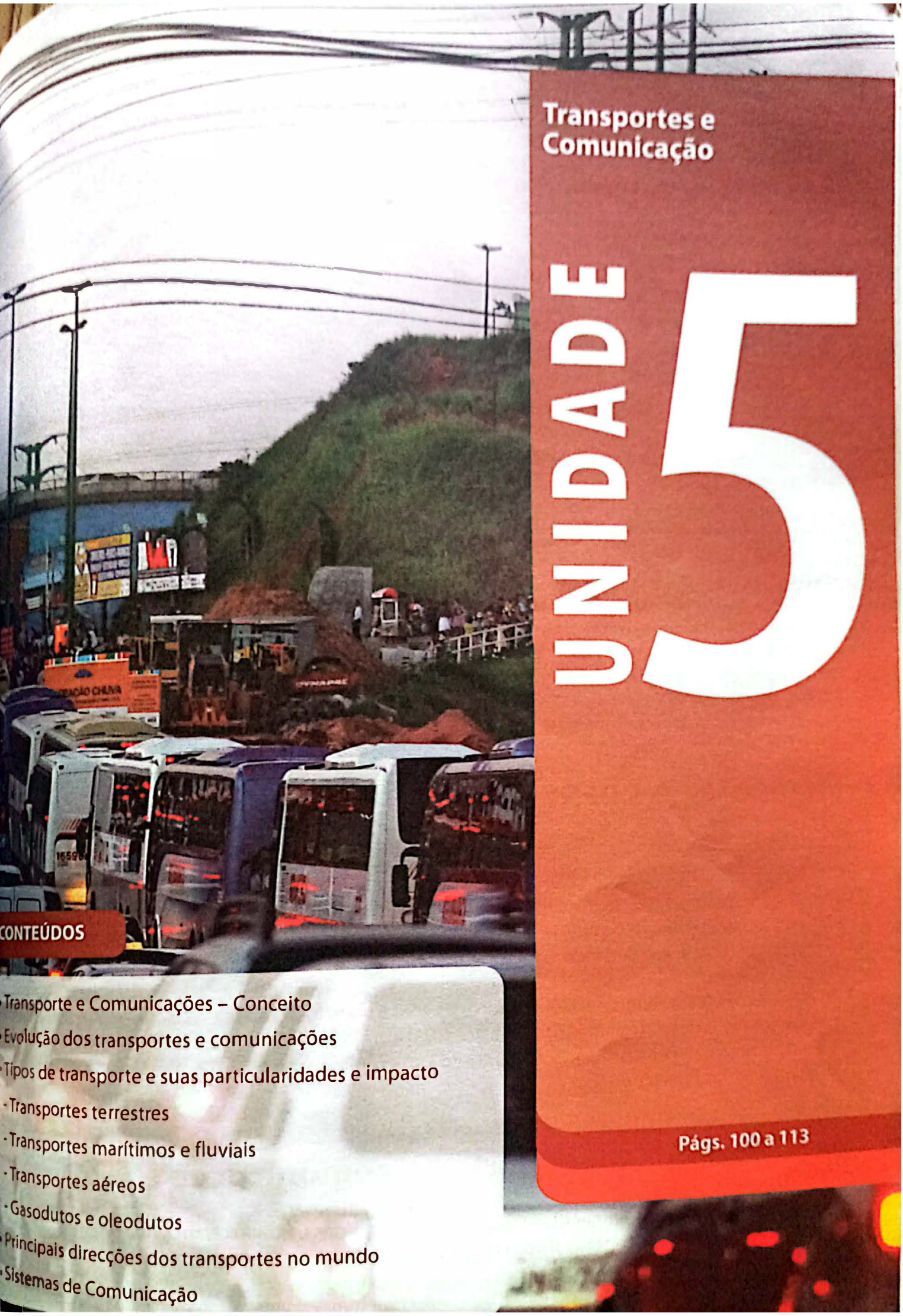
Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

OBJECTIVOS

Os alunos devem ser capazes de:

- Explicar a evolução dos transportes e sua importância.
- Comparar as vantagens e desvantagens dos tipos de transportes.
- Caracterizar os diversos tipos de transporte.
- Evidenciar o papel dos transportes e comunicações na economia dos países.
- Avaliar o impacto dos transportes e comunicações no ambiente.



Transportes e Comunicação

UNIDADE 5

CONTEÚDOS

- Transporte e Comunicações – Conceito
- Evolução dos transportes e comunicações
- Tipos de transporte e suas particularidades e impacto
  - Transportes terrestres
  - Transportes marítimos e fluviais
  - Transportes aéreos
  - Gasodutos e oleodutos
- Principais direcções dos transportes no mundo
- Sistemas de Comunicação

Págs. 100 a 113

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

Transportes

Tanto as ciências técnicas e naturais como as ciências sociais podem ter como objecto de estudo o transporte. A geografia dos transportes insere-se nas ciências sociais e o seu estudo nesta área tem a ver, por exemplo, com as rotas, os fluxos de carga, passageiros e sua orientação no espaço e no tempo, a evolução e distribuição da rede de transportes, a sua configuração e interligação com o ambiente geográfico, o aproveitamento das condições naturais para efeitos de transporte, etc.

Conceito

O movimento de pessoas e bens entre diferentes locais designa-se por transporte. A palavra provém do latim em que «trans» significa de um a outro lado e «portare» quer dizer carregar. Os transportes podem ser, de acordo com a sua exploração, públicos ou privados.

Considerando a **geografia dos transportes**, esta pode ser definida como o ramo da geografia que estuda o movimento de mercadorias, de passageiros e de informação sem perder de vista as respectivas infra-estruturas de base. Examina os atributos e as limitações de espaço, ligação com a origem, natureza e razão de um movimento.

O **transporte** é, no fundo, o conjunto formado pelos meios e vias de comunicação bem como os diversos aparelhos técnicos e instalações que permitem a sua efectivação.

Os meios de comunicação de transporte são o material circulante, isto é, os meios de transporte. Esta noção não deve ser confundida com comunicação como tal, isto é, meio de comunicação, aquele através do qual a informação e as ideias se transmitem (ex.: jornais, rádio, televisão, telefone, telex, etc.).

As vias de comunicação são aquelas especialmente adaptadas e equipadas para o movimento do material circulante.

Elementos ou aspectos dos transportes

O campo dos transportes tem como aspectos os seguintes:

Infra-estruturas: estas incluem a rede ou malha (de transporte) rodoviária, ferroviária, aérea, fluvial, tubular, etc., que é usada, bem como os respectivos terminais (por exemplo: aeroportos, estações de comboio, portos, terminais de autocarros).

Veículos: têm a ver com automóveis, bicicletas, autocarros, comboios, aviões, etc., que, geralmente, circulam na rede.

Operações (comerciais): estão relacionadas com a maneira como os veículos utilizam ou operam na rede e o conjunto de procedimentos especificados para o propósito desejado, incluindo o ambiente legal (leis, códigos, regulamentos, etc.). Políticas como, por exemplo, a de financiar o sistema, podem ser consideradas parte das operações.

Evolução dos transportes e comunicações

Se nos primórdios da humanidade (quando os transportes utilizados eram ainda rudimentares) havia uma forte influência dos factores físico-naturais, nos tempos que correm a realidade tem-se mostrado completamente diferente.

Prevaleceu, durante largos períodos da história da humanidade, a tracção animal, o transporte de carga directamente feito tanto pelos animais como pelo Homem.

O elevado grau de dependência do Homem relativamente ao meio em que se encontrava, constituía, portanto, um desafio a enfrentar com vista à sua redução. As formas não mecanizadas caracterizaram esses primeiros momentos, como, por exemplo, nos transportes aquáticos, tendo mudado gradualmente com o tempo.

Fig. 1 Veleiros portugueses

O aumento de tonelagens, o crescimento da capacidade média de transporte por navio, o abastecimento das construções navais em chapas metálicas e em máquinas por parte de uma metalurgia em desenvolvimento, a organização de sistemas mundiais de abastecimento dos meios de comunicação aquáticos em combustíveis, bem como a criação de serviços regulares que executam com pontualidade as mais longínquas ligações fizeram com que a moderna navegação marítima e até lacustre ou fluvial se transformasse num meio de transporte totalmente diferente da época dos veleiros.

Em 1801, na Inglaterra, assistiu-se ao primeiro transporte traçado sobre carris de ferro, com vagões levados por cavalos, entre as localidades de Wandsworth e Croydon. Richard Trevithick é considerado o inventor do «comboio-de-ferro».

O transporte terrestre sofre profundas transformações a partir da segunda década do século XIX, com a introdução de ferrovias, cujas locomotivas serão movidas a vapor. Ele expande-se rapidamente por toda a Europa e Estados Unidos da América tornando-se, nessa altura, o mais importante meio de transporte.

Nos princípios do século XX, novas transformações voltam a ocorrer nos meios de transportes. No transporte ferroviário assiste-se à substituição da locomotiva a vapor pela de motor a diesel. No transporte ferroviário dá-se a substituição das embarcações a vapor pelas embarcações movidas a diesel.

Esta melhoria vai permitir um aumento considerável tanto no rendimento como na velocidade. Nesta época, as rodovias começam a substituir as antigas estradas. São introduzidos como meio de transporte veículos movidos por motor a explosão (automóveis, camiões, etc.). O transporte rodoviário expande-se de tal forma oferecendo grande concorrência à ferrovia.

A partir da segunda década do século XX desenvolve-se o transporte aéreo. Teve um rápido desenvolvimento e actualmente desempenha um papel bastante importante devido à sua velocidade e independência relativamente ao meio geográfico. Por exemplo, o avião supersónico «Concorde» transporta passageiros deslocando-se a uma velocidade de cerca de 2718 quilómetros por hora (2,2 vezes mais do que a velocidade do som).

- **Não seria tentadora uma pesquisa sobre a história dos transportes em Moçambique? Mãos à obra!**

Factores de desenvolvimento

Factores físico-naturais

Os factores físico-geográficos tanto podem facilitar, com podem dificultar ou obrigar o Homem a criar ou a adaptar um determinado tipo de transporte em função das reais características de um determinado espaço geográfico. Entretanto, este último aspecto depende do nível de desenvolvimento socioeconómico de um país.

As dificuldades em atravessar uma montanha, uma floresta, um clima inóspito, uma área de ventos fortes, uma área lamacenta, um rio, mar ou oceano, etc., obrigaram o Homem a aperfeiçoar crescentemente os meios e vias de comunicação.

O transporte terrestre exige o conhecimento das condições naturais para a sua instalação, actividade normal e manutenção, sobretudo no que respeita aos processos geomorfológicos e à distribuição da rede hidrográfica.

As condições do relevo interferem no traçado das vias. Obrigam o Homem a perfurar serras e montanhas construindo, assim, túneis. Obrigam-no a fazer com que as vias contornem montanhas, etc. Na planície ou no planalto, o tipo de solo condiciona o tipo de material a ser usado na construção da via bem como as características dos meios de comunicação de transportes.

Fig. 2 Túnel «Rota do Sol» construído numa montanha.

A diversidade climática global em conjugação com outras condições naturais também exerce uma forte influência nas características das vias e dos meios de transporte. As características climáticas nas elevadas latitudes não são as mesmas que nas baixas latitudes, o mesmo acontecendo com as demais condições naturais.

As vias e os meios de comunicação têm de estar adaptados a essa diversidade, isto é, a uma determinada realidade natural e até social.

No transporte aquático (marítimo, lacustre e fluvial) há aspectos a tomar em conta como, por exemplo, a profundidade existente, a forma de escoamento dos rios bem como a configuração destes, a velocidade das águas, o recorte da costa para a escolha de baías naturais com vista à construção de portos, a variação do nível dos mares, as correntes marítimas, as características do clima; enfim, não só as características das vias e do local, mas também o material a ser usado para a construção do meio de transporte e de todo o aparato para o seu normal funcionamento. Estes aspectos têm-se constituído cada vez menos como obstáculos graças à aplicação de tecnologia contemporânea.

Digitalizada com CamScanner

No caso do transporte aéreo é também importante, de um modo geral, o conhecimento das condições naturais, e, particularmente, de aspectos como o estado da atmosfera (concretamente da via aérea) em termos de temperatura, humidade, pressão, rumos e força do vento, etc.

É caso para perguntar: o que pode acontecer se não se tomarem em conta as características das condições naturais no desenvolvimento dos transportes?

Factores humanos

Os factores humanos interagem com os factores naturais. São também factores de desenvolvimento dos transportes.

A concorrência entre as companhias de transporte de qualquer tipo, sejam elas privadas ou públicas, obriga a um aperfeiçoamento cada vez maior dos meios, das vias de comunicação de transporte e, sobretudo, do pessoal técnico com vista a uma maior eficiência e eficácia de serviços.

A mobilidade do conhecimento técnico é, nesse sentido, também importante por traduzir-se na eficácia com que as redes de comunicações transmitem novas ideias e técnicas.

O auge da revolução técnico-científica permitiu um grande domínio do meio em que os transportes se desenvolviam ainda que se considerem os condicionalismos físico-geográficos. As modernas instalações de carga e descarga nos portos e aeroportos são disso exemplo, bem como a crescente evolução dos meios de transporte. Aspecto importante a considerar é a grande contribuição que a electrónica e a computação têm dado aos vários tipos de transporte.

As condições naturais, socioeconómicas e técnicas influenciam o desenvolvimento dos transportes e vias de comunicações.

Fig. 3 Transportes colectivos de passageiros (TPM – Transportes Públicos de Maputo)

Fig. 4 Transportes semi-colectivos de passageiros («chapa» em Maputo)

Tipos de transportes e suas particularidades

Os transportes classificam-se tendo em conta a **forma** e a **modalidade**. Considerando a **forma** eles podem ser modais ou unimodais (envolvem apenas uma modalidade), multimodais (envolvem mais do que uma modalidade; regidos por um único contrato), intermodais (também envolvem mais do que uma modalidade; são regidos por um contrato para cada modalidade) e sucessivos (quando envolvem transbordos para veículos da mesma modalidade; são regidos por um único contrato).

Quanto à **modalidade**, encontram-se subdivididos em terrestres (rodoviário, ferroviário e tubular), aquáticos (marítimo, fluvial e lacustre) e aéreos. Esta subdivisão pressupõe que cada um tenha os seus próprios e específicos meios e vias de comunicação. De acordo com esta classificação vejamos em seguida quais são as suas particularidades e importância.

Digitalizada com CamScanner

Transportes terrestres

Os transportes terrestres implicam o movimento de pessoas e mercadorias por terra. Fazem parte o transporte rodoviário (estrada) e o ferroviário (via férrea). Na rodovia circula, por exemplo, o carro, o autocarro, o camião, a bicicleta, a motorizada, etc., enquanto ligados à ferrovia distinguem-se o combolo e outros.

A **ferrovia** como sistema de transporte basela-se em comboios que circulam sobre os carris. Tem vantagens relativamente a outros meios de transporte devido à sua maior capacidade de transporte de carga e de passageiros. Escoa rapidamente a produção e os custos têm sido, geralmente, baixos comparativamente a outros tipos de transporte. A baixa demanda por vagões e locomotivas associada à falta de investimentos neste sector pode fazer com que a indústria ferroviária decline favorecendo o desenvolvimento de outras.

As ferrovias, na sua maior parte, têm elevada densidade de rede nas regiões industrializadas como, por exemplo, da Europa, da América e parte da Ásia, e também estão localizadas em regiões de forte concentração populacional que abarcam países como a China e a Índia.

Por vários motivos, em muitos países em desenvolvimento, sobretudo os de África e os da América Latina, predomina o uso de rodovias e não o de ferrovias.

Fig. 5 Transporte ferroviário

Fig. 6 Transporte rodoviário

As dez maiores ferrovias do mundo por países (1988/1989)

País	Área (milhares de km²)	Extensão férrea (milhares de km)	Densidade ferroviária (m/km²)
EUA	9 363	296	31,6
Ex-URSS	22 402	146	6,5
Canadá	9 976	120	12
Índia	3 287	62	18,8
China	9 596	48	5
Austrália	7 682	39	5
Argentina	2 767	34	12,3
França	547	35	64
Brasil	8 512	29	3,5
Ex-RFA	249	27	108,4
Total dos dez	74 379	836 000	11,2 (média)
Total mundial	150 000*	1 245 000	8,3 (média)

* Terras emersas

Fonte: http://netopedia.tripod.com/geogra/transporte2.htm (Recolhido em 30.04.2010)

No caso de Moçambique, os portos e caminhos-de-ferro visavam, sobretudo, servir as economias do interior da África Austral e contribuíam bastante para as receitas em divisas. Por exemplo, só em 1973, o tráfego de e para os países do interior representava uma importante percentagem do transporte de mercadorias dos caminhos-de-ferro de Moçambique. O tráfego interno, comparativamente ao externo, era praticamente pouco expressivo tanto em volume como em receitas. Contudo, após a independência os portos e

Digitalizada com CamScanner

os caminhos-de-ferro sofreram um revés. Foram, por um lado, afectadas tanto a eficiência como a eficácia bem como, por outro, os investimentos para a modernização dos portos e das vias não acompanharam a evolução do sector na esfera internacional e regional.

A intensidade do equipamento ferroviário regional, conforme George (1980), é directamente proporcional à do desenvolvimento da economia industrial. Uma densidade superior a 10 quilómetros de linha por 100 km² corresponde à presença de complexos industriais desenvolvidos com base em indústrias pesadas e, portanto, de transportes maciços. Uma densidade inferior a 5 caracteriza as economias das regiões subdesenvolvidas. De ressalvar que é importante tomar em conta que o cálculo da densidade ferroviária em relação à superfície de países extensos como, por exemplo, os Estados Unidos da América, perde significado pois estes possuem vastas regiões praticamente desabitadas e improdutivas que devem ser contornadas ou atravessadas para unir regiões economicamente desenvolvidas.

As **rodovias** são estradas de rodagem ou vias de transporte interurbano. As rodovias, devido à alta velocidade, podem ou não permitir que os peões e os ciclistas as usem.

Fig. 7 Uma rodovia inter-urbana

O desenvolvimento alcançado por um determinado país condiciona o nível de desenvolvimento da rede de transportes terrestres. Quanto mais desenvolvido for o país, mais densa será a malha de transportes. Isto, claro, é aplicável às vias e aos meios de transporte. A qualidade e quantidade de auto-estradas, o tipo e a quantidade de pistas facilitam o fluxo de tráfego entre diferentes locais e, quando bem concebidas, evitam o congestionamento nos grandes centros urbanos.

Para que tenham boa qualidade as rodovias devem ser conservadas, pavimentadas, sinalizadas, etc.

Dependendo da localização e da evolução da densidade da rede, a rodovia pode-se subdividir em radiais, longitudinais, transversais e até diagonais.

Fig. 8 Exemplos de rodovias

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

Transportes marítimos e fluviais

Estes constituem o movimento de pessoas e mercadorias através do mar, rios, etc., em navios, barcos e outros, principalmente para movimentar mercadorias (em longas distâncias nos navios de carga ou em viagens turísticas nos transatlânticos).

Usam-se as hidrovias, isto é, os caminhos pré-determinados para o tráfego marítimo ou fluvial. Para além dos barcos, outros meios são o submarino, a canoa, a lancha, o transatlântico, o *ferry-boat*, etc.

Fig. 9 Transporte fluvial (batelão)

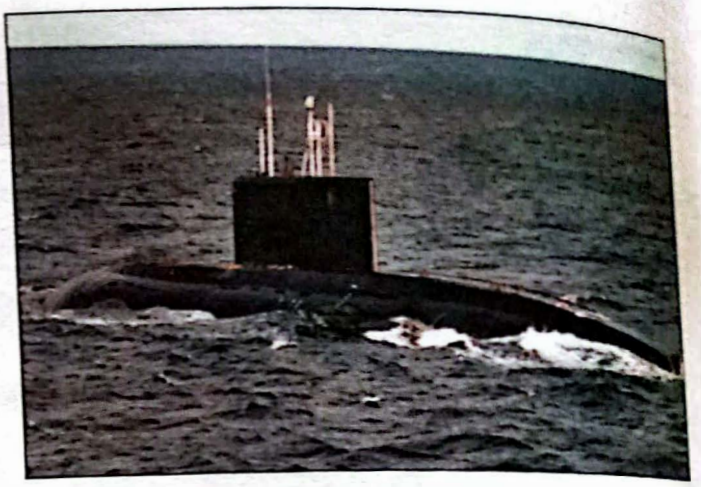


Fig. 10 Transporte marítimo (submarino)

A hidrovia é bastante usada em países desenvolvidos para grandes volumes a longas distâncias. Compõe um tipo de transporte mais barato que os terrestres (tanto os rodoviários como os ferroviários).

