HC 890. S55
2002 52673
X961246137

UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA
INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMIA E GESTÃO

Dissertação apresentada para a obtenção do grau de Mestre em "Desenvolvimento e Cooperação Internacional"

O Corredor de Maputo - Pedra Angular da Integração Sócio - Económica do Sul de Moçambique na África Austral

Joaquina Silvino

Orientação: Professora Doutora Joana Pereira Leite

Juri:

Presidente: Professor Doutor Jochen Oppenheimer

Vogais: Professora Doutora Joana Pereira Leite

Professor Doutor Fernando Jorge Cardoso

JANEIRO 2002

LISTA DE SIGLAS UTILIZADAS

ANC - Congresso Nacional Africano

APD - Ajuda Pública ao Desenvolvimento

BM - Banco Mundial

CFM - Caminhos de Ferro de Moçambique

CNP - Comissão Nacional do Plano

Clube de Paris - Cartel dos Governos Credores

DNPCF - Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro

DPCFTM - Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes Marítimo

FMI - Fundo Monetário Internacional

FRELIMO - Frente de Libertação de Moçambique

MPF - Ministério do Plano e Finanças

MTC - Ministério dos Transportes e das Comunicações

OCDE - Organização para Cooperação e Desenvolvimento Económico

PAE - Programa de Ajustamento Estrutural

PALOP – Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa

PIB - Produto Interno Bruto

UNDP - United Nations Development Programme

PPI - Plano Prospectivo Indicativo

PRE - Plano de Reabilitação Económica

PRES - Plano de Reabilitação Económica e Social

PVD's - Países em vias de Desenvolvimento

R.A.S. - República da África do Sul

RDA - República Democrática Alemã

RENAMO - Resistência Nacional Moçambicana

SADC - Southern African Development Conference

SATCC - Southern African Transport Coordenation Commission

EU - União Europeia

UEM - Universidade Eduardo Mondlane

USAID - United States Agency for Internacional Development

WENELA - Witwatersrand Rand Native Labour

SUMÁRIO

O presente trabalho pretende fazer uma reflexão sobre a eficácia das estratégias de gestão que foram e vão sendo implementadas, visando a máxima rentabilização e optimização do Corredor de Lourenço Marques - actualmente Corredor de Maputo.

Sabe-se que este Corredor assumiu, desde sempre, um papel preponderante na história económica de Moçambique. Neste contexto, serviu de vector integrador da economia do sul do país no espaço económico da África Austral, que se foi processando, de forma gradual, a partir do século XIX. É de salientar ainda o um papel fundamental que o mesmo desempenhou, no quadro das relações entre dois países vizinhos da África Austral (Moçambique e R.A.S), que ao longo dos séculos se estabeleceram.

Hoje com o decorrer das reformas conducentes à liberalização das actividades económicas de Moçambique, no âmbito do PRES, por um lado; a consolidação do processo da paz e o restabelecimento das relações com os países vizinhos, principalmente com a RAS, por outro; o país e os seus parceiros regionais passaram a priorizar a reactivação do referido Corredor, bem como o relançamento da política dos Corredores. África Austral, a semelhança daquilo que se passa a nível internacional, considera a política dos Corredores como disseminadores do desenvolvimento e competitividade global da região onde se encontram inseridos.

Com a aplicação das políticas de liberalização dos mercados, em Moçambique, assistimos, pela primeira vez na história desta infra estrutura , a participação do sector privado na sua gestão.

Palavras Chaves

Moçambique – Corredor de Maputo - Trabalho Migratório – República da África de Sul/África Austral - Acordos/Convenções/Tratados - Ajustamento Estrutural.

ABSTRACT

This assignment intends to be a reflection about the efficacy of the management strategies that have been (and are being) implemented, aiming to optimise profitability in the Corridor of Lourenço Marques – now know as Corridor of Maputo.

This Corridor has always taken up a leading role in Mozambique's economy, as an integration point for the southern economy of the country within the economic space of Austral Africa – integration that has been developing since the XIXth century.

The Corridor of Maputo has had a main role in the context of the relationship between two neighbouring counties in Austral Africa (Mozambique and South Africa Republic). Nowadays, with all the reforms that are leading to the liberalisation of economic activities within the PRES's scope; with the peace process consolidation and the renewal of the relationship with its neighbouring countries, mainly SAR;

Mozambique and its regional partners are prioritising this Corridor's reactivation, as well as the Corridor's relaunching policies, spreading development and the region's global competitiveness, where the private sector is (for the first time in this infrastructure's history) welcome to join in

Key Words

Mozambique - Maputo Corridor - Labour Emigration - South Africa .Republic/Southern Africa - Agreement/Convention/Treaty - Adjustment Structural .

Índice

Pag

1 – Introdução 007

1.1 - O Objecto e a Problemática 008
1.2 - Metodologia do trabalho e fontes 010
1.3 - Organização do trabalho 011

2 - O Sistema Ferroportuário no Moçambique Independente 014

2.1 - As infraestruturas dos Transportes e Portos e a problemática do desenvolvimento económico 014

2.2 - Breve história do sistema ferroportuário moçambicano 019

2.2.1 - O Subsistema Centro ou o Corredor da Beira 022
2.2.1.1 – O Porto da Beira 022
2.2.1.2 – O Caminho de Ferro 022
2.2.2 - O Subsistema Sul ou o Corredor de Maputo 023
2.2.2.1 – O Porto de Maputo 023
2.2.2.2 – O Caminho de Ferro 024
2.2.3 - O Subsistema Norte ou o Corredor de Nacala 025
2.2.3.1. – O Porto de Nacala 025
2.2.3.2 – O Caminho de Ferro 025

2.3 - Origem dos financiamentos do sistema Ferroportuário moçambicano 026

3 - As relações políticas e sócio - económicas entre Moçambique e a R.A.S. em torno do Corredor de Lourenço Marques - o período colonial. 032

3.1 - A gestão do corredor no contexto colonial - os Tratados, Acordos e Convenções de utilização do Corredor pela R.A.S. 032

3.2 - O Corredor como vantagem comparativa do Estado colonial relativamente à R.A.S. 043

3.3 - Balanço das actividades do Corredor de Lourenço Marques durante o período 1970 – 1975 047

3.4 - Os aspectos sócio-culturais: a migração 048

4 - Análise das condicionantes económicas e políticas na gestão do Corredor de Lourenço Marques - dos últimos anos do período colonial ao período da abertura económica em Moçambique (1975 - 1987) 053

4.1 - O corredor de Lourenço Marques na gestão da política externa do Estado colonial 053

4.2 - A situação política, económica e social moçambicana pós - independência 055

4.3 – A nova política do Estado de Moçambique na gestão do Corredor de Maputo 068

4.4- Os aspectos sócio-culturais que prevalecem no novo contexto político moçambicano e o surgimento de novas formas de migração. A emigração clandestina 072

4.5 - O Acordo de Inkomati como primeiro passo de reaproximação política entre os dois países e uma base para futuros acordos económicos 075

4.6- Balanço das actividades do Corredor de Maputo no novo quadro das relações Moçambique/RAS 078

5 - A liberalização económica e o Corredor de Maputo 080

5.1 - Fundamentos históricos, económicos e políticos da liberalização 080

5.2 - O panorama nacional face a liberalização económica (1987 - 1998) 084

5.3 - A gestão do Corredor no contexto da liberalização 093

5.3.1- O corredor como factor crítico de sucesso 093

5.3.2- Os desafios da actualidade 098

5.3.3 - A nova parceria na gestão do corredor de Maputo

5.3.4 - A cooperação (APD) e os novos investimentos para a reabilitação do Corredor de Maputo 102

5.4- O corredor de Maputo como vantagem moçambicana em relação aos países do interior da SADC - as apostas futuras 108

5.5- O Corredor de Desenvolvimento de Maputo - Uma rede integrada de infraestruturas. A Auto - Estrada Witbank – Maputo aprofundamento e reforço do relacionamento entre os dois países. 113

6 - Reflexões e Considerações Finais 115

7 - Referências Bibliográficas 118

8 - Anexos 131

Agradecimentos

Começo por expressar o meu mais profundo e reconhecido agradecimento à Professora Doutora **JOANA PEREIRA LEITE**, de quem tive o privilégio da orientação deste trabalho.

Reservo-a todos os adjectivos para tentar qualificar a sua disponibilidade, estímulo, generosidade, apoio e amizade, que serão certamente insuficientes para reconhecer todas as atenções, auxílio, vivacidade e todo o aconselhamento que me dispensou, que constituíram, sem dúvida, o maior incentivo para a elaboração de um trabalho desta magnitude, proporcionando-me um diálogo aberto e fraternal, mesmo nos momentos mais dificeis.

Aos professores que participaram na parte académica deste curso, pelos conhecimentos transmitidos e pela forma como o fizeram. Fica aqui expresso o meu muito obrigado, com destaque para os **Professores Jochen Oppenheimer e Horácio Fautino**.

A todos os que permitiram e contribuíram para a realização do estudo empírico: o Instituto para Cooperação Portuguesa, Embaixada de Moçambique em Portugal, Linhas Aéreas de Moçambique, Portos e Caminhos de Moçambique E. P., Banco de Moçambique, Banco Internacional de Moçambique e a Universidade Eduardo Mondlane-Moçambique. O meu reconhecido agradecimento expresso-o também ao Senhor Engenheiro Avito, Director do Departamento de Informática dos CFM.

Aos meus Compadres, **Ana Paula Lobo e Jorge Almiro Lobo**, pela enorme paciência de revisão literária.

Não me esqueci dos amigos...agradeço a paciência, apoio e toda a ajuda prestada.

A minha mãe e irmãos, embora caindo num lugar comum, sem eles esta tese não a faria.

Finalmente, como os últimos são sempre os primeiros, pela partilha das alegrias e dos contratempos, mas sobretudo pelo incentivo e apoio permanentes dados no decurso deste trabalho, um agradecimento muito especial ao **Roberto Buque**, meu marido, **Hugo** e **Yara**, meus filhos, **Daniela**, minha sobrinha e a **Inês**, minha afilhada.

Um Bem Haja a todos aqueles que inadvertidamente ficaram esquecidos!!!!!!.

Gostaria de dedicar esta tese à memória do meu pai e do meu irmão, **Silvino José Maneno e António Silvino.**

1 - Introdução

O Corredor de Lourenço Marques (actualmente Corredor de Maputo) assumiu, desde sempre, um papel preponderante no quadro da história económica de Moçambique e no relacionamento entre os dois países vizinhos da África Austral, Moçambique e a R.A.S., fatalmente unidos não só pela geografia, mas também pela história social, económica e cultural.

Este Corredor condicionou, no passado e sobretudo após a Conferência de Berlim - em 1885, a política de alianças das grandes potências europeias para a África Austral. Estas, no essencial, sempre articularam os seus interesses em torno do controlo desta infraestrutura, transformando-a, ao longo do tempo, num poderosíssimo instrumento de persuasão e elemento chave da diplomacia, que até finais do século XX determinou o equilíbrio regional.

Desde sempre que Moçambique, mercê da sua localização geográfica, constituiu um corredor privilegiado no acesso das zonas interiores da R.A.S. ao mar. Sabe-se, ainda, que este posicionamento, para além de condicionar o progresso de toda uma vasta região, foi, por seu turno, gerador de consideráveis receitas em divisas em benefício do Estado colonial português.

Todavia, a natureza da inserção económica de Moçambique no complexo da África Austral viria a ser alterada após a independência do território. Com efeito, a política de desenvolvimento socialista adoptada a partir de 1975, ao determinar a ruptura do sistema ferroportuário herdado do período colonial, provocou elevadíssimos prejuízos económicos, não só para o país, como também ao nível da competitividade global da região.

É dentro deste contexto que se compreende o interesse e importância atribuídos, ora pelo governo moçambicano no âmbito de implementação da economia de mercado em curso no país, ora pelos parceiros regionais, e principalmente a R.A.S., à revitalização desta infraestrutura, bem como à política de relançamento dos Corredores. Na realidade,

não seria de esperar que este país fosse indiferente ao enorme potencial que o sul de Moçambique lhe oferece, em termos de desenvolvimento, sobretudo no que respeita ao reforço da sua competitividade no mercado mundial.

Com a assinatura de mais um acordo internacional em 1984 - *Acordo de Nkomati*, assistimos à recondução de um processo negocial, que a história colonial recente havia iniciado. Sublinha-se, contudo, que no referido processo, o Corredor de Maputo foi, mais uma vez, a peça fundamental e determinante. Embora os protagonistas sejam outros, idênticos são hoje os objectivos de zelar pelo aproveitamento continuado deste grande gerador de progresso e de rendimentos, para os países da região. O país retoma, deste modo, a velha função que sempre representou: de trânsito de mercadorias.

Salienta-se que a zona de influência geográfica do Corredor de Maputo é enorme. Ela vai desde o sul de Moçambique (províncias de Maputo e Gaza) à província de Mpumalanga na R.A.S.. Neste espaço destacam-se, para além das cidades terminais (Maputo, Joanesburgo e Pretória), as cidades intermédias de Ressano Garcia, Komatipoort, Nelspruit e Witbank. Espera-se, assim, que a política de relançamento de Corredor venha a ter resultados positivos e significativos para o desenvolvimento quer da economia moçambicana, quer de toda região, nomeadamente pela interacção e complementaridade económica com o Transval e a próspera economia zimbabweana.

1.1 - O Objecto e a Problemática

O Corredor de Lourenço Marques desempenhou um papel fundamental como vector integrador da economia do sul de Moçambique no espaço económico da África Austral. Neste processo, que se realizou, de forma gradual, a partir do século XIX, foi decisiva e determinante a conjugação de dois elementos fundamentais, a saber: a exportação de mão-de-obra moçambicana para as minas da R.A.S. e a gestão do referido Corredor, vector de abertura estratégica para a República do Transval. Imprimia-se, deste modo, uma nova dinâmica no processo de complementaridade económica entre Moçambique e aquele país vizinho.

Segundo alguns analistas[1], a interacção destes dois elementos (acesso ao mar e a mão-de-obra para as minas do *rand*) tornou-se irreversível e incontestável, tendo em conta o contexto internacional e os interesses que conduziram a divisão de funções económicas na região. Esta sujeição estrutural e funcional é anterior à história colonial daquela região da África e manifesta-se durante todo o tempo colonial, subsistindo mesmo até aos nossos dias.

As Convenções, Acordos e Tratados celebrados entre os dois países, de 1901 a 1965, regularam, no essencial, matéria relativa àquelas duas questões, que determinaram o estabelecimento de um sistema económico de trânsito e de migração. Para alguns analistas moçambicanos, esta foi a característica fundamental da história económica colonial de Moçambique[2].

O recente Acordo assinado entre Moçambique e a R.A.S., em 1984 - *Acordo de Nkomati*, preconizava, entre outros aspectos não menos importantes, o retomar do sistema de trocas comerciais com a África do Sul, com especial destaque para as áreas dos transportes e da migração. A celebração do referido Acordo pode ser entendida como o reconhecimento do papel geo-estratégico que o país ocupa na região.

O Corredor de Maputo assumiu, desde sempre, um carácter regional, até mesmo internacional. Neste contexto assistimos, a partir de 1988, à realização de grandes projectos de reabilitação e manutenção do sistema de transporte moçambicano. A maioria destes projectos foi financiada por doadores internacionais, no âmbito da cooperação com os países da OCDE e SADC. De notar que estes sempre privilegiaram o subsistema ferroportuário, para onde foram canalizados montantes consideráveis, repartidos em 28 projectos, dos quais 18 pertencem a este Corredor.

Apesar do enorme esforço financeiro (nacional e internacional) orientado para a rede ferroportuária moçambicana, com a implementação dos projectos visando a revitalização e modernização destas infraestruturas, os resultados apresentaram-se pouco consistentes. Foi na sequência dos resultados menos satisfatórios, no

[1] Vide LEITE (1989), p.. 27 – 78.
[2] Vide *Relatório* nº 80/81 (1981), p.. 1 – 18.

prosseguimento dos objectivos definidos pelo PRE, que o governo moçambicano decidiu, em 1989, reestruturar a responsabilidade para-estatal deste subsistema, tendo como objectivo fundamental o aumento da eficácia e uma resposta adequada à competição específica de cada Corredor. Para as divisões operacionais responsáveis pela gestão de cada Corredor foi aprovado um conjunto de medidas e políticas revitalizadoras. Definiram-se medidas com orientação para o mercado e para a obtenção de lucro, e encorajou-se a participação do sector privado. É o estabelecimento de um novo modelo de cooperação e gestão, baseado nas regras do mercado e na livre concorrência.

Perante o novo referencial, e na sequência das reformas impostas pelo PAE com vista à liberalização do subsector ferroportuário moçambicano, parece-nos pertinente colocar duas questões, a saber:

1. **será esta a via correcta para alcançar o desenvolvimento sustentado - que consiste em reabilitar o que é rentável, no cumprimento das exigências dos doadores internacionais, como condição essencial para o país continuar a receber a ajuda da qual tanto depende? ou**

2. **se o Corredor, mais precisamente o país, estará a conhecer a fase do neocolonialismo mais selvagem e feroz, facilitada pela perda do poder do Estado - Providência, a favor dos investidores estrangeiros e privados, em nome da cooperação e do restabelecimento das leis do mercado?**

A resposta a estas questões só ao futuro pertence.

1.2 - Metodologia do trabalho e fontes

Em todos os capítulos, o estudo é essencialmente fundamentado em trabalho de análise e síntese de textos especializados que, de algum modo, abordam a matéria em apreciação. A recolha estatística assenta, fundamentalmente, em relatórios dos organismos nacionais, fundamentalmente o Banco de Moçambique, Ministério dos Transportes e Comunicação.

Portos e Caminhos de Ferro E. P., Comissão Nacional do Plano, Ministério do Plano e Finanças. Foi também de maior importância, neste domínio, o contributo dos organismos internacionais e regionais, tais como o Banco Mundial, UNDP, as instituições da Comunidade Europeia e da SADC.

Para além de importantes obras de elevado nível técnico-científico de diversos autores, que abordam os assuntos aqui tratados, em alguma ou várias das suas vertentes, foram essenciais diversos documentos oficiais dos Caminhos de Ferro de Moçambique, vários textos de suporte a estudos e seminários, e, nalguns casos, "documentos de trabalho" ainda não publicados.

Observamos ainda que, para a recolha dos elementos de estudo, foi fundamental, além das pesquisas convencionais em bibliotecas e centros de documentação, o contacto desenvolvido com as Direcções de Estudos e Planificação e de Informática dos Caminhos de Ferro, o Presidente do Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro E. P., o Ministério dos Transportes e Comunicações, o Governador do Banco de Moçambique e o Presidente do Conselho de Administração do Banco Internacional de Moçambique. Foram ainda obtidos elementos muito importantes por contacto estabelecido com a Universidade Eduardo Mondlane (UEM), de Moçambique. Esta informação, no seu conjunto, revelou-se um contributo essencial para a realização do presente trabalho. É de salientar, porém, que as conclusões aqui apresentadas são da exclusiva responsabilidade da autora.

1.3 - Organização do trabalho

Considerando que esta tese tem por temática o enquadramento do sistema económico do Sul de Moçambique no grande complexo da África Austral, onde o Corredor de Lourenço Marques se apresentou como peça fundamental do referido processo[3], para o nosso percurso analítico adoptou-se a seguinte sequência:

[3] Isto desde o estabelecimento das grandes potências europeias naquela região, o chamado período da ocupação efectiva, ditado pela Conferência de Berlim de 1885, até à actualidade.

No Capítulo I apresenta-se uma descrição simplificada e sumária do tema, contextualizando-o no quadro das relações entre Moçambique e os países da região, principalmente com a R.A.S.. Esta apresentação tem como principal objectivo a caracterização da política de actuação das autoridades de Moçambique (coloniais e actuais), na gestão do Corredor de Lourenço Marques, considerado um dos vectores fundamentais da dinâmica económica da África Austral.

O Capítulo II iniciámo-lo com uma breve abordagem relativa ao contributo das infraestruturas dos transportes e portos para o desenvolvimento económico. Aí são apresentados pontos de vista de diversos estudiosos desta matéria, de modo a realçar os aspectos relevantes de que se reveste o tema. Daremos o nosso ponto de vista quanto à premissa, defendida por alguns analistas num passado muito próximo, de que os transportes constituem causa/efeito do desenvolvimento.

De seguida procedemos à análise da história subjacente ao sistema ferroportuário moçambicano, quanto aos objectivos económicos que nortearam a sua construção, no contexto da articulação deste espaço com a metrópole, bem como aos interesses que conduziram à divisão de funções económicas naquela região. Sendo as infraestruturas ferro portuárias, por natureza, obras complexas que envolvem enormes recursos (humanos e financeiros,...), julgamos importante abordar, ainda neste capítulo, a proveniência dos capitais envolvidos na sua construção.

O Capítulo III destina-se à apresentação de todo um conjunto de Acordos, Convenções e Tratados que serviram de base ao relacionamento (político, económico e social) entre Moçambique e a R.A.S., em torno do seu grande e melindroso contencioso "**O Corredor de Lourenço Marques versus Emigração dos Trabalhadores Moçambicanos para as Minas do *Rand***", entre 1875 e 1965.

Fazemos referência aos aspectos políticos e económicos que condicionaram a gestão do Corredor de Maputo. Aludimos ainda ao facto de este Corredor, ao longo dos anos, se ter revelado um instrumento de persuasão do Estado colonial, utilizado, ora para exercer

o seu poder de gestão colonial, ora como recurso da diplomacia portuguesa, no decurso do século XX, para a gestão do equilíbrio de forças na África Austral.

Para finalizar o Capítulo, apresentamos, de forma resumida, as actividades do referido Corredor no período de 1970 a 1973, no que respeita ao transporte e manuseamento de carga, transporte de passageiros e os respectivos proveitos.

No Capítulo IV procedemos a uma explanação das políticas subjacentes à gestão do Corredor de Lourenço Marques, entre 1975[4] e 1987 - ano que inicia uma nova era na história económica do país. Fazemos menção ao grande marco histórico de 1984 - *O Acordo de Nkomati* (celebrado entre Moçambique e a R.A.S.)-, que ditou uma viragem histórica da política moçambicana, visando o estabelecimento de uma economia de mercado, possibilitando ao país a posterior adesão ao PAE do BM e FMI.

Ainda neste Capítulo tratamos dos aspectos caracterizadores das actuais correntes migratórias, e terminamos com a apresentação dos mapas referentes às actividades do Corredor de Maputo (transporte e manuseamento de carga), no período de 1975 a 1987.

No capítulo V, a liberalização económica constitui a matéria fundamental. Iniciámo-lo com uma breve descrição dos antecedentes, ou seja, a análise dos factos que, de um modo geral, determinam a necessidade, dos diversos PVD's, de recurso aos financiamentos do BM e FMI. Posteriormente, debruçamo-nos sobre os efeitos da liberalização no contexto nacional, baseados nos programas do FMI.

De seguida, descrevemos as políticas e estratégias adoptadas por Moçambique, na gestão do Corredor de Maputo no contexto da liberalização, bem como as apostas definidas pelo governo, relativamente ao Corredor, face aos desafios apresentados pela actual era globalizadora dos mercados.

Fazemos depois, de forma sucinta, referência aos efeitos da cooperação (regional e internacional), que vem sendo desenvolvida ao longo dos últimos anos, visando a

[4] Ano que ditou, em Moçambique, o fim da política colonial e o começo da implementação da política económica de transição para o socialismo.

capacitação institucional do Corredor. Finalizamos o Capítulo com uma breve referência ao novo quadro de relações entre aqueles dois Estados, à luz do referido modelo, e à construção da auto-estrada rodoviária que os liga. Este projecto, perspectivando o futuro, apresenta-se como continuidade e reforço deste relacionamento.

O Capítulo VI, capítulo final do nosso trabalho, dedicamo-lo exclusivamente a considerações e reflexões finais. Estas são, naturalmente, baseadas nas hipóteses levantadas nos capítulos anteriores, fundamentalmente na que postula ser o Corredor de Maputo um importante recurso para o desenvolvimento de Moçambique, a ser optimizado no contexto nacional e da cooperação regional e internacional. Sistematizam-se as conclusões do trabalho, que foram sendo referidas ao longo da sua apresentação, com destaque para aquelas que, no nosso ponto de vista, melhor nos informam acerca da importância do Corredor de Maputo, no grande complexo económico da África Austral.

2 - O Sistema Ferroportuário no Moçambique Independente

2.1 - As infraestruturas dos Transportes e Portos e a problemática do desenvolvimento económico

Reza a história que os progressos económicos sustentáveis não ocorrem em comunidades fechadas e isoladas. A troca de bens, de ideias, de tecnologias, e a livre circulação de bens, pessoas e capitais são componentes fundamentais para o estabelecimento de um desenvolvimento económico duradouro em qualquer sociedade.

As infraestruturas dos transportes desempenharam, nos últimos dois séculos, papel importante na mobilidade de pessoas e bens, na localização e organização do sistema produtivo, na interacção de espaços quer regionais, quer mundiais, fazendo coincidir as possibilidades da oferta e da procura, permitindo, assim, a circulação de bens, serviços e pessoas, para além de favorecer a criação do comércio.

Com base no papel exercido pelos transportes até então, durante muito tempo vigorou, consensualmente, a ideia de que os transportes exerciam uma grande e positiva influência

no desenvolvimento económico. Hoje questiona-se até que medida o transporte é óptimo como meio de atingir o objectivo mais amplo que é o desenvolvimento económico.

Tomando a história de desenvolvimento da Grã Bretanha como exemplo, é de reconhecimento generalizado que o caminho de ferro constituiu o agente promotor do progresso do comércio, da melhoria da qualidade de vida dos operários e do desenvolvimento da agricultura e dos recursos mineiros. Esta constatação levou a considerar que uma maior disponibilidade em infraestruturas de transporte representa um pré-requisito essencial para o desenvolvimento económico nos PVD's. Ainda segundo Rostow, uma figura defensora da importância do caminho de ferro, este seria o mais forte indicador do *Take - Off* económico[5].

Observando criticamente as transformações ocorridas na economia europeia e não só, nomeadamente no decurso dos dois últimos séculos, verifica-se que estas foram, em parte, iniciadas e acompanhadas por progressos notáveis nas infraestruturas de transporte e comunicação. Assistimos neste quadro ao papel importante desempenhado pelo transporte marítimo no estabelecimento de ligações dos grandes mercados nas áreas costeiras e ao longo dos grandes rios, como ocorreu entre os séculos XIII e XV, sendo os descobrimentos um bom exemplo deste fenómeno. Com efeito, o desenvolvimento do comércio de longa distância entre as Índias e as grandes cidades europeias (Amsterdão, Lisboa, Antuérpia), foi estimulado, em parte, pelo estabelecimento da banca, que proporcionou maior crescimento aos transportes marítimos. Também a Revolução Industrial e a invenção da máquina a vapor permitiram o alargamento dos mercados; a criação do automóvel trouxe consigo as facilidades de mobilidade de bens e pessoas em tempo reduzido para pequenas distâncias; da mesma forma que os oleodutos proporcionaram transportes de líquidos a longas distâncias. Finalmente, a conquista do espaço, uma das descobertas mais recentes, acompanhada, a partir dos anos 70, pelo grande *boom* na área das *Tecnologias de Informação*, quebraram todas as barreiras

[5] *Take -off*, designação que se dá a um conjunto de pré-condições ou requisitos (financeiros, humanos, sociais, tecnológicos.....) necessários para o *arranque* do desenvolvimento económico ; vide ROSTOW (1974), p. 13 - 78; BUTTON (1993), p. 222 - 234; AGARWALA (1971), p. 154 – 186.

impostas por factores de diversa ordem, ao permitirem a livre circulação de bens, pessoas, tecnologias e de capitais - **a globalização dos mercados**[6].

O panorama acima descrito demonstra o contributo das infraestruturas dos transportes e sublinha a forma como estas afectaram e condicionaram o decurso da história do desenvolvimento económico e social. Mas tendo como pano de fundo o estádio de desenvolvimento dos países africanos, poderemos ou não ser induzidos a concluir que os transportes constituem, por si só, um meio suficiente de fazer progredir outras actividades económicas.