As rodovias quando localizadas paralelamente aos locais navegáveis tendem a diminuir o custo de transporte. Por exemplo, no Brasil, apesar de existir grandes bacias hidrográficas, as hidrovias não têm sido muito utilizadas. Por isso, optou-se pelo transporte rodoviário, construindo-se grandes rodovias paralelas a locais navegáveis. Porém, a pouca utilização de hidrovias pode dever-se aos valores cobrados por tonelada no embarque e no desembarque.

O transporte marítimo, que mesmo no tempo da navegação à vela era um dos meios mais económicos, é realizado por grandes companhias ligadas a bancos pelos créditos ou seguros, providas de serviços comerciais com numerosas agências dispersas pelo mundo, para a cobrança do tráfego. O porto é uma expressão importante neste tipo de transporte. É o local de trânsito entre a navegação marítima e os transportes continentais. O seu desenvolvimento ou a conservação das suas actividades subordinam-se à sua aptidão em responder às exigências desta função de trânsito. A extensão da sua esfera de influência pode ser condicionada pelo traçado das fronteiras e pelo níveis de relações económicas internacionais entre países vizinhos. Os maiores portos situam-se nas regiões industriais ou na proximidade de zonas industriais.

Transportes aéreos

Aqui o movimento de pessoas e mercadorias faz-se pelo ar usando aviões ou helicópteros, preferencialmente para movimentar passageiros ou mercadorias urgentes ou de alto valor.

As localizações do transporte aéreo circunscrevem-se basicamente à criação de infra-estruturas que são os aeroportos e suas instalações colaterais. A navegação aérea é feita a grandes altitudes e com rotas previstas.

Algumas das grandes companhias aéreas internacionais são as seguintes:

• American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines, United Airlines, Lufthansa, Iberia, TAP AIR Portugal, Japan Airlines, South African Airlines, British Airlines, Air France, Air Canada, VARIG, TAM Air e outras.

Fig. 11 Meios de transporte aéreo

O transporte aéreo foi o que mais contribuiu para a redução da distância-tempo, ao percorrer longas distâncias. Tem a vantagem de ser rápido e cómodo, daí que tenha suplantado outros meios de transporte, mas também tem uma grande liberdade de movimentos e é o mais adequado para o transporte de mercadorias de alto valor pecuniário como, por exemplo, diamantes, instrumentos de óptica, produtos farmacêuticos, etc., e de mercadorias perecíveis como fruta, flores, etc.

Transporte tubular (gasodutos e oleodutos)

O tubular é normalmente usado para transportar produtos (como são os casos do petróleo e gás natural) através de condutas tubulares. As condições climáticas exercem pouca influência neste tipo de transporte devido ao material usado. Este exige grande quantidade de metal e um único tipo de carga.

O transporte do gás natural faz-se através de gasodutos. No caso do petróleo e seus derivados usa-se o oleoduto.

ig. 12 Transporte tubular

Os *oleodutos* e *gasodutos* também são conhecidos pela expressão inglesa *pipeline*.

Consegue-se, através destes, o transporte de grandes quantidades desses produtos de modo mais seguro e económico. Reduzem-se os custos de transporte para médias e longas distâncias bem como as possibilidades de poluição uma vez que os riscos de acidente e de derrame ou fuga são reduzidos.

Têm uma baixa dependência de trabalho humano. As mudanças climáticas têm pouca influência no fluxo e não afectam os produtos.

Mas este método não se aplica só ao transporte de gás natural e de petróleo e seus derivados, sendo que no Brasil ele é aplicado para o transporte de sumo de laranja e minério de ferro.

Em Moçambique, com a descoberta do gás natural em Pande, em 1962, pela *Gulf Oil* e seguidamente em Búzi, no mesmo ano, Temane em 1967, Inhassoro e Este de Temane, em 2003, os gasodutos têm vindo a ganhar cada vez mais espaço esperando-se que tragam não só impactos sociais directos mas também vantagens económicas consideráveis, sobretudo, no ramo industrial. Mais recentemente, em Outubro de 2011, deu-se também uma descoberta de gás natural de grande dimensão na Bacia do Rovuma.

Principais direcções dos transportes no mundo

Fluxo de transporte contentorizado

O transporte contentorizado a nível internacional serve várias partes do mundo, conforme retrata o mapa.

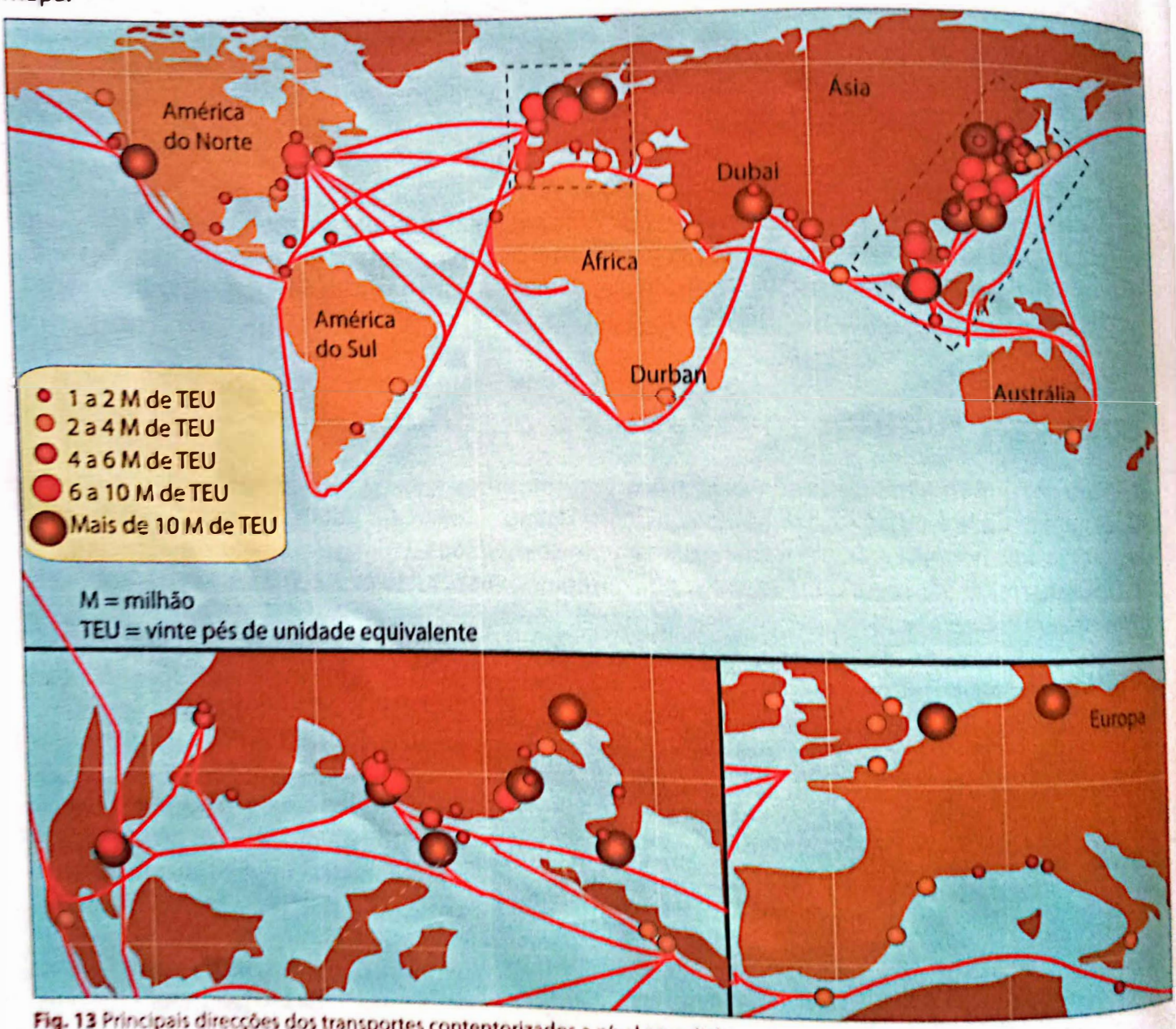


Fig. 13 Principais direcções dos transportes contentorizados a nível mundial.

Por um largo período de tempo os portos mais importantes do mundo eram o de Nova Iorque nos Estados Unidos da América, e o de Roterdão, na Holanda do Sul, Países-Baixos, Europa Ocidental. O transporte contentorizado veio a alterar completamente a geografia comercial do mundo com o surgimento de uma série de outros portos.

Digitalizada com CamScanner

Importância dos transportes e comunicações

A função da ferrovia é a de permitir a fluidez do tráfego de mercadorias de toda a espécie e de passageiros, com vários destinos, em ritmo muito rápido, a distâncias variáveis. Esta função atinge o seu pleno desenvolvimento nas economias industriais desenvolvidas onde os grandes e complexos sistemas de trocas necessitam dos mais variados modos de escoamento de mercadorias.

A importância de um porto, expressão importante, por exemplo, no transporte marítimo, pode ser avaliada em função do tráfego, da tonelagem, do valor das mercadorias, bem como das comodidades oferecidas ao trânsito. Leva ao desenvolvimento de indústrias portuárias onde as mais características têm sido as indústrias de transformação de géneros alimentícios, moagens, fábricas de produtos alimentares diversos, refinarias de petróleo, de açúcar, etc. Os portos, enfim, de um modo geral, fixam as indústrias.

Lendo mais...

Transportes e o meio ambiente

Os poluentes primários emitidos para a atmosfera (do meio urbano) têm como principal responsável a acção antropogénica. Entre os poluentes primários contam-se os óxidos de azoto (NO_x), o monóxido de carbono (CO), as partículas, o chumbo (Pb) e o dióxido de enxofre (SO_2), todos eles maioritariamente emitidos pelo tráfego automóvel nas zonas urbanas.

Nas grandes cidades, as emissões de CO têm sido elevadas durante o período de maior densidade de tráfego. Os picos altos de concentrações verificam-se junto aos grandes eixos viários, cruzamentos e, particularmente, em locais com uma baixa renovação do ar como os túneis, cruzamentos desnivelados e parques subterrâneos. O CO é responsável pela redução da capacidade de fixação de oxigénio pelo sangue, o que é bastante perigoso, sobretudo, para pessoas com doenças cardiovasculares bem como para mulheres grávidas.

Em pessoas saudáveis, o CO pode provocar problemas de visão, redução das capacidades de trabalho, de destreza manual e mesmo de aprendizagem, etc.

Por outro lado, a exposição ao chumbo é perigosa por ser um poluente acumulável. Em excesso pode provocar anemia, doenças renais, disfunções reprodutivas e até perturbações neurológicas (como, por exemplo, atraso mental).

Contudo, a influência nociva dos transportes sobre o meio ambiente não se cinge apenas ao ar atmosférico e aos dois exemplos apresentados. Estende-se também ao meio aquático e, parcialmente, à própria superfície terrestre (devido aos resíduos resultantes da queima do petróleo e dos seus derivados).

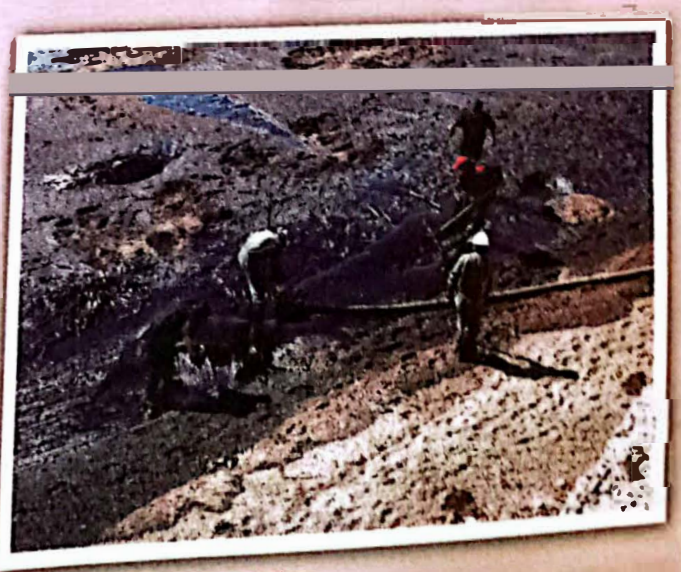


Fig. 14 Derrame de petróleo

É importante considerar a poluição sonora nas cidades, ao longo das estradas, aeroportos, etc., devido ao seu impacto negativo, sobretudo, no ser humano.

Fig. 15 Congestionamento de tráfego

Fig. 15 Aeroporto de Congonhas

Acredita-se que a maior fonte de poluição do ar atmosférico seja o transporte rodoviário, devido aos gases dos escapes dos automóveis. Estes contêm CO, compostos nítricos, partículas sólidas e compostos sulfúricos. Como o Homem se auto-supera na resolução dos seus problemas, ele vai adoptando dispositivos cada vez melhores com vista ao uso de tecnologias cada vez mais limpas. Os automóveis eléctricos, os novos tipos de motores, entre outros, visam combater a poluição atmosférica provocada pelo transporte rodoviário. O hidrogénio é considerado uma excelente alternativa aos combustíveis tradicionais, é limpo e inesgotável. Embora a sua produção seja ainda cara prevê-se que o seu custo baixe em função de uma exploração em massa.

Fig. 17 Estação de abastecimento de combustível

Fig. 18 Carro numa estação de abastecimento de combustível

Que vantagens poderá trazer para a Humanidade o uso do hidrogénio? Poderá trazer a preservação de «stocks» de energias fósseis e, nessa ordem, a preservação de outros recursos fundamentais para a vida futura como a qualidade do ar, a qualidade das condições de vida, a redução das chuvas ácidas, a contribuição para a redução do efeito de estufa (que tem vindo a aumentar com o uso de energias poluentes), entre outros.

Digitalizada com CamScanner

1. Consulte um Atlas, caso tenha a província onde se localiza a sua escola dando em conta os elementos ou aspetos dos transportes.

2. Das oito (8) desvantagens dos transportes aéreos escolha três (3) e, para cada uma delas, escreva sobre três ou quatro aspetos revelando o que pensa sobre as mesmas:

- Elevada poluição atmosférica devido à emissão de dióxido de carbono.
- Poluição sonora nas áreas que circundam os aeroportos.
- Forte consumo de espaço, devido à construção de infra-estruturas.
- Elevado consumo de combustível.
- É muito dispendioso.
- Gera congestionamentos em algumas áreas, devido à densidade do tráfego, criando problemas de segurança.
- Depende bastante das condições atmosféricas (nevoeiro, ventos fortes,...).
- Reduzida capacidade de carga (em relação a transportes marítimo e ferroviário).

3. Enumere as características (4), vantagens (3) e desvantagens (3) do transporte rodoviário.

4. Escreva algo sobre as vantagens do transporte marítimo (apoiando-se em fontes que se referem a uma situação concreta, à sua escolha. Por exemplo uma notícia dum jornal).

5. Com exemplos claros, diga por que razão é importante o conhecimento de processos geomorfológicos a nível dos transportes em geral e, em particular, dos transportes ferroviários?

6. Justifique, com exemplos, a frase que se segue:

«A diversidade climatérica em conjugação com outras condições naturais exerce forte influência nas características das vias e dos meios de transporte.»

7. Faça uma pesquisa sobre a evolução mundial dos transportes e vias de comunicações.

8. Faça uma pequena pesquisa sobre os transportes e vias de comunicação de uma das regiões do seu país considerando os meios de transportes usados, o tipo e a qualidade das vias de comunicação utilizadas, o tipo de mercadoria transportada, as dificuldades dos intervenientes e os ganhos sociais e económicos.

9. Faça a leitura do texto referente aos «Tipos de transportes, suas particularidades e importância» e responda:

a) Quais são os tipos de transportes referidos nesse texto?
b) O que tem de particular cada um dos tipos?
c) Descreva resumidamente a importância dos vários tipos de transportes e comunicações.

10. Que soluções têm sido tomadas nas várias cidades do mundo para colmatar o problema da poluição sonora (no que respeita ao tráfego rodoviário urbano, transporte ferroviário e aéreo)?

11. Comente: as energias alternativas («limpas») são uma esperança para a Humanidade.

12. Explique o impacto dos vários tipos de transportes no meio ambiente.

Digitalizada com CamScanner

Exercícios de consolidação

1. Usando um Atlas, caracterize a província onde se localiza a sua escola tomando em conta os elementos ou aspectos dos transportes.

2. Das oito (8) desvantagens dos transportes aéreos escolha três (3) e, para cada uma delas, escreva sobre três ou quatro aspectos revelando o que pensa sobre as mesmas:

- Elevada poluição atmosférica devido à emissão de dióxido de carbono.
- Poluição sonora nas áreas que circundam os aeroportos.
- Forte consumo de espaço, devido à construção de infra-estruturas.
- Elevado consumo de combustível.
- É muito dispendioso.
- Gera congestionamentos em algumas áreas, devido à densidade do tráfego, criando problemas de segurança.
- Depende bastante das condições atmosféricas (nevoeiro, ventos fortes...).
- Reduzida capacidade de carga (em relação a transportes marítimo e ferroviário).

3. Enumere as características (3), vantagens (3) e desvantagens (3) do transporte rodoviário.

4. Escreva algo sobre as vantagens do transporte marítimo (apoiando-se em fontes que se referem a uma situação concreta, à sua escolha. Por exemplo uma notícia dum jornal).

5. Com exemplos claros, diga por que razão é importante o conhecimento de processos geomorfológicos a nível dos transportes em geral e, em particular, dos transportes ferroviários?

6. Justifique, com exemplos, a frase que se segue:

«A diversidade climatérica em conjugação com outras condições naturais exerce forte influência nas características das vias e dos meios de transporte.»

7. Faça uma pesquisa sobre a evolução mundial dos transportes e vias de comunicações.

8. Faça uma pequena pesquisa sobre os transportes e vias de comunicação de uma das regiões do seu país considerando os meios de transportes usados, o tipo e a qualidade das vias de comunicação utilizadas, o tipo de mercadoria transportada, as dificuldades dos intervenientes e os ganhos sociais e económicos.

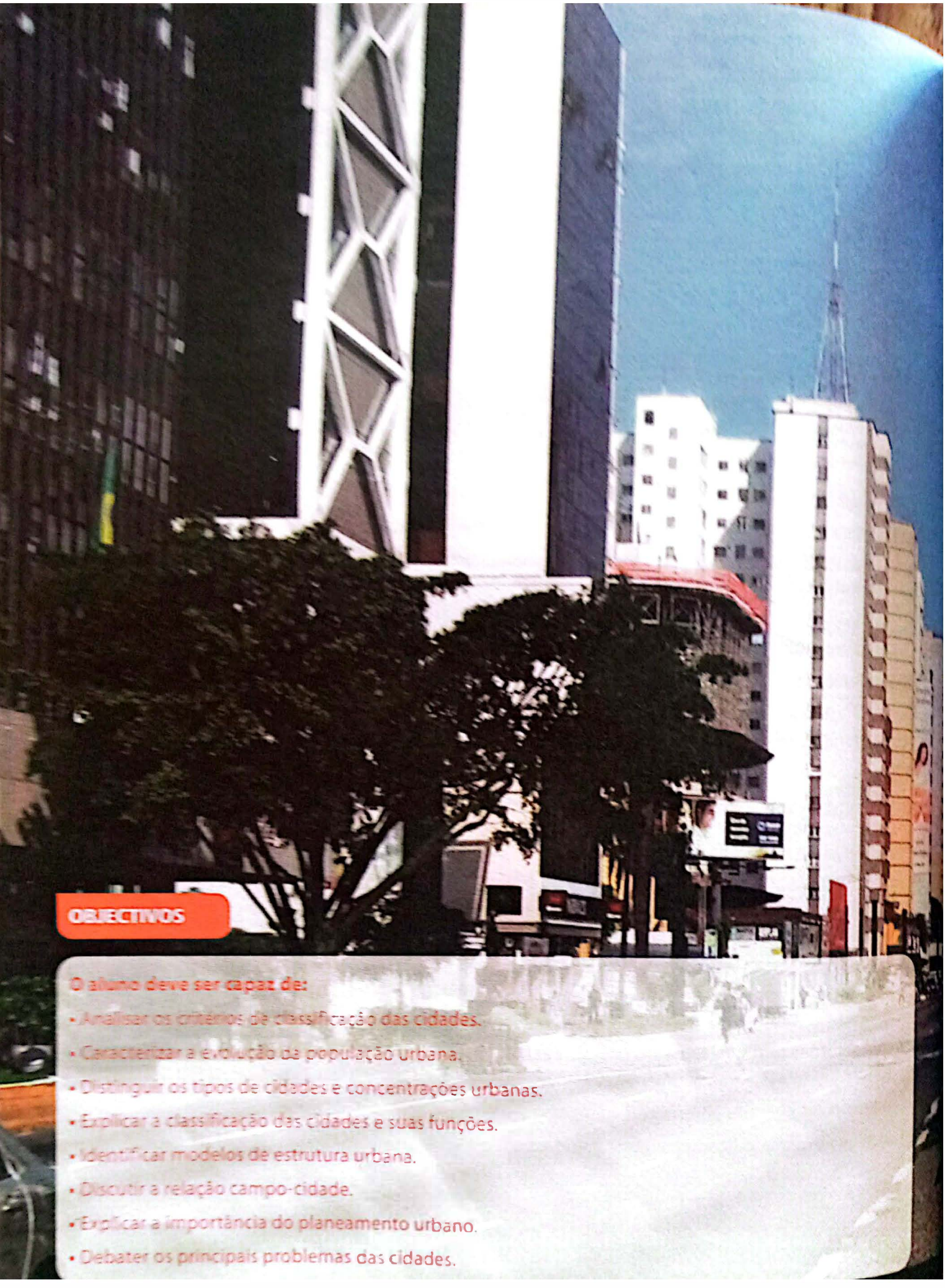
9. Faça a leitura do texto referente aos «Tipos de transportes, suas particularidades e importância» e responda:

a) Quais são os tipos de transportes referidos nesse texto?
b) O que tem de particular cada um dos tipos?
c) Descreva resumidamente a importância dos vários tipos de transportes e comunicações.

10. Que soluções têm sido tomadas nas várias cidades do mundo para colmatar o problema da poluição sonora (no que respeita ao tráfego rodoviário urbano, transporte ferroviário e aéreo)?

11. Comente: as energias alternativas («limpas») são uma esperança para a Humanidade.

12. Explique o impacto dos vários tipos de transportes no meio ambiente.



OBJECTIVOS

O aluno deve ser capaz de:

- Analisar os critérios de classificação das cidades.
- Caracterizar a evolução da população urbana.
- Distinguir os tipos de cidades e concentrações urbanas.
- Explicar a classificação das cidades e suas funções.
- Identificar modelos de estrutura urbana.
- Discutir a relação campo-cidade.
- Explicar a importância do planeamento urbano.
- Debater os principais problemas das cidades.

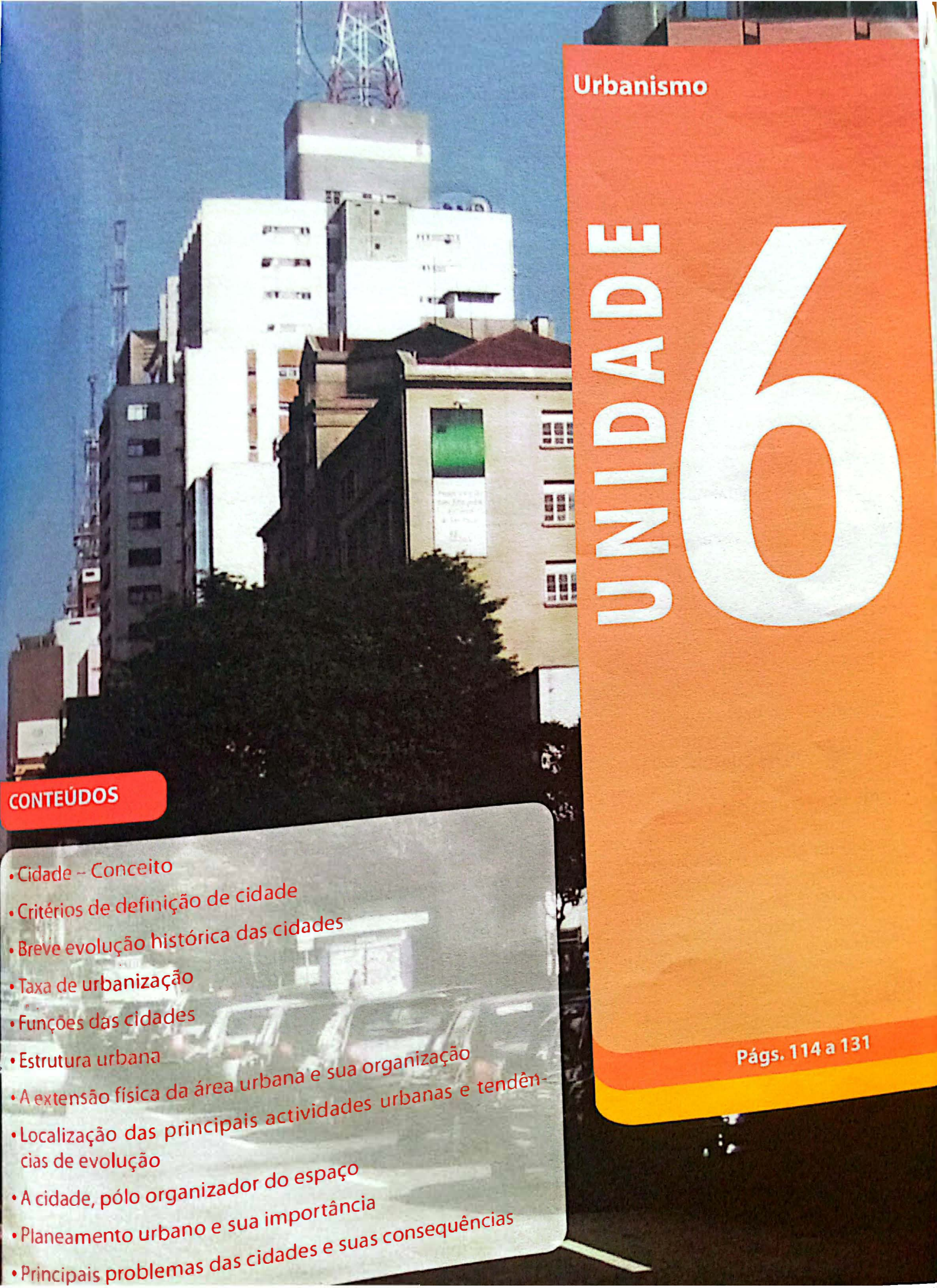
Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

OBJECTIVOS

O aluno deve ser capaz de:

- Analisar os critérios de classificação das cidades.
- Caracterizar a evolução da população urbana.
- Distinguir os tipos de cidades e concentrações urbanas.
- Explicar a classificação das cidades e suas funções.
- Identificar modelos de estrutura urbana.
- Discutir a relação campo-cidade.
- Explicar a importância do planeamento urbano.
- Debater os principais problemas das cidades.



Urbanismo

UNIDADE 6

CONTEÚDOS

- Cidade – Conceito
- Critérios de definição de cidade
- Breve evolução histórica das cidades
- Taxa de urbanização
- Funções das cidades
- Estrutura urbana
- A extensão física da área urbana e sua organização
- Localização das principais actividades urbanas e tendências de evolução
- A cidade, pólo organizador do espaço
- Planeamento urbano e sua importância
- Principais problemas das cidades e suas consequências

Págs. 114 a 131

Digitalizada com CamScanner

Urbanismo

Alguns conceitos úteis

Apesar de a definição de cidade ser complexa avançaremos com ela e, no ponto seguinte, com os critérios usados na sua definição. Estes podem ser mistos ou não.

Cidade é o lugar que estrutura, coordena e organiza os vários campos de actividade que se encontram no interior de si própria (J. Rémy e L. Voyé, 1992 *apud* Araújo, 1997).

Esta definição aparece como válida para dois tipos fundamentais de cidades:

- **A cidade de prestação de serviços**, que assenta a sua actividade no que se convencionou chamar «serviços não económicos» fornecidos a um determinado território, no qual está incluído o espaço rural que, em troca, assegura àquela as possibilidades de sobrevivência.
- **A cidade que desempenha um papel directo na actividade económica**, em particular através da produção industrial e tecnológica, o que lhe permite aumentar o seu raio de influência e autonomizar-se do meio ambiente circundante através da organização de trocas a longa distância.

Fig. 1 Vista parcial da cidade de Maputo

Em qualquer dos dois tipos, a cidade tem uma função dominante ao nível do sistema económico e social (Araújo, 1997).

A cidade pode ser vista como o quadro do exercício de uma função social que inclui cultura, valor, e protecção do indivíduo; cidade é o elemento funcional de um sistema económico, é o quadro de um poder de decisões exercidas por uma burguesia coerente, é uma unidade definida pelo quotidiano do mercado de trabalho (Aydalot, 1976 apud Beaujeu-Garnier, 1997).

Urbanização é o processo específico de organização territorial da população que, na sua inter-relação com o meio, cria um conjunto de actividades sociais, económicas, culturais que resultam na formação de um espaço com características próprias de concentração de população e produção de serviços e de organização espacial.

A urbanização tem de ser vista como um processo muito diversificado e diferente de região para região do globo, particularmente quando se está perante sistemas urbanos transplantados, como é o caso concreto de Moçambique, e de quase toda a África Subsaariana.

Associa-se sempre a urbanização a um processo dinâmico e complexo de concentração de população num determinado espaço a partir do seu «situ» original, assumpção que parte da ideia de que, originalmente, a distribuição da população no território era de carácter disperso e rural.

Critérios de definição de cidade

Critério numérico

As cidades têm um número considerável de habitantes. A população absoluta constitui um dos critérios frequentemente usados. Toma em conta o número mínimo de habitantes a partir do qual uma aglomeração pode assumir a categoria de cidade. No entanto, esse número varia em função dos países, isto é, 400 para a Dinamarca; 1000 para o Canadá, 2000 para a França, na Áustria 5 000, 40 000 na Coreia do Sul, etc. Por outro lado, o estabelecimento de um mínimo universal não iria ao encontro das diferentes realidades em termos de níveis de desenvolvimento dos vários países.

Digitalizada com CamScanner

Critério demográfico

A densidade populacional é outro dos critérios. Na Índia, uma povoação pode ser considerada cidade desde que, para além de outros aspectos, tenha um mínimo de 1 000 habitantes por quilómetro quadrado. Este critério, porém, não é universal.

Critério funcional

Os tipos de actividades desenvolvidas pela população activa de um determinado aglomerado tem sido o critério mais aceite na definição de cidade. Uma proporção dos residentes activos devem pertencer aos sectores secundário e terciário.

Cidade é considerada uma povoação grande e permanente com uma população de diversas características e profissões, geralmente não auto-suficiente na produção de alimentos e dependendo da indústria transformadora e do comércio para satisfazer os desejos dos seus habitantes, e abastecendo de bens e serviços as áreas que ficam fora dela. Legalmente a designação de «cidade» é concedido a uma grande vila com certas condições específicas.

Este critério tem por base um insignificante ou escasso número de indivíduos com trabalho no sector primário (agricultura, pecuária, etc.) e um considerável efectivo populacional nos restantes sectores de actividade.

Critério morfológico

Baseia-se no facto de a cidade apresentar, diferentemente de um povoado das suas regiões rurais, prédios com vários andares, ruas largas, avenidas, grandes lojas, supermercados ou hipermercados, um forte ou considerável movimento de pessoas, transportes privados e colectivos, etc.

Fig. 2 Vista parcial da «baixa» da cidade de Maputo

Evolução histórica das cidades

Jericó (na Palestina, antes Canaã) parece ser a cidade mais antiga do mundo. É referida como tendo surgido há 5000 a.C. As casas eram construídas com tijolos feitos à mão, os vãos das portas eram amplos, os quartos eram de dimensão considerável e possuíam uma muralha de cintura maciça (blocos de pedra).

A revolução urbana desencadeou-se na região do Crescente Fértil tendo como foco a Palestina. O **4.º milénio** é o do florescimento das cidades-estado na Mesopotâmia.

Em **3000 a.C.**, surgem as primeiras cidades como forma de povoamento diferenciado. Não exerciam somente funções agrícolas, mas também funções administrativas, artesanais, comerciais e de segurança.

Nesta altura, no vale do Indo, a cidade de Mohenjo-Daro já se revelava como uma florescente civilização urbana. Possuía três ruas no sentido N-S, uma perpendicular e outras pequenas ruas, casas de habitação, edifícios públicos e um mosteiro.

Fig. 3 Uma das primeiras cidades

Em **2500 a.C.**, surge na região da Mesopotâmia, actual Iraque, as cidades da Babilónia e Ur nas proximidades do Rio Tigre e do Rio Eufrates. Nesta época, as cidades eram pequenas e pouco habitadas, mas cresceram rapidamente e atingiram um grande número de habitantes.

No **século V a.C**, na Grécia, a cidade de Atenas ganhou grande visibilidade. Contava com um efectivo populacional entre 100 000 e 150 000 pessoas. De um modo geral, as cidades-estado gregas possuíam edifícios destinados à vida pública e ao comércio: o núcleo político-administrativo e económico.

No caso de Roma, capital do Império Romano, aspecto a destacar, entre outros, é o facto de na era de Augusto ter ganho prestígio como cidade-mundial. A cidade foi medida e planeada tendo em conta a estrutura dos bairros, a largura das ruas, a altura dos edifícios, o tamanho das praças e os lugares sagrados e de diversão. Procurava-se realizar traçados geométricos e regulares. No império, cada cidade tinha o seu governo autónomo e a sua vida política local.

Na Idade Média iniciou um processo de regressão nas cidades, pois já que era uma política de auto-sustentação, os habitantes voltavam ao campo para produzirem o seu próprio sustento, o que reduziu o comércio de troca de mercadorias e a importância da urbanização, e resultou no abandono de cidades já existentes e das que estavam em processo de construção. As cidades eram quase sempre amuralhadas, por razões defensivas. Eram cidades castelejas com problemas de espaço, daí que as ruas fossem estreitas com todas as consequências daí resultantes. No início do século XIII, as cidades foram novamente povoadas, graças à retomada do comércio e à decadência do feudalismo.

No **século XIV**, novas cidades foram erguidas com grande intensidade. É o século do rápido crescimento da extensão do espaço construído. Durante o capitalismo, as cidades tornaram-se cada vez mais importantes, já que nelas se concentravam o comércio que visava a troca de mercadorias e a acumulação de capitais. As cidades também retomaram o poder, que nelas se voltou a centralizar e, por este facto, outras novas cidades surgiam. Algumas delas cresceram lentamente, eram cidades adaptadas a novas características económicas, sociais e políticas. Porém, outras nasceram à mercê de um planeamento implicando a escolha do sítio, o fornecimento de água, o local de muralhas, da igreja, dos mercados, de lazer, etc.

No **século XVIII**, com a Revolução Industrial, o desenvolvimento das cidades e dos campos devia-se ao progresso da indústria, do mercantilismo e dos transportes. Houve um grande impulso na urbanização das cidades. Estas desempenhavam a função administrativa, religiosa, de segurança, turística, portuária, industrial, etc. Entre elas destacaram-se as cidades industriais e as que a elas estavam ligadas, gerando maior crescimento populacional e de capital como, por exemplo, a cidade de Londres. Nesta, nos finais do século XIX, uma política activa por parte das grandes companhias ferroviárias contribuiu decisivamente para a expansão da área edificada da cidade dando origem a um anel de construções contínuas.

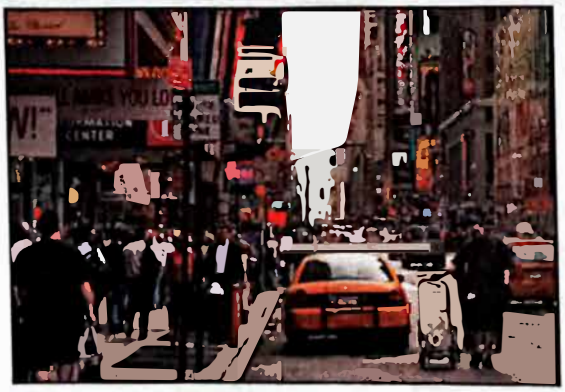


Fig. 4 Uma cidade moderna

No final dos **séculos XIX e XX**, as cidades desenvolveram-se de tal modo que algumas delas passaram a metrópoles e megalópoles.

No que respeita à evolução histórica das cidades, para o caso concreto da **África Subsaariana**, há a referir, com base em Araújo (1997), que:

- As cidades da África Subsaariana distinguem-se das restantes cidades do mundo pela sua juventude e pelo ritmo de urbanização que empreendem.
- Uma visão, de certa forma eurocentrista, do fenómeno urbano em África não considera as aglomerações humanas existentes antes da chegada dos europeus e que constituíam autênticos centros urbanos em termos de funções e estrutura como são os casos dos «zimbábwès» do Muenemutapa, as cidades da costa oriental e as cidades Haoussa do Sahel, que datam dos séculos X e XI.

Digitalizada com CamScanner

- Na realidade, a grande maioria das cidades que pontilham pelo continente são de origem recente (séculos XIX e XX ou antes).
- A partir dos anos 50, um número crescente de pequenas vilas rurais, exercendo a função comercial ou de «postos administrativos», foi recebendo o estatuto de «cidade».
- Entre 1960 e 1980, o número de pequenas cidades com 5 000 a 20 000 habitantes passou de 150 para 400.
- Uma primeira geração de cidades caracteriza-se por ter origem endógena (os aglomerados seculares e todas as cidades que nasceram a partir de mercados como, por exemplo, Tombuctu).
- A centralização em benefício das capitais (facto agravado pelas Independências) condicionou o desaparecimento ou a diminuição de importância de algumas cidades-entrepostos como aconteceu com Louga, Djourbel e Bambey, no Senegal, ou com Chibuto, Lumbo e Sofala em Moçambique.
- Sofala e Ilha de Moçambique foram importantes centros de comércio entre a África Oriental e a Ásia.
- A indústria tem desempenhado um papel marginal na urbanização, devido a um processo de «transplantação» exógena e não de um crescimento e desenvolvimento endógenos. É o caso das cidades mineiras como Lubumbashi, na RDC ou, uma boa parte, de cidades de pequena dimensão, monofuncionais e completamente dependentes da mina e da empresa quase sempre estrangeira que a explora (Mounana com a exploração de urânio e Moanda com manganês, ambas no Gabão; Arlit com urânio, no Níger; Moatize com carvão, em Moçambique). Os efeito de desenvolvimento são bastante limitados porque a sua produção é exportada em bruto ou, na melhor das hipóteses, após uma primeira transformação.
- A poligenia urbana sobrepõe dois modelos de repartição: um anárquico (ou disperso) de unidades similares e outro hierarquizado.

Fig. 5 Contraste entre dois modelos de repartição urbana na Cidade de Maputo.

Taxa de urbanização

A relação entre a população urbana e a população total de um determinado território dá-nos a taxa de urbanização. Em termos de fórmula temos o seguinte: Taxa de urbanização (Tu) é igual à População urbana (Pu) a dividir pela População total (Pt) multiplicados por 100, isto é, **Tu = Pu/Pt*100.**

A que subregiões correspondem as elevadas, médias e baixas taxas de urbanização na África Subsaariana? Porquê?

Hierarquização da urbanização na África Sub-saariana

Subregiões	Taxa de urbanização
África Oriental não sahelliana	<10%
Países da SADC	18%
Países do Sahel Oriental	19%
Países do Sahel Setentrional	22%
Países do Oceano Índico	25%
África Central	37,5%
África Ocidental Atlântica não sahelliana	42,6%

(FNUAP, PNUD e Ph. Hugon, 1993, *apud* Araújo, 1997)

O que dizem as projecções?

Nos próximos tempos, quatro quintos das maiores cidades do mundo tenderão a localizar-se nos países em desenvolvimento (muitas delas megacidades com mais de 5 milhões de habitantes), o que significa que a rápida urbanização se manterá importante na experiência destes países. Contudo, a taxa de urbanização cairá em todos os lugares, excepto na África Subsaariana e a migração rural-urbana continuará também importante.

Digitalizada com CamScanner

Vantagens da urbanização

- As empresas tiram ou podem tirar benefícios da aglomeração (estando próximas umas das outras), o que lhes pode permitir maior facilidade de acesso à tecnologia e a mão-de-obra treinada.
- Inovação, uma vez que novas ideias podem ser geradas pela diversidade existente.
- Densidades populacionais mais elevadas permitem, muitas vezes, maior eficiência na prestação de serviços públicos.

Desvantagens da urbanização

- Pode gerar altos custos derivados de problemas sociais e efeitos indirectos sobre o meio ambiente.

Funções urbanas

Segundo Beaujeu-Garnier (1983) *apud* Araújo (1997), podem distinguir-se três grandes grupos de funções urbanas:

- As de enriquecimento
- As de responsabilidade
- As de criação e de transmissão

Funções de enriquecimento

São aquelas que produzem, fundamentalmente, diversos fluxos monetários susceptíveis da capitalização. São, por isso, funções cumulativas e directamente reversíveis, estando orientadas para o crescimento da disponibilidade monetária. Esta acumulação de capital pode ser rentabilizada no mesmo lugar, ou noutro, de forma a aumentar o ritmo de crescimento. Estas funções, contribuem não apenas para o enriquecimento da colectividade urbana a que pertencem, mas também podem ter um acção periférica, de forma a integrarem-se no conjunto da riqueza e do desenvolvimento nacional.