Uma resposta afirmativa parece ser pouco credível, uma vez que a decisão de investimentos nas infraestruturas de transportes deve surgir como resultado duma avaliação individual do contributo de cada meio de transporte. A este deverá ser adicionado as sinergias dos restantes meios, cujos investimentos no seu conjunto, possam produzir mais valias no crescimento económico. Esta avaliação/decisão requerem um conhecimento técnico para a planificação de modernos sistemas de transportes, o que equivaleria afirmar que, exigem uma maior disponibilidade de recursos (financeiros e humanos com alguma diferenciação), inexistente naqueles países, para o seu relançamento económico de forma competitiva a nível internacional. Assim sendo, a crença de que os transportes não só permitem como estimulam a actividade directamente produtiva, através do seu impacto dinâmico na esfera produtiva, já não é unânime no seio dos subscritores da tese de que as infraestruturas dos transportes são causa/efeito do desenvolvimento económico[7] .

É certo que hoje quase ninguém duvida que os transportes desempenham uma função vital no progresso económico e social. Com efeito, eles permitem reduzir os obstáculos naturais à efectivação do comércio (tempo, espaço e custos), o aproveitamento de recursos antes inacessíveis e o alargamento dos mercados. Promovem, assim, a divisão do trabalho e a especialização, ao possibilitarem a produção em grande escala. Contribuem, ainda, para a estabilização dos preços e para a redução do custo global da produção. Por último, contribuiram, positivamente, para a manutenção da unidade

[6] Vide ROSTOW (1974), p. 13 - 78; BUTTON (1993), p. 222 - 234, ROSTOW (1977), p. 95 – 120.

política e social, e a divulgação de ideias políticas e religiosas. Revelaram-se, então, um poderosíssimo vector da difusão cultural[8].

Na realidade, ao longo dos tempos, os transportes têm agido como um elemento dinamizador do desenvolvimento económico e social. O impacto do seu contributo é vasto. Proporciona a melhoria da qualidade de vida das populações, facilita o acesso às regiões menos desenvolvidas, o desenvolvimento de alguns sectores da economia, a fixação de pessoas, a promoção do emprego, reduzindo, desta forma, as assimetrias regionais, promovendo, deste modo, o bem estar da população local. Permite a obtenção de maiores níveis de competitividade das empresas, a expansão dos mercados e sua integração noutros espaços económicos (regionais e ou mundiais), e, muitas vezes, acabam por condicionar a localização das zonas urbanas e das próprias indústrias[9].

Deve-se à sua expansão, a promoção, criação e o reforço das dinâmicas subjacentes ao processo de desenvolvimento, cuja consistência dependerá, em grande medida, da presença de outros factores dentro da estrutura económica (a qualidade da estrutura administrativa, o carácter e a orientação do ensino, e outras dimensões necessárias para o crescimento desta), para que o sistema dos transportes possa exercer o papel catalítico e criar novas actividades económicas[10].

Mas também é dever do próprio desenvolvimento económico a criação de condições para o estabelecimento de redes de transportes mais consistentes e eficazes, bem como possibilitar investimentos nas áreas de *Investigação & Desenvolvimento* e nos Recursos Humanos. Deste modo, será possível o reforço das redes dos transportes e a criação de novos e modernos sistemas de transportes mais competitivos.

Importa referir que para cada estádio de desenvolvimento económico é desejável um certo nível de transportes para que se possa atingir os objectivos delineados, ou seja, existe para cada estádio de desenvolvimento o óptimo em termos de níveis de transportes

[7] Idem.
[8] SANTOS (1958), pp. 210 – 222.
[9] BUTTON (1993), pp. 222 – 234.
[10] ROSTOW (1997), pp. 95 – 120.

que possam maximizar o seu crescimento[11]. Mas, por vezes, a dificuldade de avaliar objectivamente o investimento adequado em infraestruturas de transportes em dado momento, tende para a prodigalidade e o desperdício.

Retomando a nossa análise direccionada para os países africanos, e de acordo com certos autores[12], a opção em termos de qualidade e quantidade de recursos a investir nos transportes, deveria obedecer a um estudo prévio de ***custo – benefício***. Entenda-se que os investimentos devem apenas ser canalizados para os transportes que, de alguma maneira, apresentam efeitos catalíticos no desenvolvimento económico daqueles países. Evitar-se-ia, assim, o desperdício em investimentos em meios de transportes e comunicação da "***última geração***" que requerem, para além de avultados recursos financeiros, grandes investimentos adicionais em conhecimento técnico, o que os poderá tornar um investimento inadequado e até um obstáculo ao próprio desenvolvimento económico e social daqueles países.

De qualquer modo, não é retirado o mérito dos transportes (caminhos de ferro), que foram considerados a causa decisiva do desenvolvimento das economias europeias e das colónias ao longo do século XIX. É certo que esta importância é hoje rivalizada e complementada por outros meios de transporte, nomeadamente rodoviários, aéreos entre outros. Assim, para o caso dos PVD's, o desenvolvimento dos sistemas rodoviários é crucial para o dinamismo da agricultura, sector fundamental das suas economias. Por outro lado, a melhoria dos seus portos e dos serviços portuários reveste-se ainda de uma importância capital para a promoção das trocas comerciais e alargamento dos seus mercados[13]. Sabe-se, no entanto, que a promoção destas infraestruturas, por si só, não é condição suficiente para o desenvolvimento do comércio, pois as trocas comerciais e o consequente alargamento dos mercados estão profundamente condicionados pela evolução da conjuntura do comércio internacional (ausência de barreiras à entrada, fim do proteccionismo,.....).

[11] BUTTON (1993), pp. 222 - 234.
[12] FROMM (1968), pp. 21- 35.
[13] BUTTON (1993), pp. 222 - 234.

Em conclusão, as infraestruturas dos transportes e portos, embora não produzam bens, desempenham um papel importante no desenvolvimento económico e social, na medida em que acrescentam valor às actividades económicas. Esta mais-valia só é possível quando o sistema económico funciona de forma consistente, coerente e eficaz, permitindo sincronismo nas suas mais variadas dimensões. Se estas dimensões forem deficientes, nenhum investimento em transportes, por mais elevado que seja, será capaz de criar algum dinamismo económico.

2.2 - Breve história do sistema ferroportuário moçambicano

No contexto de implantação do sistema colonial em África, a partir de finais do século XIX, a instalação da rede ferroportuária teve como objectivo acelerar o processo de ocupação efectiva por parte das potências europeias. Para os governos coloniais, legitimados na Conferência de Berlim, o objectivo fundamental era o de chegar tão longe e tão depressa quanto possível, a fim de assegurar o fluxo de matérias primas entre o interior do continente e as metrópoles industrializadas. É de acordo com esta lógica que se compreende o direccionamento das principais ferrovias, orientadas no sentido interior – litoral.

No caso de Moçambique, a primeira realização ferroviária data de 1870, mas só a partir de 1930 as vias férreas moçambicanas passaram a integrar um plano de desenvolvimento harmonioso, visando o fomento do crescimento económico e a valorização daquela "província ultramarina"[14].

A partir de 1870 aquela rede ferroviária conheceu grandes progressos, embora durante muito tempo (cerca de cinco décadas), a dinamização deste projecto fosse marginal aos planos coloniais portugueses. Com efeito, o desenvolvimento destas vias deveu-se em larga medida, à influência dos territórios circundantes e economicamente mais desenvolvidos, que tinham necessidade de se servirem dos portos moçambicanos[15].

[14] SANTOS (1958), pp. 210 - 222.
[15] Idem.

Apesar de se ter iniciado em 1873, a construção da primeira via férrea da colónia que liga Lourenço Marques (Maputo) a Pretória, só a partir de 1914 é que o assentamento do caminho de ferro moçambicano obedeceu a interesses maioritariamente nacionais[16].

A rede ferroviária moçambicana, à semelhança daquilo que acontece em muitos países africanos, surge enquanto via de drenagem das matérias primas, em direcção ao litoral, a partir dos portos de mar, onde as mercadorias provenientes do interior seguiam para outros pontos da costa ou para além-mar. Privilegiou-se a rede do sul de Moçambique, que cobre apenas uma pequena extensão do território moçambicano, em detrimento de uma rede de penetração mais funda, que serviria as regiões do interior, situação que, aliás, se manteve até hoje. Em nosso entender, a nova ordem política e económica estabelecida em Moçambique ainda não conseguiu inverter esta situação. Neste sentido, a questão que se coloca é a de saber até que ponto não se estará hoje a pagar o preço de não se ter optado pela construção destas vias. No fundo, julgamos que o governo pós – colonial falhou também ao não ter apostado no desenvolvimento de uma rede ferroviária, que zelasse pelos interesses maioritariamente nacionais.

A inércia nacional manifestada no período colonial, no que respeita ao plano de desenvolvimento das vias férreas, manteve-se também no Moçambique pós-independência, muito embora as razões não tenham sido as mesmas nos dois períodos. Na realidade, até hoje os investimentos não foram orientados para a construção de novas vias ferroviárias. A maior parte do esforço financeiro foi dirigido à reestruturação dos Corredores (principalmente para os portos e ferrovias de ligação internacionais), destinando-se, apenas, uma pequena parcela deste para a manutenção da rede férrea de orientação nacional.

O reconhecimento da necessidade da execução de um plano de desenvolvimento do território que salvaguardasse o interesse nacional, por um lado, e, por outro, a necessidade de criar um serviço internacional mais eficiente e de grande importância no domínio internacional, levou o Estado colonial a assumir a responsabilidade de gestão destas infraestruturas. A prestação deste serviço público levou à criação de um

[16] Idem

organismo, com a função de administrar estas infraestruturas – a **Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro e Transporte**. Note-se que esta entidade viria a manter-se após a independência de Moçambique, embora o seu substrato político e a dinâmica económica difiram daqueles que nortearam a sua antecessora.

Prevalece, no essencial, aquilo que sempre foi um dos objectivos primários destas infraestruturas, que é a inserção da economia deste país no meio geo-económico da África Austral. A articulação deste espaço económico com a metrópole, tal como havia sido delineada durante o período colonial, ficou totalmente excluída.

É no seguimento da integração económica do país na região que, ainda hoje, se atribui importância capital ao desenvolvimento do sistema ferroportuário moçambicano. Na realidade, os países limítrofes permanecem os principais utilizadores e beneficiários deste sistema. Esta interdependência entre economias na região, estruturada no período colonial, viria a ser continuada no pós-colonial. Sabe-se ainda que esta "antiga" relação entre Moçambique e os países vizinhos contribuiu de forma decisiva, não apenas para o estabelecimento da economia de trânsito, mas também para o lançamento de uma economia de emigração[17]. A complementaridade entre estas duas dinâmicas sobreviveu sempre, ainda que com algumas perturbações no final do sistema colonial.

Apesar de tudo, o sistema ferroportuário moçambicano foi e continua a ser o mais privilegiado quanto à canalização de investimentos (nacionais e estrangeiros - no âmbito do Orçamento Geral do Estado, da APD, bem como da cooperação regional - SADC).

Moçambique conta hoje com três grandes Corredores de transportes, a saber: o Corredor da Beira, o Corredor de Maputo e o Corredor de Nacala que, pela sua importância económica e estratégica, acabam por condicionar, de alguma forma, a localização de muitas actividades económicas daquele país. Em cerca de 2.700 km, que constituem a costa moçambicana, localizam-se 15 portos de diferentes dimensões, sendo a principal característica dos portos internacionais a sua ligação com os caminhos de ferro. Podemos fazer uma breve subdivisão dos portos moçambicanos tendo em

[17] LEITE (1989), pp. 27 - 78.

consideração as suas características, dimensões e zonas de influência, como abaixo se segue:

1. **Portos Internacionais - Beira, Maputo e Nacala;**
2. **Portos Regionais - Inhambane, Pemba e Quelimane;**
3. **Portos Locais - Angoche, Chinde, Ibo, Ilha de Moçambique, Macusi, Moma, Mocímboa da Praia, Palma e Vilanculos.**

Vejamos, de seguida, com algum pormenor os três subsistemas de que se compõe o Sistema Ferroportuário moçambicano.

2.2.1 - O Subsistema Centro ou o Corredor da Beira[18]

2.2.1.1 - O Porto da Beira

O aconselhamento da utilização da Foz do Rio Pungué como porto de mar, data de 1885 por Paiva de Andrade. Contudo, só a partir de 1895 é que teve início a construção do cais. O porto da Beira possui três especializações:

1. **o cais de longo curso, com armazéns, frigoríficos e tanques para citrinos, melaço e sebo;**
2. **o cais para batelões (Chiveve); e**
3. **o cais para minérios e combustíveis líquidos, utilizado para manuseamento de minérios e o ponto de partida do oleoduto para o Zimbabwe.**

2.2.1.2 - O Caminho de Ferro

O Caminho de Ferro do Centro de Moçambique serve o Porto da Beira, o centro de Moçambique e ainda faz ligação ao interior do continente africano, através das linhas orientadas para as fronteiras de Zimbabwe e Malawi. Cobre uma extensão de cerca de 1000 km e subdivide-se em quatro linhas fundamentais:

- **A Linha para o Zimbabwe** é a linha principal. Parte da Beira - Porto até Machipanda, zona da fronteira com o Zimbabwe. Tem cerca de 315 km. Serve o Zimbabwe (para além de possibilitar o acesso ao mar, através deste país), a Zâmbia, a República Democrática do Congo (Zaire) e o Botswana. Transporta do interior, cobre, minérios, tabaco, cereais e carnes, vindo daqueles países, e leva para o interior, maquinaria, adubos químicos, madeiras, etc.

- **A Linha Trans-Zambézia RailWay** entronca com a primeira no Dondo e tem cerca de 335 km e dirige-se à Sena. É a via tradicional de acesso do Malawi ao mar. Serve principalmente os interesses daquele território e, um pouco, algumas indústrias moçambicanas (madeira, algodão e cimento), cujas actividades produtivas têm sede no centro do país.

- **A Linha de Tete (de D. Ana a Moatize)**, com cerca de 255 km. Serve a região mineira de Moatize.

- **Ramal de Inhaminga a Marromeu** – com cerca de 88 km, é uma linha concebida para escoar o açúcar produzido no vale do Zambeze.

- **Ramal Quelimane a Mocuba** que serve as populações locais.

2.2.2 O Subsistema Sul ou o Corredor de Maputo[19]

2.2.2.1 - O Porto de Maputo

O Porto de Maputo apoia as actividades do Caminho de Ferro do sul do país. Este começou a sua actividade de tráfego de passageiros e de carga de mercadorias em 1886, após a construção do caminho de ferro que liga Lourenço Marques e Pretória (1873). Desde então este tem vindo a beneficiar de inúmeros investimentos. Alguns foram orientados para a sua manutenção e outros para a sua reestruturação e prolongamento. Dado o crescimento contínuo da sua actividade, as autoridades coloniais decidiram especializá-lo em termos de carga, criando o Entreposto da Matola para carregamento de minérios, enquanto que o "velho" porto de Maputo limitava-se ao manuseamento de carga de mercadoria diversa desde fruta, peixe, cereais, entre outras. Uma divisão de funções que ainda hoje se mantém[20].

[18] Vide Portos e Caminhos de Ferro E. P., *Estudo das Capacidades Portuárias dos CFM*, Maputo, Direcção de Estudos e Planificação dos Caminhos de Ferro, 2000; Direcção dos Serviços e Portos de Moçambique, *Caminho de Ferro da Beira*, Lourenço Marques, DSP.CFT, 1971.

[19] Vide Portos e Caminhos de Ferro E. P.,*Estudo das Capacidades Portuárias dos CFM*, Maputo, Direcção de Estudos e Planificação dos Caminhos de Ferro 2000; Direcção dos Serviços e P.ortos de Moçambique, *Caminhos de Ferro e P.ortos de Moçambique*, Lourenço Marques, DSP. CFT, 1971.

[20] Vide Portos e Caminhos de Ferro E. P., *Estudo das Capacidades Portuárias dos CFM*, Maputo, Direcção de Estudos e Planificação dos Caminhos de Ferro, 2000.

No presente, este porto tem tido grande importância, sobretudo como porto de manuseamento de carga de mercadoria. De facto, a importância diminuta que hoje é atribuída ao tráfego de passageiros, prende-se principalmente com a rápida expansão dos transportes aéreos naquele país, que de longe se tornaram muito mais velozes e extremamente mais económicos quando se trata de percorrer rapidamente grandes distâncias.

2.2.2.2 – O Caminho de Ferro

O Caminho de Ferro do Sul de Moçambique, tem cerca de 844 km de extensão repartida em cinco linhas férreas distintas, a saber:

- **A Linha de Ressano Garcia**, com cerca de 88 km, estabelece comunicação com a República da África do Sul (RAS), mais concretamente com a província do Transval (zona rica em minérios tais como carvão, manganês, crómio, urânio, para além de produtos agrícolas). Transporta para esta província da RAS combustíveis líquidos e carga diversa, e desta região traz carvão, minério, citrinos, cereais, açúcar entre outros, para o Porto de Maputo.

- **A Linha para a Suazilândia** por Goba (faz ligação com a estação da camionagem de Stegi – Suazilândia), com uma extensão de cerca de 74 km. Transporta combustíveis líquidos para a Suazilândia e traz em direcção ao mar, minérios, açúcar e citrinos.

- **A Linha para o Zimbabwe** pelo Pafúri, com cerca de 534 km. Serve a região agrícola do vale do Limpopo, para além de oferecer ao Zimbabwe uma óptima ligação com o Porto de Maputo. Transporta no sentido ascendente, carros, adubos, madeira e, no sentido contrário, cobre, minérios, milho, gado, solucionando os problemas de interioridade daquele país.

- **A Linha de Xinavane**, com cerca de 93 km, é uma linha interna que se destina ao escoamento do açúcar de Xinavane e de cereais da Foz do Limpopo.

- **A Linha do Vale de Incomáti** (termina na Manhiça) tem cerca de 60 km de extensão, serve o vale do rio Incomáti. Possui um intenso tráfego de passageiros, principalmente das populações locais.

Para além destas linhas, existem ainda 3 ramais que complementam as actividades do caminho de ferro sul, apenas para serviços de transporte domésticos, a saber:

1. **o Ramal Umpala a Salamanga - com 61 km de extensão, destina-se ao serviço interno da área de Maputo;**
2. **o Ramal Entreposto, com cerca de 6 km, da Machava a Matola;**
3. **o Ramal de Umbelúzi, com cerca de 4km, liga Boane a Umbelúzi.**

Os Ramais de **Xai - Xai a Chimonzo** e o de **Inhambane – Inharrime,** embora pertençam a rede sul, não são alimentados pelo porto de Lourenço Marques.

2.2.3 - O Subsistema Norte ou o Corredor de Nacala[21]

2.2.3.1 - O Porto de Nacala

O Porto de Nacala é um porto relativamente novo. A sua abertura revestiu-se de grande importância, uma vez que permitiu a penetração ao interior norte de Moçambique, zona considerada como sendo a mais hostil à presença dos portugueses. Sublinha-se que esta região foi onde a guerra colonial se desenrolou com maior intensidade. A necessidade de construção deste porto deveu-se, acima de tudo, à incapacidade do Porto da Ilha de Moçambique de prestar serviço a toda região norte da província, de forma eficiente. Os estudos para o seu aproveitamento foram iniciados em 1935, mas interrompidos durante a 2ª Guerra Mundial. Em 1951, a título provisório o Porto foi aberto e em 1961 tiveram início as grandes obras da sua expansão.

Este Porto recebe do interior produtos como algodão, tabaco, milho, amendoim, sisal, castanha de caju, madeira, semente de girassol entre outros. Do litoral transporta carga diversa como bens manufacturados e de equipamento. O Porto de Nacala serve as ferrovias do norte, abaixo discriminadas.

2.2.3.2 - O Caminho de Ferro

A rede ferroviária atravessa um território rico (riqueza do solo e subsolo) com imensas possibilidades de desenvolvimento; canaliza grande parte da produção proveniente do interior das províncias de Nampula, Zambézia, Niassa, bem como a de origem do exterior destas; tem uma extensão de cerca de 900 km que se distribui pelas seguintes linhas:

[21] Vide Portos e Caminhos de Ferro E. P., *Estudo das Capacidades Portuárias dos CFM*, Maputo, Direcção de Estudos e Planificação dos Caminhos de Ferro, 2000; Direcção dos Serviços e Portos de Moçambique, *Caminho de Ferro de Nacala*, Lourenço Marques, DSP. CFT, 1971.

- **A Linha que liga o Porto de Nacala a Lichinga**, com cerca de 800 km de comprimento, é uma das ligações mais longas de Moçambique. Escoa para o porto os produtos das províncias por esta atravessadas.
- **O Ramal do Lumbo**, do Lumbo ao rio Monapo, com cerca de 43 km.
- **O Ramal de Cuamba** a Entre Lagos tem cerca de 77 km de comprimento e liga ao Malawi e à Malawi Railways. Este Ramal constitui uma alternativa ao Porto da Beira para o escoamento dos produtos de e para o norte do Malawi e para a Zâmbia, o que revela ser de extrema importância quer para a economia do país, quer ainda para a economia dos dois países por ele servido.

Os três Corredores apresentam condições específicas, quer do ponto de vista técnico, quer económico. Não faria sentido compará-los, à priori, quanto a sua importância económica, pois servem regiões com níveis de desenvolvimento diferente, o que faz com que o seu grau de utilização seja diferente. Mas não deixa de ser importante fazer referência a um facto novo que se prende com certa diminuição do tráfego do Corredor da Beira. Esta situação não se fica a dever apenas ao facto de o Corredor de Maputo ter a montante uma região economicamente mais funcional e desenvolvida (a que é servida pelo Corredor da Beira), mas também à concorrência directa sofrida pelo Porto de Maputo, relativamente aos da R.A.S.. Com efeito, a actuação das autoridades moçambicanas foi no sentido de modernizar o Corredor, para fazer face à concorrência sentida. Contudo, esta matéria será tratada com alguma minúcia num dos capítulos deste trabalho.

2.3 - Origem dos financiamentos do sistema ferroportuário moçambicano

O Acto de Berlim (1885) ditou a aceleração da chamada "ocupação efectiva" da África pelas grandes potências europeias. Lisboa tinha presente esta necessidade em relação as suas possessões africanas, com maior prioridade para Moçambique, onde os conflitos dos interesses manifestados pelas potências presentes naquela região fizeram daquela zona da África Austral, um local de equilíbrios instáveis. O desenvolvimento desta região passou então a ser regulado por *Acordos* e Tratados assinados pelas partes envolvidas.

Apesar do reconhecimento desta necessidade por parte do governo português, os parcos recursos financeiros de que Portugal dispunha não permitiram o arranque dos actos de

pacificação territorial, condição necessária para o objectivo pretendido. Coube a António Enes, então Comissário Régio (1891 - 1892), a criação de um modelo económico que conferia um tratamento especial e privilegiado ao capital estrangeiro, como forma de atrair o investimento estrangeiro. Este modelo passava por entregar amplas faixas de Moçambique ao capital estrangeiro, como forma de contrariar a perca, a curto prazo, daquela colónia.

As facilidades dadas às companhias estrangeiras permitiram a "ocupação efectiva", o aproveitamento económico do território com capitais basicamente externos e a aceitação internacional da soberania teórica portuguesa sobre Moçambique. Até 1894, a maior parte do território moçambicano já tinha sido distribuído às Companhias de Moçambique, Niassa, Zambézia, Luabo, Sena Sugar Estates e à Societé du Madal.

Estas companhias, com fronteiras precisas, desempenharam um papel importante no desenvolvimento da rede de transportes no país. Detinham cerca de 50% do território (ver o mapa anexo), e algumas destas formavam autênticos "estados dentro do Estado". Com efeito, os poderes que lhes eram concedidos passavam pelo monopólio do comércio de exportação, pelo direito a uma legislação própria e pauta alfandegária autónoma, pelo direito de construir infraestruturas, nomeadamente portos, estradas e caminhos de ferro; pelo direito a ter selos, moeda e exército próprio, garantindo, deste modo, a ocupação efectiva com recursos próprios e grande autonomia. As principais obrigações das companhias limitavam-se ao dever de entregar ao Estado 7,5% dos lucros e 10% dos dividendos distribuídos[22].

A **Companhia Majestática de Moçambique** estabeleceu-se em 1891, tendo perdido os seus direitos em 1941. Estendia-se entre o rio Zambeze e o Paralelo 25° S. Criou imensas infraestruturas no país, destacando-se entre as mais importantes o caminho de ferro que liga Beira a então Rodésia do Sul, bem como o porto da Beira, que se tornara o segundo maior da colónia.

[22]Vide TELO (1991), pp. 208 - 214; LEITE (1989), pp. 27 - 56, 60 - 78.

Esta **Companhia** foi, inicialmente, de capitais maioritariamente franceses. Contudo, Portugal aceitara a alteração da composição do seu capital e passou a ser controlada pela ***British South África Co.*** (*BSAC*), dirigida, à data do seu estabelecimento em Moçambique, por Cecil Rhodes (Primeiro Ministro da colónia do Cabo). O governo português entregou, por concessão, a construção da referida linha férrea à *BSAC,* ficando à responsabilidade da companhia a administração do porto da Beira e da respectiva linha férrea, livre de entraves, por um período de 50 anos[23].

A **Companhia Majestática do Niassa** - apesar de as bases para o seu estabelecimento terem sido iniciadas em 1881, o seu verdadeiro funcionamento só o foi a partir de 1983, tendo a "*ocupação efectiva*" ocorrido apenas em 1899. Esta estendia-se entre os rios Rovuma e Lúrio. O seu controlo foi objecto de disputa por parte de empresas de capitais franceses, alemães e ingleses, tendo, contudo, prevalecido o domínio inglês. Porém, este domínio foi transferido para empresas de capitais maioritariamente alemães, através do acordo secreto entre Berlim e Londres. A Companhia tinha o domínio do grande comércio de exportação de Quelimane e Cabo Delgado[24]. As suas prerrogativas concessionárias (de trinta e cinco anos) foram abolidos em 1928, devido fundamentalmente a dois factores, a saber:

- **a política nacionalizadora (após a implantação da ditadura em Portugal, em Maio/1926), legislando medidas proteccionistas no mercado nacional e colonial; e**
- **o fracasso económico da própria companhia, que se traduziu no incumprimento dos compromissos acordados aquando da concessão, sendo o mais importante o da construção de uma linha férrea que ligasse o Lago Niassa e o Oceano Índico.**

Para o norte de Moçambique não existiram empresas inglesas com importância significativa, sendo o comércio desta zona praticamente monopólio dos alemães e franceses, estes últimos com menor expressão.

[23] Vide Telo (1991), pp. 208 - 214; LEITE (1989), pp. 27 – 56 , 60 – 78.
[24] Idem.

A **Companhia do Zambeze**, cria-se em 1892, a partir do leilão dos *prazos*[25] da Zambézia e de Tete. Era fundamentalmente de capitais franceses e alemães. Muitos dos *prazos* da companhia foram cedidos, por subconcessão, a outras companhias, mais concretamente à **Companhia da Boror, do Luabo, à Sena Sugar Estates e à Societé du Madal** que, no seu conjunto, dominavam a produção e a comercialização do açúcar, sisal e das oleaginosas na Zambézia. A Companhia do Zambeze era uma companhia sob dependência do Estado Português e foi sob sua responsabilidade que se procedeu à construção da linha férrea de Quelimane a Maquival, zona da sua jurisdição[26].

Se para o centro e norte do país, a presença das Companhias explica, em grande medida, o financiamento da rede de transportes naquela zona, incluindo as ferrovias, não se pode, no nosso entender, fazer uma extrapolação do processo da construção desta rede para explicar o subsistema ferroportuário do sul do país. Esta região nunca constituiu zona de domínio das Companhias Majestáticas. Importa recordar que a linha de Lourenço Marques apresentou-se sempre como sendo a chave para o desenvolvimento do sul de Moçambique, em articulação com a economia sul-africana.