As funções de enriquecimento podem fazer-se acompanhar por fluxos de mercadorias e/ou pessoas, mas o seu papel principal consiste em criar mais-valia e acumular uma certa massa monetária. É o que sucede com a indústria, o comércio, o turismo e os serviços financeiros.

As funções industrial, comercial, turística e financeira, que são fundamentais e directamente económicas, não podem ser totalmente dissociadas, pois não se concebe a indústria ou o comércio sem actividade financeira, assim como o turismo tem relações privilegiadas com o comércio e os serviços financeiros. Estas actividades originam a concentração de pessoas, o que faz desenvolver as funções residencial e de prestação de serviços. Assim, a função residencial é incluída no grupo das de enriquecimento, devido à sua bivalência económica, pois dá origem a uma actividade florescente de fornecimento de alojamento e equipamentos à população.

Quanto maior for o número de habitantes, maior deverá ser o parque habitacional, o que conduz ao crescimento da força de trabalho; forma-se assim, um mercado mais extenso e uma maior massa de salários, facto que, por um processo cumulativo, provoca o desenvolvimento de outras actividades. Mas isto só é verdade nas sociedades mais desenvolvidas, porque nos países subdesenvovidos o crescimento da população urbana constitui, normalmente, uma carga sem compensação de desenvolvimento económico, porque os investimentos necessários para o alojamento, e que não são directamente produtivos, desviam uma parte importante do capital que poderia servir para construir outros equipamentos mais directamente indutores de crescimento económico.

Funções de responsabilidade

A cidade desempenha um papel importante na vida dos seus habitantes, por intermédio de serviços urbanos ou de organismos privados que exercem a sua actividade com estes fins.

Digitalizada com CamScanner

Funções de criação e de transmissão

Dizem respeito à difusão da civilização, do modo de vida, das conquistas urbanas destinadas às populações urbanas e periféricas.

As funções urbanas podem ser denominadas tomando em conta uma determinada actividade dominante como industrial, comercial, financeira, ou outras denominações como as que se seguem:

Função comercial

Inclui as diferentes formas de comércio retalhista tradicional e moderno, o grande comércio continental e intercontinental, os portos marítimos, os aeroportos e os entrepostos comerciais. Foi muito importante no nascimento e desenvolvimento de muitas cidades antigas.

Função industrial

É desenvolvida por cidades mineiras, de indústria transformadora, de indústria pesada, electrónica, química, etc.

Funções administrativas e políticas

Correspondem aos centros administrativos locais, regionais, nacionais, internacionais e às supercapitais.

Função cultural

Cidades religiosas, universitárias, centros literários e artísticos, cidades-museu, etc.

Na função de ensino ou educação são exemplos cidades como Coimbra, em Portugal; Uppsala na Suécia; Perugia na Itália; Montpellier em França; Oxford e Cambridge no Reino Unido, etc., que se desenvolveram graças à função universitária.

Função turística

Apesar de um desenvolvimento muito rápido, são cidades que assentam numa economia frágil de tal forma que se tornam pouco movimentadas numa determinada altura do ano. As cidades do Mediterrâneo (na Côte-d'Azur, França, Costa Brava, Espanha) e as estações de alpinismo nos Alpes franceses e suíços, são exemplos de cidades com funções turísticas.

Função religiosa

Tem a ver com cidades cuja função é religiosa como, por exemplo, Meca e Medina, entre outras.

Funções múltiplas

São aquelas que reúnem praticamente todas as funções das grandes capitais como: industrial, comercial, financeira, portuária, política (sede do governo e outros órgãos de soberania), cultural (universidades, institutos superiores, bibliotecas, museus, etc.), recreativa, administrativa, turística, etc., como é o caso de Lisboa ou Maputo.

Digitalizada com CamScanner

Morfologia urbana: tipos de malhas

Planta ortogonal (também conhecida como planta em quadrícula ou em xadrez)

Do ponto de vista histórico, a cidade tem fundamentos religiosos e também estéticos. Depois de ter recebido a marca romana, passou ao renascimento e à civilização moderna.

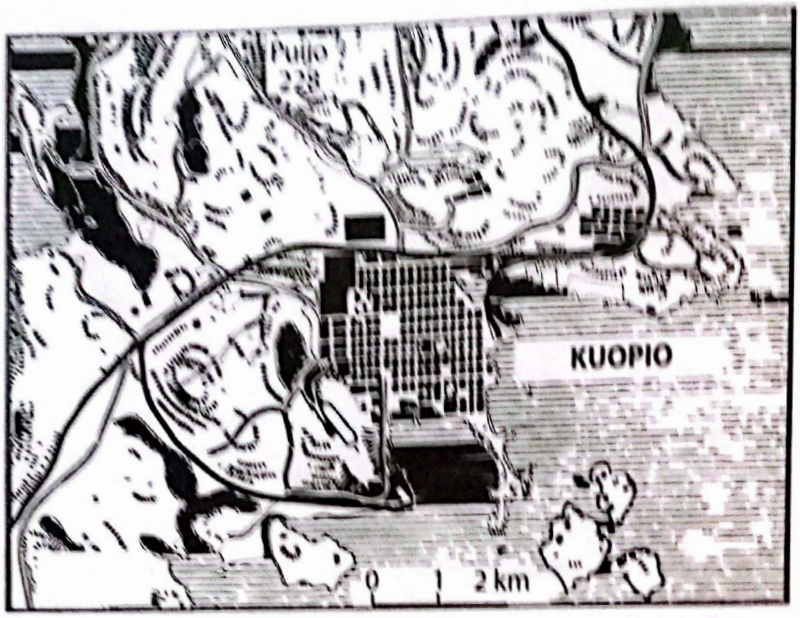


Fig. 6 Planta ortogonal de Kuopio, Finlândia.

É característica das cidades dos colonos anglo-saxónicos (Estados Unidos da América, Canadá, África e Austrália), pois este era o modelo mais usado nas Ilhas britânicas; também característico dos subúrbios recentes das grandes cidades.

A França, Bélgica e Portugal também adoptaram o mesmo modelo nas suas colónias no continente africano.

Acomoda-se às necessidades dos loteamentos, organiza a cidade em sectores administrativos, há construção de edifícios em blocos regulares, etc. Exemplos: Nova Iorque, São Francisco, Sidney e Maputo.

Tem o inconveniente de os percursos se alongarem e a visibilidade ser má devido aos cortes das ruas em ângulos rectos (o congestionamento do trânsito é frequente), o vento é canalizado pelas ruas, etc.

Planta radioconcêntrica ou radial

Foi adoptada no Oriente desde a Antiguidade, durante a Idade Média, em curvas de nível com funções defensivas; inspirou a estrutura de grandes cidades como Milão.

A partir da periferia chega-se facilmente ao centro (o que o privilegia como lugar de negócios e de serviços públicos).

As distâncias são alongadas pelos arcos de círculo e os blocos dos edifícios têm formas irregulares. As ruas são perpendiculares às circulares. Estas, com o tempo, foram-se desenvolvendo paralelamente à inicial.

Digitalizada com CamScanner

Tendo sido típica do mundo árabe, não é actualmente muito usada. Este modelo caracteriza, para além da cidade de Milão, também as cidades da Beira e Luanda (em particular no centro mais antigo).

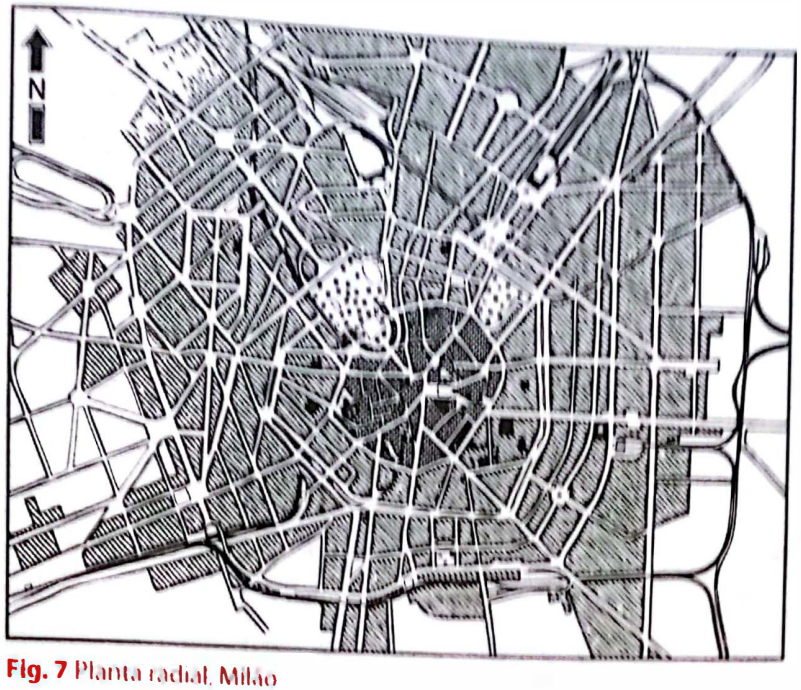


Fig. 7 Planta radial, Milão

Planta sem plano ou plano flexível

É o caso de Norris, no vale de Tennessee, em 1935.

Criação sofisticada de urbanistas modernos.

Não é uma estrutura urbana sem um plano pré-estabelecido, trata-se de uma concepção com o objectivo de dar a impressão de espontaneidade.

Está a ser usada nas cidades novas que procuram integrar-se no meio ambiente, evitando grandes transformações para este.

São urbes formadas por vários bairros disseminados por um amplo espaço verde natural e ligados uns aos outros por uma complexa rede de vias de comunicação.

Planta indefinida

É de cidades sem planta. É característica de cidades medievais europeias, bem como das muçulmanas. Nos tempos que correm espelha as urbes dos países «subdesenvolvidos».

Apresenta ruas sinuosas, estreitas e larguras irregulares.

Muitos espaços construídos não têm possibilidade de acesso. Praticamente não existem áreas especializadas o que, quase sempre, resulta em construções clandestinas nas áreas suburbanas da maior parte das cidades africanas; é o caso de Chamanculo e Maxaquene na cidade de Maputo.

As praças são, na maior parte dos casos, partes alargadas das ruas que para elas converge.

Os espaços públicos e privados não formam zonas contíguas e separadas.

O espaço público é de uma estrutura complexa pois dá lugar aos diversos poderes: o episcopado, o governo municipal, as ordens religiosas, as corporações.

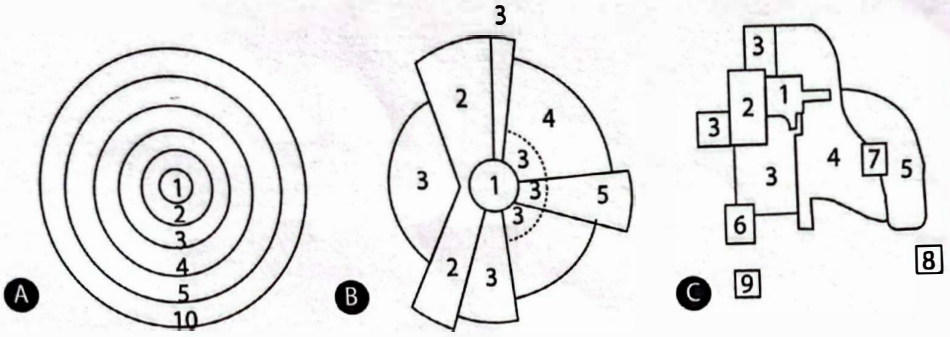
Digitalizada com CamScanner

Estrutura urbana

A cidade organiza-se, no espaço, segundo uma estrutura mais ou menos bem definida resultante da interacção de factores diversos que variam ao longo do tempo. Esta estrutura confere-lhe uma forma que a caracteriza e que, na maior parte das vezes, reflecte os diferentes períodos e as inter-relações entre os factores do seu crescimento.

O estudo da estrutura urbana nos grandes centros levou à construção de diversos modelos e formulação de teorias que têm sido aplicados ao desenvolvimento das cidades de todo o mundo. Analisem-se algumas dessas teorias, sabendo que existem outras e que os modelos delas decorrentes se podem ajustar a algumas situações, mas não a todas.

Modelos de estrutura urbana



A – Por razões concêntricas (E.W. Burgess)
B – Por sectores (Hoty)
C – Por núcleos múltiplos (Harris e Ullman)

1 – C.B.D.
2 – pequena indústria
3 – residências de classes populares
4 – residências de classes médias
5 – residências burguesas
6 – indústria pesada
7 – área secundária de negócios
8 – residências suburbanas
9 – indústria suburbana
10 – área de migrações

Fig. 8 Exemplos de estrutura urbana

Modelo de Burgess

Burgess apresentou o seu modelo de cidade com o objectivo de oferecer uma descrição generalizada da estrutura residencial, num determinado tempo, e verificar como os procedimentos ecológicos influenciam essa estrutura.

Ele e a sua equipa de trabalho estabeleceram diferenças socioeconómicas entre as áreas residenciais e mostraram a importância dos processos ecológicos na sua formação e estrutura. É assim elaborada a teoria do modelo dos círculos concêntricos. Em 1920, em Chicago, distinguiam-se cinco zonas concêntricas:

1. O centro de negócios (C.B.D = *Central Business District*), área de comércio, serviços e escritórios.
2. A zona de transição (a dos novos emigrantes e ocupada pelas fábricas antigas).
3. A zona de residência dos operários (os que deixaram a zona 2).
4. A zona residencial das classes médias (casas individuais, espaço deixado por indivíduos que emigraram para lugares mais distantes da cidade e construíram grandes casas e jardins).
5. Zona das cidades satélites (extensão da cidade em crescimento).

O modelo assenta na ascenção social dos citadinos. Cada grupo social pretende instalar-se na zona seguinte porque representa uma ascenção social.

Digitalizada com CamScanner

Modelo de Hoyt

Hoyt usou os mesmos pressupostos do Burgess, excepto no respeitante aos transportes. Para ele, a chave dominante do padrão de construção nas cidades é a escolha da localização das residências feita pelos ricos (pois estes suportam rendas mais elevadas). A localização sectorial e a expansão das áreas de rendas altas tendem a relacionar-se com as estradas existentes, água não utilizada pela indústria, terras altas, espaços abertos, proximidade dos dirigentes da comunidade. Considera que as áreas de rendas altas e baixas repelem-se mutuamente.

O modelo de Hoyt dizia respeito à estrutura e crescimento das cidades, tendo-se tornado bem conhecido o seu modelo dos sectores, cujo arranjo pode variar de cidade para cidade.

Modelo de Mann

Este modelo diz respeito à hipotética cidade de dimensão média.

De acordo com Mann, as melhores áreas residenciais localizam-se e orientam-se de forma a receber os ventos dominantes destinando-se o lado oposto à localização do sector industrial.

Modelo multinucleado de Harris e Ullman

De acordo com este modelo, o mercado e a mão-de-obra são mais acessíveis a partir do centro, porque aí se concentram os principais sistemas de transportes públicos e privados.

Harris e Ullman, ao integrarem os modelos de Burgess e Hoyt, acrescentaram a ideia de que, em muitas cidades, o padrão de uso do solo estrutura-se à volta de vários núcleos descontínuos e não apenas de um único, quer dizer: cidades não têm um só centro mas vários, daí o seu carácter polinuclear. Tais núcleos podem ser antigas aldeias incorporadas no crescimento da cidade, ou podem ser núcleos de origem mais recente como, por exemplo, novas áreas industriais que funcionam como focos do desenvolvimento residencial urbano.

Localização das principais actividades urbanas e tendências de evolução

No espaço urbano encontramos áreas de funcionalidade específica cujas características evoluem mais ou menos rapidamente no tempo e no espaço como fruto da dinâmica que o Homem imprime sobre esses mesmos espaços. As etapas do desenvolvimento de um determinado espaço urbano têm em conta a estrutura ao longo do tempo, a espessura da ocupação do solo e do volume de construções.

Encontramos, assim, áreas com actividades do sector terciário (como o comércio, bancos, administração, etc.), do sector secundário (actividade industrial), áreas que têm a ver com a evolução dos equipamentos (sector imobiliário) e directamente ligadas à expansão urbana, os transportes.

Estes três grandes grupos de funções (terciária, industrial e residencial) têm uma determinada delimitação no espaço urbano. A localização, a predominância e as características dos mesmos faz com que sejam espaços funcionais mais ou menos homogéneos em termos de actividades desenvolvidas.

As actividades do sector terciário localizam-se no «centro» e é onde se desenvolvem as funções de gestão, administração e comércio específico, as funções liberais, etc. O C.B.D., ou centro de negócios, é a expressão do poder urbano e é considerado um dos elementos característicos do sistema de relações que estrutura o sistema urbano. A expansão tende a ser vertical. As áreas são relativamente homogéneas em

termos de traçado das ruas principais e secundárias. Há uma diminuição da função residencial em benefício das actividades terciárias. No núcleo encontram-se algumas grandes lojas, restaurantes e um comércio especializado (nas cidades médias podem subsistir, por vezes, um edifício administrativo e um parque). Bancos, companhias de seguros, grandes hotéis também caracterizam o C.B.D. Nem sempre existe sobreposição entre o C.B.D. e o centro da cidade.

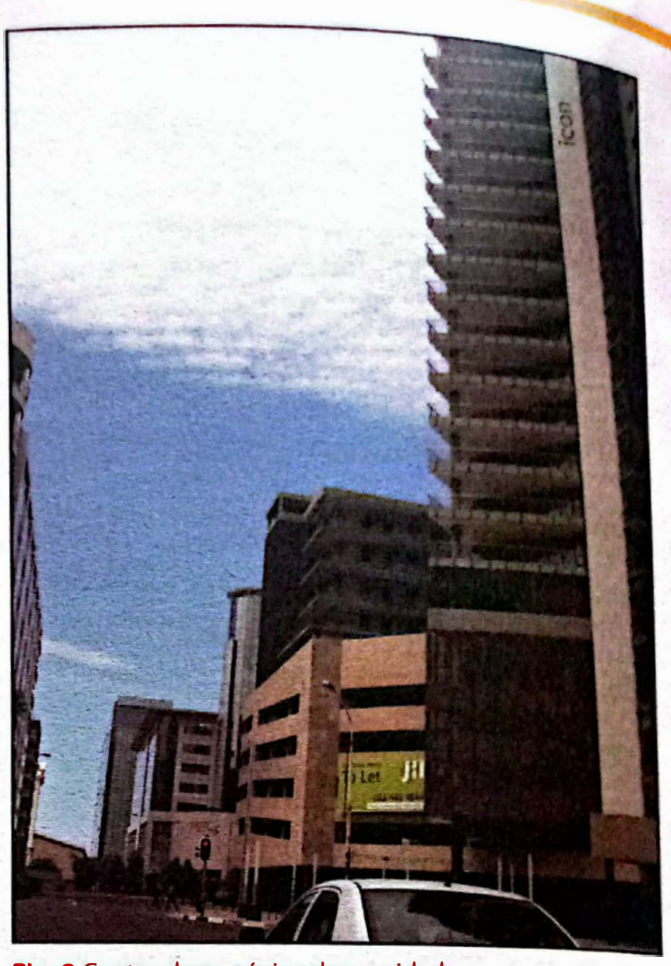


Fig. 9 Centro de negócios duma cidade

A actividade industrial corresponde, como vimos, às funções do sector secundário. Muitas cidades crescem em torno de indústrias nascentes ou, ao contrário, atraem indústrias, que fazem com que elas cresçam ainda mais e acabem, por sua vez, por atrair um número cada vez maior de indústrias. O fenómeno urbano e o industrial têm-se construído mutuamente ao longo da História.

O sistema de fábrica caracteriza a indústria moderna. Trabalhadores, matérias-primas e máquinas são reunidos num único local.

Apesar de apresentar, na actualidade um início de dispersão no espaço, a indústria tende a concentrar-se em determinadas porções do espaço geográfico. Imensas regiões industriais agrupam centenas ou milhares de fábricas em áreas definidas, onde as densidades demográficas são elevadas e a urbanização é praticamente total.

O sector imobiliário contribui no tipo e qualidade de habitação, agrava a segregação entre os indivíduos: a especulação imobiliária orienta a função residencial para o exterior.

Como acima foi referido a taxa de urbanização cairá em todos os lugares excepto na África Subsaariana e a migração rural-urbana continuará também a ser importante. Esta previsão, a confirmar-se, condicionará a evolução das principais actividades urbanas tendo em conta que se continuará a verificar uma crise urbana, o que, segundo Araújo (1997), significa, na realidade, a incapacidade de o Estado cumprir as suas funções essenciais, particularmente no domínio de infra-estruturas, despesas sociais e controlo do território.

A cidade, pólo organizador do espaço

Relações campo/cidade

As relações que existem entre a cidade e a respectiva periferia estão nas características da atracção e refluxo.

Os laços entre os habitantes exprimem-se de diferentes maneiras: por um lado, a cidade tem um poder de atracção definitivo ou temporário sobre os indivíduos que ocupam um espaço mais ou menos vasto e, por outro, faz com que os seus habitantes extravasem, de várias maneiras, para o exterior.

Essas relações podem ser vistas em função da importância da influência existente: se existir uma só cidade próspera ou afamada, a sua atracção é vasta; se forem várias cidades próximas entre si, o espaço intercalar é compartimentado; o mesmo acontece no caso das migrações quotidianas.

Digitalizada com CamScanner

A cidade, em si, dispõe de uma dinâmica própria. Esta exprime-se através de manifestações diversas, mais ou menos ligadas às funções atrás numeradas. Os mercados e feiras (locais de contacto e de difusão oral das informações, de comparação entre os produtos, entre regiões) como locais de oportunidades de encontros, mais expressam uma certa qualidade de relações rurais-urbanas do que as organizações comerciais regulares.

Enfim, o campo fornece à cidade migrantes definitivos através do êxodo rural, mas também, nessa dinâmica, a cidade atrai a população rural pelas funções que desenvolve, envia ao campo indivíduos que vão ou podem impulsionar o comércio, a agricultura, a cultura, etc.

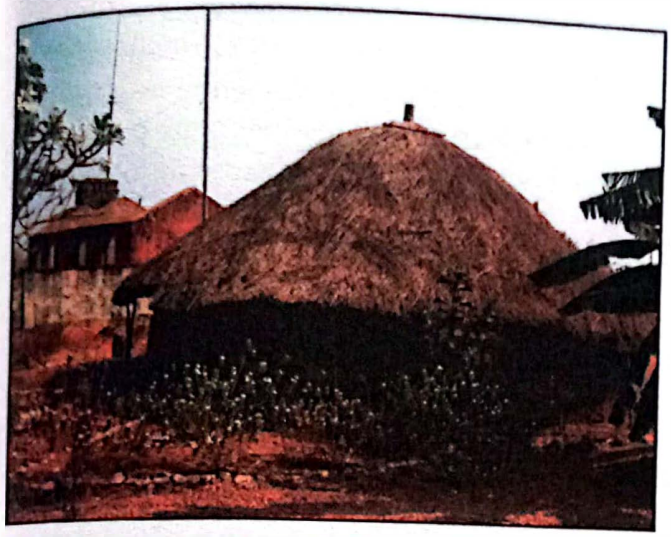


Fig. 10 Habitação característica do meio rural em Moçambique

Fig. 11 Vista parcial da cidade de Maputo (Torres Vermelhas)

A extensão física da área urbana e sua organização

No início do capítulo vimos o que é a urbanização. Este termo traduz, conforme Castells (1984), a concentração espacial da população a partir de determinados limites de dimensão e de densidade bem como a difusão do sistema de valores, atitudes e comportamentos submetida à denominação de *cultura urbana*. Identifica-se, geralmente, urbanização com industrialização. O processo de urbanização é aquele através do qual uma proporção crescente da população de um determinado país passa a residir em aglomerados de, por exemplo, 20 000 ou mais de 100 000 habitantes. O fenómeno fundamental, na actualidade, tem sido o fortíssimo crescimento urbano dos países em desenvolvimento como consequência lógica de dois factores básicos impulsionadores do ritmo de urbanização: baixo nível urbano e o impacto da industrialização. Nestes países, a urbanização tem a ver com a transferência da população rural para a cidade mas, também, é fortemente influenciada pelo elevado ritmo de crescimento da população já urbanizada.

A extensão física da área urbana não se cinge aos limites administrativos. O seu crescimento ultrapassa esses limites. Para o caso de uma cidade em desenvolvimento, a grande dificuldade é a de ajustar os limites administrativos à grandeza do seu crescimento demográfico e espacial. Contudo, se se tomar por base os critérios usados pelos agentes de recenseamento no caso dos EUA e França, no decurso de mais de quarenta anos, podem ser usados na delimitação os seguintes: a continuidade do espaço construído, a densidade da população e a importância do crescimento demográfico nas unidades administrativas consideradas, a natureza das ocupações e, por fim, as migrações quotidianas («pendulares»). Estes critérios podem mudar de um recenseamento para outro o que pode dificultar as comparações demográficas e económicas (Beaujeu-Garnier, 1983).

A organização da área urbana tem em conta as áreas de funcionalidade específica ainda que se saiba que no interior do espaço urbano a homogeneidade está longe de ser perfeita.

Digitalizada com CamScanner

A extensão física da área urbana e a sua organização têm a ver com a dinâmica do desenvolvimento desse espaço, o que o pode elevar a vários níveis, desde os designados por aglomeração, conurbação até às megalópoles, passando por cidades-satélite.

O planeamento físico urbano e sua importância

Planeamento urbano pode ser definido, em geral, como a intervenção do sistema político sobre o sistema económico, a nível de um conjunto socioespacial específico, intervenção encaminhada para regular o processo de reprodução da força de trabalho e o da reprodução dos meios de produção, superando as contradições postas no interesse geral da formação social cuja subsistência procura assegurar (Castells, 1984).

É preciso ter em conta o sistema urbano. Este constitui a articulação específica entre os elementos fundamentais do sistema económico, daí que se defina como a estrutura das relações entre processo de produção e processo de consumo num complexo espacial dado e através de um processo de intercâmbio e de um processo de gestão dessas relações. **Os elementos do sistema urbano** são, segundo Castells (1984), a **produção**, o **consumo**, o **intercâmbio** e a **gestão**.

- **Produção (P)**: é o conjunto de actividades de produção de bens, serviços e informações. Exemplo: os serviços, os escritórios.
- **Consumo (C)**: é o conjunto de actividades relativas à apropriação social, individual e colectiva do produto. Exemplo: habitação, os equipamentos colectivos.
- **Intercâmbio (I)**: são os que ocorrem entre P e C, no interior de P e no interior de C. Exemplo: a circulação e o comércio.
- **Gestão (G)**: é o processo de regulação das relações entre P, C e I. Exemplo: a gestão municipal, planos de urbanismo.

O planeamento urbano é uma intervenção do elemento G sobre qualquer dos outros elementos (inclusive o próprio G) ou sobre as suas respectivas relações. É uma intervenção que depende do tipo de regulação que a situação exige (o problema a resolver), exprime o estado das relações entre os diversos elementos dentro do sistema urbano e, em terceiro lugar, determina uma configuração particular dos actores sociais em jogo.

Classificação das políticas urbanas

- **Política de equipamento**: aquela que se desenvolve em torno da subvenção de necessidades de consumo colectivo insatisfeitas, como os lugares de lazer ou o sector público de habitação.
- **Política de ordenamento**: é a que se centra numa organização funcional das condições gerais de actividade. Exemplo: plano de transportes.
- **Política de desenvolvimento**: é a que procura uma reestruturação das relações entre os diferentes elementos do sistema urbano.

O planeamento pode ser entendido como um instrumento necessário para controlar as alterações provocadas pela actividade humana que utiliza capitais e recursos que não podem ser determinados apenas pelo mercado. As alterações decorrem de factores tais como a demografia, a economia, os estilos de vida, os investimentos e o ambiente; estes estão sempre interrelacionados.

O planeamento urbano supõe uma planificação detalhada e a curto prazo, ao contrário do planeamento nacional e regional, que contém programas e planos de ordenamento não obrigatórias e a longo prazo. Além disso, no planeamento urbano a representação de conceitos e finalidades é mais complexa, devido ao constante e grande desenvolvimento que se tem observado neste sector.

Digitalizada com CamScanner

Categorias

Normalmente consideram-se duas categorias de planeamento: o sectorial e o espacial.

O planeamento sectorial inclui: planeamento económico e planeamento social.

O planeamento económico é a forma de calcular e controlar a distribuição de recursos, com vista a permitir o funcionamento do mercado.

O planeamento social é a forma de organização dos recursos com vista a combater problemas como a pobreza, a discriminação, etc.

Se num determinado território existem projectos de urbanização que pretendem adoptar o espaço às conveniências do **habitat** humano e seus estabelecimentos, então o plano a montante poderá designar-se por **plano de urbanização**.

Como o planeamento é um processo, equivale à designação de **plano-processo**. Este processo inclui diferentes fases como as que se seguem:

- Negociação/participação
- Divulgação
- Plano/Projecto/Obra
- Controlo/Salvaguarda
- Intervenção
- Meios estratégicos (incentivos-desincentivos)
- Monitorização

O **plano-processo** é de nível urbano, porque pressupõe, por exemplo, a intenção de se criar uma nova vila ou cidade, ou uma nova área de expansão de vila ou cidade já existente, com uma densidade demográfica de, por exemplo, 10 000 hab/km^2, contra, por exemplo, os 100 existentes. Mas estes níveis de densidade implicam dispositivos e processos de organização de vida diferentes dos até então existentes. O plano de nível urbano visa desenhar um espaço colectivo, mas que garanta acessibilidade, conforto, privacidade, relações de convivência e boa localização de equipamentos e serviços urbanos.

Lendo mais...

O rural e o urbano

Ao longo da história da humanidade os conceitos, entre outros aspectos, vão evoluindo, vão-se ajustando às diferentes etapas de desenvolvimento. Este facto é também aplicável, obviamente, à definição de rural e urbano que difere em função dos países, o que dificulta comparações cronológicas. Mesmo assim, é possível adoptar parâmetros básicos semelhantes.

Numa primeira fase, a sociedade humana começou por ser rural. Com a sedentarização e com o aparecimento dos primeiros lugares fortificados e pontos fixos para trocas comerciais, a situação começa a alterar-se. Estes novos espaços tornam-se cada vez mais densamente ocupados e organizados. Estava-se perante o espaço urbano! O constante crescimento deste, a partir da fase embrionária, foi-se fazendo à custa do rural.

Nos últimos tempos, com a globalização a ganhar cada vez mais importância e com o designado «fenómeno de reurbanização» a assumir uma generalização evidente nos países industrializados, segundo Araújo (1997), tem-se tornado mais difícil definir o que é rural, distinguindo-o do espaço que se considera urbano. Os limites entre um e outro vão-se tornando menos nítidos, particularmente nos

➡

Digitalizada com CamScanner

países mais desenvolvidos, onde o campo, os espaços rurais e a sua população adquirem, dia-a-dia, características nitidamente mais urbanizadas.

Ao contrário, nos países em desenvolvimento, as fronteiras entre o «rural» e o «urbano» têm sido mais ou menos nítidas. Porquê? Porque encontram-se numa fase inicial e/ou intermédia de desenvolvimento. Há ainda predomínio do «rural». No entanto, em países como por exemplo o Chile, o Brasil e a Argentina, esta situação começa a inverter-se. A delimitação de fronteiras entre o «rural» e o «urbano» ganha complexidade.

Se na Europa e América do Norte, o fenómeno urbano foi resultado duma revolução industrial, no caso do continente africano ele assume características exclusivamente demográficas. Quer dizer, o crescimento das cidades em África teve por base a aglomeração de população de origem rural.

Ainda de acordo com Araújo (1997:19), várias podem ser as definições de rural. Tem sido cada vez mais frequente observar pessoas que exercem a sua actividade na cidade e residem em pequenos centros de dimensão e características rurais, assim como se generaliza, em particular nos países mais desenvolvidos, a dispersão das actividades não agrícolas no espaço rural. Esta situação que, como se disse, é cada vez mais frequente, fez surgir, no plano da qualificação e da estatística, distorções entre a população que habita locais considerados rurais e aquela que exerce actividades agrícolas, sendo esta mais numerosa que aquela. Por isso, tornou-se necessário distinguir, no conjunto do espaço rural, entre população agrícola e população rural não agrícola.

Dentro desta última ainda se podem considerar, segundo George (1974) citado por Araújo (1997), três categorias:

- Rurais exercendo profissões não agrícolas ao serviço da população rural, no quadro do seu local de residência.
- Rurais exercendo profissões não agrícolas ao serviço da economia da região a que pertence o seu local de residência.
- Rurais desenvolvendo profissões não agrícolas nas cidades vizinhas, com deslocações diárias do seu local de residência (rural) para o seu local de trabalho (urbano) e vice-versa.

Na primeira destas categorias situam-se os artesãos rurais. Estes servem de intermediários entre o sector agrícola e o industrial.

A definição de urbano deve atender, por seu turno, a uma série de critérios como, por exemplo, lugares com um certo grau de organização administrativa, núcleos populacionais com um determinado número de habitantes, a combinação do número de habitantes com a organização administrativa ou com a actividade essencial do grupo, etc.

Para o caso de Moçambique, a adopção de uma classificação de «urbano» tem como critérios a organização administrativa (segundo a qual será urbana toda a população que vive nas capitais provinciais), o número de habitantes (aglomerados com 10 000 e mais residentes), a existência de infra-estruturas socioeconómicas (como de serviços, isto é, saúde, ensino, administração, comércio, construção, transportes e comunicações, etc., função económica – situada maioritariamente fora do sector agrário, papel histórico desempenhado pelo centro populacional e perspectivas de desenvolvimento dos sectores secundário e terciário.

Portanto, são urbanos os aglomerados populacionais com 10 000 e mais habitantes, cuja actividade económica fundamental não pertença ao sector agrário e com um mínimo de infra-estrutura socioeconómica e administrativa.

(Adaptado) Araújo, 1997:17/22

Digitalizada com CamScanner

Exercícios de consolidação

1. O que entende por urbanização?
2. Estabeleça a diferença entre uma conurbação e megalópoles.
3. Explique as vantagens e desvantagens da urbanização.
4. Defina cidade de acordo com o critério funcional.
5. Compare o desenvolvimento das cidades, tomando em conta o século V a.C. (Grécia e de Roma) e a Idade Média.
6. Faça referência a quatro aspectos da evolução histórica das cidades na África Subsaariana.
7. Qual é a função urbana da principal cidade da sua província? Justifique.
8. Qual é o tipo de malha (ou planta) urbana da principal cidade da sua província? Caracterize-a.
9. Faça um pequeno resumo sobre «a cidade como pólo organizador do espaço», sustentando-o com a realidade da principal cidade do seu distrito ou da sua província.
10. O que entende por planeamento urbano?
11. As políticas urbanas classificam-se em: política de equipamento, de ordenamento e de desenvolvimento.
    a) Diferencie-as.
    b) Descreva-as tomando em conta uma determinada realidade urbana de Moçambique.
12. Faça uma pequena pesquisa sobre os principais problemas das cidades e suas consequências, considerando um caso nos países em desenvolvimento. (No final apresente as conclusões e a bibliografia usada.)
13. A que sub-regiões correspondem as elevadas, médias e baixas taxas de urbanização na África Subsaariana? Porquê?
14. Escolha duas cidades africanas, uma com elevada e outra com baixa taxa de urbanização.
    a) Localize-as.
    b) Caracterize as condições naturais e socioeconómicas que cada uma apresenta.
    c) Justifique a taxa de urbanização de cada uma delas.
15. Faça uma pequena pesquisa sobre os principais problemas das cidades e suas consequências considerando os países desenvolvidos e, por outro lado, os países em desenvolvimento. (No final apresente as conclusões e a bibliografia usada.)
16. Descreva a importância dos transportes na localização das principais actividades urbanas e tendências de evolução.
17. Estabeleça a diferença entre uma aglomeração urbana, cidade-satélite, conurbação e megalópoles.

Digitalizada com CamScanner

1. a) «Vencê vimos: «A técnica relega as condições naturais para segundo plano.» Por exemplo, com a construção de barragens pode-se dizer que o homem criou um clima artificial superando a ausência de climas ideais. E de um modo semelhante o ar condicionado, bebida, as construções de aparelhagem técnica própria para tais fins é extremamente penosa, não se pondo a questão de climatizar a atmosfera exterior na qual se realizam no entanto numerosas actividades (agricultura, construção de estradas, etc.)."

Nas sociedades primitivas havia uma certa imobilidade aparente, pois a possibilidade de mudança era limitada. Com o progresso da técnica ou ao surgirem novas necessidades ou até mesmo com a ocorrência de eventos políticos e militares essa situação alterou-se. Nos últimos tempos, a distribuição da espécie humana tem mudado como jamais acontecera, com elevado ao vasto aumento do seu número, bem como ao extraordinário progresso da técnica.

O povoamento humano tem vindo a aumentar em determinadas áreas acontecendo o inverso noutras. É notório o contraste entre os campos e as grandes aglomerações urbanas ou entre as áreas rurais mecanizadas e as que ainda têm de empregar trabalho manual. O progresso técnico é enorme mas, como diz Beaujeu-Garnier (1980), é privilégio de somente alguns países ou determinadas regiões. Os limites das áreas habitáveis têm vindo a modificar-se. O surgimento de cidades nos desertos ou na orla das regiões polares (mesmo considerando que elas sejam mais substituições do que criações) tem a ver, também, com a influência do equipamento moderno.

b) Se porventura os habitantes considerarem que o que a região lhes pode fornecer ou oferecer não é compatível com a sua dignidade humana ou com a sua posição social, abandonam-na voluntariamente.

A agricultura primitiva, pelas suas características, estava associada a uma fraca densidade populacional. Cerca de 3 a 5 pessoas por quilómetro quadrado (km²) na antiga Rodésia, 5 a 10 habitantes/km² na África Equatorial. Apontam-se como causas a necessidade de longos pousios, a escassez de mão de obra (pois, grande parte dedicava-se a outras tarefas) bem como, entre outros aspectos, a migração dos jovens (rapazes) para as cidades.

A caça e a colheita de frutos selvagens, praticada pelos índios da América do Norte davam lugar a densidades mínimas. Com a introdução da agricultura de tipo europeu, levada a cabo pelos imigrantes europeus, as densidades tornaram-se muito mais elevadas.

Na América do Sul, as fronteiras ora não têm qualquer influência sobre as densidades populacionais representadas graficamente, ora dão origem aos núcleos populacionais de reduzidos efectivos como os do interior do Brasil e do Uruguai.

É importante considerar os factores que intervêm na fixação de uma densidade como: a quantidade de empregos criados pelo Estado ou pelos particulares, as invenções que têm por objectivo uma maior produtividade da terra, uma política que estimula ou trava a emigração, ou até factores psicológicos que criam em certas épocas uma verdadeira paixão da emigração.

2. O ambiente físico exerce influência incontestável. Ainda assim, pode-se modificá-lo ou adaptá-lo. Se por um lado, os acontecimentos históricos e económicos exercem o seu papel, por outro, o próprio Homem não é absolutamente passivo ou ineficiente. A sua engenhosidade capacita-o transformar, cientifica e tecnicamente, o meio circundante.

Podemos) são factores de distribuição da população os considerados físico-naturais (ou condições naturais) como o clima, a altitude, a rede hidrográfica, a geologia e os solos e a vegetação. Importa aqui referir que o exame destes não deve ser feito separadamente para não falsear a verdade. Um outro grupo de factores contempla os aspectos históricos, a competência técnica, a especialização, bem como a importância da agricultura, o papel dos transportes na evolução das sociedades, o desenvolvimento da indústria, o desenvolvimento urbano e o papel do comércio. As condições naturais e o desenvolvimento económico estão também estreitamente ligados e fortemente reflectidos na densidade populacional.

3. O papel da altitude é complexo. Nas diferentes zonas climáticas, o relevo do solo introduz variedade e gradação. Se o relevo for composto por ingremes cadeias de montanhas, de encostas escarpadas, gargantas estreitas, rochas estéreis e instáveis, qualquer que seja a altitude ele constituir-se-á como um factor repulsivo à presença humana. Mas, se em contrapartida houver um vale, uma bacia aberta, etc., surgirão condições de exploração por parte do Homem.

A altitude exerce controlo absoluto sobre a pressão atmosférica afectando o organismo humano. Montanhas localizadas em região fria acentuam o frio e a humidade repelindo o Homem. Se se elevam em zona tórrida proporcionam frescura.

A influência do relevo do solo tem em conta a altitude, a latitude, a inclinação e a natureza do terreno.

Nas montanhas da Europa, favorecidas pelo seu pequeno tamanho e localização em ambientes densamente povoados, a habitação permanente não vai muito acima dos 300 metros ao norte das Ilhas Britânicas, 600 m na parte ocidental das montanhas do sul da Noruega e pouco mais de 900 m na parte oriental menos banhada pelo oceano (sendo porém mais seca e mais exposta ao sol). Para além deste papel repulsivo, as montanhas podem ter um papel atractivo. Por exemplo, nas regiões intertropicais o relevo do solo é um importante correctivo climático. As montanhas localizadas no equador podem ser temperadas e mesmo frias. As grandes cordilheiras, nas regiões central e ocidental da América, tanto no norte como no sul, embora interponham uma barreira abrupta às influências do oceano, elevam-se em grande terraços e contêm altas bacias favoráveis ao povoamento. No México, a população torna-se muito esparsa abaixo de 1000 m, tendo como responsável por essa situação o clima e os recursos minerais. Na Colômbia, as cadeias dos Andes contêm 98% da população, no Equador 83% e no Peru 62%. Na Bolívia, 75% da população vive acima dos 3000 m de altitude.