A construção das infraestruturas ferroportuárias requer sempre, dum modo geral, milhões de toneladas de madeira, de betão e de metal que, uma vez traduzidos em termos económicos, equivale a dizer que estas infraestruturas exigem avultados investimentos em capital (financeiro, humano,...). Assim sendo, a construção destas infraestruturas obriga, invariavelmente, à intervenção e participação do Estado na qualidade de promotor e gestor dos bens de utilidade pública. A linha Lourenço Marques - Pretória não foi excepção à regra.

Os empreendimentos realizados na área ferroportuária no sul do país foram da competência do Estado que, no exercício dos seus direitos e deveres de gestor das infraestruturas do uso público, chamou a si a responsabilidade de adjudicar aos detentores do capital a realização da ferrovia que ligasse Lourenço Marques a Pretória. É importante salientar que entre 1875 e 1902 a guerra angloboer impõe-se como acontecimento central no direccionamento da política externa portuguesa. Subjacente a

[25] Relativo aos terrenos concedidos para o usufruto, a longo prazo, mediante pagamento de uma renda.

este conflito situava-se a luta das Repúblicas boers do Orange e do Transval pela sua autonomia económica, que passava por conseguirem saídas para o mar, em alternativa aos portos de Durban e Port Elizabeth, controladas pelo poder inglês. Neste contexto, o Corredor de Lourenço Marques foi a saída de eleição e desempenhou um importante papel no desenrolar da confrontação.

As dificuldades económicas do governo português ditaram, mais uma vez, a decisão de ceder em regime de concessão a construção desta linha[27], à semelhança do que acontecera com as acções de pacificação territorial.

A cláusula importante desta concessão foi a de não permitir que a entidade responsável pela construção da referida linha fosse controlada ou aliada da Inglaterra, como forma de salvaguardar o interesse das Repúblicas boers, potenciais utilizadoras, que, para tal, já tinham firmado um acordo com Portugal, onde estas pretensões tinham sido acauteladas.

Foi na procura de soluções que surgiu o Coronel Edward Mac Murdo, americano, aparentemente sem ligações com a Inglaterra, que apresentou a proposta para a realização do empreendimento sem encargos para o governo português. No entanto, as contrapartidas respeitavam quer a transferência para a sua posse de metade dos terrenos, numa faixa de 500 metros de cada lado da linha, quer a concessão de 100 000 hectares de terrenos baldios em Lourenço Marques e Inhambane, bem como outros privilégios no sul de Moçambique[28].

Esta proposta tentadora foi analisada pelo governo português e, em 1883, foi feita a Mac Murdo a concessão da construção da obra. Contudo, sabe-se que o período que se seguiu até por volta de 1889 foi marcado por conflitos entre as partes (Portugal, Transval, Inglaterra e EUA como representante das pretensões da viúva de Mac Murdo) envolvidas na disputa pelo controle desta infraestrutura. Toda a relação de forças naquela zona da África Austral dependia do traçado das linhas de caminhos de ferro e,

[26] Vide TELO (1991), pp. 208 - 214; LEITE (1989), pp. 27 – 60.
[27] TELO, António José, "Caminho de Ferro de Lourenço Marques: a ponta do iceberg" in *Revista ELO*, Lisboa, nº 6, Setembro/Outubro e nº 7, Novembro/Dezembro 1991.
[28] TELO, António José, "Caminho de Ferro de Lourenço Marques: a ponta do iceberg" in *Revista ELO* Lisboa, nº 6, Setembro/Outubro e nº 7, Novembro/Dezembro 1991.

principalmente, da questão ainda em aberto de quem iria controlar a via de Lourenço Marques[29].

O conflito sobre o controlo daquela linha acabou por ser matéria cuja solução requeria uma arbitragem internacional, tendo sido submetido ao tribunal formado pelo Governo Federal Suíço em Berna. Foi na sequência desta arbitragem que, finalmente, o caminho de ferro se tornou propriedade do Estado português. Quanto à Inglaterra, coube-lhe o direito preferencial sobre o território do sul do Zambeze acerca do qual, no essencial e segundo a interpretação inglesa, o Estado português não podia fazer nenhuma cedência que representasse a diminuição dos direitos soberanos portugueses, nomeadamente a venda do caminho de ferro, sem o seu prévio consentimento[30].

Com o fim da crise, em 1891, a Inglaterra, por um lado, completou o cerco boer, estabeleceu acordos com Alemanha e consolidou as relações com os EUA, e, por outro, reduziu Portugal à sua posição tradicional – com o caminho de ferro de Lourenço Marques como peça fundamental neste processo. Esta paz estabelecida na região em 1891 foi efémera. Com efeito, em 1896, este Corredor voltou a ser palco de novas discórdias, desta vez, originadas pelo pedido feito pela Alemanha de utilizar o referido Corredor, como ponto de passagem do seu exército para auxiliar o Transval. Mais uma vez, comprovava-se que a linha de Lourenço Marques era um delicado instrumento da política externa portuguesa, que deveria ser manipulado com grande cuidado pelo governo de modo a evitar um confronto directo com a Inglaterra, ao mesmo tempo que procurava reforçar a aliança com o Transval[31].

Ao finalizar este ponto, é possível retirar as seguintes ilações: o Acto de Berlim foi o catalisador da corrida para a "ocupação efectiva" do continente africano pelas grandes potências europeias. Para as possessões africanas de Portugal, o marco de Berlim, por si só, não teria conseguido a efectivação da ocupação tanto almejada. Esta deveu-se muito ao mérito de António Enes, ao criar reformas económicas e ao decidir a concessão de

[29] Idem.
[30] Idem.
[31] Vide TELO, António José, "Caminho de Ferro de Lourenço Marques: a ponta do iceberg" in *Revista ELO*, Lisboa, nº 6, Setembro/Outubro e nº 7, Novembro/Dezembro 1991.

poderes quer às Companhias Majestáticas, quer ao capital estrangeiro, que se instalaram em Moçambique desempenhando um papel importante na criação da rede de transportes.

Estas concessões territoriais só podem ser entendidas dentro do espírito de uma necessidade urgente de Portugal colonizar efectivamente o continente africano. De facto, esta tarefa não era fácil de concretizar por um país fortemente descapitalizado e sem capacidade administrativa necessária. Assim se explica que venha a ser transferida para às Companhias a responsabilidade de criação de caminhos de ferro e estradas quer nas áreas de extracção mineira, quer nas zonas agrícolas de exportação. De facto, estas infraestruturas eram indispensáveis para levar a bom termo o processo de colonização, permitindo a saída das matérias primas e a entrada de produtos manufacturados na colónia.

Por volta de 1960, os direitos concessionários às Companhias, na sua maioria, já tinham sido abolidos e estas infraestruturas de transporte passaram para a propriedade do Estado, sendo administradas por um organismo autónomo - a **Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique**[32], entidade que ainda hoje continua responsável pela gestão destes bens. Sublinha-se, no entanto, que as Companhias Majestáticas e outras de capital estrangeiro constituem parte integrante da história económica moçambicana, não sendo possivel explicar a origem dos financiamentos do seu sistema ferroportuário, sem recorrer à histórias das mesmas, ou, por outra, excluindo o seu contributo para o desenvolvimento do país.

3 - As relações políticas e sócio - económicas entre Moçambique e a R.A.S. em torno do Corredor de Lourenço Marques - o período colonial.

3.1 - A gestão do Corredor no contexto colonial - os Tratados, Acordos e Convenções de utilização do Corredor pela R.A.S.

[32] TELO, António José, "Caminho de Ferro de Lourenço Marques: a ponta do iceberg" in *Revista ELO*, Lisboa, nº 6, Setembro/Outubro e nº 7, Novembro/Dezembro 1991.

A actuação colonial do Estado Português em Moçambique, desde a fase da chamada ocupação efectiva até ao final do colonialismo, esteve quase sempre subordinada a interesses alheios aos de Portugal. A integração profunda da economia moçambicana no complexo da África Austral estabeleceu-se de forma gradual, no período que decorreu entre fins do século XIX e os anos trinta do século XX. Esta integração deveu-se, em grande parte, à cedência de grandes áreas daquela colónia às Companhias Majestáticas (Companhia de Moçambique e Companhia do Niassa) , às grandes companhias de capital estrangeiro (Boror, Luabo, Madal , Zambeze e outras), para além da exportação da mão-de-obra para as minas do rand da República da África do Sul. Moçambique conhece então, a partir deste período, a estruturação fundamental da sua economia.

De notar ainda que, no decurso deste período, Transval readquire a sua autonomia (1880/81). Com efeito, este passou a considerar indispensável, para assegurar a sua independência económica, uma livre saída para o mar. A natural autonomia (política e económica) do Transval, por um lado, e, por outro, as relações pouco amistosas que este mantinha com as colónias britânicas de Durban e Cabo, levou-o a preferir o Porto de Delagoa Bay (Lourenço Marques), relativamente aos portos daquelas colónias controlados pelo poder inglês. Importa aqui sublinhar que a ânsia do Transval de conseguir uma saída para o mundo exterior, autónoma à das colónias britânicas, levou o presidente Pretorius a declarar, em 1869, a anexação de Delagoa Bay ao Transval, mas sem sucesso.

A ligação do Transval com Delagoa Bay tornou-se um elemento-chave no processo da luta pela sua autonomia, laços estes que se viram posteriormente reforçados aquando do conflito entre a Inglaterra e a República Boer Unificada, a chamada **guerra anglo - boer**. O desenrolar de todo este processo acabou por estabelecer uma rivalidade entre a Inglaterra e o Transval, caracterizada pelo esforço de ambas para conseguirem maiores facilidades junto do Governo Português, relativamente ao Porto de Lourenço Marques. Uma vez fracassada a declaração de anexação de Delagoa Bay, que ficou a dever-se à decidida oposição do Governo Português, os dois países firmaram um Tratado, denominado ***Tratado de Paz, Amizade, Comércio e Limites*** (1869), que assegurava: a liberdade de comércio, o estabelecimento de limites entre os dois territórios e o

reconhecimento da soberania portuguesa sobre a região de Delagoa Bay. O cumprimento do referido **Tratado** foi marcado por tensões no relacionamento entre as partes que, sobretudo, reflectiam os problemas que perturbavam a Inglaterra no decurso da sua história de ocupação efectiva das suas possessões da África Austral (República Boer), com particular ênfase para a República do Transval[33].

A descoberta do ouro no Transval e o desencadeamento do processo de absorção massiva de mão-de-obra estrangeira, sobretudo a moçambicana, em consequência da exploração efectiva das minas do *rand*, viria a reforçar cada vez mais a interdependência entre estes dois territórios. Este novo dado junta-se ao velho problema do acesso ao mar, imprimindo, deste modo, uma nova dinâmica à complementaridade económica entre Moçambique e África do Sul. A interacção destes dois elementos (acesso ao mar e a mão-de-obra para as minas do *rand*) tornou-se irreversível e viria a impor-se durante todo o período colonial em Moçambique[34].

Consequentemente, o sul de Moçambique foi transformado no principal reservatório de mão-de-obra, cuja finalidade era a sua posterior exportação para os centros da indústria mineira da África do Sul. Esta particularidade foi considerada por alguns autores moçambicanos, uma das características mais importantes e marcantes de toda a história colonial do país[35]. O sistema de exportação da força de trabalho desenvolvido ao longo de várias décadas tem ainda hoje importantes reflexos na estrutura sócio-económica do sul do país.

Os Acordos posteriores ao primeiro **Tratado** acima mencionado passaram a regular dois processos fundamentais:

1. **consistia na colocação da mão-de-obra na indústria mineira do Transval. A consequência imediata deste processo foi o desenvolvimento da indústria mineira graças ao trabalho migratório, fundamentalmente de trabalhadores moçambicanos;**

[33] Vide LEITE (1989), pp. 27 – 60.
[34] Vide LEITE (1989), pp. 56 – 78.
[35] Vide *Relatório* nº 80/81 (1981), pp. 1 – 18.

2. o estabelecimento de regras quanto à gestão do Porto e do Caminho de Ferro que liga Lourenço Marques a Pretória.

Estas duas dinâmicas condicionaram definitivamente a estruturação de um sistema de economia de trânsito e de emigração a sul de Moçambique, vector fundamental do desenvolvimento económico do território durante o período colonial [36].

Note-se, ainda, que esta articulação entre as economias moçambicana e sul-africana, condicionada pelo lugar e funções que Moçambique ocupava na região, foi utilizada com sucesso pelo Estado português. Esta constituía quer objecto central no exercício da sua gestão colonial, quer importante meio de pressão diplomática na definição dos equilíbrios geopolíticos na África Austral da primeira metade do século XX.

Os acordos firmados entre estes dois países conheceram três grandes períodos[37], a saber:

1° Período - de 1875 ao final da guerra anglo- boer (1901);
2 ° Período - de 1901 a 1928; e
3° Período - a partir de 1928.

O ***Tratado de Amizade e Comércio*** assinado em 1875 reafirmou os princípios estabelecidos no **Tratado** de 1869. A Convenção Suplementar a este, celebrado entre os representantes do governo de Lisboa e o Presidente Kruger em 1884, previa a construção da linha férrea Lourenço Marques - Pretória, cuja função fundamental seria a drenagem do tráfego do Transval através do Porto de Lourenço Marques. Vicissitudes de vária ordem retardaram a construção da referida linha, cuja exploração efectiva só teve início em 1894.

Em 1897 foi instituído em Moçambique, pelo Governador de então - Mouzinho de Albuquerque -, o primeiro Estatuto que passou a regular a migração de trabalhadores para o Transval. Este Estatuto criara também o posto de ***Curador,*** cuja função específica era dirigir e controlar os nativos moçambicanos na África do Sul. Pelo lado sul-

[36] Vide LEITE (1989), pp. 27 – 58.
[37] Vide LEITE (1989), pp. 56 – 78.

africano, no referido período, foi instituída a Witwatersrand Rand Native Labour – *WENELA* -, organização da Câmara das Minas do país, responsável pelo recrutamento de trabalhadores[38].

O período que se seguiu (1901 a 1928), não foi excepção quanto a conflitos nas relações de Estado dos dois países. Fortes tensões surgem em torno do seu velho contencioso (a gestão do Corredor de Lourenço Marques *versus* mão-de-obra para as minas do *rand*). Perante o relacionamento pouco amistoso entre os dois países, as autoridades anglo-saxónicas manifestam interesse em desviar o seu tráfego do Transval para os portos de Durban e do Cabo. O Governo de Moçambique, compreendendo esta intenção e no intuito de assegurar, por meio do movimento de mercadorias, o retorno dos capitais investidos na construção da linha , aproveitou a suspensão da laboração mineira causada pela guerra Anglo – Boer e decidiu proibir, em 1901, a emigração para a R.A.S.

Transval, a braços com uma grave crise económica, precisava de reabilitar urgentemente as minas. Para tal, necessitava de mão-de-obra com algum treino que permitisse a sua exploração imediata e intensiva. Os únicos trabalhadores que possuíam tais características eram os moçambicanos. Perante a situação, as autoridades britânicas não tiveram outra alternativa senão negociar e concluir com o Governo de Moçambique, em 1901, um *modus vivendi*[39]. Neste acordo, o essencial do conteúdo do primeiro Estatuto de 1897 sobre a migração tornou a ser considerado válido, com algumas modificações e aditamentos quanto ao período de duração dos contratos de trabalho. Estes passaram a ter a validade de um ano. Paralelamente a esta alteração, foram estabelecidas fronteiras para além das quais (Paralelo 22°) a *WENELA* não podia recrutar e/ou instituir estações de recrutamento. Ficavam, deste modo, salvaguardados os interesses das Companhias localizadas a centro e norte de Moçambique.

Os acordos assinados entre os dois territórios até finais do século XIX, visando regular o contencioso mão-de-obra moçambicana para as minas do *rand* versus gestão do caminho

[38] FERREIRA (1963), pp. 82 - 89.
[39] Vide LEITE (1989), pp. 56 - 78; FERREIRA (1963), pp. 82 – 89; *Relatório* nº 80/81 (1981), pp. 1 – 18.

de ferro e Porto de Lourenço Marques, de forma alguma se revelaram medidas satisfatórias para ambos. Entretanto, em 1906, a Grã Bretanha dotou o Transval de um governo responsável a quem decidiu delegar a resolução desta problemática. As conversações que visavam o estabelecimento de um novo acordo foram então iniciadas e concluídas com alguma ligeireza, quer pelo facto de estar já em curso o projecto de união das antigas colónias britânicas com as repúblicas boers, quer ainda pelas pretensões do Transval de querer, *a priori*, acautelar os seus interesses. As conversações deram origem a uma nova Convenção, assinada em 1909, válida por dez anos e prorrogáveis enquanto não houvesse notificação de denúncia de uma das partes, com pelo menos um ano de antecedência. A utilização do Porto de Lourenço Marques pelo Transval e o recrutamento da mão-de-obra aparecem nesta Convenção como duas questões ligadas e fundamentais. Os aspectos mais relevantes contidos neste documento apresentam-se de seguida[40]:

- o abandono da ideia inicial da criação de uma comissão mista para a gestão conjunta do caminho de ferro e do Porto de Lourenço Marques;
- a manutenção de uma "zona de competência" do Porto de Lourenço Marques em relação à área do *rand*;
- a garantia de 50% do tráfego dessa área passar pelo Porto de Lourenço Marques;
- a criação de uma comissão mista para a coordenação dos dois sistemas ferroviários;
- a defesa de tarifas do caminho de ferro contra os seus concorrentes;
- o estabelecimento da duração normal dos contratos dos mineiros em um ano, prorrogável por mais um ano;
- a manutenção e actualização dos benefícios fiscais anteriormente concedidos, após 1875, à mercadoria em trânsito proveniente do Transval;
- o desenvolvimento duma política ligada ao Porto e caminho de ferro no que respeita ao recrutamento de mão-de-obra para o *rand*;
- a formalização do acordo prévio que estabelecia o monopólio de recrutamento de mão-de-obra pela *WENELA*
- a possibilidade de o Governo Português poder cobrar o imposto indígena nas minas, pago pelos mineiros, bem como o direito de receber uma taxa por cada mineiro recrutado, a ser pago pelas minas; e
- cuidou da repressão da emigração clandestina[41].

[40] Vide *Relatório* nº 80/81 (1981), pp. 1 – 18; FERREIRA (1963), pp. 82 - 89.
[41] Vide *Relatório* nº 80/81 (1981), pp. 1 – 18; FERREIRA (1963), pp. 82 – 89.

O ano de 1910 foi marcado por profundas alterações no quadro das relações já estabelecidas entre os dois territórios. Por um lado, o ano ditou o fim da monarquia portuguesa, trazendo consequências para o equilíbrio na África Oriental portuguesa. Esta mudança política facilitou a formação de núcleos de pensadores que orientam a sua reflexão em torno da actividade económica de Moçambique. Tratava-se, no fundo, de uma preocupação também partilhada pelos governantes, que visava alertar para o perigo de uma situação de dependência ditada pela permanente recorrência a acordos com a África do Sul[42]. Neste contexto, os acordos de 1909, que haviam sido assinados por um período de 10 anos, foram postos em causa e o debate sobre o desenvolvimento económico de Moçambique nasce como uma crítica aos governantes de então, responsabilizados pela situação de bipolarização económica colonial a que Moçambique esteve sujeito durante décadas[43].

Quanto à África do Sul, as modificações políticas derivadas da formação da União da África do Sul repercutiram-se no campo económico, dando origem a uma situação, de certo modo, adversa. Aos interesses particulares do Transval que sempre nortearam o espírito dos acordos, assinados até à data, sobrepuseram-se então os interesses da União e dos seus portos. Após longas conversações, a África do Sul acabou denunciando a Convenção em 1922. Iniciou-se, então, nos anos seguintes, um braço de ferro entre os países em torno das vantagens a obter do caminho de ferro e do Porto de Lourenço Marques.

A União acusava Portugal de instabilidade e descalabro governativo, impotência financeira e péssima gerência. Deste modo, procurou obter junto do governo português, o domínio ou pelo menos o co-domínio do caminho de ferro e do porto de Lourenço Marques, por forma a assegurar, no seu entender, a eficiência deste Corredor. Alguns autores[44] fazem alusão à anarquia administrativa vivida em Portugal nessa época, e apontam a desordem política que reinava no país nessa altura, como factor impeditivo do bom andamento das negociações.

[42] FERREIRA (1963), pp. 82 - 89.
[43] Idem.
[44] Idem.

A decisão da África do Sul levou o governo de Lisboa a restringir o fluxo de mão-de-obra para as minas do *rand*, embora estivesse ciente dos resultados nefastos que daí adviriam. Estes incluíam a redução das rendas provenientes do trabalho migratório, bem como o aumento da emigração clandestina naquele período. As relações entre os dois países foram de grande melindre. Às pressões exercidas pela União no sentido do controlo do caminho de ferro e do Porto de Lourenço Marques, o governo português respondeu com a ameaça de supressão da emigração para as minas do *rand*. Esta situação de tensão e impasse permaneceu até 1926. A partir desta data, assistiu-se a um fenómeno nada favorável para o governo de Moçambique, que se resumia no seguinte:

- **um aumento, de forma desregrada, do número de nativos de Moçambique na União;**
- **a falta de mão-de-obra, cada vez mais crescente, com que se debatiam as autoridades locais moçambicanas.**

Este facto gerou ondas de protestos e contestações. Perante a situação, o governo de Moçambique publicou um Decreto em 1927, que impunha grandes restrições ao recrutamento. De facto, este impasse não poderia permanecer por tempo indeterminado. Entretanto, a Inglaterra ciosa dos seus interesses financeiros, teve um papel preponderante dada a forma discreta como interveio na mediação do conflito. Em Setembro de 1928 foi, então, possível, finalmente, celebrar uma nova Convenção, que marca o início de uma nova etapa do relacionamento entre os dois territórios[45].

Com efeito, o período a partir de 1928, foi marcado por um clima de compreensão, onde os princípios já estabelecidos sobre o comércio não sofreram quase nenhuma alteração. Esta Convenção considerou válida a área limitada para o recrutamento (sul do paralelo 22°), ao mesmo tempo que limitou as áreas económicas onde os trabalhadores recrutados se deveriam empregar, ou seja, nas minas de ouro e de carvão, filiadas na Câmara das Minas. A União não reivindicou mais a sua ingerência na administração do Corredor de Lourenço Marques. As grandes inovações apresentadas nesta nova convenção, resumem-se como se segue:

[45] Vide FERREIRA (1963), pp. 82 - 89.

- **a introdução duma cláusula que obriga a União a efectuar todos os seus pagamentos em ouro, designado por *Cláusula de Ouro*[46];**
- **no que respeita a emigração foi instituído o "*differed pay*"[47] - pagamento diferido (no início numa base voluntária e posteriormente passou a ser obrigatório de uma parte (60%) dos salários dos mineiros, que lhes era entregue, em Moçambique, após o termo do contrato).**

Perante as novas imposições do governo português, redução e especialização de uma parte da mão-de-obra moçambicana, a indústria mineira da União viu-se obrigada a reduzir a sua produção. As estatísticas apontam que de 1928 a 1934 o número de moçambicanos nas minas foi reduzido de 113.121 para 57.392 (quase metade). Por outro lado, a crise interna obrigava a União a empregar mais mão-de-obra nacional, como se pode observar no quadro que abaixo se segue:

Quadro nº 3.1 - Trabalhadores das Minas de *Rand* de 1928 a 1934

Anos	Trabalhadores de Moçambique	Trabalhadores da União
Em Outubro de 1928	113 121	101 542
Em Maio de 1934	57 392	192 920

Fonte: Ferreira, A. Rita, pp. 87.

Outras alterações não menos importantes ocorreram também neste mesmo período. São disso exemplos:

- **o dever de as minas indemnizarem os trabalhadores em caso de acidente de trabalho e por doenças profissionais;**
- **a duração dos contratos de trabalho limitado a doze meses prorrogáveis por mais seis meses apenas[48].**

Os prejuízos resultantes destas medidas não se fizeram esperar. Foram elevados, quer para a Fazenda Nacional, que, numa época de crise económica, se viu privada de importantes receitas, quer para as actividades comerciais do sul do Save, quer ainda para os próprios trabalhadores, que se viram impossibilitados de conseguir trabalho

[46] Para mais detalhe sobre a matéria, consultar LEITE (1989); FERREIRA (1963).

[47] Vide LEITE (1989), pp. 56 - 78; FERREIRA (1963), pp. 82 - 89; *Relatório* nº 80/81 (1981), pp. 1 – 18. O ***differed pay*** **- pagamento diferido** consistia numa retenção na fonte, a partir do sétimo mês do contrato do mineiro, em nome deste, de 60% dos salários relativos ao restante período do respectivo contrato. Este montante era depositado, pelas minas através da *WENELA*, num Banco designado pelo governo colonial. Posteriormente era entregue ao mineiro, em Moçambique, após o cumprimento integral do seu contrato.

[48] Vide FERREIRA (1963), pp. 82 - 89.

remunerado, visto Moçambique não estar preparado para empregar tantas pessoas disponíveis[49].

Perante as dificuldades de interpretação da Convenção de 1928, esta foi submetida a numerosos ajustes até que, em 1930, conseguiram esbater algumas divergências relativas ao emprego e ao repatriamento de clandestinos. A partir de 1934 o Governo Português reservou para si o direito de limitar ou mesmo suspender o recrutamento de trabalhadores para a RAS em áreas onde fosse necessário fornecer trabalhadores para fins nacionais (públicos ou privados). De modo a ficarem acauteladas, no futuro, situações de crise que se poderiam traduzir numa redução de efectivos nas minas do *rand* e, consequentemente, em prejuízos para os cofres da Fazenda Nacional, Portugal tratou de impor, naquele mesmo ano, um conjunto de regras que passaram pelo estabelecimento do seguinte:

- **fixação dos números máximo e mínimo de recrutados[50];**
- **estabelecimento de regras a serem observadas, em caso de despedimento dos nativos recrutados[51];**
- **a União, por sua vez, obriga-se a envidar todos os esforços no sentido de reprimir a imigração clandestina[52].**

Mais tarde (em 1964), foram estabelecidos mecanismos mais específicos e "rigorosos" com intuito de "proteger" os trabalhadores. Mandam as novas regras o seguinte:

- **os trabalhadores só podiam empregar-se com conhecimento do Instituto do Trabalho;**
- **quanto ao período de trabalho, manteve-se o anteriormente estabelecido (18 meses);**

[49] Idem.

[50] Foi estabelecido que o máximo e o mínimo de recrutados para as minas seria de 80 000 e 65 000 respectivamente. Com o fim da crise, em 1936, as minas entram de novo em expansão económica e o Governo Português, a pedido da União, altera para 90 000 o número máximo de nativos moçambicanos ao serviço das minas. Este número (máximo) foi sempre sofrendo alteração à medida que o tempo ia passando e as necessidades das minas se revelavam cada vez maiores, até que, em 1940, estabilizou em 100 000 trabalhadores ao serviço das minas filiadas na Câmara de Minas, mantendo, contudo, o mínimo de 65 000 trabalhadores. Para mais detalhe, vide FERREIRA, (1963), pp. 82 – 89.

[51] Nesta ocasião e na eventualidade de as minas pretenderem dispensar mineiros moçambicanos, Portugal impôs condições por forma a que os despedimentos fossem feitos a um ritmo gradual e nunca em números superiores a 12 000 trabalhadores/ano. Para mais detalhe vide FERREIRA (1963), pp. 82 - 89.

[52] Vide FERREIRA (1963), pp. 82 - 89.

- **relativamente aos pagamentos diferidos, manteve-se a percentagem de 60% (numa base obrigatória) dos salários dos últimos doze meses a serem depositados pelas minas através da *WENELA*, segundo a *cláusula de ouro*[53].**

O Acordo de 1965 trouxe alterações quanto ao monopólio concedido a *WENELA*, que foi a autorização do estabelecimento de outras empresas recrutadoras. Como consequência imediata viu-se a constituição de mais três agências de recrutamento, a operarem em Moçambique, a saber: *ATAS*, *ALGOS* e *CAMON*, que iniciaram a sua actividade em 1967. Estas recrutavam para a União, trabalhadores para as minas não filiadas na Câmara das Minas, bem como para as actividades agrícolas[54].

O contencioso Moçambique e União Sul Africana ficou definitivamente resolvido, no seu essencial, até 1928, através de sucessivos Acordos, Tratados, Convenções e respectivas revisões. Por volta de 1965, as economias dos dois países encontravam-se irreversivelmente interligadas. No que diz respeito a Moçambique, quer a política do "Estado Novo", quer as estratégias da política de transição ao socialismo, quer ainda as novas políticas de estabelecimento de uma economia de mercado à luz dos pressupostos preconizados pelas instituições da Bretton Woods, posteriormente desenvolvidas após a independência, não chegaram a criar condições para o desenvolvimento duma economia sustentável e autónoma da economia da África do Sul. Por outro lado, a economia da África do Sul, cuja indústria de minas funcionou na base da utilização intensiva da mão-de-obra, sobretudo a moçambicana, conseguiu, ao longo do tempo, alcançar bons êxitos. Ela diversificou-se e modernizou-se, o que conferiu ao país uma posição de destaque e poderio económico até mesmo de potência (económica, militar...) perante os seus vizinhos da região.

Uma análise histórica da evolução do contencioso entre Moçambique e África do Sul, permite constatar a interdependência económica dos dois países, em consequência da

[53] A quantia correspondente aos salários diferidos seria trocada por ouro a um preço fixo em ***rands*** (unidade monetária da União), preço esse que se manteve apesar dos posteriores aumentos do preço do ouro no mercado mundial. Para mais pormenor vide *Relatório* nº 80/81 (1981), pp. 1 – 18; LEITE (1989), pp. 56 - 78; FERREIRA (1963), pp. 82 – 89;

[54] Idem.

gestão complementar de dois elementos-chave e estratégicos para a dinâmica económica da África Austral[55], a saber:

- **a gestão dos transportes e o papel dos caminhos de ferro e do porto de Lourenço Marques essenciais para assegurar o escoamento dos produtos e geradores de riqueza para o seu país de origem; e**

- **a gestão da força de trabalho e o papel do trabalho migratório, elementos necessários à produção da indústria mineira e gerador de proveitos para o país de origem dos trabalhadores.**

Os acordos firmados entre os dois territórios devem ser analisados no contexto internacional, tendo em conta os mecanismos que conduziram historicamente à divisão de funções económicas na região. Esta sujeição estrutural, que dura até aos nossos dias, é anterior à Conferência de Berlim e precede a constituição dos territórios coloniais do século XX. Dois elementos a fundamentam:

- **a génese de uma economia de trânsito originada pela necessidade, sentida pela União, de saída para o mar, utilizando o Corredor de Lourenço Marques; e**

- **o arranque de uma economia de migração, com origem na descoberta do ouro, em 1870/71, o que provocou uma maior procura de mão-de-obra, sobretudo a moçambicana, para as minas do *rand*.**

3.2 - O Corredor como vantagem comparativa do Estado Colonial face à R.A.S.

Foi consensual, durante muito tempo, a tese defendida pelo economista Adam Smith (1776), de que o padrão do comércio internacional (entre países) era determinado pelo facto de um país deter uma vantagem absoluta na produção de um bem, relativamente a um outro país, se este tiver uma produtividade (média) do factor trabalho superior na produção desse bem. Deste modo, o comércio entre dois países pode beneficiar ambos os países se cada um produzir o bem no qual possui uma vantagem absoluta, e mais

[55]Vide LEITE (1989), pp. 56 – 78.

vantajoso ainda seria se cada país se especializasse na produção do bem onde detém a vantagem absoluta[56].

O economista David Ricardo veio posteriormente (1815) contrariar a tese de Adam Smith, com a sua *teoria da vantagem comparativa ou relativa,* ao demonstrar que as vantagens absolutas não são uma condição necessária nem suficiente para determinar a existência do comércio internacional. Neste contexto, mesmo que um país seja menos eficiente na produção dos dois bens, quando comparado com o outro, é sempre relativamente mais eficiente na produção de um deles, e deve especializar-se na sua produção.

David Ricardo através do seu ***modelo de base***[57] (considera apenas comércio de dois bens e entre dois países) demonstra como o comércio internacional cria benefícios aos países através da exportação do bem onde detém vantagem comparativa e da importação do bem onde detém desvantagem comparativa. Desta forma, e considerando a generalização do modelo para ***n*** países, os países acabam por se especializar ao produzirem uma diversidade limitada de bens, o que lhes confere a capacidade de produzir em maior escala e com maior eficiência.

Esta afirmação sobre as possibilidades de existência de comércio internacional não se limita apenas ao comércio de bens tangíveis. A migração e os empréstimos internacionais são também considerados formas de manifestação deste comércio, cuja prática se reverte em benefício mútuo. Apesar das falhas que alguns estudiosos desta área de economia apontam ao ***modelo ricardiano*** (a contemplação de apenas um factor produtivo) para a explicação do padrão do comércio internacional, subscrevem, contudo, a sua previsão básica - de que os países tendem a exportar os bens em que têm produtividade relativamente alta, ou seja, exportam os produtos onde detém uma vantagem comparativa - que tem vindo a ser confirmada por diversos estudos realizados ao longo dos anos. Esta ideia do ***modelo ricardiano*** é tanto mais actual, se levarmos em

[56] FAUSTINO, Horácio Crespo, *O Modelo de Ricardo e a sua Generalização*, Lisboa, ISEG, Centro de Estudo de Economia Internacional, 1989; Documentos de Trabalho.
[57] O *modelo ricardiano* foi posteriormente generalizado para ***n*** bens e países (Vide Faustino, 1989, para um *survey* sobre esta matéria).

consideração o conceito de Capital Humano: o factor trabalho com diferentes níveis de qualificação[58].

É à luz do princípio das vantagens comparativas do ***modelo ricardiano*** que nos propomos fazer alguma reflexão sobre a política usada pelo Estado português para a gestão do Corredor de Lourenço Marques, baseada no transporte ferroportuário e nas correntes migratórias para as minas do *rand*. Recordando o que anteriormente foi referido, o sul de Moçambique foi utilizado durante décadas como reservatório de mão-de-obra e a sua posterior exportação para as minas do *rand*. A Convenção de 1909 que passou a regular também o recrutamento da mão-de-obra, para além do "velho" problema da utilização do Corredor de Lourenço Marques pelo Transval, originou o comércio internacional de mão-de-obra para bens e serviços entre Moçambique e a África de Sul, acrescentando aos benefícios comerciais já obtidos pela utilização do referido Corredor.

Este comércio, ao introduzir o sistema de ***differed pay,*** rendeu aos cofres do Estado ganhos consideráveis, pois este pressupunha a retenção de cerca de 60% da totalidade dos rendimentos na fonte, garantindo:

- a entrada dessa importância em Moçambique sob forma de divisas, sendo o facto mais importante ainda que estas divisas eram em ouro;
- ao privar o mineiro do seu salário, garantia que as remessas dos emigrantes fossem aplicadas na procura e consumo de bens do mercado nacional;
- permitia ao Estado a obtenção de crédito sem juros, uma vez que os montantes do ***differed pay*** eram posteriormente transferidos para um banco em Moçambique, sob controlo estatal; e
- possibilitava ao Estado obter rendas e outros benefícios administrativos através do pagamento de imposto mineiro e do imposto das minas, para além de poder exercer algum controlo directo da sua migração oficial[59].

[58] Neste caso teríamos não um único factor trabalho homogéneo, mas um factor trabalho heterogéneo, com diferentes níveis de qualificação. Assim, no quadro do Modelo de Ricardo poderíamos considerar como factor trabalho, os trabalhadores altamente qualificados (primeiro nível de qualificação). A consideração do factor trabalho heterogéneo (em que cada nível de qualificação funciona como um factor), remete-nos já para o teorema de Hechscher - Olhin (1919).

[59] Cf. *Relatório* nº 80/81 (1981); pp. 1 – 18.

Quadro 3.2.1 - Estimativas do rendimento obtido mensalmente pelo Estado no período 1962 - 1977, com a introdução do sistema *differed pay:*

Unidade monetária: Escudo

Ano	pagamento diferido por trabalhador contratado	receitas médias por trabalhador contratado	receitas médias mensais por trabalhador
1962	1434$21	3824$56	239$00
1963	1464$50	3905$33	244$00
1964	1504$73	4012$61	250$80
1965	1883$71	5023$20	313$95
1966	3113$09	8301$44	518$80
1967	3887$80	10367$36	647$96
1968	3920$86	10455$52	653$47
1969	4104$27	10944$64	684$04
1970	4351$23	11603$20	725$20
1971	4449$29	11864$64	741$54
1972	4541$23	12110$00	756$88
1973	5695$74	15188$64	949$29
1974	9130$50	24348$00	1521$75
1975	13388$00	35701$28	2231$33
1976	17263$50	46036$64	2877$25

Fonte: ***Relatório*** **nº 80/81, Maputo, CEA/Universidade Eduardo Mondlane, 1980/1981.**

Os pagamentos diferidos, segundo os Acordos de 1964, eram pagos em ouro ao preço oficial praticado pelo South African Reserve Bank. Posteriormente, com a independência do país, este procedimento foi alterado, pois o lucro obtido pela venda do ouro passou a ser entregue ao governo moçambicano. Transformou-se na principal fonte de divisas para a economia do país, financiando as importações necessárias para o ***"normal"*** funcionamento da estrutura económica do país, ao mesmo tempo que funcionava como espécie de uma taxa de exportação sobre o trabalho migratório, cobrado pelo Estado moçambicano[60]. Desde a independência até 1978[61], estas disponibilidades permitiram ao governo financiar parte dos défices acumulados na Balança de Pagamentos[62].

A forma facilitada e automática de obtenção destas divisas, por parte do governo moçambicano, mais a suposta certeza de que se tratava de uma fonte inesgotável e, por fim, que era por um prazo infinito, leva-nos a questionar se estas não terão sido as razões que condicionaram, em parte, a ruptura tardia do modelo de desenvolvimento económico preconizado pela FRELIMO, após a independência do país[63].

[60] Cf. *Relatório* nº 80/81 (1980/1981), pp. 1 – 18.

[61] Ano em que estas vantagens terminaram, quando a R. A. S. colocou o preço do seu ouro a par do preço do mercado mundial.

[62] Cf. *Relatório* nº 80/81 (1980/1981), pp. 1 – 18.

[63] Esta questão é muito complexa, delicada e polémica. Contudo, a sua actualidade e o grande interesse que ela desperta, levou-nos a reflectir um pouco sobre ela, apesar de não ser este o objecto do nosso trabalho. Para um *survey* sobre a questão, vide SERRA (1993).

Importa realçar ainda que estas receitas desempenharam, desde sempre, um papel importante na frágil economia moçambicana. A título de exemplo, as receitas de transportes e do trabalho migratório, no ano de 1972, em conjunto somaram 43,5% do total das receitas de Invisíveis Correntes de Moçambique, enquanto que a exportação de mercadorias foi responsável por 46% da conta de Invisíveis. Dos 43,5% acima referidos, 31% coube aos transportes e o restante (12,5%) foi resultado do trabalho migratório[64].

Ainda para o ano de 1972, fazendo uma projecção linear daquilo que foram os rendimentos resultantes dos pagamentos diferidos, chega-se a valores elevados como os constantes no quadro seguinte.

Quadro 3.2.2 - Cálculos estimados das receitas obtidos pelo Estado Português, provenientes do sistema *differed pay* no ano de 1972

Unidade monetária: Escudo

Nº trabalhadores em 1972		pagamento diferido por trabalhador contratado		Total/ano dos pagamentos diferidos
(1)	90.000	(2)	12.110$00	(3) = (1x2) 1.089.900.000$00

(1) - dado retirado do quadro 3.4.3; (2) - dado retirado do quadro 3.2.1 - cálculos da responsabilidade da autora.

Neste contexto e com o auxílio dos quadros acima apresentados, somos levados a concluir que as diferenças de produtividade foram importantes para a determinação do comércio internacional estabelecido entre Moçambique e a África de Sul, que acabou por gerar ganhos para ambos países. Estes resultados indiciam que o modelo econométrico baseado no ***modelo ricardiano*** se ajustará bem à explicação do comércio entre Moçambique e a África do Sul. O teste desta hipótese ficará para um trabalho posterior.

3.3 - Balanço das actividades do Corredor de Lourenço Marques durante o período 1965 - 1972

Quadro 3.3.1 - Actividades do Corredor de Lourenço Marques (Passageiros, Mercadorias, nº de navios atracados e Carga manuseada) no período 1965/72.

Ano	CAMINHO DE FERRO		POR TO	
	nº Passageiros	Mercadorias (ton.)	nº de Navios Atracados	Carga manuseada (ton.)
1965	1.980.849	7.848.457	1.752	8.815.193
1966	2.044.457	8.955.805	1.717	9.384.703
1967	2.228.711	10.181.323	1.834	11.191.677
1968	2.248.012	10.449.029	1.833	12.056.057
1969	2.484.838	11.231.557	2.005	12.661.205
1970	2.562.765	12.123.045	2.130	13.655.799
1971	2.658.556	13.206.917	2.458	13.907.824
1972	2.709.755	13.426.576	2.501	14.021.344

Fonte: DPCFTM- Maputo 1971; *Anuário Estatístico 1971/72* – Moçambique.

[64] *Relatório* nº 80/81 (1981), pp. 1 – 18..

Quadro 3.3.2 - Receitas e despesas dos Caminhos de Ferro no período 1968 a 1972

Unidade monetária: Escudo

	CAMINHO DE FERRO			REDE SUL		
Ano	PASSAGEIROS			MERCADORIAS		
	Nº Passageiros	RECEITA com PASSAGEIROS	DESPESA com PASSAGEIROS	Carga (ton.)	RECEITA	DESPESA
1968	2.248.012	23.981.974$	17.210.904$	10.449.029	749.290.931$	317.738.529$
1969	2.484.838	23.855.882$	17.873.194$	11.231.557	901.278.931$	352.572.102$
1970	2.562.765	28.753.267$	19.200.178$	12.123.045	978.546.948$	395.408.901$
1971	2.610.717	28.904.302$	19. 507.198$	13.775.441	1.002.547.008$	401.243.205$
1972	2.658.912	29.001.903$	19. 901.030$	13.807.244	1.011.628.269$	415.946.782$

Fonte: DPCFTM, 1971- Maputo 1971; *Anuário Estatístico 1971/72*, Moçambique.

Quadro 3.3.3 - Receitas e despesas do Porto de Lourenço Marques no período 1968 a 1972

Unidade monetária: Escudo

	Movimento Do PORTO — Lço Marques				
ANO	Nº Navios Atracados	Total Carga Manuseada (ton.)	DESPESA	RECEITA	Nº Passageiros
1968	1.833	12.056.057	251.325.815$	514.254.449$	49.902
1969	2.005	12.661.205	272.887.270$	549.365.920$	49.543
1970	2.130	13.655.799	317.721.109$	628.866.905$	41.868
1971	2.458	13.907.824	328.279.207$	687.945.006$	40.954
1972	2.501	14.021.344	348.967.507$	699.341.879$	39.002

Fonte: DPCFTM, 1971- Maputo 1971; *Anuário Estatístico 1971/72*, Moçambique

Uma breve análise aos quadros permite-nos retirar as seguintes ilações[65]:

- **o número de passageiros é, de modo geral, muito pouco expressivo, justificado, em parte, pela rápida expansão de outros meios de transportes (ex. aéreos), mais velozes quando se trata de percorrer grandes distâncias. As deslocações destes passageiros tinham, na sua maioria, origem e destino em locais dentro do território nacional;**
- **quase todos os itens tiveram evolução positiva ao longo do referido período. A característica fundamental, quer da mercadoria transportada pelos caminhos de ferro, quer da carga manuseada pelo porto, era a de ter como destino, quase na totalidade, o mercado externo, o que confirma a tese defendida por alguns analistas desta matéria, a função histórica do Corredor, de local de trânsito de carga e de mercadorias para os países do *hinterland*.**

3.4 - Os aspectos sócio – culturais: a emigração.

O controle da população nativa e o fomento da colonização europeia em Moçambique constituíam tarefas importantes para a ocupação efectiva daquela colónia. Os fracos

[65] Cf. DPCFTM, 1971- Lourenço Marques/ 1971; *Anuário Estatístico*. Lourenço Marques 1971/72.

recursos de Portugal para efectuar campanhas pacificadoras, condição essencial para tal ocupação, exigiu do governo de então a instituição de normas que permitiram, por um lado, a concessão de amplas faixas do território moçambicano às Companhias Majestáticas e outras grandes companhias de capital estrangeiro, conferindo-lhes, por outro, poderes absolutos do território sob sua influência. Esta concessão permitiu-lhes a criação da sua própria legislação de forma autónoma, que incluía o direito de fixar e receber impostos, para além de proibir, no caso da Companhia de Moçambique, o recrutamento da mão-de-obra no seu espaço territorial.

Em paralelo a esta lei, uma outra foi criada, a chamada ***lei do imposto de palhota***[66], onde toda a população nativa estava sujeita a pagar o referido imposto. Uma das premissas era de que pelo menos parte deste deveria ser feito em dinheiro. Esta condição obrigou a população a trabalhar localmente como assalariada, quando as circunstâncias não a forçavam a emigrar para as minas da R.A.S.

De acordo com certos analistas moçambicanos,[67] o fluxo de força de trabalho para as minas da África do Sul foi considerado estável e constante durante mais de um século e a percentagem de trabalhadores moçambicanos naquelas minas, já nos anos 1896/8, era superior a 62%. Apesar do recrutamento ter conhecido novos fornecedores (caso do Malawi e da Rodésia do Sul), influenciando negativamente o contingente moçambicano, o número de trabalhadores moçambicanos nas minas nunca foi inferior, em média, a 27% do total de força de trabalho aí empregada.

A necessidade cada vez mais crescente de trabalhadores requerida pelas minas do *rand*, a partir dos finais do século XIX, com a descoberta do ouro em 1870/1, conduziu a uma maior contratação de moçambicanos. Esta contratação ficou confinada ao sul do rio Save, abaixo do paralelo 22°, nas províncias de Inhambane, Gaza e Maputo, que se transformaram ao longo dos anos numa fonte de reserva de mão-de-obra para a sua posterior exportação intensiva. O quadro seguinte mostra o grau de integração da população rural da região sul de Moçambique nas correntes migratórias para fora do país, sendo o primeiro destino e mais relevante as minas da África do Sul.

[66] TELO (1991), pp. 208 - 214; *Relatório* nº 80/81 (1981), p. 1 - 18.
[67] *Relatório* nº 80/81 (1981), pp. 1 – 18.

Quadro 3.4.1 - Percentagem da População Mineira sobre o total da população masculina activa por Província, de 1940 a 1976.

Ano	Inhambane (%)	Gaza (%)	Maputo (%)	% Do Total da população masculina activa das três Províncias
1940	32,7	23,8	21,3	26,4
1950	29,8	23,8	28,8	27,3
1955	29,2	21,3	22,5	24,4
1960	19,1	21,3	17,5	19,4
1965	17,8	23,8	26,3	22,4
1970	20,0	21,3	30,0	23,6
1971	15,0	16,3	23,8	18,2
1972	15,0	17,5	22,5	18,2
1973	13,8	16,3	20,0	16,5
1974	15,0	18,8	23,8	19,0
1975	17,5	23,8	23,8	23,5
1976	6,3	5,0	11,3	7,6
1977	7,5	10,9	6,9	8,5

Fonte: *Relatório* nº 80/81, Maputo, CEA/Universidade Eduardo Mondlane, 1980.

Ainda segundo os mesmos analistas[68], o desenvolvimento da região sul de Moçambique, foi caracterizada pela transformação da sua população masculina rural num forte exército permanente de trabalhadores assalariados, exportável para as minas do *rand* da África do Sul. Deste modo, o camponês moçambicano do sul do país foi gradualmente afastado do trabalho agrícola e transformado num trabalhador assalariado das minas, cumprindo um número elevado de contratos com duração média de doze meses por contrato, ao longo da sua vida activa.

O quadro 3.4.2 ilustra o que acima foi referido. Faz referência à percentagem dos efectivos moçambicanos nas minas do *rand*, estratificados por idades.

Quadro 3.4.2 - Percentagem de mineiros moçambicanos estratificados por faixas etárias

Idade	Percentagem dos Trabalhadores Mineiros
20 - 24	27,4%
25 - 29	30,8%
30 - 34	14,5%
35 - 39	3,4%
40 - 44	7,7%
45 - 49	4,3%
50 - 54	4,3%
55 - 59	5,1%
60 - 64	1,2%

Fonte: *Relatório* nº 80/81, Maputo, CEA/Universidade Eduardo Mondlane, 1980.

A exportação da força de trabalho foi regulada por acordos datados de 1897, que mereceram posteriores renegociações e ajustes em Tratados e Convenções (assinados

entre Moçambique e a África do Sul até 1965). Estes acordos sobre a força de trabalho estavam, como vimos, intimamente relacionados com a utilização do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques, pelo complexo industrial e mineiro da República do Transval.

Durante a maior parte do período colonial, a *Wenela* deteve o monopólio do recrutamento da força de trabalho em Moçambique. Sublinha-se que o referido monopólio foi obtido através de um acordo secreto entre o governo português e aquele organismo, em 1901, confirmado mais tarde na Convenção de 1909[69]. Este acordo proporcionava três aspectos essenciais, a saber:

- **o fornecimento constante de trabalhadores à indústria mineira sul africana;**
- **a obtenção de receitas, por parte do governo português, provenientes dos pagamentos diferidos;**
- **possibilitar ao governo português exercer algum controlo sobre o efectivo de moçambicanos recrutados pela indústria mineira, em cada momento, para a posterior cobrança do imposto, na mina empregadora.**

O quadro abaixo explicita o número de recrutados referentes aos anos 1970 - 1976.

Quadro nº 3.4.3 - Número de trabalhadores recrutados no período 1970 – 1976.

Anos	Wenela	Outras Agências	Total
1970	94.000	21.000	115.000
1971	75.000	17.000	92.000
1972	74.000	16.000	90.000
1973	75.000	sem registos	—
1974	87.000	20.000	107.000
1975	115.000	13.000	128.000
1976	33.00	10.000	43.000

Fonte: *Relatório* nº 80/81, Maputo, CEA/Universidade Eduardo Mondlane, 1980/1981.

A *Wenela* perde o seu monopólio com a entrada neste mercado de mais três agências recrutadoras, a saber: *ATAS*, *CAMON* e a *ALGOS*, em 1967.

[68] *Relatório* nº 80/81 (1980), pp. 1 – 18.
[69] *Relatório* nº 80/81 (1980), pp. 1 – 18.

De tudo o que foi referido neste ponto e com o auxílio dos quadros apresentados, podem-se retirar as seguintes conclusões:

- apesar de ter perdido o monopólio de recrutamento em 1967, o quadro 3.4.3 revela-nos que a Wenela, durante o período 1970 - 1976, recrutou sempre um número de trabalhadores sempre superior ao somatório dos recrutados por outras agências;
- o mesmo quadro apresenta uma certa quebra no recrutamento para as minas depois de 1975, que foi condicionada, por um lado, pela implementação de novos mecanismos de recrutamento estabelecidos pelo novo Estado moçambicano, mas, por outro, a Câmara das Minas da África do Sul fez neste período uma revisão da sua política de contratação da mão-de-obra moçambicana por forma a evitar uma maior dependência por parte desta e estabeleceu um conjunto de medidas que passavam por:
  1. *Restringir no máximo o seu recrutamento e diversificar no máximo o número de países fornecedores de força de trabalho.*
  2. *A Câmara das Minas criou para o efeito um sistema de certificados de readmissão, o chamado bónus. Consistia num cartão emitido pela mina onde o trabalhador teve a sua última ligação contratual, com validade máxima de oito meses a contar do termo deste, que lhe permitia o retorno às minas.*
  3. *Durante este período não foram admitidos novos mineiros (os novices).*
- A diminuição relativa do interesse pelo trabalho das minas revelado pelos números apresentados no quadro 3.4.1, ao longo do período que foi objecto de estudo, não poderá ser considerado como sendo a perda da função histórica da região sul de Moçambique, como fonte de mão-de-obra para as minas do *rand*, mas deve-se ao facto de ter havido um certo desfasamento entre o crescimento da população masculina *versus* crescimento da procura da mesma população pelas minas, ou seja, a procura média de mão-de-obra pelo complexo mineiro cresceu menos relativamente ao crescimento médio da população masculina activa[70].

Em termos de uma pequena conclusão, o trabalhador mineiro e as correntes migratórias foram resultado da conjugação de alguns factores, a saber:

- A imposição do ***imposto de palhota***, que obrigou a população a pagar, pelo menos parte deste, em dinheiro. Isto só foi possível (o pagamento) recorrendo ao trabalho assalariado, invariavelmente, nas minas;
- uma maior dependência da população em relação aos produtos importados, sobretudo os agrícolas;
- a fuga ao ***chibalo***[71], sendo as minas a única alternativa economicamente viável para a população local;
- uma maior diminuição da produção agrícola de subsistência originada pela expropriação das terras mais férteis. [72]

[70] *Relatório* nº 80/81 (1980), pp. 1 – 18.
[71] *Chibalo* - termo do sul de Moçambique que designa recrutamento compulsivo para trabalho assalariado e mal pago, em plantações coloniais.
[72] *Relatório* nº 80/81 (1980), pp. 1 – 18.

Para terminar este ponto importa referir ainda que a exportação da força de trabalho ocorreu durante mais de um século, sendo ainda hoje bem visíveis os seus reflexos na estrutura sócio-económica de Moçambique. Estas correntes migratórias apresentam certas particularidades históricas e contemporâneas difíceis de compreender se não forem considerados como sendo resultado duma interacção da estrutura social tradicional do sul de Moçambique e da acção político-económica de Portugal em estreita colaboração com o Estado sul-africano.

4 - Análise das condicionantes económicas e políticas na gestão do Corredor de Lourenço Marques - dos últimos anos do período colonial ao período da abertura económica em Moçambique (1970 - 1987)

4.1 - O Corredor de Lourenço Marques na gestão da política externa do Estado colonial

As políticas das grandes potências para a África Austral e o sistema de alianças na região, articularam-se, segundo alguns autores[73], em torno do controle dos Corredores do litoral moçambicano (sendo o primeiro e mais importante o de Lourenço Marques). Após o reconhecimento da soberania portuguesa sobre Moçambique, principalmente sobre a região de Delagoa Bay, estes passaram a pertencer formalmente a Portugal. A partir de então, o Corredor de Lourenço Marques passou a exercer um importante papel no processo de luta das repúblicas boers do Transval e do Orange pela sua autonomia. Esta passava necessariamente por conseguirem saídas alternativas para o exterior. Neste contexto, o Corredor de Lourenço Marques foi a saída de eleição, ao mesmo tempo que servia de peça vital da política externa portuguesa, como instrumento de persuasão no estabelecimento de equilíbrio de forças naquela região.

É importante recordar que os acordos assinados entre os dois territórios no período de 1901 a 1928, passaram a regular duas questões ligadas e fundamentais, a saber: o recrutamento da mão-de-obra moçambicana para as minas do *rand* e a gestão do caminho de ferro e porto de Lourenço Marques. Apesar dos esforços desenvolvidos pelos dois países vizinhos para solucionar o seu grande diferendo, os sucessivos acordos

[73] TELO, António José. "Caminho de Ferro de Lourenço Marques: a ponta do iceberg" in *Revista ELO*, Lisboa, nº 6, Setembro/Outubro e nº 7, Novembro/Dezembro.

e/ou tratados assinados durante aquele período de forma alguma se revelaram medidas satisfatórias para ambos.