Digitalizada com CamScanner

1. a) Como vimos, «A técnica relega as condições naturais para segundo plano.» Por exemplo, com a construção de habitações com técnicas que mantenham no seu interior um clima artificial superando a ausência de climas ideais. É de uso corrente o ar condicionado. Todavia, «a construção de aparelhagem técnica própria para tais fins é extremamente dispendiosa, não se pondo a questão de climatizar a atmosfera exterior na qual se realizam no entanto numerosas actividades (agricultura, construção de estradas, etc.).»

Nas sociedades primitivas havia uma «certa imobilidade aparente» pois a possibilidade de mudança era limitada. Com o progresso da técnica ou ao surgirem novas necessidades ou até mesmo com a ocorrência de eventos políticos e militares essa situação alterou-se. Nos últimos tempos, a distribuição da espécie humana tem mudado como jamais aconteceu devido ao vasto aumento do seu número, bem como ao extraordinário progresso da técnica.

O povoamento humano tem vindo a aumentar em determinadas áreas acontecendo o inverso noutras. É notório o contraste entre os campos e as grandes aglomerações urbanas ou entre as áreas, rurais mecanizadas e as que ainda têm de empregar trabalho manual. O progresso técnico é enorme mas, como diz Beaujeu-Garnier (1980), é privilégio de somente alguns países ou determinadas regiões. Os limites das áreas habitáveis têm vindo a modificar-se. O surgimento de cidades nos desertos ou na orla das regiões polares (mesmo considerando que elas sejam mais substituições do que criações) tem a ver, também, com a influência de equipamento moderno.

b) Se porventura os habitantes consideram que o que a região lhes pode fornecer ou oferecer não é compatível com a sua dignidade humana ou com a sua posição social, abandonam-na voluntariamente.

A agricultura primitiva, pelas suas características, estava associada a uma fraca densidade populacional. Cerca de 3 a 5 pessoas por quilómetro quadrado (km^2) na antiga Rodésia, 5 a 10 habitantes/km^2 na África Equatorial. Apontam-se como razões a necessidade de longos pousios, a escassez de mão-de-obra (pois, grande parte dedicava-se a outras tarefas) bem como, entre outros aspectos, a migração dos jovens (rapazes) para as cidades.

A caça e a colheita de frutos selvagens, praticada pelos índios da América do Norte davam lugar a densidades mínimas. Com a introdução da agricultura de tipo europeu, levada a cabo pelos imigrantes europeus, as densidades tornaram-se muito mais elevadas.

Na América do Sul, as fronteiras ora não têm qualquer influência sobre as densidades populacionais representadas graficamente, ora dão origem aos núcleos populacionais de reduzidos efectivos como os do interior do Brasil e do Uruguai.

É importante considerar os factores que intervêm na fixação de uma densidade como: a quantidade de empregos criados pelo Estado ou pelos particulares, as invenções que têm por objectivo uma maior produtividade da terra, uma política que estimula ou refreia a emigração, ou até factores psicológicos que criam em certas épocas uma verdadeira psicose da emigração.

2. O ambiente físico exerce influência incontestável. Ainda assim, pode-se modificá-lo ou adaptá-lo. Se por um lado, os acontecimentos históricos e económicos exercem o seu papel, por outro, o próprio Homem não é absolutamente passivo ou ineficiente. A sua engenhosidade capacita-o transformar, científica e tecnicamente, o meio circundante.

Portanto, são factores de distribuição da população os considerados físico-naturais (ou condições naturais) como o clima, a altitude, a rede hidrográfica, a geologia e os solos e a vegetação. Importa aqui referir que o exame destes não deve ser feito separadamente para não falsear a verdade. Um outro grupo de factores contempla os aspectos históricos, a competência técnica, a especialização, bem como a importância da agricultura, o papel dos transportes na evolução das sociedades, o desenvolvimento da indústria, o desenvolvimento urbano e o papel do comércio. As condições naturais e o desenvolvimento económico estão também estreitamente ligados e fortemente reflectidos na densidade populacional.

3. O papel da altitude é complexo. Nas diferentes zonas climáticas, o relevo do solo introduz variedade e gradação. Se o relevo for composto por íngremes cadeias de montanhas, de encostas escarpadas, gargantas estreitas, rochas estéreis e instáveis, qualquer que seja a altitude ele constituir-se-á como um factor repulsivo à presença humana. Mas, se em contrapartida houver um vale, uma bacia aberta, etc., surgirão condições de exploração por parte do Homem.

A altitude exerce controlo absoluto sobre a pressão atmosférica afectando o organismo humano. Montanhas localizadas em região fria acentuam o frio e a humidade repelindo o Homem. Se se elevam em zona tórrida proporcionam frescura.

A influência do relevo do solo tem em conta a altitude, a latitude, a inclinação e a natureza do terreno.

Nas montanhas da Europa, favorecidas pelo seu pequeno tamanho e localização em ambientes densamente povoados, a habitação permanente não vai muito acima dos 300 metros ao norte das Ilhas Britânicas, 600 m na parte ocidental das montanhas do sul da Noruega e pouco mais de 900 m na parte oriental menos banhada pelo oceano (sendo porém mais seca e mais exposta ao sol). Para além deste papel repulsivo, as montanhas podem ter um papel atractivo. Por exemplo, nas regiões intertropicais o relevo do solo é um importante correctivo climático. As montanhas localizadas no equador podem ser temperadas e mesmo frias. As grandes cordilheiras, nas regiões central e ocidental da América, tanto no norte como no sul, embora interponham uma barreira abrupta às influências do oceano, elevam-se em grande terraços e contêm altas bacias favoráveis ao povoamento. No México, a população torna-se muito esparsa abaixo de 1000 m, tendo como responsáveis por essa situação o clima e os recursos minerais. Na Colômbia, as cadeias dos Andes contêm 98% da população, no Equador 85% e no Peru 62%. Na Bolívia, 75% [illegible]

Digitalizada com CamScanner

4. Nas sociedades primitivas, a eficiência do Homem era mínima. Vivia estritamente limitado pelas potencialidades do ambiente local. Havia um equilíbrio precário entre os recursos e o consumo e, durante anos, carestias periódicas actuavam como controlo demográfico. Fazia longas migrações em busca de novos recursos. Não possuía recursos técnicos adequados à caça e à pesca. A sobrevivência era incerta mesmo admitindo a existência de grupos com métodos de caça de relevo como os pigmeus, nas florestas africanas ou dos índios da bacia amazónica, antes do emprego de armas de fogo. Os aborígenes, na Austrália, alimentavam-se de vegetais e animais (lagartas, formigas e gafanhotos). É uma sociedade dominada por uma fraca densidade populacional.
Relativamente à agricultura, é importante referir que ela é um dos factores humanos na distribuição da população de um determinado lugar. A agricultura primitiva é um exemplo, está associada a mínimas densidades populacionais. Contudo, uma maior habilidade na exploração do solo trouxe como consequência a elevação das densidades demográficas. Por exemplo, na África Central, nas encostas das montanhas do Kabre, em forma de terraços, regularmente adubadas, apresentaram em certos momentos 100 a 200 pessoas/km².
No extremo leste da Ásia, graças à cultura do arroz, ocorre o chamado «formigueiro humano» com densidades rondando entre os 300 hab/km² e os 1000 habs/km². O arroz é um cereal que permite que maior número de pessoas não morra de fome no menor espaço de terra possível.
Nas sociedades mais complexas, a agricultura forma apenas parte dos recursos à disposição da população e a densidade média, num país ou numa região, tem apenas remota relação com a produtividade do solo ou com a intensidade do esforço agrícola. Nos Estados Unidos da América (EUA), as terras algodoeiras do Velho Sul, predominantemente marcado por uma mão-de-obra negra, teve, em algum momento, densidades oltos vezes mais elevadas que na Califórnia, onde as lavouras se caracterizavam por elevada mecanização.
A cultura de um hectare de arroz no delta de Tonkin já exigiu 400 dias de trabalho manual. A mesma área, numa fazenda mecanizada americana, correspondia a 7 dias. No sudeste da Ásia, 500 a 600 pessoas vivem da produção de uma área igual a uma fazenda explorada por 5 a 6 pessoas nos EUA.
Procurou-se aqui destacar o papel de alguns dos factores humanos na distribuição da população. Abordou-se resumidamente a relação das sociedades primitivas com o meio em que viviam bem como o papel dos diferentes níveis de desenvolvimento da agricultura. Neste último, importa referir que é importante ter em conta a «qualidade de vida rural» que inclui os aspectos económicos, técnicos, sociais e psicológicos.

6. a) O crescimento demográfico – associado às mais elevadas taxas de natalidade (38 por 1000) e baixas taxas de mortalidade a nível mundial, faz com que tenha uma população jovem.
A pobreza – 34 dos 49 países menos avançados do mundo estão na África Subsaariana, 31 dos 35 países com os piores índices de desenvolvimento humano também estão nesta região africana.
O esgotamento dos recursos naturais – resulta da seca, da desertificação, da desflorestação, da crescente urbanização que provocam a escassez de água e a débil produtividade na agricultura.
Os conflitos político-militares – a proliferação de guerras civis, por exemplo, no Ruanda, Burundi, Uganda, Libéria, Serra Leoa, Somália, Congo-Brazzaville, RDC, Sudão, Costa do Marfim, etc.

b) Os dirigentes africanos vêem os movimentos migratórios como uma oportunidade para pressionar a Europa no sentido de aumentar a sua ajuda ao desenvolvimento.
As autoridades desses países nunca proporcionam aos seus cidadãos uma informação adequada sobre as realidades humanas, sociais e económicas dos países de imigração.
Os governos desses países temem o retorno de imigrantes por razões políticas, por exemplo, pelo facto de os mesmos terem adquirido uma nova mentalidade relativamente à democracia.
Os governos fomentam a emigração não só como uma fácil solução da crise interna, mas também para erradicar as pressões políticas e sociais das classes médias e do povo.

c) As estruturas e os mecanismos do sistema internacional têm uma clara responsabilidade na emigração dos africanos através das políticas macroeconómicas do FMI e do Banco Mundial, que ao impor aos governos os deveres externos em detrimento dos internos, retiram todas as funções económicas e sociais para só fortalecer a polícia ou a repressão. Tudo o que sai do solo e subsolo é destinado à exportação deixando insatisfeitas as necessidades locais. Dito de outra maneira, dá-se mais prioridade ao mercado externo em detrimento do interno.

7. a) F b) V c) V d) V e) V f) V g) F h) V i) F

II

1. A teoria de Thomas Robert Malthus apresenta três (3) temas fundamentais que resumem o seu pensamento demográfico: população e subsistência, obstáculos e remédios.
Distingue duas leis antagónicas: a lei da população que cresce em progressão geométrica (1, 2, 4, 8, 16, 32...) e a das subsistências, que crescem em progressão aritmética (1, 2, 3, 4, 5, 6...)

Digitalizada com CamScanner

Para ele, quando uma população não é controlada, duplica de 25 em 25 anos, crescendo de período em período, segundo uma progressão geométrica. Quanto ao crescimento dos meios de subsistência trata-se de um máximo tendencial que pode ser contrariado com a utilização de novas terras, importação de produtos alimentares e mesmo com o progresso
A transição demográfica significa a passagem de um estado de equilíbrio, em que a mortalidade e a fecundidade tinham elevados níveis, para um outro estado de equilíbrio em que a mortalidade e a fecundidade apresentam baixos níveis, na sequência ou paralelamente a um processo de modernização.
A transição demográfica é um modelo de leitura de grandes transformações demográficas que ocorrem ou estão a ocorrer na época contemporânea. Segundo a mesma, todos os países já passaram ou terão de passar por quatro fases de evolução:
Fase do quase equilíbrio-antigo ou de pré-transição.

- Fase do declínio da mortalidade.
- Fase do declínio da fecundidade.
- Fase do quase equilíbrio-moderno.

Todos os países do mundo já passaram pela segunda fase, declínio da mortalidade, e quase todos já chegaram à terceira fase, declínio da fecundidade. O processo de modernização «mais recursos disponíveis» influencia as fases de evolução atrás consideradas.

Unidade 2: Agricultura e Pecuária

2. Importância da produção agrária na economia dos países.
- Produção de alimentos (segurança alimentar)
- Geração de renda
- Geração de emprego
- Capacidade de o país autoabastecer-se.
- Incentiva o comércio agrícola (nacional e internacional)
- Garante o funcionamento da indústria alimentar.
- etc.

3. O crescimento demográfico tem levado a uma constante necessidade de se aumentar a disponibilidade de alimentos. Nesse âmbito, os sistemas tradicionais de agricultura, por exemplo, em África, têm sido responsáveis pela maior parte da produção de alimentos. Nesses sistemas, o uso da técnica das queimadas, de uma forma geral, tem nos últimos anos contribuído para uma degradação dos recursos naturais com efeitos negativos na qualidade de vida das populações.
Segundo Filipe *et al.* (2007), os relatórios recentes têm dado conta de uma revolução verde que leva à redução da produção. O mesmo autor diz que Harding refere que as colheitas já não estão a aumentar mesmo com o acréscimo de fertilizantes, pesticidas ou irrigação.
A terra usada para a agricultura está a reduzir-se, quer por ser abandonada por falta de rentabilidade, quer porque o próprio acréscimo de produção em monoculturas reduziu a necessidade de terra. Novas terras usadas na agricultura são marginais e menos produtivas. O excesso de utilização dos solos, a salinização, a erosão e as correntes de água resultantes de enchentes que arrastam as terras estão a levar a grandes perdas em cada ano. A produção de alimentos tornou-se cada vez mais concentrada em enormes monoculturas. O acréscimo de utilização de pesticidas levou a que os insectos criassem resistência assim como a sobreutilização das mesmas terras e o sobreaquecimento global estão a contribuir para este tipo de problemas.
Portanto, o uso intensivo de fertilizantes bem como, entre outros aspectos, o elevado grau de mecanização agrícola, na agricultura moderna, podem saturar os solos, afectar na qualidade dos alimentos produzidos ou criar outras consequências nefastas. Todos estes aspectos poderão ou têm contribuído para o colapso dos ecossistemas, o que significa problemas a nível de alimentação e abastecimento de água e deixa frágeis as bases genéticas para a recuperação.

4. A agricultura itinerante desenvolve-se no mundo intertropical, isto é, na África Central (conhecida por chitimine), América do Sul e Central (milpa), Indonésia (ray), Malásia (ladang) e outros.
É considerada a forma mais primitiva de exploração do solo feita pelo Homem. É uma agricultura extensiva, por unidade de superfície, o rendimento é fraco, está associada a baixas densidades populacionais uma vez que os campos não são fixos e «deslocam-se», ao fim de dois ou três anos, na floresta ou na savana juntamente com o povoamento. Nesses terrenos abandonados, depois de um período mais ou menos longo, dá-se o fenómeno da reconstituição vegetal.
Na estação seca derrubam-se as árvores, deixando parte do seu tronco e ramos espalhados no terreno a cultivar. Antes da estação das chuvas, pega-se-lhes fogo. Este atinge os troncos e plantas secas, de modo a iniciar-se o cultivo nas primeiras chuvas. A seguir às queimadas as cinzas não são removidas. O solo fica fertilizado por elas. Os seus praticantes ignoram a criação de gado. As clareiras de culturas são pequenas manchas perdidas na floresta ou na savana. O habitat é concentrado o que permite o trabalho colectivo. À volta da aldeia forma-se uma disposição concêntrica de campos policulturais.

Digitalizada com CamScanner

5. Localiza-se em regiões de clima tropical seco, entre a savana e o deserto (onde o período das chuvas diminui e o número de meses secos aumenta).
É uma agricultura que possui técnicas extremamente engenhosas, o que faz com que seja intensiva e esteja associada a uma forte densidade populacional. Quando a densidade baixa ela tende a ser itinerante. Os seus praticantes são cultivadores e criadores de gado. As aldeias vivem sem qualquer laço sanguíneo ou tribal a ligá-las e praticam uma agricultura de paisagem rural de campo aberto. Empregam a estrumação e a adubação o que permite renovar rapidamente os elementos do solo.

6. A irrigação permite a extensão do cultivo de algumas plantas que só se desenvolvem dentro da água como o arroz. Isto acontece com a rizicultura no Extremo Oriente. A irrigação aumenta a eficácia e a duração do período vegetativo das plantas, onde a estação seca interrompe o ciclo normal do desenvolvimento das plantas.
Na agricultura da Ásia das Monções a orizicultura é importante. No Extremo Oriente cultiva-se o arroz para além dos limites do mundo tropical. É uma cultura que exige bastante água e forte insolação. Está associada a fortes densidades populacionais (400 hab/km² nas planícies chinesas ou 1000 hab/km² noutros locais). A técnica de cultivo é minuciosa. O sistema de cultivo é intensivo. Em alguns locais, a rizicultura tem-se modernizado o que diminui a pressão demográfica sobre os campos. Os utensílios motorizados têm sido úteis tanto na preparação da lama bem como para levar a água aos pontos mais elevados.
A agricultura irrigada dos oásis está associada a fortes densidades demográficas. Pratica-se na Ásia Ocidental seca, incluindo o planalto do Decão, o vale médio do Ganges e o vale do Indo, a Arábia e os países do Próximo Oriente, a Ásia central, a base das altas montanhas do Tien-Chan e do Pamir. Em África abrange a zona do Sudão, o Sahara e os contrafortes da cadeia do Atlas.
De acordo com a secura distinguem-se paisagens áridas (onde se pratica uma agricultura exclusivamente irrigada que ocupa superfícies escassas e descontínuas, dependentes da disponibilidade de água) e as menos áridas (onde é possível uma agricultura de sequeiro juntamente com plantas irrigadas).
Nos oásis, a agricultura irrigada destina-se a substituir as chuvas insuficientes ou praticamente nulas e a permitir o cultivo de plantas que se desenvolvem normalmente como cultura de sequeiro (cereais, algodão, legumes e árvores de fruto). A palmeira-tamareira é considerada símbolo do deserto.
A água é fundamental neste tipo de agricultura. Ela pode ser captada na base das montanhas. Quando a área cultivada se estende para lá da base da montanha a existência de um rio pode possibilitar a rega. É o caso das planícies da Mesopotâmia (com os rios Tigre e Eufrates), as planícies do Indo e seus afluentes, o Egipto com o rio Nilo, etc. A água pode ser captada a partir de uma toalha freática (caso do Sahara) por meio de poços (artesianos) ou drenagem subterrânea.

7. a)
- Maior capacidade de adaptação e de expansão.
- Maior fonte de alimentos (carne, leite, etc.).
- Maior capacidade de transporte.
- Fornecimento de matérias-primas como lã, couro, etc.
- Protecção e diversão.

b)

Tipo de gado	Animal
Bovino	Boi
Equino	Cavalo
Suíno	Porco
Caprino	Cabrito
Ovino	Ovelha
Asinino	Asno
Muar	Mula
Canino	Cão
Galináceo	Galinha

8. A pecuária de corte visa a criação de rebanhos com a finalidade específica de produzir carne, enquanto a pecuária leiteira é a criação de gado para a produção de leite.

Unidade 3: Indústria e Comércio

1. A Inglaterra teve uma série de factores que possibilitaram a eclosão dessa revolução. Por um lado, conseguia matéria-prima agrícola e mineral a baixo custo, esteve numa situação em que grande número de indivíduos havia abandonado a agricultura para as novas indústrias (possuindo assim bastante disponibilidade de mão-de-obra), e, por outro, beneficiou do desenvolvimento dos transportes que permitiu um fácil acesso aos produtos nas colónias (possibilitando a existência de grandes reservas de capitais, adquiridas durante o intenso comércio na Idade Moderna, e que foram úteis para a

Digitalizada com CamScanner

instalação de indústrias), teve a seu favor uma burguesia que dispunha de riquezas e capitais e de grande capacidade de realização, os avanços técnicos, os recursos minerais disponíveis, etc. Em suma: a Inglaterra foi pioneira no processo de industrialização devido à riqueza do seu subsolo; à acumulação de enormes capitais, como resultado do intenso comércio internacional; à posse de um gigantesco império colonial; ao desenvolvimento da agricultura (revolução agrícola); ao rápido crescimento populacional; à sua situação geográfica privilegiada e à sucessão de importantes invenções.

3. a) No final da década de 70, Deng iniciou uma série de reformas conhecidas como «As quatro grandes modernizações» – da indústria, da agricultura, da ciência e tecnologia das Forças Armadas. Dentro da visão pragmática da cúpula de poder chinesa foi implantada a «economia socialista de mercado», ou seja, a liberalização económica dentro de uma vivência política e ideológica socialista.

c) Na sequência das «quatro grandes modernizações», foram criadas, em 1980, as ZEEs, Zonas Económicas Especiais, áreas no litoral abertas ao capital estrangeiro, onde se produzem mercadorias voltadas para a exportação e também há incentivo para a exploração agrícola privada.
Em pouco tempo, os resultados dessas medidas surpreenderam o mundo, pois as taxas de crescimento da sua economia ficaram entre 9% e 10% ao ano. Os produtos chineses passaram a ser consumidos no mundo inteiro, dada a sua alta competitividade conseguida graças a um enorme contingente de mão-de-obra barata, apresentando vantagens sobre os seus principais concorrentes, os «tigres asiáticos». A política de abertura não significou a adesão completa a uma economia de mercado pura e simples, pois o Estado mantém o monopólio da energia e da sua potente indústria de base. Além disso, a existência de grande quantidade de fontes de energia, principalmente o carvão e o petróleo, é o que dá sustentação ao desenvolvimento industrial.

4. Enquanto que no primeiro caso a industrialização deu-se através da substituição das importações de produtos estrangeiros com medidas alfandegárias e fiscais que propiciaram o desenvolvimento da actividade industrial, no segundo caso nota-se que a mesma teve por base a sua transformação em «plataformas de exportação», isto é, produção de bens manufaturados de baixo investimento tecnológico destinados ao mercado dos países desenvolvidos. Outros aspectos a salientar tem a ver com a parceria entre o Estado e os conglomerados empresariais, motivando a ocupação de posições vantajosas no mercado internacional, o emprego de mão-de-obra barata beneficiada por um grande investimento na educação, bem como a ética voltada para a disciplina, o trabalho e o sentimento de coesão nacional.

5. Para além do forte e desregulado aumento da população terrestre, da desintegração social e das persistentes privações, há o problema da biogeoquímica alterada (onde cabem a degradação da camada de ozono na estratosfera, a desregulação do clima global terrestre, o excessivo nível de nitrogénio global, a alteração do ciclo hidrológico terrestre e a acumulação de desperdícios nucleares). Nessa óptica, o declínio dos recursos renováveis tem a ver com questões como a escassez da água potável, a erosão e degradação dos solos, o colapso das pescas oceânicas, a degradação da superfície agrícola arável, o desordenamento territorial, o aumento da desertificação e estagnação dos rendimentos cerealíferos. A biologia ameaçada engloba o declínio dos ecossistemas de água potável, a rápida redução da área florestal, a perda de terras em superfícies secas, de recifes de corais, a perda de diversidade biológica e a invasão de produtos geneticamente alterados.

8. Os elementos constitutivos ou básicos são os seguintes: **i)** a mercadoria; **ii)** as vias de comunicação

iii) o mercado e **iv)** a informação e a publicidade.

i) A mercadoria é essencial para que o comércio ocorra, quer dizer, sem mercadoria não há comércio tanto a nível interno como externo. A mercadoria é comercializada em função da oferta e da procura da mesma.

ii) As vias de comunicação têm vindo a evoluir. Os avanços tecnológicos têm permitido um maior desenvolvimento dos transportes favorecendo o transporte de mercadorias para longas distâncias.

iii) O mercado, onde se efectua todo o tipo de transacções, refere-se ao de produtos e valores.

iv) A informação e a publicidade são também elementos básicos do comércio por serem essenciais em matéria de comércio e actividade económica geral.

9. Balança comercial é a relação entre o valor das exportações e o das importações de qualquer país. É positiva quando as exportações são maiores que as importações e deficitária (ou negativa) quando a relação é oposta.
Em sentido restrito, o termo limita-se ao comércio visível e exclui os rendimentos invisíveis (derivados de serviços como a banca, o turismo, os seguros, etc.).
A balança de serviços é um dos itens do desdobramento da balança de pagamentos tal como a balança comercial e a balança de capitais. A balança de serviços inclui transportes, viagens internacionais (turismo), seguros, rendas de capitais (juros, dividendos, lucros, etc.) e serviços diversos (comissões, propaganda, assinaturas de jornas e revistas, direitos autorais, aluguer de filmes, etc.).

Digitalizada com CamScanner

A balança de capitais (movimento de capitais), por seu turno, inclui, a longo prazo, investimentos e reinvestimentos, emprés-timos e financiamentos e amortizações. A curto prazo inclui as variações em haveres e em obrigações. Por último, abarca o movimento de ouro monetário. Na conta «movimento de capitais» são contabilizadas todas as operações que representam variações na posição internacional credora-devedora do país e nas suas reservas monetárias.

10. No estabelecimento de uma relação comercial entra em jogo uma série de factores como: a distância, a especialização, a complementaridade e as políticas comerciais.
- A distância condiciona a circulação de bens e serviços e, em função da acessibilidade, favorece o fluxo do volume comercial.
- A especialização da produção conduz a uma maior rentabilidade.
- A complementaridade decorre da diferenciação regional, daí que seja um factor essencial para o comércio. Uma região produz o que a outra necessita garantido, assim, a oferta e a procura.

As políticas comerciais desempenham um papel importante na medida em que a sua repercussão tanto se pode fazer sentir no contexto nacional como internacional (sem perder de vista os factores atrás referidos).

12. a) Os défices orçamentais contribuem para a expansão exagerada dos meios de pagamento. Ora vejamos: o poder público procura fazer face a grandes despesas. Em determinados momentos elas aumentam de tal forma que os dirigentes de um determinado país são obrigados a tomar providências urgentes para obter recursos visando enfrentar o problema.

A venda de títulos públicos pode ser uma solução. Entretanto, a população pode não ter interesse em adquirí-los por falta de confiança no governo.

Os serviços de utilidade pública, explorados pelo Estado, longe de proporcionarem recursos, podem ser altamente defi-citários, pois são, na maioria das vezes, executados mediante tarifas inadequadas com vista a auxiliar as classes menos favorecidas ou com finalidades puramente demagógicas.

Caso o governo não queira adoptar uma política rígida de compressão de despesas poderá ter duas saídas: aumentar os impostos ou emitir. Uma vez que o aumento de impostos provoca uma grande celeuma, a melhor opção é a emissão. Esta não será notada pela grande maioria da população que se sentirá satisfeita ganhando mais. A população, na sua maioria, pode não se aperceber de que esse aumento de rendimentos é ilusório, pois os preços das utilidades também aumentarão.

Unidade 4: Turismo

1. Turismo é um fenómeno que ocorre quando um ou mais indivíduos se transladam para um ou mais locais diferentes da sua residência habitual por um período maior que 24 horas e menor que 180 dias, sem participar dos mercados de trabalho e capital dos locais visitados (Segundo a OMT citada por Oliveira, 2005).

Ou, o turismo pode ser entendido como o movimento temporário de pessoas para locais de destinos distintos dos seus lugares de trabalho e de morada, incluindo também as actividades exercidas durante a permanência desses viajantes nos locais de destino e as facilidades para promover as suas necessidades (Mathieson e Wall citados por Oliveira, 2005).

2. O termo visitante designa a pessoa que visita um local diferente daquele da sua residência habitual, sem a intenção de exercer ocupação remunerada no mesmo e cuja permanência não deve ultrapassar o período de um ano. A finalidade da viagem pode ser estritamente pessoal (passar férias, visitar amigos e parentes) ou de carácter profissional, ou, ainda, uma combinação de ambas. Em nenhuma das situações, porém, o visitante poderá receber qualquer remuneração ou residir no local visitado.

Os visitantes são classificados em dois tipos: os turistas e os excursionistas.

Os turistas são visitantes temporários que permanecem pelo menos vinte e quatro horas no país visitado, cuja finalidade pode ser classificada sob um dos seguintes tópicos: lazer (recreação, férias, saúde, estudo, religião e desporto), negócios, família, missões e conferência. Os turistas são os que mais interessam, pois são os seus gastos que produzem os efeitos mais marcantes na economia do local receptor.

Por fim, excursionistas são visitantes temporários que permanecem menos de vinte e quatro horas no país visitado.

4. O turismo envolve consumo efectuado fora do local de domicílio. A oferta e a procura pressupõem a existência de um mercado turístico. A oferta corresponde a um núcleo receptor dotado de infra-estrutura de equipamento, de bens e de serviços, enquanto a procura é o conjunto de pessoas com renda disponível para viajar.

O turismo faz parte do sector de serviços e este é o que mais tem crescido nas economias industrializadas. Como fenóme-no de massa, é consequência da elevação do nível de renda da população mundial em geral, da multiplicação dos meios de transporte bem como do seu baixo custo, e da melhoria do padrão de vida na sociedade urbana e industrial.

As atracções podem ser naturais ou criadas pelo Homem. O simples facto de elas existirem não significa que serão procura-das. Elas devem possuir atractivos. Estes, por sua vez devem ser cativantes (atraentes). Por exemplo: uma linda praia por si pode ser uma atracção. Mas, várias perguntas podem ser colocadas. Quais são os «atractivos atraentes» que ela possui? Mar calmo, água quente? Podem ser usados barcos de recreio? É perigosa para as crianças? A resposta a estas e outras perguntas dirão se essa linda praia é, de facto, uma atracção e, portanto, um produto turístico. Em caso afirmativo permitirá o desenvol-vimento do turismo.

Digitalizada com CamScanner

A indústria turística compreende um conjunto de actividades desenvolvidas por vários géneros de estabelecimentos dos sectores primário e secundário. É uma indústria integrada por várias empresas independentes (públicas ou privadas) que precisam de operar em conjunto para alcançar os objectivos pretendidos. São unidades de hospedagem, alimentação, transporte, agências de viagens, diversões (nocturnas e diurnas), serviços de guias e intérpretes, produção gráfica, propaganda e «marketing», planeamento, investimento, segurança, comunicação, formação de mão-de-obra, organização de eventos, comércio de artigos em geral, câmbios, etc.

5. O turismo é uma actividade própria de sociedades de consumo. Exige grandes investimentos financeiros e tecnológicos no fornecimento de bens e serviços aos turistas. Visa alcançar resultados que permitam o desenvolvimento económico, político e cultural da sociedade envolvida. E quais são, então, os factos que permitem considerar que o turismo está explorado correctamente? São os seguintes: ingresso de recursos financeiros pelos gastos turísticos; criação de novas empresas pelos serviços; aumento da oferta de empregos nas empresas públicas e privadas que atendem os visitantes, implantação da infra-estrutura urbana (água, luz, rede de esgotos, saneamento básico, comunicações, etc.) capaz de responder às necessidades da própria população e da população flutuante; investimentos em lojas de *souvenirs*, restaurantes, hotéis, parques de diversão; criação de museus, elaboração de um plano director de turismo, facilidades para a aquisição de material informativo (mapas, folhetos, revistas, filmes, etc.); construção ou reforma de aeroportos, portos e rodovias; aparecimento de escolas de formação de mão-de-obra para o turismo; centros de eventos; aumento do ingresso de impostos nos cofres públicos com melhoria do padrão de vida da comunidade em decorrência dos negócios realizados com os turistas; existência de legislação que ordene as construções e a ocupação do espaço físico; manutenção da limpeza das vias bem como da segurança pública; população com outro idioma além do próprio; ecologia defendida e, principalmente, a população que o turismo lhes traz vantagens.

6. No efeito cascata, os turistas consomem bens e serviços de empresas e de profissionais que, por sua vez, gastarão tais recursos na aquisição de outros bens e serviços necessários para exercer suas profissões. Hotéis renovam enxovais para os apartamentos, restaurantes trocam os móveis e utensílios de cozinhas, bancos recebem maiores volumes para aplicação, fornecedores vendem mais produtos, serviços públicos recebem maiores taxas e impostos.
No efeito multiplicado, verificasse a criação de um pólo turístico que tem como consequência imediata a contratação de mão-de-obra e as providências da infra-estrutura adicional (educação, saúde, segurança, sistema viário) para atender ao acréscimo populacional no núcleo receptor. Se a localidade não possuir mão-de-obra suficiente para atender as necessidades na prestação de serviços vai, obrigatoriamente, ter que importar mão-de-obra de outras regiões ou de outras actividades económicas. Podem ser pessoas que deixam as fábricas, trabalhadores rurais que abandonam o campo. Muitas vezes tem, até, que buscar força de trabalho no exterior. É uma dinâmica com uma série de problemas. Ao deixarem os postos de trabalho original, os trabalhadores abrem espaços que precisavam ser preenchidos. Os novos ocupantes desses espaços sempre estão treinados e prontos para o serviço turístico. Precisam de formação e de tempo para ficarem aptos para as novas funções. Isso é negativo, pois novos investimentos com a preparação de mão-de-obra terão que ser feitos. Quando ocorre a importação de mão-de-obra estrangeira, certamente que haverá transferência de dinheiro para o exterior. Após a prestação dos serviços, o estrangeiro retorna à sua pátria levando aquilo que ganhou e que economizou.

10. Os elementos básicos da organização do turismo podem ser resumidos em cinco itens, que começam pela letra C, isto é, *cama* (todos os estabelecimentos que comercializam hospedagem), *caminho* (todas as formas de acesso aos locais turísticos como estradas, portos, aeroportos, rodovias e os meios de transporte em geral), *compras* (pois o acto de comprar faz parte da necessidade pessoal do turista e é uma questão psicológica), *comida* (a gastronomia é um importante produto turístico) e *carinho* (que pode ser considerado como o item mais importante. É a síntese de todos os esforços dispendidos pelo poder público e pela iniciativa privada para fazer de um local uma grande atracção turística. A demonstração de carinho e simpatia começa pelos folhetos informativos. São manifestados, também, por meio de uma eficiente e bem conservada sinalização turística; do preparo dos profissionais de turismo; da limpeza, segurança e ornamentação da cidade; etc.)
* Analise-os de acordo com a área geográfica que escolheu para fazer a sua pesquisa.

12. Agências de viagens são sociedades comerciais com personalidade jurídica de direito privado e regidas por legislação própria, prestadoras de serviços turísticos dedicadas à organização de viagens, actuando como intermediárias entre os prestadores de serviços e os usuários finais, com o objectivo de obter lucros financeiros.

13. **a) D; b) E; c) F; d) G; e) C; f) B; g) A.**

Unidade 5: Transportes e Comunicação

1. Lembre-se de que os elementos ou aspectos dos transportes são os seguintes: infra-estruturas, veículos e operações (comerciais).

3. O transporte rodoviário caracteriza-se por não apresentar necessidade de terminais, a infra-estrutura é propriedade pública, os veículos movimentam-se em caminhos pavimentados e, entre outros aspectos, determinados trajectos exigem uma taxa de utilização.

Digitalizada com CamScanner

Entre as vantagens contam-se aspectos como a flexibilidade do serviço bem como no deslocamento de cargas e no atendimento de embarques urgentes, a entrega directa e segura dos bens, a rapidez entre um e outro ponto, os menores custos de embalagens, a elevada cobertura geográfica, a elevada competitividade em curtas e médias distâncias. O transporte rodoviário tem a desvantagem de as unidades de carga serem limitadas, depender das infra-estruturas, do tráfego e de regulamentação, e ser mais caro em grandes distâncias.

4. O transporte marítimo:
- É competitivo para produtos com baixo custo de tonelada por quilómetro transportado.
- Admite qualquer tipo de carga.
- Possui maior capacidade de carga.
- Apresenta menor custo de transporte.

5. Os factores físico-geográficos tanto podem facilitar, dificultar ou obrigar o Homem a criar ou a adaptar um determinado tipo de transporte em função das reais características de um determinado espaço geográfico o que depende do nível de desenvolvimento socioeconómico de um país.
O transporte terrestre exige o conhecimento das condições naturais para a sua instalação, actividade normal e manutenção, sobretudo no que respeita aos processos geomorfológicos e à distribuição da rede hidrográfica.
As condições do relevo interferem no traçado das vias. Obrigam o Homem a perfurar serras e montanhas construindo, assim, túneis. Obrigam-no a fazer com que as vias contornem montanhas, etc. Na planície ou no planalto, a característica do solo condiciona o tipo de material a ser usado na construção da via bem como as características dos meios de comunicação de transportes.
*Procure enriquecer a resposta com mais aspectos, sobretudo, ligados aos exemplos concretos.

6. As características climáticas nas elevadas latitudes não são as mesmas que nas baixas latitudes, o mesmo acontecendo com as demais condições naturais. As vias e os meios de comunicação têm de estar adaptados a essa diversidade, isto é, a uma determinada realidade natural e até social. No transporte aquático (marítimo, lacustre e fluvial) há que tomar em conta a profundidade existente, a forma de escoamento dos rios bem como a configuração destes, a velocidade das águas, o recorte da costa para a escolha de baías naturais com vista à construção de portos, a variação do nível dos mares, as correntes marítimas e as características do clima. As características das vias e do local condicionarão o material a ser usado para a construção do meio de transporte e de todo o aparato para o seu normal funcionamento. Estes aspectos têm-se constituído cada vez menos como obstáculos graças à aplicação de tecnologia contemporânea. No caso do transporte aéreo é também importante, de um modo geral, o conhecimento das condições naturais, e, particularmente, de aspectos como o estado da atmosfera (concretamente da via aérea) em termos de temperatura, humidade, pressão, rumos e força do vento, etc.
*Na sua justificação pode abordar, por exemplo, as características climáticas e de outras condições naturais nas zonas frias e associá-las ao tipo de transporte usado. O mesmo pode ser feito para as regiões desérticas ou outras que pretenderes.

7. Nos primórdios, o Homem usava a sua própria força para transportar mercadorias.
A necessidade de variar os alimentos faz com que surja a jangada, considerada o primeiro meio de transporte usado pelo Homem.
Com o tempo, surgem os animais de carga adaptados às várias condições geográficas como o cavalo, o burro, o camelo, etc., o que alivia o uso da força humana.
Antes do aparecimento da roda, os indivíduos já transportavam as suas cargas por meio de rolos de madeira puxados por animais o que mais tarde deu origem ao trenó. A roda foi inventada no Egipto há 5 500 anos trazendo como consequência a construção de estradas. Nestas passavam carroças puxadas por animais. No tempo dos romanos, as estradas passam a ser mais sólidas e o traçado recto independentemente do obstáculo a superar.
Com a expansão do espaço geográfico e o maior contacto com as diversas sociedades, as caravanas passam a desempenhar um importante papel entre o Oriente e o Ocidente.
No século XI, o desenvolvimento do comércio na Europa e entre este continente e o Oriente obriga a uma maior eficácia dos meios de transporte.
O desenvolvimento da navegação e o aprimoramento dos instrumentos náuticos permitiram, já durante o século XV, a grande expansão marítima (Portugal e Espanha) em busca de novas rotas, culminando com a descoberta das Américas e com a viagem de Fernão de Magalhães ao redor da Terra.
(Há aqui a realçar o surgimento da bicicleta, em França, em 1 790. O conde Siyrac uniu duas rodas do mesmo tamanho por meio de uma tábua de madeira onde o condutor tinha a forma de animais tais como cavalos ou serpente. Não tendo pedais, o veículo era movimentado apoiando alternadamente os pés no chão. Só mais tarde é que foram colocados os pedais, a corrente e os pneus com pressão de ar.)
As grandes transformações ocorrem a partir do século XIX com a Revolução Industrial. Há necessidade de se transportar cargas cada vez mais volumosas para os vários mercados não só europeus. A navegação oceânica expande-se por todos os mares tendo como centro a Europa e principalmente a Inglaterra.

O transporte terrestre sofre profundas transformações a partir da segunda década do século XIX, com a introdução de ferrovias, cujas locomotivas serão movidas a vapor. Ele expande-se rapidamente por toda a Europa e Estados Unidos da América tornando-se, naquela altura, no mais importante meio de transporte.
Nos princípios do século XX, novas transformações voltam a ocorrer nos meios de transportes. No transporte ferroviário assiste-se à substituição da locomotiva a vapor pela de motor a diesel. No transporte ferroviário dá-se a substituição das embarcações a vapor pelas embarcações movidas a diesel.
Esta melhoria vai permitir um aumento considerável tanto no rendimento como na velocidade. Nesta época, as rodovias começam a substituir as antigas estradas. São introduzidos como meio de transporte veículos movidos por motor à explosão (automóveis, camiões, etc.). O transporte rodoviário expande-se de tal forma oferecendo grande concorrência à ferrovia.
A partir da segunda década do século XX desenvolve-se o transporte aéreo. Teve um rápido desenvolvimento e actualmente desempenha um papel bastante importante devido à sua velocidade e independência relativamente ao meio geográfico. Por exemplo, o avião supersónico «Concorde» transporta passageiros deslocando-se a uma velocidade de cerca de 2 718 quilómetros por hora (2,2 vezes mais do que a velocidade do som).