O acordo básico de 1905, conseguido pelo governo de Lisboa, que passou a assegurar que um terço do tráfego de Transval fosse feito por Lourenço Marques, foi, de certa forma, posto em causa pelas fortes pressões exercidas pelo Cabo e Natal, no sentido de favorecer as suas ferrovias, uma vez terminada, com vitória britânica, a guerra anglo - boer. Portugal valeu-se, então, da única portaria que lhe conferia o direito de proibir o recrutamento de nativos moçambicanos para as minas do *rand*, para o recuo imediato da posição inglesa e reposição da solução de compromisso anteriormente assumida[74].

Posteriormente, em 1907, foi assinado o acordo de consolidação de um novo equilíbrio político e económico na região, que trouxe algumas modificações no acordo de 1905. Foi definido que, pelo referido Corredor, transitaria cerca de 55% do tráfego do Transval, dentro de um sistema de tarifas acordado, enquanto que o porto mantinha autonomia administrativa sem controlo estrangeiro. Como contrapartida, ao Transval, eram dadas garantias de recrutamento de trabalhadores (75.000 trabalhadores por ano) para as minas do *rand*[75].

Ao longo do período (1901 - 1926), foi notório o estabelecimento de um braço de ferro entre os países, na tentativa de estes obterem vantagens sobre o Corredor de Lourenço Marques, onde a União reivindicava o domínio ou pelo menos o co-domínio do referido Corredor. De notar que esta teve sempre, como resposta do governo português, a ameaça de supressão da emigração para as minas do *rand*, embora ciente dos resultados negativos que daí adviriam. Esta situação permaneceu até finais de 1926.

A partir de 1928, o clima de paz e de compreensão caracterizou o relacionamento daqueles países. Os princípios já estabelecidos sobre o comércio não sofreram alterações quase nenhumas. O passo mais importante conseguido por Lisboa neste período, na matéria relativa ao Corredor, foi a não ingerência, por parte da União, na gestão e administração deste.

[74] Vide FERREIRA (1963), pp. 82 – 89; TELO (1991), pp. 208 - 214.
[75] Vide TELO (1991), pp. 208 – 214.

Apesar de todos os condicionalismos subjacentes à gestão desta infraestrutura, impostos pela conjuntura (económica e política) vivida na região nesta época, foi notório que, por volta de 1910, os Corredores moçambicanos (principalmente o de Lourenço Marques e o da Beira), já eram dos mais movimentados na região, sendo as suas linhas das mais importantes do continente africano. Esta nova realidade condicionou um desenvolvimento anormalmente rápido das principais cidades moçambicanas[76]. Lourenço Marques voltou a ocupar um lugar de destaque no comércio regional, apesar das fortes pressões que ainda se faziam sentir.

O Corredor de Lourenço Marques revelou-se, ao longo deste período, um delicado instrumento de pressão da diplomacia portuguesa. O Estado português usou-o para exercer o seu poder de gestão colonial na região Austral da África, com vista ao estabelecimento do equilíbrio de forças na zona, ao mesmo tempo que reforçava a sua aliança com o Transval. Contudo, usou-o com prudência para evitar o confronto directo com a Inglaterra.

4.2 - A situação política, económica e social moçambicana pós-independência

A natureza do poder da metrópole colonial viu-se modificada com o "25 de Abril de 1974". Esta alteração teve reflexos imediatos na pressão política, económica e mesmo ideológica, exercida até então sobre a força de trabalho da colónia. De salientar que esta pressão, que entretanto se vira reduzida com o "25 de Abril", desempenhou um papel importante na economia do sistema colonial português.

Estabeleceu-se, então, em Moçambique, a partir daquela data, o período de instabilidade (política económica e social), que se traduziu, por vezes, em greves, manifestações de rua, tendo ganho, algumas vezes, contornos violentos[77]. Entenda-se que esta instabilidade, em parte, exprimia a revolta popular contra o sistema de repressão que

[76] Idem.

[77] As ondas de violência com consequências graves para as partes envolvidas conduziram, por vezes, à morte, com maior frequência, das populações das zonas suburbanas, bem como dos comerciantes daquelas mesmas zonas, para além dos das zonas rurais (os designados *cantineiros*). Para mais detalhe vide SERRA (1993), pp. 26 - 30.

durante séculos vigorou em Moçambique. Os efeitos destas transformações foram imediatos a vários níveis, a saber[78]:

1 - Esfera Económica

- **A morte ou então a saída do país dos *cantineiros* - os principais agentes económicos, responsáveis pela intermediação do comércio e pela captação dos principais recursos provenientes das trocas comerciais no meio rural e suburbano;**
- **O desinteresse, abrandamento do ritmo, ou então o abandono total, por parte da população rural, do cultivo de certos produtos, que durante décadas foram exclusivamente destinados à exportação (ex.: algodão, caju, etc.).**

2 - Esfera Político - Militar

- **Intensificação da luta por parte da FRELIMO era uma constante contra o exército português. A FRELIMO pretendia, deste modo, negociar com Portugal a transição do poder para si, na qualidade reivindicada por esta de *único e legítimo representante do povo moçambicano.* Este processo culminou na assinatura do Acordo de 7 de Setembro de 1974, em Lusaka- Zâmbia, entre as partes nos moldes preconizados pela FRELIMO.**

3 - Esfera Social

- **A intensificação da luta (social e militar) observada durante o referido ano, precipitou o processo de retirada de Moçambique da comunidade estrangeira residente, maioritariamente constituída por portugueses. Entretanto, a maior parte desta comunidade adoptou uma atitude expectante, optimista e de simpatia face à perspectiva que se vislumbrava para o Moçambique independente, confiante na propaganda dos novos dirigentes, de construir uma sociedade mais justa, mais igualitária, auto-determinada, e optou por continuar.**

Mas, parte dos que não aceitavam de bom grado os ditames da FRELIMO e muito menos a perspectiva de assunção em exclusivo do poder por parte desta, optaram por reunir forças para defrontar ou, pelo menos obrigá-la a partilhar o poder, caso a primeira hipótese fracassasse.

[78] Vide SERRA, (1993); pp. 26 – 30; CARDOSO, (1993); pp. 130 – 138.

Viveu-se então, um pouco por todo o país, uma expectativa de ver melhorada a situação. Note-se que, para a maioria dos moçambicanos ***negros***, a solução passava pelo acesso a uma condição digna de cidadão, da qual se viu privada durante séculos. Deu-se a reestruturação social moçambicana, onde o "branco português" era sinónimo e associado ao "colonialista português" ao que se impunha a necessidade urgente de o afastar das funções que desempenhava.

Esta associação gerou um ambiente de grande tensão psico-social, ondas de agitação e lutas sociais com algum componente rácico. A situação de instabilidade e insatisfação vivida até então, aliada às tensões acima referidas, precipitou a retirada de muitos colonos que permaneciam em Moçambique até à data, bem como a transferência dos seus bens e valores para o estrangeiro.

De notar que, nalguns casos, como represália à situação criada, o processo foi acompanhado por actos de vandalismo e de sabotagem económica (ex.: exportações cujo pagamento foi recebido no estrangeiro, sobrefacturação das importações e a subfacturação das exportações, destruição das principais infraestruturas produtivas, etc...)[79].

A FRELIMO, visando o controle da acção da maioria dos moçambicanos e o alargamento do seu domínio e influência à esfera nacional, criou mecanismos de mobilização das "massas populares" que as levassem a aderir à causa e aos princípios do novo poder instituído: é o surgimento dos *Grupos Dinamizadores* (GD's). Estes passaram a ser o instrumento fundamental do novo poder político moçambicano a nível das bases, face à derrocada do sistema político-administrativo colonial. Os GD's desempenharam um papel importante nos anos seguintes à independência (1975/76), na luta pela continuidade do funcionamento das actividades produtivas, à medida que os proprietários e outros técnicos abandonavam o país, ao mesmo tempo que serviam de base fundamental de organização político e social das áreas residenciais[80].

[79] Vide SERRA (1993), pp. 26 – 30; CARDOSO, (1993), pp. 130 – 138.
[80] Vide SERRA (1993), pp. 29.

O fenómeno das nacionalizações, sem indemnização, dos prédios de rendimento ocorrido em Fevereiro de1976, foi dos últimos actos hostis à comunidade estrangeira residente (entenda-se portuguesa). Esta atitude foi considerada por alguns analistas[81] como o ataque frontal do novo poder àquela comunidade e um reforço das acções que já tinham sido tomadas explicitamente pelo novo executivo moçambicano, como sejam as nacionalizações da terra, educação, saúde, banca e a proibição do exercício de profissões liberais.

Não nos é possível deixar de realçar um aspecto importante nesta matéria, que é o facto de algumas destas medidas terem trazido algum benefício a muitos moçambicanos negros, pois estes passaram a ter habitação urbana à disposição, acesso a saúde, terras adequadas para a agricultura e educação de forma gratuita. Alguns destes bens foram essenciais para a sua promoção social.

A FRELIMO com pouco tempo de governação viu-se diante de três grandes problemas, a saber:

- amortecer os efeitos negativos na esfera económica e administrativa, motivados pela saída massiva de proprietários e técnicos administrativos e outros com *know how*, para além de ter que lutar pela reposição de algumas infraestruturas essenciais ao processo produtivo, que se encontravam em total estado de destruição;
- luta pela institucionalização e pelo alargamento do seu poder político a todo o território, tendo como finalidade o fomentar da unidade nacional (política e ideológica);
- ***escangalhar o Aparelho de Estado colonial***[82], como uma directiva da política nacional. Este *slogan* englobava as esferas política, económica e social, e pretendia alterar toda a organização política, produtiva e administrativa vigente.

Segundo a apreciação de alguns analistas[83], a FRELIMO, perante a situação, deu prioridade à luta política e ao *Escangalhar do Aparelho de Estado colonial*, com uma notável despreocupação pelas consequências da sua actuação na esfera económica. A mobilização política da população foi considerada condição necessária e suficiente para

[81] CARDOSO (1993), p. 132.
[82] Vide Relatório do Comité Central ao 3º Congresso da FRELIMO e as Directivas económicas e sociais apresentadas neste Congresso em 1977.
[83] Vide SERRA (1993), pp. 30 - 32.

fazer face às dificuldades sentidas até então, e os novos valores baseados no colectivismo foram promovidos. Dadas as alterações estruturais que decorriam no quadro económico, foram fixadas metas económicas irrealistas.

O processo de transformação da estrutura existente (política económica e social) foi ganhando um carácter destrutivo e desestruturador[84], acompanhado de uma acentuada quebra dos resultados económicos, uma desarticulação dos circuitos comerciais até aí estabelecidos (com a saída dos colonos e com a retracção do capital como reacção natural destas situações).

A decomposição dos circuitos criou uma quebra nas disponibilidades destinadas aos camponeses e, consequentemente, na produção comercializada por estes; provocou um aumento da produção destinada à subsistência e o abandono ou redução significativa da produção de culturas exclusivamente de rendimento. A falta de *inputs*, de material de manutenção e equipamento afectaram significativamente a rentabilidade das empresas[85]. Os quadros constantes no anexo IV ajudam-nos a ilustrar o que vem sendo referido.

Esta análise é reveladora dos efeitos negativos na esfera económica, consequência das modificações em curso. Houve uma generalizada quebra de produção e de produtividade nos mais variados sectores. Os quadros (4.2.1, 4.2.2 e 4.2.3, constantes no anexo 4), apontam para um considerável abrandamento dos ritmos de crescimento da produção no período 1972/73, para além de uma quebra significativa nos sectores da produção industrial e da construção, em 1974.

Para a situação de crise de produção agrícola, sector de eleição do novo Estado como sua estratégia de desenvolvimento, o governo interveio da seguinte forma[86]:

- incentiva e assegura a criação de cooperativas para a implementação do trabalho colectivo - princípio fundamental da organização colectiva da produção agrícola;

[84] Vide SERRA (1993), p. 36.
[85] Cf. CARDOSO (1993), pp. 134 – 138.

[86] Vide o Relatório do Comité Central ao 3º Congresso da FRELIMO e as Directivas económicas e sociais apresentadas neste Congresso em 1977; SERRA (1993), pp. 41 – 46; CARDOSO (1993), pp. 132– 138.

- cria as *lojas do povo* cuja função era, no essencial, idêntica a das cantinas rurais;
- constitui empresas estatais agrárias para assegurar a colheita de rendimento e atenuar, deste modo, o impacto negativo causado pela saída dos colonos, na produção e no abastecimento;
- constitui Aldeias Comunais como forma básica de organização do meio rural.

Para alguns autores, o intervencionismo do Aparelho de Estado moçambicano no sector produtivo, que se deu nesta fase, não deve ser considerado o resultado de uma estratégia própria, *sui generis*, ou então o início da aplicação do modelo económico e ideológico importado do modelo soviético, aliás referência universal dos países que optaram pela via marxista - leninista; muito menos uma tentativa de herdar o modelo utilizado durante o período colonial, como forma de alargamento do seu controlo sobre o excedente económico, mas antes uma imposição que a própria situação de degradação económica e financeira impôs ao Aparelho de Estado[87].

A mobilização directa dos produtores, recorrendo a incentivos de carácter político, que entretanto foi desenvolvida, revelou-se incapaz de produzir efeitos significativos para inverter a tendência à paralisação da produção, a que se vieram juntar dois novos factos, que modificam substancialmente o quadro das relações externas que orientaram a economia moçambicana até à independência, a saber:

- em Março de 1976, a RPM no seguimento das recomendações da Comunidade Internacional, decidiu encerrar a sua fronteira com a então Rodésia do Sul, o que se traduziu no corte do trânsito ferroviário e da não utilização dos portos moçambicanos por aquele país. Desta medida resultou uma redução considerável das receitas de prestação de serviço e transporte. Até 1980, data da independência daquele país, o prejuízo cifrava-se em 16 milhões de contos moçambicanos[88];
- a redução considerável no contingente de mineiros moçambicanos, trabalhadores das minas da R.A.S., que passou de 115.000 mil em 1975 para 44.000 mil em 1976, o que, em termos de receitas, correspondeu à passagem de 33,2 para 24,1 milhões de *rands*[89]. Esta redução trouxe consequências económicas negativas, quer ao nível das unidades de produção familiar das zonas rurais, principalmente do sul do país, quer

[87] Vide CARDOSO (1993), pp. 139 – 140; SERRA (1993), pp. 46 – 56.
[88] Vide CARDOSO (1993), pp. 142; SERRA (1993), pp. 48 - 49.
[89] Idem.

ainda ao nível macro-económico, que se traduziu no decréscimo do montante das transferências que se efectuavam para Moçambique ao abrigo dos acordos que duravam já desde o tempo colonial (ver quadro 4.2.4), para além do agravamento do desemprego.

Quadro 4.2.4 - Rendimentos, em ouro, de Moçambique como contrapartida dos salários dos mineiros na República da África do Sul.

Ano	Pagamento diferido (*rands*)	Pagamento diferido escudos Moçambique (mil contos)	Pagamento diferido (mil contos Portugal)	Toneladas de ouro entregue a Moçambique (ao preço do mercado oficial)	Valor do ouro ao preço de mercado livre (mil contos Portugal)
1973	10.962.129	390,6	390,58	—	—
1974	19.166.079	705,4	723,23	22,36	3.226,87
1975	33.230.095	1.238,8	1.159,71	32,18	5.568,63
1976	40.603.346	1.463,0	1.408,03	34,14	4.788,07
1977	26.712.349	968,8	1.176,87	21,68	4.078,43
1978	24.110.923	911,7	1.218,27	18,06	5.139,42

Fonte: SERRA, António M. Almeida (1993), página sem nº.

É importante referir o facto de que, logo após a independência do país, o governo minoritário de Ian Smith, desencadeou acções de desestabilização económica e de destruição das principais infraestruturas moçambicanas, com apoio da R.A.S. Em 1980, com a queda daquele governo, a R.S.A. aproveitou-se do descontentamento interno moçambicano face à estratégia de desenvolvimento adoptada pela FRELIMO e passou a apoiar as acções de terrorismo, de sabotagem e de desestabilização económica e social contra Moçambique, desenvolvidas directamente e sob responsabilidade da RENAMO. A R.A.S. estava ciente da incapacidade da RENAMO de derrubar o governo da FRELIMO. Contudo, usou-a apenas como mero instrumento de desestabilização económica, social, e de pressão sobre o governo de Maputo[90].

A redução de divisas a partir de 1978 agravou fortemente a situação económica do país. Passou a haver maior pressão sobre o governo no sentido de criar novos postos de trabalho alternativos (no campo e na cidade). A desarticulação ocorrida no sistema dos transportes ferroportuários, com a R.A.S. e Rodésia, contribuiu para a ruptura quase completa e simultânea dos mecanismos de acumulação de divisas do país (a nível macro), ao mesmo tempo que se dava a ruptura dos mecanismos de acumulação a nível da

[90] METZ, Steven, "The Mozambique National Resistence and South Africa Foreign Policy" in Luís Castelo Branco (1996), p. 53.

reprodução do sector familiar-tradicional, com a redução do efectivo mineiro moçambicano. Para além de incertezas quanto ao sucesso dos mecanismos de acumulação recém-criados, deu-se aquilo que Almeida Serra (1993; pp. 49) chamou de *jogo de subavaliação e de sobreavaliação*[91] na política de acumulação do país, que, no essencial, consistiu em:

- **uma subvalorização substancial e simultânea da importância da articulação do país com a R.A.S. e com a Rodésia;**

- **uma sobrevalorização simultânea na capacidade de aceder, por um lado e num futuro próximo, a recursos externos provenientes dos países do bloco de leste, o que não veio a acontecer, e, por outro, uma sobrevalorização da capacidade de renovação quase que automática das disponibilidades líquidas externas provenientes da migração, postas em causa pela subvalorização referida anteriormente.**

Esta díade de subavaliação e sobreavaliação protagonizada pelos governantes moçambicanos, só pode ser entendido como consequência da falta duma real interpretação da situação geopolítica daquela região. Aquela realidade aconselhava, como referem alguns analistas[92], uma maior prudência e uma atitude menos conflituosa principalmente com a R.A.S., como condição essencial para assegurar, com relativo sucesso, a gradual transição dos mecanismos de acumulação, ao invés de uma declaração frontal de hostilidade àqueles países.

> *Importa referir que Moçambique, até à sua independência, e aqueles dois países (R.A.S. e a Rodésia), partilharam uma relação amistosa de boa vizinhança e de complementaridade (social, política e económica), situação que se viu posteriormente alterada com a própria independência e a nova orientação política e económica em Moçambique.*

[91] Vide SERRA (1993), p. 49.

[92] Idem.

Aqueles países assumiram, então, uma posição hostil, dispostos a fazer tudo o que fosse necessário para impedir o fortalecimento do novo tipo de poder instituído em Moçambique, aliás de todo antagónico com os seus alicerces ideológicos, políticos e económicos.

Na tentativa de contrariar a situação económica alarmante, foi, pela primeira vez, feito um estudo e uma análise, com algum rigor e cuidado, da realidade macro-económica nacional e é formulado um programa de articulação da intervenção do Aparelho de Estado na economia, onde se definem os objectivos a atingir, bem como os instrumentos necessários. Era, então, a introdução, pela primeira vez no país, do "Princípio Planificado", da intervenção estatal na economia[93]. Neste novo referencial da realidade e dos objectivos planificados, é dada uma maior ênfase à intervenção estatal na organização do processo produtivo, estabelecendo um sistema de planificação e de fixação de metas rígidas, em oposição à euforia prosseguida anteriormente de privilegiar a organização automática e autónoma dos trabalhadores.

O III Congresso da FRELIMO, realizado em Fevereiro de 1977, teve como preocupação central a clarificação das opções do governo da FRELIMO nos domínios político e económico do país. O Socialismo de cariz marxista foi a opção política, e a FRELIMO assume-se como o "Partido de Vanguarda".

O cenário de crise que caracterizou o período de 1975 a 1977, com uma nítida dificuldade de os indicadores económicos acompanharem o que era planeado, sinónimo de deficiências na formulação daquelas orientações, permaneceu até à realização do IV Congresso do Partido em 1983. Foi neste marco político que o Partido fez o balanço da sua *performance* nos oito anos de governação.

Os graves problemas de que Moçambique padecia eram associados sobretudo a erros da aplicação da estratégia de desenvolvimento escolhida e não tanto à sua concepção[94].

[93] CARDOSO (1993), pp. 139 –158; SERRA (1993), p. 49.

[94] Vide SERRA, António M. Almeida (1993), p. 166.

Para a reformulação da estratégia, foram traçadas as linhas mestras de orientação pretendidas para o futuro, que passavam por dar maior tónica à direcção central e à planificação da economia, ao contributo do sector familiar e privado para o desenvolvimento económico, ao controlo directo de todo o processo produtivo (produção, meios materiais e humanos), à promoção das aldeias comunais e à colocação ao alcance do Estado de mecanismos efectivos de controle e gestão da economia. O sector estatal foi considerado o sector dominante e determinante para o desenvolvimento planificado e harmonioso do país.

Foi posteriormente traçado um conjunto de metas para a década de 1980/1990, década proclamada como sendo de ***vitória contra o subdesenvolvimento***[95]. Estas medidas visavam a transformação radical da sociedade moçambicana e mereceram a formulação de um Plano Prospectivo Indicativo (PPI), cujos objectivos eram, no essencial, a socialização do campo através da criação de um sector estatal agrícola eficaz e a cooperativização agrícola, a industrialização do país, bem como a aposta na formação[96].

A intensificação das acções de desestabilização económica por parte da RENAMO apoiada e ao serviço da R.A.S., com maior incidência nos anos 1982/83, foi o resultado mais imediato conseguido pelas reformulações efectuadas.

Podemos retirar, desta explanação, uma síntese dos aspectos mais relevantes do quadro político, económico e social de Moçambique no período que vai de 1975, ano da independência do país, a 1985 ano que começaram a ser desenvolvidos esforços para a alteração profunda das linhas mestras da estratégia seguida até então, realçando os aspectos causadores e esclarecedores da grande crise em que o país se encontrou envolvido.

- Domínio Económico: Os principais mecanismos de acumulação herdados do passado colonial foram postos em causa pela acção deliberada dos novos governantes sem que se tivessem criado, com sucesso, mecanismos de substituição;
- a saída dos colonos criou ruptura nos mecanismos de acumulação, o que desencadeou uma crise de produção, jogando um papel importante na derrocada dos circuitos comerciais até então estabelecidos;

[95] Vide Relatório do Comité Central ao IV Congresso da FRELIMO e as Directivas económicas e sociais apresentadas neste Congresso em 1983; CARDOSO (1993), pp. 157 –159.

[96] Vide SERRA, António M. Almeida (1993), pp. 26-74.

- a profunda crise de todo o sistema económico e social (quer na acumulação, na produção, quer ainda na circulação/distribuição) conduziu ao desemprego de milhares de trabalhadores assalariados (no campo e nas cidades), e afectou o regular abastecimento da população das cidades em bens essenciais, ao mesmo tempo que no campo já era notória a escassez de bens fundamentais à sua reprodução;

- o alto grau de intervencionismo do Aparelho de Estado na economia como estratégia de desenvolvimento produziu resultados perversos ao conduzi-la a uma crescente dependência do exterior, muito embora a dependência da economia do país nos créditos de longo prazo a serem concedidos pelos países do bloco de Leste tenha sido um dos pressupostos da estratégia (mas não nesta dimensão nem intensidade);

- uma insuficiência dos circuitos de comercialização nas zonas rurais, causada pela saída dos *cantineiros*, apesar de esforços desenvolvidos com a criação das *lojas do povo*[97] para lançar um novo sistema de comercialização em alternativa ao dos *cantineiros*;

- um sistema de transporte deficiente para um sistema económico que se pretendia centralmente planificado, sendo a orientação das principais ferrovias, que preteriu sempre uma orientação de penetração para o interior dos país, exemplo disso;
- o sistema de comunicação no seu todo era ineficiente, não facilitando o contacto entre o agente local e o poder central. O órgão estatístico, pouco credível, não permitia uma avaliação real da evolução da produção, muito menos possibilitava a confrontação do planificado e do realizado como forma de conhecer os desvios, para uma posterior correcção e imputação da responsabilidade em tempo real.

- Domínio Político: O grande entusiasmo da sociedade, quer rural quer urbana, que se ia desvanecendo à medida que as expectativas eram defraudadas;

- criação de inúmeras explorações agro-pecuárias colectivas com base em motivações políticas, que fracassaram à medida que o entusiasmo e a euforia, ao longo do tempo, iam desaparecendo, e com eles desaparecia também a base de sustentação daqueles;

- abandono dos aldeamentos, por parte da população, construídos no tempo colonial;

- a ruptura da aliança entre os camponeses e a FRELIMO, estabelecida ao longo da luta armada, motivada pela acção da FRELIMO de ir contra a forma tradicional de organização social e política daqueles;

- descontentamento popular verificado nas cidades causado pela criação das *lojas francas* e *lojas especiais* abertas a cooperantes e à classe dirigente do Estado, respectivamente;

- a *operação produção*[98] que obrigou à deslocação arbitrária e obrigatória da população;

- a introdução da justiça sumária não exercida por magistrados de carreira, onde os tribunais militares julgavam civis sem defesa , cujas penas poderiam reverter em execuções públicas ou chicotadas;

- intensificação dos ataques indiscriminados da RENAMO;

- criação de mecanismos de controle de consumo nas grandes cidades, com a introdução do *Cartão de Abastecimento*[99];

- introdução de mecanismos de controle de movimento das populações (*guias de marcha*), no interior do país (do campo para as cidades e vice versa), bem como para o exterior do país;

- introdução do serviço militar obrigatório para as mulheres (com mobilização arbitrária); e

- o fracasso das Aldeias comunais.

[97] Novos mecanismos de acumulação criados, no meio rural, pelos governantes moçambicano, em substituição dos *cantineiros*. Dedicavam-se, essencialmente, à troca de excedente agrícola por bens da primeira necessidade.
[98] Equivalente ao desterro.
[99] Uma caderneta onde era anotada a quantidade de víveres que o Estado considerava suficientes para a sobrevivência mensal de um determinado agregado familiar, na perspectiva da racionalização.

- Dominio Externo: O contar com a acumulação externa a ser fornecida pelos países socialistas;
- a queda das receitas em divisas, dadas as relações de conflitualidade com a R.A.S. e com a Rodésia;
- a situação económica e financeira internacional (o segundo choque petrolífero e a subida das taxas de juro, traduzindo-se no agravamento das condições de endividamento dos países do 3º Mundo);
- por fim, mas não a menos importante, a estratégia de desenvolvimento adoptado foi também muito influenciada pelas condições climatéricas (secas prolongadas e chuvas intensas), que afectaram o país durante a maior parte do início da década de 80.

Como consequência destes factores acima referidos, a situação económica global evoluiu negativamente.

Analisando a evolução de alguns indicadores económicos e a informação estatística contida nos quadros 4.2.5, conclui-se: a evolução do Produto Social Global (PSG), indicador utilizado pela CNP (à semelhança daquilo que era feito na maioria dos países de orientação socialista), no período de 1975 a 1985 foi fortemente influenciado por factores de diversa ordem (exógenos e endógenos), como já tivemos o cuidado de explicitar.

Quadro 4.2.5 - Produto Social Global a preços constantes de 1980 (em milhões de contos de meticais)

Anos/Sect	Agricultura	Indústria	Construção	Transporte	Comércio	PSGlobal
1975	24,8	28,0	4,0	9,1	5,5	71,4
1975 (%)	34,7	39,2	5,6	12,7	7,7	100,0
1980	30,8	32,6	4,8	8.1	5,9	82,1
1980 (%)	37,5	39,7	5,8	9,9	7,2	100,0
1981	31,1	33,6	4,7	9,0	5,8	84,1
1982	30,8	29,0	4,9	8,3	5,8	78,8
1983	24,8	23,2	5,0	6,6	5,5	64,4
1984	24,4	18,3	4,5	5,1	5,9	58,2
1985	24,6	14,9	4,3	4,5	5,5	53,9
1985 (%)	45,6	27,6	8,0	8,3	10,2	100,0

Fonte: CNP, *Informação Estatística 1986*, Maputo, 1987, pp. 27,; SERRA, António M. Almeida, pp. viii.

Constata-se que a partir de 1982 houve uma redução significativa do referido indicador, que passou de 84,1 milhões de meticais em 1981, para 53,9 milhões de meticais em 1985 (uma diminuição de cerca de 1/3). Entretanto, importa realçar o comportamento variável dos diferentes sectores ao longo do período em análise. Por exemplo: uma clara quebra do sector dos transportes a partir de 1983, enquanto que a agricultura, embora com flutuações, contribuiu com cerca de 46% para o PSG, em 1985.

Foi notório também, no mesmo período, a degradação das reservas brutas do país. Como já tivemos oportunidade de referir anteriormente, esta degradação deveu-se a causas

como as ligadas às importações (saída de divisas do país) e outras ligadas às exportações (receitas em divisas).

Os efeitos foram: o crescente aumento do *déficit* da balança de pagamentos, o que fez aumentar as dificuldades de acesso ao crédito externo; o desequilíbrio total da economia moçambicana. A contínua degradação da produção a partir de 1982 traduziu-se no agravamento, a partir daquele ano, da situação financeira externa, depois de uma relativa tranquilidade no domínio das suas relações com o exterior conhecida até a independência, muito embora tenha havido, quase de forma sistemática, um *déficit* na balança comercial.

A via de desenvolvimento (socialista de cariz marxista) da economia optada pelas autoridades moçambicanas fez com que a proveniência da maior parte das importações entre 1975 a 1986 fosse dos países do bloco socialista que, segundo a CNP, contribuíram, naquele período, com cerca de 25% no total das importações do país, enquanto que para 1975 o seu contributo foi apenas de 0,5%[100]. A intensificação da estratégia de desenvolvimento prosseguida por Moçambique a partir de 1977 traduziu-se num rápido e considerável aumento das importações, fundamentalmente em equipamento, peças e sobressalentes.

Para além do comportamento das rubricas acima mencionadas, verificou-se um acréscimo muito significativo da factura petrolífera entre 1979 e 1982, que se deveu, por um lado, ao aumento do consumo, mas, fundamentalmente, à subida acentuada dos preços do crude entre 1979 e 1980, e manteve o seu nível elevado até ao final de 1985. Quanto às exportações, estas reduziram sistematicamente, desde 1982, devido à crise económica e às dificuldades causadas pela guerra civil (conferir quadros do anexo 4).

Impunha-se, então, a necessidade de reverter em definitivo a tendência da quebra continuada da produção nacional, procurando soluções (a nível regional e internacional) sustentáveis e susceptíveis de contrariar a longa e profunda crise económica, política e social. Foi à luz deste espírito que, em Março de 1984, Moçambique e a R.A.S.,

[100] Dados retirados da *Informação Estatística* (vários anos), Maputo, 1985.

assinaram o *Acordo de Nkomati*, acordo de paz, boa vizinhança e de não agressão, que determinou a viragem histórica da política moçambicana. Este foi considerado por muitos analistas a base de que o país necessitava para entrar num PAE. Em 1985 começaram a ser desenvolvidos esforços para a alteração profunda das linhas mestras da estratégia seguida até então e, na sequência destes esforços, alterações significativas foram introduzidas e permitiram inverter a tendência global do PSG. O aprofundamento das alterações na estratégia e na política económica conduziram ao lançamento, em Julho de 1987, de um Programa de Reabilitação Económica (PRE), apoiado pelo FMI e pelo BM.

4.3 - A nova política do Estado de Moçambique na gestão do Corredor de Maputo

O Estado moçambicano pós-independência e na prossecução da sua política económica centralizada, reservou para si a responsabilidade do controle de quase todos, se não de todos, os sectores da esfera produtiva do país, sendo as nacionalizações a materialização da política intervencionista do novo Estado.

No prosseguimento daquela política, dentre os vários organismos centrais, foi criado o Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), que passou a controlar as actividades do sector dos transportes. Este organismo teoricamente detinha a responsabilidade de supervisão directa de todos os subsectores pertencentes aos transportes (ferroviários, portos, aviação, marítimo costeiro e rodovias), através de estruturas administrativas, financeiras e de planeamento.

Para a supervisão e controle mais alargado a nível do poder central, foi instituído, para cada ramo de actividades do sector, a respectiva Direcção Nacional, a saber: Direcção Nacional de Transportes Rodoviários (DNTR), Direcção Nacional para as entidades Ferro Portuárias (DNPCF), Direcção Nacional para o Transporte Marítimo e Costeiro (DNM), enquanto que para os transportes aéreos foi criada a Secretaria de Estado do Transporte Aéreo (SETA). A principal função destas direcções era de a de zelar pelo

cumprimento e implementação das directrizes emanadas pelo governo central, a nível das bases (Direcções e Governos Provinciais e Distritais)[101].

O sector dos transportes é de uma essência e dinâmica abrangentes, o que acabou por exigir o envolvimento e sinergias de outros órgãos do poder central, na definição de políticas e estratégias (a nível nacional e regional), bem como na sua gestão. É dentro deste princípio que se compreende o facto de o Ministério de Construção e Águas ter integrado a Direcção de Estradas e das Pontes, com a responsabilidade de construção e manutenção de rodovias (rurais e urbanas), enquanto que o Ministério do Plano e Finanças controlava os planos, determinava o orçamento e supervisionava a colecta das taxas[102].

À priori e de acordo com os objectivos pretendidos para o sector, os poderes deste organismo eram amplos. Contudo, a falta de pessoal qualificado constituiu um dos grandes constrangimentos do sector. De notar que este facto, por um lado, fragilizou a sua capacidade institucional no que respeita ao planeamento, coordenação e implementação de medidas e políticas conducentes ao desenvolvimento sectorial. Mas, por outro lado, deu origem a uma gestão de carácter incipiente entre vários organismos intervenientes no sector, formando uma estrutura complexa e extensa.

A política governamental do novo Estado privilegiou, na primeira década da sua governação, o planeamento centralizado e intervenção directa na gestão do sector dos transportes (incluindo o subsector ferroportuário). É de notar que, apesar daquela política e dos estudos efectuados no sector em 1979, cujas conclusões retiradas caíram no esquecimento, não há referência de se ter cumprido, com sucesso, o ***Programa Director Global***, entretanto estabelecido. A maior inovação veio com o ***Plano Trienal de Investimento Público (PTIP)*** da década de 90 (1990 - 92), onde foram apresentadas as políticas e linhas mestras para o desenvolvimento do sector, dando maior ênfase ao sector ferroportuário, que passavam por, entre outras,

- **assunção de um modelo de transporte e carga no qual as modalidades estruturadas são o transporte marítimo e ferroportuário, essenciais ao desenvolvimento das interfaces e utilização de cargas;**

[101] Vide FRELIMO, *III Congresso da FRELIMO* – Documentos para os grupos de estudo colectivo.
[102] Idem.

- **revitalização do tráfego ferroportuário na captação de divisas e na cooperação regional.**

Importa aqui recordar que a rede ferroportuária moçambicana foi resultado da necessidade de servir o tráfego internacional dos países vizinhos. As infraestruturas ferroportuárias até então existentes e tuteladas pela DSPCFT foram planeadas para servir três portos principais: Maputo, Beira e Nacala. Após a independência do país, a responsabilidade de construção, manutenção e operacionalização das ferrovias e portos ficou, *teoricamente*, a cargo da Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Durante o referido período não há registo de ter havido novas construções neste domínio. Os investimentos entretanto efectuados naquele período destinaram-se, fundamentalmente, à manutenção e reabilitação das ferrovias, com prioridade para aquelas que estabelecem ligação com às internacionais, bem como à reestruturação dos principais Corredores de Transportes[103].

O bloqueio e a degradação económica a que o país esteve sujeito, causados pela guerra interna, corresponderam a uma regressão do sector, quer por falta de manutenção, quer devido à destruição originada pela guerra civil. Segundo informações recolhidas junto das autoridades moçambicanas[104], somos levados a pensar que o subsector dos transportes ferroviários talvez tenha sido um dos que mais sofreu com as acções de guerrilha da RENAMO (a RENAMO não só destruiu as ferrovias, mas também o material circulante, não tendo existido capacidade financeira para a manutenção e reposição de material destruído). A falta de segurança e de manutenção, ao longo deste período, foi uma constante[105]. O tráfego ferroviário reduziu-se de 20,6 milhões de toneladas transportadas em 1973, para 2,67 toneladas em 1988, e estas condicionantes fizeram com que as receitas em divisas continuassem, em 1988, ao nível do momento mais crítico da guerra (1982 -1985)[106].

No que se refere aos portos, até 1987 não se efectuaram alterações estruturais significativas com vista à sua modernização (ex.: novo equipamento de manuseamento

[103] Idem.
[104] Informação oralmente fornecida por membros da direcção dos PCFM.
[105] Plano Trienal de Investimento Público (1990), p. 24.
[106] CNP, *Estatística de 1994 – 1995*, Maputo, 1997.

de carga). De um modo geral, o equipamento portuário não só era obsoleto como inoperante. A reabilitação e reposição do material portuário impunha-se com vista a conferir-lhe maior capacidade de competitividade face aos seus congéneres regionais (capacidade de manuseamento de carga, redução dos custos relativos a estadias prolongadas dos navios nos portos, bem como o aumento da produtividade dos mesmos, a partir da melhoria dos seus equipamentos e dos locais de armazenamento)[107].

Foi na tentativa de inverter este quadro, que assistimos a enormes investimentos no sector ferroportuário, a partir do final da década de 80, com grande expressão nos projectos de reabilitação dos Corredores que, segundo o BM, cativaram cerca de 90% dos empréstimos e 30% do orçamento do Estado. Eram investimentos muito avultados, quer em número de projectos, quer ainda em numerário envolvido, totalizando 28 projectos com um valor total de 1,6 biliões de dólares, em que metade deste valor correspondia a donativos (ver quadro 4.3.1)[108].

Quadro 4.3.1. - Custos dos Corredores em Moçambique, em 1988
(em 10^6SUSD)

Corredor	Projectos	Total	Custos Externos	Custos Locais	Total a Fundo Perdido
Sul	19	758,1	639,1	119,0	535,2
Centro	5	641,6	574,6	40,0	266,7
Norte	4	277,9	43,7	43,7	16,8
Totais	28	1.650,6	1.447,9	202,7	818,7

Fonte: BM, *Transport Sector Review*, 1988.

Os Corredores transformaram-se em áreas atractivas de investimentos no país, para doadores e agências de desenvolvimento. O impacto da sua viabilidade económica na Balança de Pagamentos, caso os valores anteriores à independência fossem retomados, e o seu impacto geopolítico, foram algumas das razões que nortearam este interesse e o financiamento maciço por parte dos doadores internacionais.

A importância do sector, mais precisamente dos Corredores de Desenvolvimento, foi ainda reconhecida a nível regional - *SADC*, fundada em 1992, da qual Moçambique é membro. Neste contexto, cada pais membro é responsável pela coordenação de um sector específico. A parte que diz respeito aos transportes e comunicações - *SATCCC,*

[107] Vide BM, *Transport Sector Review*, 1989.
[108] Relatório do Banco Mundial/1988, sem página.

tem a sua sede em Maputo, o que demonstra, mais uma vez, a posição de relevo atribuída ao sector como impulsor do desenvolvimento na região e, consequentemente, o lugar de destaque que o país ocupa na mesma. De notar que a maior aposta do país neste domínio é a capacitação institucional do sector que passa, necessariamente, pela sua reformulação de modo a permitir parcerias entre o sector público e privado, onde a reabilitação das linhas férreas que fazem parte dos grandes Corredores de tráfego se apresenta como o grande desafio.

Para o período em destaque (1975 - 1987), não nos é possível fazer referência singular daquilo que foram os aspectos relevantes e caracterizadores da gestão do Corredor de Maputo, pois estamos numa época de economia planificada, em que toda a estratégia desenvolvida no sector ferroportuário, era fruto de uma política definida no *Plano Estatal Central* (PEC) no seguimento daquilo que eram as *Grandes Opções*, delineadas para o *Plano* de desenvolvimento económico do país.

4.4 - Os aspectos sócio-culturais que prevalecem no novo contexto político moçambicano e o surgimento de novas formas de migração: a emigração clandestina.

Vimos que a partir dos finais do século XIX, com o desenvolvimento da indústria mineira na R.A.S., Moçambique, mais precisamente o sul deste, foi o maior fornecedor regional de mão-de-obra para o complexo industrial do Transval. Este processo, ao afastar, paulatinamente, a maior parte da população activa masculina, daquela região, das actividades económicas tradicionais de auto–sustentação (agricultura e pastorícia), foi, em parte, co-responsável pelo estabelecimento de um fenómeno até então desconhecido: o trabalho assalariado com processos migratórios extra territoriais.

De salientar ainda que a próspera actividade mineira sul-africana passou a exigir mão-de-obra em número cada vez mais crescente, o que implicou, forçosamente, a disponibilização de mais nativos moçambicanos para aquela actividade. É claro que esta exigência traduziu-se em mais receitas para os cofres da contraparte portuguesa. Este *dossier* implicou, desde os seus primórdios, o estabelecimento de mecanismos de

regulação integral do processo, já que o entendimento entre as partes envolvidas se revelou de difícil alcance. Deste modo, e na procura de consenso, enquanto que da parte sul-africana passou a vigorar a imposição de contratos longos (18 meses renováveis), da parte portuguesa a mão-de-obra excedentária era submetida ao recrutamento obrigatório para as minas do *rand*, já que parte desta tinha que satisfazer, obrigatoriamente, o trabalho agrícola assalariado nos colonatos (propriedades agrícolas dos colonos). Refira-se, aliás, que o processo até foi inverso: priorizou-se a migração para as minas do Transval, onde a rentabilidade para o Estado era, certamente, mais lucrativa, enquanto que a excedentária era recrutada, compulsivamente, pelo processo conhecido por *chibalo*, para o trabalho agrícola assalariado nos colonatos.

Estas medidas tomadas devem ter em conta a estrutura sócio-cultural das pessoas sujeitas a elas, nomeadamente, a ausência da figura masculina no lar, com todo o peso que encerra na sociedade tradicional moçambicana, por períodos prolongados (18 meses). Atente-se ao conceito de tempo nesta sociedade, para terras desconhecidas e o carácter compulsivo com a arbitrariedade e toda a violência que acarretava. Contudo, a migração para as minas acabou por ser a melhor opção entre as duas possibilidade de trabalho que se ofereciam.

Apesar do controle cerrado do Estado colonial sobre o efectivo de trabalhadores emigrantes nas minas da R.A.S., a migração clandestina marcou sempre presença desde os seus primórdios (1889), onde era frequente o aparecimento, nas zonas de recrutamento, de indivíduos que se dedicavam a aliciar para a migração furtiva, fugindo à fiscalização das autoridades portuguesas. A questão da migração clandestina foi sempre uma preocupação central do governo colonial português, o que levou à criminalização dessa prática e ao estabelecimento de um quadro penal exemplarmente punitivo[109].
Na prática, estas medidas coercivas pouco efeito surtiram. O número de migrantes clandestinos foi crescendo sem cessar aos olhos das autoridades de ambos países. Os nativos moçambicanos sempre emigraram clandestinamente, empregaram-se, desempregaram-se e mudaram de residência à revelia das autoridades. Na Convenção de

[109] Vide FERREIRA (1963), pp. 82 - 89.

1928, as autoridades portuguesas procuraram, mais uma vez com pouco sucesso, controlar este fenómeno, firmando acordos que obrigavam a União a envidar todos os esforços no sentido de repatriar os clandestinos. Qualquer acordo era de todo inconsequente dado que o fenómeno envolveria três partes, mas o benefício era para duas delas, reciprocamente, em detrimento da terceira, e o movimento perpetuava-se .

Estes factos são reveladores de que o fenómeno emigração clandestina com o qual se debatem actualmente as autoridades moçambicanas e sul-africanas, que lutam pela sua erradicação, é uma prática antiga, e que desde sempre acompanhou as chamadas *correntes migratórias oficiais*. Actualmente, o fenómeno tornou-se mais pronunciado pelas alterações conjunturais ocorridas entretanto, que tornaram as populações mais vulneráveis e mais receptivas ao fenómeno migratório.

Apesar da clandestinidade se tratar de um fenómeno antigo, ressurge hoje revestido de alguns aspectos inovadores, a saber:

- uma clandestinidade massiva;
- as mulheres são parte integrante das actuais correntes migratórias clandestinas;
- são fundamentalmente jovens de ambos os sexos, com idades compreendidas entre os 16 e 25, a maioria dos actuais migrantes clandestinos;
- contrariamente ao que acontecera no período colonial, a actual migração clandestina dispensa os serviços dos engajadores.

As razões para explicar os aspectos caracterizadores das actuais correntes migratórias clandestinas são inesgotáveis e de vária ordem (políticas, sociais, económicas...etc.). Não sendo este o objecto do nosso trabalho, iremos apenas mencionar algumas que julgamos ser mais elucidativas, tendo em conta a actual conjuntura da região:

- **a emancipação e a independência económica da mulher surgem como um dos factores determinantes para a sua maior participação nesta prática;**

- **a faixa etária envolvida é, em qualquer sociedade, por natureza, inconformada e com maior apetência para a mudança; e**

- **estes jovens têm como base de motivação para a migração, a esperança de ver melhorado o seu bem estar (sócio - económico). A migração para a R.A.S. (o país mais desenvolvido da região) apresenta várias soluções de empregabilidade para estes jovens cuja escolaridade é, na sua maioria, baixa, já que o mercado interno oferece poucas, ou quase nenhumas, alternativas em termos de trabalho assalariado.**

Hoje, quer o governo moçambicano, quer o governo sul africano, à semelhança do que acontecera outrora, tem pouca ou quase nenhuma capacidade para reverter a situação da clandestinidade. Todas as semanas são repatriados mais de oitocentos (800) jovens moçambicanos, da R.A.S., no chamado *Comboio dos Malditos*[110]. Questiona-se, no entanto: se o desenvolvimento da região se concretizar, como é uma das grandes apostas da SADC, poder-se-á ver resolvido, ou pelo menos atenuado, o problema da actual migração clandestina? O tempo o dirá!

4.5- O Acordo de Nkomati como primeiro passo de reaproximação política entre os dois países e uma base para futuros acordos económicos.

Com a independência de Moçambique e a assunção do modelo de governação inspirado na ideologia marxista-leninista do partido do poder, criou-se, logo à partida, uma base de desconfiança quanto ao futuro. De facto, quer a nível interno, quer a nível externo começaram a gerar-se "anticorpos" contra a construção de uma nação socialista naquela região da África Austral. Internamente, traduziu-se pelo êxodo massivo, não apenas de portugueses ali radicados, a maior parte dos quais já sem referências fora de Moçambique, mas também de moçambicanos, esses sem qualquer referência no exterior. Esta situação delapidou significativamente o país de quadros, desde o mais ao menos tecnicamente diferenciado. A nível externo, a potência regional (R.A.S.), não só reagiu criando "anticorpos" como tomou a dianteira, secundada pela então Rodésia do Sul, na inviabilização total e com recurso a quaisquer meios, contra a criação de um estado marxista na região.

[110] "O Comboio dos malditos" in *Expresso*, Lisboa, 24/12/1998.

Moçambique ainda mal se erguera como nação já enfrentava duas "guerras": uma interna, a da construção de um Estado novo, outra externa de luta contra as acções de desestabilização de dois países industrializados, politicamente antagónicos e de economias seguramente mais prósperas.

Logo após a independência do país, a Rodésia do Sul desencadeou acções de desestabilização económica e de destruição das infraestruturas moçambicanas, com a cumplicidade da R.A.S.. A adesão de Moçambique ao bloqueio económico contra a Rodésia, imposto pela Comunidade Internacional em 1976, materializou-se no impedimento do trânsito de mercadorias rodesianas pelas ferrovias e portos moçambicanos, resultando numa diminuição drástica das receitas que o país obtinha daquela prestação de serviços e de transporte. Esta medida agravou consideravelmente a situação económica do país, já de si deficitária. O Presidente Samora Machel no seu discurso proferido em Março de 1984, fazia alusão aos enormes prejuízos, afirmando que "[...] o bloqueio económico contra o regime de Ian Smith e as destruições perpetradas contra as infraestruturas económicas e sociais, custaram à nossa jovem República Popular mais de 500 milhões de dólares... [...]"[111]. Apesar das sanções aplicadas por Moçambique terem sido em conformidade com as decisões da Comunidade Internacional, o apoio recebido desta não foi suficiente para cobrir o grande déficit económico de que enfermava o país.

Dado que a estratégia do governo moçambicano era irreversível, a R.A.S. na sequência da independência da Rodésia, passou a desencadear directa e principalmente através da RENAMO acções de desestabilização e destruição. Estas acções tinham como alvos preferenciais as vias e meios de comunicação, a rede rural de comércio, as escolas, as aldeias comunais, as explorações agrícolas de propriedade estatal e os centros de saúde. A luta armada desenvolvida pela RENAMO com apoio logístico da África do Sul, atingiu Moçambique com maior intensidade a partir do início da década de oitenta (1982/83). Esta guerra teve como consequência o êxodo da população rural para as cidades sob controlo governamental e, em muitos casos, a população foi forçada a

[111] Vide *Acordo Nkomati – 20 anos de luta pela pátria e pela paz*, 1984, p. 67 - 69.

refugiar-se nos países limítrofes, com as consequências daí inerentes: o abandono da produção agrícola e animal. O apoio da R.A.S. à RENAMO é claramente uma tentativa de travar a implantação do marxismo na região. É assim que a *guerra fria* se instala naquele extremo do continente africano.

Aos avultados prejuízos da aplicação de sanções à Rodésia do Sul e às acções de desestabilização da RENAMO, adicionavam-se-lhes os resultantes do boicote económico aplicado pela R.A.S. a Moçambique, como salientava na época o Presidente Samora Machel: " [...] a redução do tráfego ferro-portuário que de 5,6 milhões de toneladas em 1974 passou a cerca de 1,1 milhão de toneladas em 1983; a redução do número de trabalhadores moçambicanos na África do Sul que baixaram de 140.000 em 1974 para cerca de 40.000 em 1983; abolição da "cláusula - ouro", tendo o prejuízo se cifrado em 2,6 mil milhões de dólares de 1978 a 1982. [...] só nestas 3 áreas, a economia moçambicana sofreu prejuízos na ordem dos 34 biliões de dólares, dos quais 800 milhões de dólares referentes a transportes ferroviários e à redução do número de trabalhadores, [...] se somarmos os efeitos acumulados destes factores, os prejuízos totais ascendem a mais de 4,2 biliões de dólares, [...]"[112].

Os governantes moçambicanos apontavam os prejuízos causados pela RENAMO, R.A.S. e calamidades naturais (prolongadas secas e chuvas torrenciais), com maior incidência para os primeiros anos da década de oitenta, como sendo a causa principal das suas dificuldades económicas e que faziam de Moçambique um país vulnerável e altamente dependente da ajuda internacional.

O estado de guerra generalizado a todo o país, os graves prejuízos económicos, a profunda desestabilização e desarticulação económica e social tornaram-se a preocupação central do Presidente Samora Machel e do seu executivo. Foi na tentativa de reverter a grave situação vivida até então que iniciaram contactos com a R.A.S. com o objectivo de minimizar as tensões na zona e definir regras de relacionamento pacífico entre os dois Estados vizinhos, no quadro do estabelecimento de uma política de paz, boa vizinhança, de não agressão e de uma coexistência pacífica entre os países da região.

[112] Vide *Acordo Nkomati - 20 anos de luta pela pátria e pela paz*, pp. 67 - 69.

Este processo culminou na assinatura do *Acordo de Nkomati,* entre a África do Sul e Moçambique, que sendo um acordo de não agressão e boa vizinhança, tinha objectivos mais amplos do que à partida aparentava. Pretendia-se assim:

- a não interferência da África do Sul nos assuntos de Moçambique;
- acabar com todos os apoios à RENAMO;
- a retoma do sistema de trocas comerciais com a África do Sul (migração e transporte pelo Corredor de Maputo); e
- mobilização do investimento estrangeiro, da África do Sul para Moçambique[113].

Este acordo, entendido como uma viragem política e histórica moçambicana, foi o estabelecimento duma plataforma de reaproximação política e económica entre os dois Estados. Alguns analistas vão longe ao considerá-lo o evento que permitiu a assistência ocidental de que Moçambique necessitava, pois a partir de 1984 o país se revelara incapaz de honrar os seus compromissos internacionais (pagamento da dívida e do respectivo serviço), e pediu o reescalonamento da mesma. Moçambique conseguiu, finalmente, aderir ao Programa de Ajustamento Estrutural, negociando com o BM e o FMI, e foi instituído o PRE, em 1987.

4.6 - Balanço das actividades do Corredor de Maputo no novo quadro das relações Moçambique/RAS

Quadro 4.6.1 Tráfego Portuário Nacional e Internacional em Moçambique – dados agregados relativos aos três portos internacionais, de 1975 - 1991 (em milhões de toneladas)

Tipo Carga/ Ano	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Interna	1,0	1,0	1,2	1,9	1,2	1,6	1,3	1,4	1,3	0,9	0,5	0,6	0,9	1,1	1,1	1,1	0,9
Externa	13,8	10,8	9,4	8,2	9,7	8,3	7,7	7,5	5,2	4,6	4,0	3,6	4,2	4,6	5,3	4,2	3,8
Total	14,800	11,8	10,6	10,1	10,9	9,9	9,0	8,9	6,5	5,5	4,5	4,2	5,1	5,7	6,4	5,3	4,7
% da Externa	93,2	91,5	88,7	87,2	89,0	84,0	85,6	84,3	80,0	83,7	88,9	85,7	82,4	80,7	82,8	79,3	80,9

Fonte: CNP, *Informação Estatística 1975- 1984*; EIU, *Moçambique 1994 – 1995 – Country Profile*, 1994; CNP, *Estatística dos Transportes e Comunicações*, 1989.

[113] Idem, p. 67 – 69.

Quadro 4.6.2 Carga Transportada pelo CFM de 1975 - 1994 (em milhões de toneladas)

Ano/Carga Transportada	Nacional	Internacional	Total Carga Manuseada nos Três Subsistemas*	Total Carga Caminho Ferro - Sul	Percentagem Carga Caminho Ferro - Sul
1975	2 174,1	11 216,1	13 380,2	9 838,2	73,5 %
1976	2 402,1	7 983,1	10 285,2	7 763,0	75,5 %
1977	2 197,1	6 928,6	9 125,7	6 683,9	73,2 %
1978	1 977,7	6 672,2	8 549,9	8 520,9	99,7 %
1979	2 073,4	8 801,2	8 879,6	6 848,8	77,1 %
1980	1 992,6	5 554,3	7 548,9	5 547,6	73,5 %
1981	2 408,6	6 358,1	7 768,7	5 482,3	70,6 %
1982	2 071,1	4 571,1	6 742,2	4 581,4	68,0 %
1983	1 256,2	3 100,0	4 396,2	3 465,5	78,8 %
1984	1 242,8	2 455,1	3 697,9	3 171,2	85,8 %
1985	690,4	2 216,6	2 836,6	2 520,5	88,9 %
1986	649,1	2 300,2	2 949,3	2 642,6	89,6 %
1987	1 325,5	1 883,0	3 209,5	2 334,0	72,8 %
1988	1 009,9	1 709,1	2 719,0	2 117,0	77,9 %
1989	1 413,4	2 343,6	3 757,0	3 043,5	81,1 %
1990	1 033,1	2 036,3	3 069,4	2 120,7	69,1 %
1991	805,5	1 376,0	2 181,5	1 385,5	63,5 %
1992	705,5	1 713,9	2 464,4	1 823,5	74,0 %
1993	809,6	2 107,2	2 916,8	1 902,9	65,2 %
1994	405,5	2 221,5	2 627,0	1 503,6	57,2 %

Fonte: USAID, 1995; CNP, *Estatística de 1975 - 1995*, Maputo, 1997; Estatística dos Transportes e Comunicações 1989 * **Dados agregados relativos aos Três subsistemas Ferroviários (Norte, Centro e Sul)**

A observação dos quadros 4.6.1 e 4.6.2 sugere-nos que o sector foi, na globalidade, perdendo eficácia ao longo do tempo, pois os mesmos revelam um declínio, ao longo do período apresentado, da carga manuseada nos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Muito embora se verifique, nalguns anos ao longo do referido período, um comportamento positivo (1987, 1988, 1992, 1993), consideramos como sendo de carácter meramente conjuntural, pois não permitiu, num prazo relativamente considerável, a sua sustentabilidade. Esta tendência manteve-se mesmo no período em que o processo de reabilitação dos três Corredores se encontrava numa fase bastante avançada. Este facto ficou a dever-se a causas de ordem diversa, que mais adiante teremos oportunidade de apontar.