11. Os três grandes tipos de energias alternativas ou amigas do ambiente são: a energia solar (que usa sistemas fotovoltaicos para transformar a luz solar em energia), a energia eólica e a tecnologia das células de energia (que converte álcool e hidrogénio em electricidade).
Por exemplo, o hidrogénio é considerado uma excelente alternativa aos combustíveis tradicionais e o seu uso poderá trazer vantagens para a Humanidade. A sua produção é ainda cara. Mas, uma exploração em massa poderá baixar os custos. O contributo deste tipo de energias tem vantagens extremamente grandes para a Humanidade, nomeadamente, a preservação de «stocks» de energias fósseis mas, sobretudo, a nível da preservação de outros recursos (fundamentais para a vida futura) como a qualidade do ar, a qualidade das condições de vida, a redução das chuvas ácidas, a contribuição para a redução do efeito de estufa (que tem vindo aumentar por via da utilização das energias poluentes).

12. O meio ambiente é um todo sistémico. As actividades humanas no meio ambiente natural provocam vários impactos. Estes podem-se referir ao meio físico quando se verificam no subsolo, no solo, na topografia, nos tipos de aptidão dos solos, nas águas, no regime hidrológico, no clima, nas correntes atmosféricas, etc. Podem ser verificadas no meio biótico (Homem, fauna e flora) ou no meio socioeconómico (uso e ocupação do solo, os usos da água, etc.). Os transportes criam impactos nestes meios referidos. Eles, de um modo geral, considerando a infra-estrutura, segregação espacial, criam modificações no uso e ocupação do solo. A nível de operações são de considerar os efeitos sobre a qualidade de vida das populações decorrentes dos ruídos, vibrações, acidentes, poluição do ar e da água motivados pelo movimento dos veículos.
Os poluentes primários emitidos para a atmosfera (do meio urbano) têm como principal responsável a acção antropogénica. Entre os poluentes primários contam-se os óxidos de azoto (NO_x), o monóxido de carbono (CO), as partículas, o chumbo (Pb) e o dióxido de enxofre (SO_2), todos estes em grande parte emitidos pelo tráfego automóvel nas zonas urbanas.
Nas grandes cidades, as emissões de CO têm sido elevadas durante o período de maior densidade de tráfego. Os picos altos de concentrações verificam-se junto aos grandes eixos viários, cruzamentos e, particularmente, em locais com uma baixa renovação do ar como os túneis, cruzamentos desnivelados e parques subterrâneos. O CO é responsável pela redução da capacidade de fixação de oxigénio pelo sangue, o que é bastante perigoso, sobretudo, para os indivíduos com doenças cardiovasculares bem como para mulheres grávidas.
Contudo, a influência nociva dos transportes sobre o meio ambiente não se cinge apenas ao ar atmosférico. Estende-se também ao meio aquático e, parcialmente, à própria superfície terrestre (devido aos resíduos resultantes da queima do petróleo e dos seu derivados).
Por outro lado, é importante considerar que a poluição sonora nas cidades, ao longo das estradas, nos aeroportos, etc., possui um impacto negativo, sobretudo, no ser humano.
Acredita-se que a maior fonte de poluição do ar atmosférico seja o transporte rodoviário devido aos gases de escape dos automóveis. Estes contêm CO, compostos nítricos, partículas sólidas e compostos sulfúricos. Como o Homem se autosupera na resolução dos seus problemas, vai adoptando dispositivos cada vez melhores com vista ao uso de tecnologias cada vez mais limpas. Os automóveis eléctricos, os novos tipos de motores, entre outros, visam combater a poluição atmosférica provocada pelo transporte rodoviário.

Unidade 6: Urbanismo

1. Urbanização – processo específico de oganização territorial da população que, na sua inter-relação com o meio, cria um conjunto de actividades sociais, económicas, culturais que resultam na formação de um espaço com características próprias de concentração de população, produção, de serviços e de organização espacial.
O processo de urbanização é aquele através do qual uma proporção crescente da população de um determinado país passa a residir em aglomerados de, por exemplo, 20.000 ou mais de 100.000 habitantes. O fenómeno fundamental, na actualidade, tem sido o fortíssimo crescimento urbano dos países em desenvolvimento como consequência lógica de

Digitalizada com CamScanner

dois factores ... impulsionadores do ritmo de urbanização: baixo nível urbano e o impacto da industrialização. Nestes países, a urbanização tem a ver com a transferência da população rural para a cidade mas, também, é fortemente influenciada pelo elevado ritmo de crescimento da população já urbanizada.

2. Conurbação - resulta do crescimento continuo de duas ou mais cidades próximas formando um único aglomerado urbano (ex.: a conurbação de Londres), enquanto megalópoles são conjuntos de metrópoles interligadas e abrangendo extensas áreas (como a região que se estende de Boston até Washington DC tendo como centro Nova Iorque).

4. Cidade - povoação grande e permanente com uma população de diversas características e profissões, geralmente não auto-suficiente na produção de alimentos e dependendo da indústria transformadora e do comércio para satisfazer os desejos dos seus habitantes, e abastecendo de bens e serviços as áreas que ficam fora dela. Legalmente o título de «cidade» é concedido a uma grande vila com certas condições específicas.
Este critério tem por base um insignificante ou escasso número de indivíduos com trabalho no sector primário (agricultura, pecuária, etc.) e um considerável efectivo populacional nos restantes sectores de actividade.

6. • Uma visão, de certa forma eurocentrista, do fenómeno urbano em África, não considera as aglomerações humanas existentes antes da chegada dos europeus e que constituíam autênticos centros urbanos em termos de dimensão, funções e estrutura como são os caso dos «zimbábwè» do Muenemutapa, as cidades da costa oriental e as cidades Haoussa do Sahel que datam dos séculos X e XI.
- A grande maioria das cidades que pontilham pelo continente é de origem recente (séculos XIX e XX ou antes).
- A partir dos anos 50, um número crescente de pequenas vilas rurais a exercer a função comercial ou de «postos administrativos» foi recebendo o estatuto de «cidade».
- Entre 1960 e 1980, o número de pequenas cidades com 5 000 a 20 000 habitantes passou de 150 para 400.
- Uma primeira geração de cidades caracteriza-se por ter origem endógena (os aglomerados seculares e todas as cidades que nasceram a partir de mercados: p. ex.: Tombuctu).
- A centralização em benefício das capitais (facto agravado pelas independências) condicionou o desaparecimento ou a diminuição de importância de algumas cidades-entrepostos como aconteceu com Louga, Djourbel e Bambey, no Senegal, ou com Chibuto, Lumbo e Sofala em Moçambique
- Sofala e Ilha de Moçambique foram importantes centros de comércio entre a África Oriental e a Ásia.

7. A cidade de Maputo tem uma função mista. Ela reúne praticamente todas as funções como a industrial, a comercial, a financeira, a portuária, a política (sede do governo e outros órgão de soberania), cultural (universidades, institutos superiores, bibliotecas, museus, etc.), a recreativa, a administrativa, a turística, etc.

9. Os laços entre os habitantes exprimem-se de diferentes maneiras: por um lado, a cidade tem um poder de atracção definitivo ou temporário sobre os indivíduos que ocupam um espaço mais ou menos vasto e, por outro, faz com que os seus habitantes extravasem, de várias maneiras, para o exterior.
A cidade, em si, dispõe de uma dinâmica própria. Esta exprime-se através de manifestações diversas, mais ou menos ligadas às funções atrás numeradas. Os mercados e feiras (locais de contacto e de difusão oral das informações, de comparação entre os produtos, entre regiões) como locais de oportunidades de encontros, expressam melhor uma certa qualidade de relações rural-urbanas do que as organizações comerciais regulares.
O campo fornece à cidade migrantes definitivos através do êxodo rural, mas também, nessa dinâmica, a cidade atrai a população rural pelas funções que desenvolve, e envia ao campo indivíduos que vão ou podem impulsionar o comércio, a agricultura, a cultura, etc.
O fenómeno fundamental, na actualidade, tem sido o fortíssimo crescimento urbano dos países em desenvolvimento como consequência lógica de dois factores básicos impulsionadores do ritmo de urbanização: baixo nível urbano e o impacto da industrialização. Nestes países, a urbanização tem a ver com a transferência da população rural para a cidade mas, também, é fortemente influenciada pelo elevado ritmo de crescimento da população já urbanizada.
Para o caso de uma cidade em desenvolvimento, a grande dificuldade é a de ajustar os limites administrativos à grandeza do seu crescimento demográfico e espacial. Contudo, se se tomar por base os critérios usados pelos agentes de recenseamento no caso dos EUA e França, no decurso de mais de quarenta anos podem ser usados na delimitação os seguintes aspectos: a continuidade do espaço construído, a densidade da população e a importância do crescimento demográfico nas unidades administrativas consideradas, a natureza das ocupações e, por fim, as migrações quotidianas «pendulares».
A organização da área urbana tem em conta as áreas de funcionalidade específica ainda que se saiba que no interior do espaço urbano a homogeneidade esteja longe de ser perfeita.
A extensão física da área urbana e a sua organização têm a ver com a dinâmica do desenvolvimento desse espaço, o que o pode elevar a vários níveis desde os designados por aglomeração, conurbação até à megalópoles, passando por cidade-satélite.

Digitalizada com CamScanner

10. O planeamento urbano pode ser entendido, em geral, como a intervenção do sistema político sobre o sistema económico, a nível de um conjunto socioespacial específico, intervenção encaminhada para regular o processo de reprodução da força de trabalho (consumo) e o da reprodução dos meios de produção (produção), superando as contradições postas no interesse geral da formação social cuja subsistência procura assegurar. Planeamento é o processo pelo qual se adoptam decisões racionais acerca de objectivos futuros e linhas de conduta futura. O planeamento urbano pressupõe uma planificação detalhada e a curto prazo, ao contrário do planeamento nacional e regional, que contém programas e planos de ordenamento não obrigatórios e a longo prazo.

11. a) Classificação das políticas urbanas:

- Política de equipamento: aquela que se desenvolve em torno da subvenção de necessidades de consumo colectivo insatisfeitas, como os lugares de lazer ou o sector público de habitação.
- Política de ordenamento: é a que se centra numa organização funcional das condições gerais de actividade (ex.: plano de transportes).
- Política de desenvolvimento: é a que procura uma reestruturação das relações entre os diferentes elementos do sistema urbano.

12. Os principais problemas urbanos têm a ver com o abastecimento (de alimentos, de energia, água), o equipamento urbano (instalações de carácter desportivo, cultural como museus, bibliotecas, teatros, etc., social como os albergues, maternidades, dispensários, etc.). É também importante considerar os transportes e as deslocações (as migrações pendulares, por exemplo, têm tido grandes implicações na organização dos transportes urbanos. O congestionamento do tráfego ocorre não só pela desadaptação face às características do trânsito mas, também, devido à excessiva utilização do automóvel). Outros aspectos a não ignorar são a remoção dos resíduos sólidos e líquidos, a poluição (atmosférica, sonora, etc.), a segregação social (consequência do desigual custo dos terrenos e das habitações bem como do diferente estatuto atribuído aos cidadãos), o desemprego e o subemprego, o *stress*, etc.

Digitalizada com CamScanner

Bibliografia

Araújo, Manuel G. Mendes de (1997). *Geografia dos Povoamentos – Uma Análise dos Assentamentos Humanos Rurais e Urbanos*, Maputo: Livraria Universitária, UEM.

Araújo, Manuel G. Mendes de (2003). «Os Espaços Urbanos em Moçambique». In: GEOUSP – *Espaço e Tempo, São Paulo*, n.º 14, pp. 165 – 182.

Arnaldo, Carlos (2007). *Fecundidade e Seus Determinantes Próximos em Moçambique*, Maputo: Texto Editores.

Badi, Mbuyi Kabunda (2006). *Los Flujos Migratorios: El Caso de la Inmigracion Africana*, Radboud University Nijmegen, Department of Human Geography, Netherland. (Paper presented at the expert meeting «International migration and national development».)

Balassa, Bela (1982). *Teoria da Integração Económica*, 3.ª edição, Lisboa: Livraria Clássica Editora.

Beaujeu-Garnier, Jacqueline (1997). *Geografia Urbana*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Borrego, C. et al. (1998). «Poluição Fotoquímica em Ambiente Urbano» *in Cadernos de Ecologia* – I, Lisboa: SPECO/Escolar Editora.

Claval, Paul (1987). *Geografia do Homem*, Coimbra: Livraria Almedina.

Correia, Augusto Manuel Nogueira Gomes (2001). «A Água como um dos Factores de Desenvolvimento do Continente Africano no Próximo Milénio» In: Barata, Óscar Soares e Piepoli, Sónia Infante Girão Frias. *Populações, Ambiente e Desenvolvimento em África*, Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa e Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, pp. 159-162.

Costa, A., *et. al.* (1993). *Introdução à Geografia Humana*, 12.º ano, Tema B., Porto: Porto Editora.

Derruau, Max (1982). *Geografia Humana I*, Lisboa: Editorial Presença.

Filipe, José António, Coelho, Manuel Francisco e Ferreira, Manuel Alberto M. (2007). *O Drama dos Recursos Comuns nas Sociedades Actuais: À Procura de Soluções para os Ecossistemas em Perigo*, Lisboa: Edições Sílabo.

Knapc, Dragomir (s.d.). *Geografia*, I vol., Lisboa: Editorial Aster.

Nakata, Hirome e COELHO, Marcos Amorim. (1978). *Geografia Geral: Geografia Física, Geografia Humana e Geografia Económica*, S. Paulo: Editora Moderna.

Namburete, Salvador (2002). *Economia Internacional*, Maputo: Instituto Superior de Relações Internacionais, Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (ISRI-CEEI).

Nazareth, J. Manuel (1996). *Introdução à Demografia*, Lisboa: Editorial Presença.

Nazareth, J. Manuel(2004). *Demografia – A Ciência da População*, Lisboa: Editorial Presença.

Oliveira, António Pereira (2005). *Turismo e Desenvolvimento: Planejamento e Organização*, 5.ª ed., São Paulo: Editora Atlas.

Ratti, Bruno (1994). *Comércio Internacional e Câmbio*, 8.ª edição, São Paulo: Edições Aduaneiras.

Santos, Milton (2001). *Por Uma Outra Globalização: Do Pensamento Único à Consciência Universal*, 7.ª Edição, Rio de Janeiro/ São Paulo: Editora Record.

Sassaki, Elisa Massae e Assis, Gláucia de Oliveira (2000). *Teorias das Migrações Internacionais*, XII Encontro Nacional da ABEP 2000 Caxambu, Outubro de 2000 Disponível em www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/Todos/migt16_2.pdf (Consult. 28.07.08).

Small, John e Witherick, Michael (1992). *Dicionário de Geografia*, Lisboa: Publicações Dom Quixote.

Agricultura no Mundo. (On line) Disponível em http://orbita.starmedia.com/geoplanetbr/agricultura.html (Consult. 11.03.09)

Digitalizada com CamScanner

Actividade industrial. (On line) Disponível em http://www.escola-alternativa.com.br/index. php?option=com_content&task=view&id=125&Itemid=150 (Consult. 20.03.09)

Os Pioneiros da Industrialização (On line) Disponível em http://www.juliobattisti.com.br/ tutoriais/arlindo-junior/geografia014.asp (Consult. 20.03.2009)

Evolução das cidades (On line) Disponível em http://www.brasilescola.com/historia/evolucao-das-cidades.htm (Consult. 20.03.2009)

Outras fontes (Internet):

http://www.brasilescola.com/geografia/transportes.htm (Consult. 12.05.09)

http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=9979 (Consult. 12.05.09)

http://pdf.rincondelvago.com/actividades-terciarias.html (Consult. 08.05.09)

http://www.wikilearning.com/curso_gratis/las_actividades_terciarias-comercio/1904-2(Consult. 12.05.09)

http://www.rena.edu.ve/TerceraEtapa/Geografia/ActISecundariasYTer.html (Consult. 07.05.09)

http://pt.wikipedia.org/wiki/ (Consult. 26.07.08)

http://spore.cta.int/population/pt/HS2_01principal.html (Consult. em 22/06/12)

http://spore.cta.int/population/pt/HS1_01principal.html (Consult. em 22/06/12)

http://www.aesap.edu.pt/Geografia/focos_pop.htm (Consult. aos 06/07/12)

http://www.feedingminds.org/info/wfd_pt.htm (Consult. aos 24/07/12)

http://www.freshwateraction.net/node/182 (Consult. aos 24/07/12)

http://macua.blogs.com/moambique_para_todos/2010/06/governo-reconhece-problemas-no-sector-de-habita%C3%A7%C3%A3o.html (Consult. aos 24/07/12)

http://europa.eu/legislation_summaries/development/african_caribbean_pacific_states/r12540_pt.htm (Consult. aos 24/07/12)

Digitalizada com CamScanner

Luiz Adriano Guevane

Mestre em População e Desenvolvimento pela Universidade Eduardo Mondlane, é licenciado em Ensino de História e Geografia na Universidade Pedagógica. É docente da Universidade Pedagógica, na Faculdade de Ciências Sociais, no Departamento de Geografia.

HINO NACIONAL

Pátria Amada

Na memória de África e do Mundo
Pátria bela dos que ousaram lutar
Moçambique o teu nome é liberdade
O sol de Junho para sempre brilhará.

Coro

Moçambique nossa terra gloriosa
Pedra a pedra construindo o novo dia
Milhões de braços, uma só força
Ó pátria amada vamos vencer.

Povo unido do Rovuma ao Maputo
Colhe os frutos do combate pela Paz
Cresce o sonho ondulado na Bandeira
E vai lavrando na certeza do amanhã.

Flores brotando do chão do teu suor
Pelos montes, pelos rios, pelo mar
Nós juramos por ti, ó Moçambique
Nenhum tirano nos irá escravizar.

Digitalizada com CamScanner

Digitalizada com CamScanner

Programa Actualizado

G12

Geografia 12.ª Classe

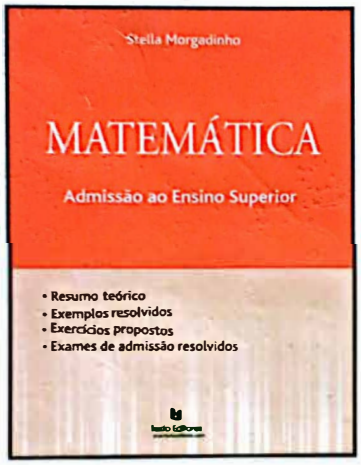
Já à venda:

Agro-Pecuária 12
Biologia 12
Empreendedorismo 12
DGD 12
Filosofia 12
Física 12
História 12
Inglês 12
Matemática 12
Matemática 12 – Letras
Português 12
Química 12
TIC 12

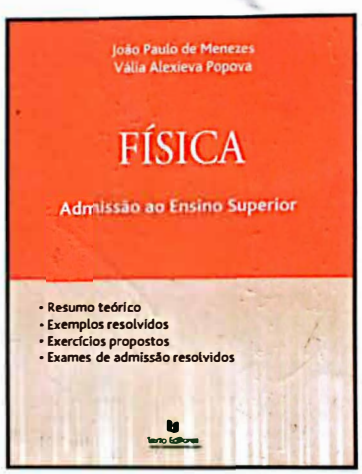
Brevemente:

Educação Visual 12

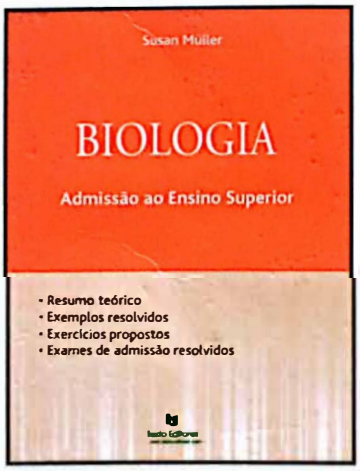
Publicações de referência para apoio ao ensino



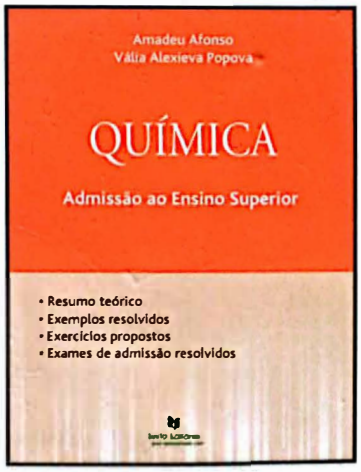
978-902-47-6101-9



978-902-47-6102-9



978-902-47-6104-3



978-902-47-6103-6

LeYa
Texto Editores
978-902-47-5493-9
9 789024 754939
www.leya.co.mz
www.leyaonline.com
E-mail: info@me.co.mz