Ao terminamos este ponto e recorrendo à observação dos quadros acima referidos, fazemos alusão à confirmação de alguns aspectos tratados ao longo deste trabalho:

- o principal destino das mercadorias e carga manuseada neste sector é o mercado regional – internacional;

- a importância de que se reveste o Corredor de Maputo, traduzida pela capacidade de poder manusear grandes quantidades de carga e mercadorias, determinada, em parte, pelo facto de servir uma região economicamente mais desenvolvida, quando comparada com a servida por outros dois (uma leitura comparativa entre **Total de Carga Manuseada nos Três Subsistemas e Total de Carga do Caminho de Ferro – Sul** – quadro 4.6.2);
- a privilegiada localização geográfica de Moçambique, principalmente do Corredor de Maputo, em relação aos países limítrofes, que predestinou o país de trânsito de mercadorias para o comércio internacional dos países vizinhos – análise dos dados constantes no quadro 4.6.1., sobre as actividades portuárias (mercado Interno vs mercado Externo); e
- os países limítrofes foram, desde sempre, os potenciais utilizadores e beneficiários destas infraestruturas. Este facto explica o maior empenho e envolvimento dos países da região nos projectos de reabilitação e reestruturação dos Corredores moçambicanos, desenvolvidos e financiados no âmbito da SADC (análise conjunta dos dois quadros – 4.6.1. e 4.6.2.).

5 - A liberalização económica e o Corredor de Maputo

5.1 - Fundamentos históricos, económicos e políticos da liberalização

Os Programas de Estabilização e Ajustamento Estrutural (PAE), destinados aos PVD's (principalmente aos de menor rendimento e, em particular, aos da África subsahariana), apoiados pelas instituições financeiras de Bretton Woods (FMI e BM), tratando-se de uma vasta problemática com diversas vertentes, está no centro das políticas de desenvolvimento e é matéria essencial das políticas de cooperação internacional.

Os inúmeros estudos e avaliações existentes sobre a importância e o impacto dos programas concebidos pelo FMI e pelo BM desde a década de 80, divergem nos seus critérios e nas suas conclusões, mas são hoje mais consensuais no que respeita às razões que tornaram as referidas reformas inadiáveis. Tendo a nossa análise como pano de fundo os PVD's, particularmente os da África subsahariana, constata-se que a maioria das economias destes países, a partir da segunda metade da década de 70, estagnaram ou entraram em profunda recessão, com origem na conjugação de vários factores (exógenos e endógenos), ocorridos após o primeiro choque petrolífero (1973/74), dos quais passamos a destacar aqueles que, no nosso entender, foram os mais importantes[114]:

- segundo choque petrolífero (1979 - 80);
- um comportamento adverso dos termos de troca e, nalguns casos, más condições climatéricas;
- falta de uma política prudente de gestão da dívida externa por parte dos países devedores;
- factores políticos, tais como guerra civil ou grande instabilidade política e social;
- um aumento das práticas proteccionistas dos países industrializados;
- as políticas comerciais de substituição de importações, amplamente adoptadas no subcontinente, concretizadas mediante a prática corrente de obstáculos pautais e não pautais;

no contexto de idiossincrasia económica dos governos da região no pós-independência, preponderaram as volumosas despesas públicas que causaram défices crónicos e pesados com despesas correntes em capital e serviço na ordem dos 17% do PIB, nos inícios dos anos 80[115].

- a sobreapreciação da taxa de câmbio, até meados da década 80; e
- o estigma da corrupção das instituições nacionais, aliado à inércia do sector público.

Em cerca de 20 anos, a maioria destes países manteve, nalguns casos aumentou, a sua abertura ao comércio externo, mas não diversificou a sua base de exportação, permanecendo dependentes de uma pequena gama de produtos exportáveis. Por outro lado, estas economias mantiveram estruturas produtivas que não lhes permitiram maximizar os benefícios decorrentes do comércio internacional e da especialização. Como resultado combinado destes e outros factores, os mercados financeiros e bancários dos países em análise, e os seus índices de investimento privado não tiveram o desenvolvimento esperado até meados da década de 90, ao mesmo tempo que a dívida externa se agravava (ver o quadro 5.1.1).

Quadro 5.1.1 -Evolução da Dívida da África subsahariana (1980/89) (em biliões de US$)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Dívida Total	56,6	64,0	70,2	79,3	82,7	96,2	113,0	137,9	139,6	143,2
de curto prazo	9,7	10,9	9,3	11,2	12,7	13,5	13,0	12,9	14,2	12,3
de longo prazo										
(não garantida)	3,0	3,3	3,9	4,3	5,0	5,6	5,1	5,7	6,1	5,9
(garantida)	40,5	46,4	52,2	57,8	58,9	70,3	87,7	101,7	112,3	119,7
a credores oficiais	24,0	27,5	30,2	34,8	37,52	45,4	61,7	78,3	79,6	85,6
a credores privados	16,5	18,8	22,0	23,0	21,5	24,9	26,1	33,4	32,7	34,1

Fonte: SERRA, António M. A., [texto integrado na disciplina de Políticas Económicas de Desenvolvimento no Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional], ISEG/1998 cap. VI, pp. 4.

[114] Para um *survey* sobre esta matéria Vide SERRA, António M. A., [Texto integrado na disciplina de Políticas Económicas de Desenvolvimento no Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional], ISEG/1998, cap.. VI .

[115] Vide *Adjustment in Africa*, (1994) - *Reforms, results and the rood Ahead*, publicado para o Banco Mundial, cap.. 1, p. 23.

Foi à procura de soluções para a redução dos acentuados desequilíbrios das contas externas e do aumento da dívida, que estes países começaram, mediante políticas da banca internacional, a reduzir os seus compromissos financeiros neste domínio, diminuindo significativamente os novos créditos, e intensificaram o apelo ao apoio das organizações financeiras internacionais, os chamados Sistemas de Bretton Woods, com linhas de crédito para apoio às dificuldades das suas Balança de Pagamentos. Neste contexto, surgiram as reformas que as instituições de Bretton Woods denominaram de ***Programas de Ajustamento Estrutural,*** em conformidade com as quais passaria a vigorar uma nova doutrina do desenvolvimento, destinada aos PVD's em geral e aos subsaharianos, em particular.

Teoricamente, o **Ajustamento Estrutural**, pesem embora as especificidades dos vários programas adoptados até hoje, é um conjunto de políticas e/ou medidas macro-económicas, que visam a reorientação da Despesa Pública e do envolvimento do Estado na actividade económica, provendo condições para a iniciativa privada num ambiente de economia de mercado, para atingir um objectivo: **o desenvolvimento económico sustentado e mais rápido.** Os programas a que aludimos visam, no essencial, a liberalização da actividade económica privada e a redução do papel do Estado na esfera produtiva. Por um lado, através da estabilização macro-económica, dinamizam as exportações fundamentalmente do sector agrícola, adoptando, para tal, incentivos ao investimento privado e à exploração das capacidades instaladas no sector, enquanto que, por outro, controlam a taxa de câmbio. Estas medidas, na perspectiva do BM e do FMI, eram essenciais para a promoção do comércio externo dos países que viessem implementar os PAE'. Prevêem, no primeiro momento, aplicar **medidas de estabilização** que lidam com problemas de inflação, de escassez de divisas, de fugas de capital e de substanciais défices correntes, e, numa segunda etapa, as **medidas de ajustamento** que abordariam os obstáculos ao crescimento de longo prazo, isto é, as referidas distorções nos investimentos à produção, os controlos de preços, as políticas de juros e crédito, as restrições ao comércio e as políticas fiscais[116].

[116] Sobre as diferenças entre a implementação dos dois tipos de medidas, vide OPPENHEIMER, Jochen (1998), Pp. 3 – 8; Banco Mundial (1988), *Relatório sobre o Desenvolvimento Mundial*, pp. 59 – 61; SERRA, António M. A., [Texto integrado na disciplina de Políticas Económicas de Desenvolvimento no Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional], ISEG/1998 cap.. VI.

A reorientação pretendida passa por substancial redução da Despesa Pública, por minimizar o financiamento do Estado nos mercados internos, por uma reforma fiscal que inclui a flexibilização da taxa de câmbio, e por uma política monetária mais restritiva. Neste contexto, a liberalização nos PAE's significa a adopção de incentivos à produção de bens para a exportação e de substitutos das importações, eliminando, porém, os instrumentos do proteccionismo. Em última análise, o objectivo destas reformas seria o incremento da produção na base da exploração mais intensiva das vantagens comparativas dos PVD's, de forma a reduzir, a longo prazo, a dependência económica e comercial em relação aos países industrializados. O "custo de oportunidade" do ajustamento estrutural seria, na primeira fase, devido às inadiáveis medidas de estabilização, o sacrifício do poder de compra e de níveis de vida locais[117]. O resultado esperado era o "aumento duradouro da produção nacional, a melhoria do nível de vida das populações, e a participação no comércio internacional enquanto parceiro igual, viável, por parte dos países embarcados no esforço de ajustamento"[118]. Minimizar tal sacrifício, não era apenas competência dos governos locais, através de uma afectação mais eficaz de recursos, mas também das instituições de Bretton Woods que lançaram os PVD's no ajustamento estrutural.

É certo que o objectivo principal do presente Capítulo, não é, de forma alguma, fazer avaliação e crítica quanto à eficácia dos PAE's promovidos pelo Sistema de Bretton Woods. Contudo, ao concluirmos este ponto, julgamos importante e oportuno fazer algumas considerações quanto aos resultados alcançados pelos PAE's, assunto que tem suscitado muita controvérsia na actualidade. Os PAE's têm revelado uma eficácia que, mesmo viável consoante os países destinatários, não tem sido isenta de críticas, quer de autores, quer por parte de algumas instituições. Sobre estes programas com mais de uma década de aplicação, os dados disponíveis sugerem que neste subcontinente, regra geral, proporcionaram, com sinais de alguma consolidação, a estabilização macro-económica, bem como os aumentos de volumes de transacções. Não diversificaram, contudo, o tecido produtivo das indústrias e muito menos criaram condições inequívocas para o desenvolvimento sustentado e mais equitativo das populações locais.

[117] WALLACE (1989), p. 210.
[118] Vide Malima (1995), p. 36.

Estas não conduziram a níveis desproporcionais de investimento em infraestruturas e em capital humano nos sectores de formação básica e da saúde, por exemplo, que passariam por uma maior dotação financeira destes programas para estes sectores, e por um aprofundamento da incorporação de medidas específicas na estratégia de assistência de cada país[119]. A liberalização comercial preconizada pelos PAE's, apesar dos avanços nos últimos anos, gerou custos orçamentais e socioeconómicos que não foram compensados por políticas sectoriais estáveis e eficazes, originando perversidades e externalidades em resultado da desarticulação da aplicação das políticas inerentes às reformas.

Na prática, BM, FMI e governos nacionais em conjunto, não contribuíram decisivamente para uma posição mais competitiva daqueles países nos mercados internacionais, as políticas desenvolvidas não permitiram gerar incrementos de produtividade na agricultura e a sua transformação, com maior incidência, em produtos *transaccionáveis*[120], ainda que as trocas comerciais se tenham dinamizado.

5.2- O panorama nacional face a liberalização económica (1987 - 1998)

Graves desequilíbrios económicos, consequência da estratégia de desenvolvimento prosseguida até então, e da guerra generaliza movida pela RENAMO, condicionaram a adesão de Moçambique ao PAE, em 1987. A implementação destas reformas, negociadas e apoiadas pelas instituições de Bretton Woods, conduz à elaboração do PRE, preconizando os objectivos seguintes[121]:

- **inverter o declinio na produção e restaurar o nivel minimo de consumo e de salário para toda a população, particularmente nas zonas rurais;**
- **reduzir substancialmente os desequilíbrios financeiros internos e reforçar as contas e reservas externas;**
- **melhorar a eficiência e estabelecer as condições para o regresso a niveis mais elevados de crescimento económico, logo que a situação de segurança e outras condicionantes exógenas tivessem melhorado;**

[119] O acompanhamento racionalizado das várias estratégias nacionais é um compromisso amplamente assumido pelo Banco Mundial, desde o início da década de 90. Sobre esta questão Vide World Bank (1995), *Annual Report*, p. 56 - 57; World Bank (1997), *Annual Report*, p. 39; Vide SERRA, António M. A., [texto integrado na disciplina de Políticas Económicas de Desenvolvimento no Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional], ISEG/1998 cap.. IX.

[120] Produtos transaccionáveis - produtos de produção interna susceptíveis de exportação. para mais esclarecimento Vide SERRA, António M. A., [texto integrado na disciplina de Políticas Económicas de Desenvolvimento no Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional], ISEG/1998 cap.. VII.

[121] Vide OPPENHEIMER (1993), Pp. 6 - 7.

- **reintegrar os mercados oficiais e paralelos; e**
- **restaurar a disciplina financeira nas relações com os parceiros comerciais e os credores.**

Para a prossecução destes objectivos, as autoridades moçambicanas assumiram o compromisso de efectuar reformas económicas, que passavam por[122]:

- **reduzir progressivamente o controlo administrativo da economia e encorajar a participação do sector privado;**
- **permitir uma alocação de recursos baseada em preços determinados pelo mercado, políticas de crédito e outros meios indirectos de orientação da economia em vez de intervenção administrativa directa;**
- **estabelecer relações mais directas entre o rendimento e a *performance* das unidades económicas e individuais; e**
- **melhorar a qualidade do planeamento e da implementação das políticas, assim como garantir que o programa de despesas públicas incida nas necessidades prioritárias da economia.**

Os objectivos mais específicos eram: a reabilitação física das infraestruturas, aumentar a utilização dos portos e caminhos de ferro e a mobilização de recursos externos e colocá-los nos sectores prioritários. Neste novo quadro, as importações conhecem um crescimento considerável, basicamente em equipamento e peças sobressalentes, ditado pela necessidade de repor *stocks* e a capacidade produtiva (ver quadro 5.2.1). Importa referir que este aumento só foi possível mediante uma maior canalização de recursos financeiros, provenientes da assistência externa, no âmbito do PRE.

Quadro 5.2.1 - Importação Total por Categorias de Produtos (em 10^3 US$)

Tipo de Bens	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Bens de Consumo	166 061	231 166	247 187	280 895	329 556	337 812
Alimentares	120 954	149 049	171 120	176 298	173 629	253 924
Matérias - Primas	162 260	156 492	184 227	216 009	247 873	255 344
Peças e Sobressal.	46 769	67 722	91 937	101 183	87 509	83 628
Equipamento	48 645	87 187	118 049	137 513	142 736	200 736
TOTAL	423 685	542 567	642 000	735 600	807 674	877 520

Fonte: CNP, Maputo, 1992.

No que respeita aos bens alimentares, também houve um aumento das suas importações, explicadas pela ajuda alimentar (regular e de emergência), preenchendo deste modo, o déficit da produção interna, causada, entre outros motivos, pela guerra e seca. Salienta-se ainda que, no período entre 1987-1991, em termos gerais, as exportações também conheceram um significativo incremento, sendo o principal destino

[122] Idem, p. 7.

destes, os países da OCDE e SADC[123], muito embora este crescimento não tenha acompanhado o das importações (ver quadro 5.2.2).

Quadro 5.2.2 - Valor das Exportações por Produtos (em 1000 S US) – 1982 - 1992

Produtos	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Camarão	16 718	30 175	26 478	20 022	14 288	16 033	17 592
Amêndoa Caju	38 326	38 350	44 143	39 390	43 365	60 779	64 550
Algodão Fibra	549	5 638	4 886	7 430	8 694	8 777	10 805
Açúcar	8 073	4 396	4 648	5 298	7 862	9 765	6 655
Total	**79 130**	**96 968**	**103 017**	**104 808**	**126 426**	**162 350**	**139 304**

Fonte: SERRA, Almeida (1991), pp. 27.

Contudo, apesar de alguns esforços feitos no sentido de melhorar, com a aplicação do PRE, algumas variáveis macro-económicas, o déficit apresentado pela Balança das Transações Correntes (BTC) em 1989, denotava a perda da eficácia do PAE, o que não parecia oferecer dúvidas de que a guerra condicionava toda a *performance* da reforma levada a cabo pelo PRE (ver quadro 5.2.3).

Quadro 5.2.3 - Balança de Pagamentos - 1986/92 (em milhões de US$)

Anos	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Saldo da Balança Comercial	-436,6	-545,0	-632,6	-702,9	-751,1	-736,4	-747,9
Exportações (FOB)	79,1	97,0	103,0	104,8	126,4	162,3	139,3
Importações (CIF)	-542,7	-642.0	-735,6	-807,7	-877,5	-898,7	-887,2
Balança de Serviços	-158,7	-148,8	-102,7	-144,8	-135,4	-154,3	-157,1
Receitas	119,0	137,0	156,6	166,7	173,4	202,8	222,6
Transportes	45,0	35,1	41,5	52,9	63,1	60,2	69,5
Remessas Trabalhadores	50,0	58,1	71,6	71,3	70,9	55,6	58,0
Outras Receitas	24,0	43,9	43,5	42,5	39,9	87,0	95,1
Despesas	-277,7	-285,0	-259,3	-311,5	-308,8	-357,1	-379,7
Juros a Pagar	-154,7	-148,4	-116,7	-169,3	-165,2	-180,6	-195,4
Transportes	-34,0	-33,9	-41,3	-37,5	-39,8	-50,2	-48,5
Remessas Trabalhadores	-23,0	-25,0	-25,3	-27,5	-25,4	-29,6	-26,6
Serviços Investimento	-50,0	-54,7	-45,0	-47,1	-47,8	-44,5	-43,0
Outros Serviços	-16.0	-23,0	-31.0	-30,1	-30,6	-52,2	-66,2
Saldo Bal. Trans. Correntes	-622,3	-693,0	-735,3	-847,7	-886,5	-890,7	-905,0
Saldo Balança de Capitais	-50,0	-76,8	-126,2	-55,0	-83,6	-187,5	-122,9
Entradas	284,0	301,1	247,5	256,7	251,9	-144,1	202,0
Saídas	-335,5	-384,1	-378,2	-315,1	-344,1	-354,1	-350,2
Erros e Omissões	-28.8	40,1	33,6	8,7	2,6	-33,9	-15,0
Balança Global	-488,1	-425,5	-373,1	-421,5	-421,0	-502,8	-433,5
Financiamento	488,1	-425,5	373,1	421,5	421,0	502,8	433,5
Variação de Reserva a*	-23,5	-58,0	-25,2	2,9	-3,1	-12,7	-37,2
Pagamentos Bilaterais (liq)	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Variação Dívida Atrasada	482,3	-607,6	0,0	14,4	-377,5	-119,3	-96,4
Rescalonamento da Dívida	0,0	1091,1	396,7	383,1	779,3	598,2	534,3

Fonte: CNP; Banco de Moçambique, Maputo/ 1992 **a* : - = aumento; + = diminuição**

[123] Dados do *Anuário - Estatístico/1992* do Ministério do Comércio.

A evolução das contas externas, segundo Almeida Serra, (pp. 24) " é apenas uma face de uma evolução negativa do conjunto da economia, tendo contribuído para a presente situação, factores vários como, por exemplo, os relativos à saída de divisas do país (importações), os ligados às receitas (exportações), a situação de insegurança, de guerra, as secas....".

O V Congresso da FRELIMO (Julho de 1989) foi realizado dentro de um quadro em que a situação económica do país apresentava valores pouco animadores, com nítida dificuldade dos indicadores económicos de acompanharem os objectivos esperados pelo PRE. Contudo, este não deixou de ser um marco importante na vida política do país. A FRELIMO manifesta disponibilidade para uma solução negociada do conflito armado que assolava o país, implicando alterações nas linhas programáticas do partido[124], priorizando:

- aumentar a produtividade do país - com a criação de uma economia baseada no valor do trabalho, nas forças do mercado, na iniciativa dos agentes económicos e na acção do Estado como parceiro e regulador da actividade económica, para a promoção do crescimento e do desenvolvimento económico e social;
- o fim da guerra; e
- a reformulação da orientação ideológica do Partido.

No ano de 1990, após o primeiro triénio de aplicação do PRE, o BM faz a sua primeira avaliação das *performances* deste programa, e passa a preocupar-se com os níveis alarmantes de pobreza, agravados pela implementação das referidas reformas. Esta situação já gerava ondas de violência, insatisfação e mesmo greves nas principais cidades do País.

Deste modo, tornou-se necessário, quer por razões humanitárias, quer ainda pela sustentabilidade política do processo de reestruturação económica, reduzir tais níveis, sem, contudo, alterar os objectivos económicos fundamentais preconizados pelo PRE. Deu-se, então, a passagem do PRE paras o PRES (Programa de Reabilitação Económica e Social), e trouxe consigo alterações significativas na actuação do BM, com a criação da Comissão Internacional para os Aspectos Sociais do Ajustamento (SDA), da "rede de segurança" para a população urbana mais atingida pelas medidas de redução do

[124] Vide AAVV, *Consp.icious Destruction*, 1992, p. 143.

"urban bias" e o restabelecimento da "verdade dos preços", durante o PRE.[125] O PRES passa a ter um intuito mais correctivo/compensatório, face aos nefastos efeitos sociais do PRE.

Nesta nova perspectiva do BM, os aspectos sociais são considerados como prioritários, o que em termos de investimentos traduziu-se em priorizar o sector agrícola, transportes, saúde e educação, sectores considerados de necessidade básica das camadas pobres rurais e urbanas[126]. Esta nova abordagem poderia conduzir a resultados mais positivos quando comparados com os anteriores, mas a sua consistência e sustentabilidade dependia em grande parte do terminar da guerra que, por sua vez, era considerada interminável, enquanto se verificassem os apoios externos à continuação das hostilidades.

Para uma maior legitimação das acções e transformações que decorriam na esfera económica nesta fase, ainda durante este ano, Moçambique aprova a nova Constituição, onde é formalmente instituído o sistema económico de mercado em substituição do sistema económico centralmente planificado. Esta mudança ocorre, como já tivemos cuidado de referir anteriormente, num contexto de persistência de graves desequilíbrios internos (guerra, condições climatéricas adversas), enquanto que a nível internacional, verifica-se alguma desaceleração no crescimento económico mundial, com repercussão a nível da procura externa dirigida aos produtos moçambicanos[127].

O crescimento económico de cerca de 4,9% alcançado no ano seguinte (1991), consequência da aplicação progressiva das reformas do PRE, revelou-se pouco consistente e de pouca sustentabilidade, pois a situação voltou a degradar-se no ano seguinte, ano que foi considerado o pior em termos das *performances* económicas desde 1987, com os principais indicadores macro-económicos a registarem comportamento negativo (PIB com decréscimo de 0,8%; um disparar dos valores da inflação, situando-se em 46%, enquanto que as transacções de bens e serviços ultrapassaram o PIB)[128].

[125] Vide Oppenheimer (1993), pp. 28 - 29.
[126] É importante recordar que o acesso à educação e saúde gratuitas foi considerado, após a independência, como conquistas da revolução, colocadas ao alcance das massas populares. As ondas de greve ocorridas nesta fase, reivindicando este direito, encontram a sua explicação, em parte, neste pressuposto.
[127] Vide ROMÃO, António e outros (1998), pp. 23 – 30.

Perante os resultados pouco satisfatórios, obtidos no âmbito da aplicação das reformas do PRE, em 1992 o FMI elaborou e apresentou um plano ao governo moçambicano, com vista a maior redução de Despesa Pública. No essencial, as medidas do plano visavam[129]:

- **a redução do investimento nos sectores de agricultura, indústria extractiva e transformadora, acompanhada de um programa de privatização nestes mesmos sectores, com maior tónica para a reabilitação das infraestruturas;**
- **a venda das maiores empresas estatais; e**
- **a prática de uma nova política cambial.**

O governo moçambicano, por sua vez, para cativar os investidores estrangeiros, aprova, em 1993, um novo Código de Investimentos, que concede a estes, benefícios fiscais e aduaneiros idênticos aos dos investidores nacionais. Estas medidas, no seu conjunto, permitiram uma melhoria significativa das Finanças Públicas moçambicanas em 1993, após vários anos de crise. O Produto Interno registou um crescimento superior a 19%, com repercussão noutros indicadores económicos. Quanto ao déficit orçamental que em 1990 representava cerca de 12,6% do PIB, passou a cerca de 5,1% neste ano[130].

Apesar do ligeiro crescimento verificado neste ano, os anos seguintes não foram acompanhados por êxitos neste domínio. Registou-se, no ano seguinte (1994), uma quebra significativa no crescimento do PIB, que aumentou apenas 5% face ao ano anterior, sinónimo de que a economia continuava com graves problemas, tais como:

- **o déficit orçamental;**
- **aumento da dívida externa;**
- **uma nova subida do valor de inflação; e**
- **consequentemente, o agravamento das contas comerciais com o exterior.**

apesar de a partir deste ano a taxa de câmbio ter passado a ser regulada por mecanismos de mercado[131] .

[128] Idem.
[129] Idem.
[130] ROMÃO, António e outros (1998), p. 23 – 30.
[131] Idem.

Quadro 5.2.4 - Principais indicadores Macro-económicos de Moçambique

Indicadores	Unidade	1994	1995	1996	1997
PIB a preços de mercado	10 (9)MZM	8 652,1	13 195	19 363	22 227
PIB a preços de mercado	10 (9)USD	1,46	1,48	1,74	1,94
PIB *per capita*	USD	88	85,3	96,4	107,7
Crescimento real do PIB	%	5	1,4	6,4	6,9
Taxa de inflação	%	70,2	54,1	16,6	5,6
Exportação Fob	10(6)USD	147	174	226	234
Importações Cif	10(6)USD	1 019	729	802	855
B.T.C.	10(6)USD	- 870	- 680	- 665	-
Dívida Externa total	10(6)USD	5 651	5 781	5 696	7 300
Serviço da dívida	% paga	33,4	35,7	30	30
Taxa de câmbio média anual	MZM/USD	5 918,1	8 890	11 140	11 430
Taxa de câmbio (Dezembro)	MZM/PTE	45,00	72,26	72,19	63,81

Fonte: António Romão, pp. 28.

O ano de 1995 não foi excepção quanto ao mau comportamento económico, com os resultados abaixo dos valores esperados no âmbito destas reformas. O crescimento do PIB, como podemos constatar no quadro acima, foi quase insignificante, com apenas 1,4%, muito embora se tenha revelado algum decréscimo dos valores da inflação, mas com pouco impacto nos resultados globais da economia. Foi perante este quadro que o FMI faz a reavaliação dos resultados da implementação das reformas, onde constata que[132]:

- em termos reais, o PIB regista valores idênticos aos do início da vigência do programa - 1987;
- não houve melhoria das contas com o exterior;
- que tanto a agricultura como as receitas de exportação estagnaram neste período, após uma ligeira recuperação em 1989;
- no que se refere à dívida externa, duplicou os seus valores de 1987, tendo-se situado, em 1997, num nível quatro vezes superior ao PIB, apesar das sucessivas desvalorizações face ao dólar.

Perante os dados, o FMI conclui da necessidade de novos financiamentos, cuja concessão dependia de novas reformas económicas e sociais que o governo moçambicano deveria realizar. No seguimento desta conclusão, Moçambique elabora e

aprova, em Assembleia da República, um novo plano - o *Plano Quinquenal* - para vigorar de 1995 a 2000, onde previa como medidas fundamentais, na esfera económica e política, os seguintes aspectos[133]:

- criação de um clima favorável ao investimento privado nas principais actividades produtivas;
- combate à inflação, através do controlo do crescimento da massa monetária em circulação e da concessão do crédito;
- modernizar o sector financeiro(leasing, sociedade de capital de risco) e expansão da rede bancária;
- prioridade, nas transferências para o exterior, aos sectores geradores de divisas e substitutos de importações;
- alargamento da base de imposição fiscal;
- continuação e desenvolvimento do processo de privatizações; e
- garantir a manutenção da paz estabilidade e unidade nacional.

Ainda no seguimento da aprovação deste plano, Moçambique elabora um plano de reformas e apresenta na reunião do *Clube de Paris*, definindo um conjunto de prioridades, a saber[134]:

- o desenvolvimento de actividades produtivas em áreas rurais;
- a promoção do crescimento, através do investimento público, em áreas como a construção de estradas, telecomunicações e saneamento;
- apoios ao sector privado, através da desburocratização dos procedimentos administrativos e da reforma do sector financeiro;
- redução dos desequilíbrios macro-económicos, através de uma política de contenção de despesas.

Em Abril de 1996 foi apresentado ao *Grupo Consultivo* um novo Programa Económico para o triénio 1996-1998. Na sequência daquele programa, o governo moçambicano, o BM e o FMI elaboraram em conjunto um plano onde se estimavam os valores que Moçambique necessitaria para o ano de 1996 (871 milhões de USD), dos quais 59 milhões destinavam-se a ajuda alimentar; 168 milhões para ajuda à Balança de Pagamentos e 280 milhões para financiar investimentos.

O FMI, para apoiar o Programa Económico acima referido, aprovou, entretanto, um empréstimo de 110 milhões de USD para o triénio em questão. A evolução da economia moçambicana foi, durante o ano de 1996, muito favorável e atingiu valores para além dos esperados. Importa realçar que este facto foi de extrema importância para a

[132] Vide ROMÃO, António e outros (1998), p. 23 – 30.
[133] Vide ROMÃO, António e outros (1998), p. 29.
[134] Idem, p.30.

economia do país e merecedora de atenção especial por parte dos doadores internacionais, pois permitiu ao país negociar com sucesso, na reunião *do Clube de Paris* realizado em Novembro do mesmo ano, o rescalonamento da Dívida Pública no valor de 660 milhões de USD, bem como a redução do Serviço da Dívida em 67%. Paralelamente a estas ***benesses*** da comunidade internacional para com Moçambique, o BM, por sua vez, concedeu ao país um empréstimo de 100 milhões de USD[135].

No contexto da conjuntura internacional, o grande marco histórico ocorrido neste período foi a *queda da cortina de ferro* que trouxe alterações significativas no quadro das relações estabelecidas até então, entre Moçambique e a R.A.S. É de salientar, pois, a declaração feita pelo então Presidente da R.A.S., F. De KLERK, em Maio de 1990, de que o seu governo não mais apoiaria a RENAMO, que veio a preencher uma das condições necessárias para o início das negociações de paz, em Julho do mesmo ano, entre a FRELIMO e a RENAMO. A Igreja Católica italiana e a Comunidade de Santo Egídio–Roma foram os mediadores das referidas negociações, que culminaram com a assinatura de um ***Tratado de Paz***, a 4 de Outubro de 1992, o chamado ***Acordo Geral de Paz***. De referir que este previa um cessar-fogo imediato e a realização de eleições gerais pluripartidárias em Outubro de 1994. Deste modo, viu-se preenchido mais um requisito imprescindível ao normal funcionamento do sistema democrático e ao relançamento do sector privado da economia.

Entretanto, neste mesmo período, na R.A.S. ocorrem grandes transformações no seu sistema sócio-político, que ditaram o fim do regime do *apartheid* e a realização de eleições livres, em 1994, com a vitória do ANC.

É claramente a partir de 1994 que se verificam importantes passos no sentido de estabilizar as relações económicas regionais, em particular com a RAS, visando o relançamento das condições de funcionamento de importantes fontes de receitas da economia moçambicana, como os Corredores (Beira e Maputo) e a reabertura para uma política de emigração. Analisando atentamente as transformações ocorridas naquela região da África Austral, no período 1990-1994, na sequência das alterações acima referidas, permitimo-nos considerá-las transformações de ajustamento e de transição no que respeita ao relacionamento entre Estados na região.

[135] Idem, p. 29.

Para concluirmos este ponto, resta-nos apenas referir que as *performances* económicas estabelecidas pelo PRE e posteriormente pelo PRES, passam a depender agora, não apenas da capacidade de coabitação democrática da FRELIMO e da RENAMO para a criação de uma paz duradoira e a retoma económica. Outros factores são de assinalar: a continuidade da ajuda da Comunidade Internacional; a actuação da SADC no prosseguimento dos seus objectivos no plano do desenvolvimento regional; a capacidade negocial entre Moçambique e a RSA com objectivo de estabelecer parcerias e complementaridades económicas. Para além do mais, será fundamental o esforço de Moçambique na mobilização e aumento da sua eficiência na utilização dos recursos nacionais (financeiros, humanos, naturais,...) e regionais; no aproveitamento selectivo das experiências e êxitos doutros países, no aumento do seu poder negocial e harmonização de posições a nível regional e internacional. São estes aspectos e mais outros que, no seu conjunto, se apresentam como necessários e fundamentais para o desenvolvimento económico do país.

5.3- A gestão do Corredor no contexto da liberalização

A liberalização no mercado dos transportes compreende um conjunto de medidas que visam deixar actuar o mais livremente possível as forças que naturalmente nele se manifestam. Estas resultam, por um lado, do desejo dos consumidores de comprarem serviços da melhor qualidade, pelo preço mais baixo e na qualidade requerida para a máxima satisfação das suas necessidades e, por outro, do desejo dos empresários em produzirem serviços de qualidade e em quantidade, e em vendê-los aos preços que maximizem o lucro.

5.3.1- O Corredor como factor crítico de sucesso

A localização geográfica de Moçambique fez com que os Corredores de ligação aos países do *hinterland*, tenham, ao longo do tempo, sido fontes de progresso e de receitas em divisas para o país. A guerra civil que avassalou o país durante anos levou à interrupção do regular funcionamento destes. Contudo, os tempos modernos moldados na regionalização e integração económica - *globalização*, evidenciam, em várias partes do mundo, vantagens no relançamento da política de Corredores. Propulsores do

desenvolvimento e competitividade global, os Corredores levam a esbater as tradicionais divisões fronteiriças e traduzem u ma abordagem integrada e alargada das sinergias regionais. Deste modo, a lógica de Corredor vem sendo privilegiada como instrumento difusor de desenvolvimento, posto ao serviço tanto da economia como dos aspectos culturais ou ambientais[136].

Moçambique com a consolidação do processo da paz e o restabelecimento das relações com os países vizinhos, principalmente com a RAS, passou a preencher requisitos mínimos necessários à reactivação dos Corredores, consubstanciados numa política de cooperação e desenvolvimento regional, com a pretensão de que estas infraestruturas funcionem, não apenas como vectores de desenvolvimento entre os seus extremos, mas antes como elementos difusores de uma dinâmica de desenvolvimento em toda a sua zona de influência.

A grande vantagem que os Corredores moçambicanos apresentam, e os faz diferir dos demais projectos de desenvolvimento implementados no país, reside no facto de estes representarem factores de sucesso, cujo êxito foi comprovado no passado recente. Os Corredores representam, assim, um potencial instrumento de desenvolvimento económico, de dinamização do sector privado e um importante aliciante para a mobilização e capacitação de investimento estrangeiro, para a realização de ganhos em divisas e uma oportunidade de desenvolvimento sustentado em termos económicos e ambientais para o país[137].

O governo moçambicano, reconhecendo o grande potencial dos seus Corredores, lançou em meados de 80, um programa de investimento e desenvolvimento, visando a reabilitação e a modernização da rede ferroportuária do país. Contudo, ora porque os resultados obtidos estavam aquém dos esperados, ora porque lhes faltava a consistência desejada para a sua sustentabilidade, o governo decidiu, em 1989, a sua reestruturação, apelando à participação do sector privado, com vista ao aumento da eficácia do sector, por forma a responder apropriadamente à competitividade do mesmo[138].

127 Vide "Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique – Análise das oportunidades e aspectos chaves" [documento sem numeração].
[137] Idem,
[138] Vide Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E. P., "Ponto de situação sobre os Corredores de Maputo, Beira e Nacala".

Recorde-se que o Corredor de Maputo é o que oferece maior capacidade de manuseamento de carga e serve uma zona economicamente mais funcional, o que lhe confere um maior tráfego comparativamente aos outros (Beira e Nacala). Mas, por outro lado, também é o que sofre maior competição do sistema ferroportuário sul-africano (mais precisamente com o Richard's Bay - de cargas e a granel e o Porto de Durban - de contentores).

No capítulo anterior pudemos constatar que este Corredor não conheceu uma variação positiva, no que se refere ao trânsito de mercadorias, no período compreendido entre 1975 e 1991. Para além deste fenómeno ter sido condicionado por factores de vária ordem, anteriormente descritos, pensamos nós que outros também, não menos importantes, contribuíram para a sua inoperância, a saber:

- As mudanças verificadas nos padrões de comércio internacional e dos transportes marítimos;
- o encerramento de algumas minas por esgotamento de reservas (minas de ferro da Suazilândia);
- a introdução, nos anos 70, da contentorização e dos navios transoceânicos de contentores que não podiam escalar o Porto de Maputo nas condições vigentes;
- a ineficaz gestão do sistema no seu todo; bem como
- a falta de viabilidade económica de alguns projectos.

O Relatório do BM (1993), faz alusão à situação dos Corredores moçambicanos e caracteriza-os como[139]:

- de um déficit crónico de exploração;
- de fraca manutenção das capacidades e das instalações;
- de falta de meios financeiros para a renovação e desenvolvimento de equipamentos e instalações.

Um dos grandes *handicaps* apontado ao sector, pelo referido Relatório, para justificar a falta de rentabilidade é o baixo nível de escolaridade da maioria dos seus trabalhadores e a mão-de-obra excedentária e de má qualidade profissional, que acabam por se reflectir, de forma negativa, na qualidade do serviço prestado.

Foi necessário repensar toda a essência dos projectos de reabilitação, e o Corredor de Maputo foi o pioneiro. Neste domínio, em 1993 (com a participação do BM), foi aprovado um projecto de reabilitação e assistência técnica para este Corredor, que teve a sua materialização na realização de um estudo. O estudo recomendava a reconquista,

pela empresa CFM, de parte do seu tráfego nacional e internacional, sob pena de o Estado deixar de contar com este importante instrumento gerador de rendimentos. A implementação destas recomendações devia obedecer a um faseamento, a saber[140]:

- um estudo analítico com detalhe do mercado para os serviços dos CFM, a sua posição competitiva e perspectivas;
- concepção de formas de privatização dos CFM tendo em consideração o grau de envolvimento do sector público no sistema de gestão; e
- integração dos serviços de consultoria e de apoio ao governo e à empresa CFM para a implementação destas recomendações.

A grande aposta do sector foi a implementação de um conjunto de medidas, abaixo indicadas, com início em 1995, para revitalizar a gestão do sistema, conferindo-lhe um alto nível de competitividade no mercado, ao mesmo tempo que encorajava a participação do capital privado[141].

Medidas tomadas

- Formação profissional dos recursos humanos, em organismos de formação ligados ao sistema ferroportuário;
- redução do pessoal mediante a implementação de mecanismos de reforma antecipada e de indemnização para o pessoal dispensado;
- maior racionalização dos activos;
- privatização das unidades que não desempenhavam funções relacionadas directamente com os transportes.

Para enquadrar o pessoal dispensado foram previstos vários tipos de apoios (formação vocacional, assistência à criação de micro-empresas agrícolas e a integração noutros sectores da actividade produtiva), e tiveram como principais financiadores o BM e a USAID. No que respeita a infraestruturas físicas, foi prevista a reabilitação apenas daquelas que apresentavam condições geradoras de lucros. O processo de reestruturação deste sector está já em curso, algumas autoridades autónomas estão sendo criadas e a concessão de gestão decorre[142].

No âmbito da SADC, foi elaborado um estudo do mercado regional, por forma a definir estratégias conducentes a uma melhor prestação de serviço. A política a desenvolver passa também pela participação do sector privado na exploração de algumas actividades

[139] Relatório do B M. (1993), pag sem nº.
[140] Relatório do Banco Mundial, (1995), p. 3.
[141] Relatório do Banco Mundial, (1995), p. 2.
[142] Relatório do Banco Mundial, (1990), vol. 2, p. 20–27.

da competência da empresa Portos e CFM, com efeitos positivos a nível de diferentes acordos de concessão e de *leasing*[143].

Para finalizar este ponto importa realçar alguns aspectos que, em nosso entender, inviabilizam a total aplicação de melhores critérios de gestão, nas infraestruturas ferroportuárias (Corredor), no seguimento de medidas conducentes a uma liberalização completa do sector.

A privatização de algumas actividades surge como peça fundamental para desenvolver o Corredor, esperando resultados satisfatórios a vários níveis, como por exemplo, a nível de gestão de negócios, da produtividade, da gestão de recursos humanos, da competição, entre outros.

O déficit parece inevitável para o sector, se este deve satisfazer os objectivos do óptimo económico - ***venda a custos marginais, com minimização dos custos médios***. Mesmo prescindindo deste objectivo, as empresas ferroportuárias, mais precisamente as ferroviárias (isto porque se considera que os transportes marítimos, por vocação natural, exercem influência à escala internacional, e a sua actuação obedece a mecanismos baseados em negociação entre Estados, em convenções internacionais ou acordos inter - empresariais)[144] têm outros factores determinantes do déficit, como sejam certos encargos anormais (encargos sociais, encargos de infraestrutura, etc.) e as obrigações de serviço público (obrigação de explorar toda a rede, obrigação de transportar todos os passageiros e mercadorias, obrigações tarifárias especiais), obrigações estas que restringem consideravelmente a liberdade de gestão, diminuindo as possibilidades de adaptação das empresas às reacções de procura.

Um outro aspecto importantíssimo, muitas vezes ignorado pelos doadores internacionais, prende-se com o destino a dar à mão-de-obra excedentária, porquanto a natureza dos programas do FMI e BM implicam forçosamente o despedimento em massa de milhares de trabalhadores. Para o caso do Corredor de Maputo, os trabalhadores despedidos são, na sua maioria, sem nenhuma qualificação técnica e/ou académica. Este ***handicap*** apresenta-se como uma grande limitante para uma possível recondução para outras actividades económicas e traz consequências graves a nível do equilíbrio social (aumento da marginalidade e/ou criminalidade) e governativo.

[143] Vide Ministério dos Transportes e Comunicações, "O Futuro das Redes dos Transportes Regionais".

A liberalização deste mercado, tal como foi preconizada pelos doadores internacionais, representa mais uma das perdas da escassa autonomia do país face aos critérios de rentabilidade e de privatização de determinadas áreas do sector, como condição necessária para que a Comunidade Internacional continue a prestar ajuda a Moçambique. Deste modo, o país recebedor ficou com pouca margem de manobra, mais reduzida ainda quando se trata especialmente de um país como Moçambique, muito dependente de APD. Somos de opinião que a liberalização do sector pode ser feita de forma apropriada, de modo progressivo e com prudência.

5.3.2- Os desafios da actualidade

Vimos já que as infraestruturas ferroportuárias desempenharam uma função importantíssima, no desenvolvimento mercantil a partir do século XIX, tendo os portos e caminhos de ferro assumido um papel de mediação entre os dois modos de transporte: o marítimo e o terrestre. Mais tarde, mercê das revoluções na indústria e energia, que possibilitaram o avanço tecnológico e logístico em todos os domínios (incluindo o sector ferroportuário), foi possível, nalguns casos, transformar estes espaços em autênticos *corredores de transportes*.

Hoje em dia, grande parte destes (corredores) correspondem a uma complexidade de funções (comercial, industrial...), integradas numa plataforma logística de transportes e comércio internacional, detendo, na sua maioria, um papel estratégico na competitividade quer do país, quer do espaço regional onde se encontram inseridos. A eficácia destes espaços, como ponto de convergência do comércio internacional de vários países e/ou regiões, está intimamente ligada ao desenvolvimento tecnológico dos seus equipamentos, ao modelo de gestão e organização implementados internamente (política de preços aplicado, tempo de permanência das embarcações...), à sua acessibilidade marítima e terrestre (característica do seu *hinterland*), à sua posição geo-estratégica, à segurança e confiança que estes oferecem aos seus clientes, para além da qualidade das suas vias de comunicação[145].

De notar que as transformações ocorridas no sector (a evolução tecnológica quer dos transportes, quer das próprias infraestruturas), o tipo de mercadorias manuseado, a

[144] Vide Martins (1996), p. 80.

extensão da área de sua influência e a sua importância económica, foram determinantes para a complexidade das tarefas realizadas e condicionaram, em parte, a especialização daqueles espaços. Há ainda a salientar, para além das ocorrências acima descritas, outros factores que igualmente foram decisivos para a referida especialização:

- o tipo de acondicionamento da carga com a introdução, nos anos 70, da contentorização, para além da entrada em funcionamento dos navios transoceânicos de contentores;
- a política estratégica associada ao desenvolvimento dos espaços ferroportuários;
- a organização, os meios disponíveis e tipo de serviços prestados[146].

Actualmente é notória, por parte de quase todos os países detentores deste tipo de infraestruturas, uma grande preocupação em torná-los mais competitivos. Contudo, estes são unânimes em reconhecer que não é tarefa fácil, tendo em conta que se trata de um sector cujos serviços prestados e respectiva qualidade atravessam transversalmente todos os seus intervenientes (privados, públicos -"nacionais, regionais e internacionais")[147]. Por outro lado, as infraestruturas deste sector são de difícil reconversão, tendo em conta a natureza intrínseca destas e a própria dimensão (infraestruturas que envolvem espaços enormes e muita mão-de-obra, tornando-se, por vezes, de difícil controle organizacional). Paralelamente a estes aspectos, devemos ter ainda em consideração os objectivos que nortearam a sua construção e gestão que, para muitos casos, estes espaços para além de cumprirem a mera função comercial, detinham outras, associadas às obrigações de um serviço de utilidade pública e social com deveres de:

- **explorar toda a rede, ainda que, por vezes, se tratasse de linhas ou rotas que à partida eram consideradas não rentáveis;**
- **transportar todos os passageiros e mercadorias;**
- **aplicar tarifas especiais; e**
- **suportar encargos inerentes (encargos sociais, encargos de infraestrutura, etc.)[148].**

Tendo em conta a actual conjuntura da economia mundial, os efeitos da total liberalização dos mercados em curso, a evolução do sector ferroportuário a nível internacional e as exigências, cada vez maiores, dos clientes (por vezes consequência da

[145] in Revista *Portos- Associação dos portos de Portugal*, Lisboa, Setembro – Novembro/1999, pp. 16 – 27.
[146] in Revista *Portos- Associação dos portos de Portugal*, Lisboa Setembro – Novembro/1999 , pp. 16 - 27.
[147] Idem.
[148] Vide Martins (1996), p. 80 – 90.

própria liberalização) condicionaram a alteração do modelo que outrora orientara a gestão e organização destes espaços. Passou-se de um modelo onde o Estado aparecia como único actor, para a adopção de um outro, cujo pressuposto básico é a criação de um ambiente concorrencial com maior participação da iniciativa privada (no investimento e na prestação de serviços), através de mecanismos de concessão e licenciamento, recorrendo ao estímulo da associação e da parceria no risco.....Este modelo contribui de forma decisiva para a melhoria da eficiência e competitividade do sistema, com ganhos significativos para todos (cliente, países e a região onde se encontra inserido)[149].

É na sequência da implementação deste modelo que se assiste um pouco por toda a parte do mundo a uma progressiva clarificação do papel de Estado e da iniciativa privada nas actividades ferroportuárias. Tem cabido ao Estado toda a actividade reguladora, regulamentar e normativa, bem como o garante do serviço público adequado, para além da disponibilização do essencial em infraestruturas ferroportuárias[150].

O objectivo final deste modelo é o aumento do nível de satisfação dos clientes destes espaços (materializada pela redução de preços, aumento da qualidade dos serviços prestados aos mesmos, oferta de um maior número de opções, resultante da competição entre fornecedores), uma maior captação de negócios, um aumento do tráfego e o pleno aproveitamento do potencial de oportunidades que estes espaços oferecem – é a ***Competição, Regulação e a Privatização do Sector Ferroportuário.***

Porém, baseando-nos na análise que vimos procedendo ao longo deste trabalho, podemos depreender que os desafios com que se defronta, actualmente, o sector ferroportuário moçambicano, são, na sua generalidade, idênticos aos sentidos pelos seus congéneres internacionais. Contudo, apresenta algumas especificidades próprias de um PVD, que são agravadas pela situação de guerra devastadora, que durante décadas assolou o país. No essencial, prendem-se com toda a problemática imposta pelos tempos modernos, ou seja, questões inerentes à ***competição, regulação e privatização*** do sector.

Tendo em atenção que o Corredor de Maputo assume, como já referimos anteriormente, um carácter regional, podemos sistematizar os grandes desafios deste, como abaixo se segue:

[149] In Revista *Portos- Associação dos portos de Portugal,* Lisboa Setembro – Novembro/1999 , p. 16 - 27.

1. **reforma Institucional quer a nível nacional quer a nível regional, que permita assegurar o envolvimento do sector privado e criação de espaço para que os sectores privado e público possam trabalhar em parceria na definição e execução de projectos;**
2. **definição de estratégias da integração regional dos transportes, que consistem na criação de compatibilização das políticas, legislação, regras e procedimentos, bem como filosofia e política de actuação do país e da sua articulação com os parceiros regionais;**
3. **definição de parcerias estratégicas entre grandes e pequenas empresas, entre o governo e o sector privado, entre parceiros regionais e internacionais;**
4. **criação de associações nacionais e regionais em vários subsectores dos transportes;**
5. **liberalização do sector dos transportes, atribuição de licenças de transportes (passageiros e carga) e assinatura de acordos bilaterais;**
6. **criação de instituições autónomas com a participação do sector público e privado;**
7. **reestruturação e capacitação das empresas públicas, com a separação do sector regulador do operador;**
8. **privatização de algumas empresas públicas;**
9. **a total reabilitação destas infraestruturas, principalmente das linhas férreas que fazem parte dos grandes corredores de tráfego, traduzindo-se em ganhos de eficiência na operacionalidade, gestão e competitividade a nível regional e internacional;**
10. **transformar os *Corredores de Transportes* em *Corredores de Desenvolvimento* (já em curso);**
11. **a facilitação do tráfego marítimo com intuito de simplificar e uniformizar as formalidades e procedimentos de despacho de navios;**
12. **incentivar a criação de regulamentos do sector que incluam a concessão de terminais sob forma de privatização;**
13. **formação de técnicos/quadros ligados ao sector;**
14. **Promover e potenciar o interesse dos investidores nacionais e estrangeiros para o desenvolvimento do sector a nível nacional e regional;**
15. **promover o envolvimento do sector privado na exploração de algumas actividades da competência da Empresa de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (através da concessões e de *leasing*);**
16. **aplicar eficazmente as normas inerentes à segurança no sector.**[151]

[150] In Revista *Portos de Portugal - Associação Portuguesa das Administrações Portuárias e Juntas P.ortuárias*, nº 6, Lisboa, Maio - Agosto/1999, pp. 17 - 34.

[151] Vide Ministério dos Transportes e Comunicações, "O futuro das redes dos transportes regionais", Maputo, Departamento dos Transportes e Comunicações,1999.

Importa, para concluirmos este tema, realçar que os grandes desafios do sector ferroportuário moçambicano passam por conseguir conciliar e compatibilizar os objectivos do sector (nacionais com os regionais), face às políticas de desenvolvimento económico impostas pela actual conjuntura (liberalização total dos mercados - *competição, regulação e privatização*). Este processo depende, essencialmente, da total integração da rede nacional dos transportes na regional, do envolvimento do sector privado na organização, investimentos e gestão do sector, da criação de sinergias e parcerias entre os sectores público e privado, ou seja, da realização, com sucesso, das reformas económicas e institucionais.

A capacitação institucional do sector com vista a responder com eficiência e eficácia aos actuais desafios impõe-se como sendo um dos requisitos essenciais para o sucesso deste novo modelo.

5.3.3 - A nova parceria na gestão do Corredor de Maputo

A reabilitação e desenvolvimento do sistema de transporte, afigura-se como vital para o desenvolvimento da produção agrícola do sector familiar e favorece a criação de condições que impulsionam o desenvolvimento ao longo dos Corredores de transporte, transformando-os em Corredores de Desenvolvimento. O Corredor de Maputo é considerado pelos governos de Moçambique e da R.A.S. alicerce fundamental para a estratégia de desenvolvimento da actividade industrial e inclui a construção (já em curso) de uma nova auto-estrada entre os dois países e a exploração das terminais e da linha férrea para o porto de Maputo pelo sector privado [152].

No âmbito do programa de privatização em curso no país, o governo de Moçambique lançou, em Junho de 1997, um concurso restrito para a pré-qualificação de investidores elegíveis interessados em adquirir 51% das acções do capital de cada uma das sociedades que irão operar, reabilitar, manter e desenvolver o Porto e o Caminho de Ferro de Maputo, ao abrigo de contratos de concessão. Como resposta ao concurso, 73 empresas de vários quadrantes do mundo manifestaram interesse em participar no referido concurso para a exploração, em regime de concessão, do Porto de Maputo e dos cinco

lotes (linhas de Ressano Garcia, Limpopo, Goba e Ramal de Salamanga, Oficinas Gerais e Zona Comum de manobras), em que se subdividiu a parte ferroviária do Corredor de Maputo. Das 73 empresas concorrentes, apenas 7 apresentaram as suas propostas técnicas para o Projecto de Revitalização do Corredor de Maputo - CFM Sul, a saber[153]:

Concorrentes para o Porto:
Mersey Docks and Harbour Company, MDHC;
Basil Read - Bouygues.
Concorrentes para os cinco lotes dos Caminhos de Ferro:
Transnet/Spoornet;
Somague.
Concorrentes para a Linha de Goba e Ramal de Salamanga:
Cimentos de Moçambique;
Rites, Ltd.
Concorrentes para a Zona Comum de Manobras:
Rites, Ltd.

No decurso do processo, em Março de 1998, o Inter Agency Committe (IAC), organismo criado pelo governo moçambicano para gerir o referido Projecto, procedeu à avaliação de todas as propostas apresentadas pelos concorrentes, tendo sido apuradas para a fase preliminar das negociações nos termos do Caderno de Encargos, apenas a MDHC - na proposta relativa ao concurso de concessão do Porto de Maputo. Quanto à avaliação referente à parte ferroviária foram aprovados: o Consórcio 2000 - para as linhas férreas de Goba, Limpopo, Ramal de Salamanga, Oficinas Gerais e Zona Comum de Manobras; o Consórcio Transnet - para a Linha de Ressano Garcia.

Ainda no prosseguimento destas negociações, o IAC assinou um Memorando de Entendimento com o Consórcio 2000 que visa a concessão das áreas já referidas, continuando em aberto o desfecho das negociações entre a IAC e a MDHC para a concessão do Porto de Maputo, bem como as efectuadas com a Transnet para a concessão da linha de Ressano Garcia.

[152] Vide Ministério dos Transportes e Comunicações, "Análise das oportunidades e aspectos", Maputo, Departamento dos Transportes e Comunicações, 1999.
[153] Portos e Caminhos de Ferro, "Ponto de situação sobre os Corredores de Maputo, Beira e Nacala".

5.3.4- A cooperação (APD) e os novos investimentos para a reabilitação do Corredor de Maputo

A **Cooperação** teve a sua origem institucional à escala internacional em 1945, na preocupação e intenções manifestadas pelos signatários da *Carta da Nações Unidas,* de interajuda (económico – financeiro...) entre os Estados membros (artigo 55). A actual *Cooperação Internacional* com fundamento também no referido artigo e, mais tarde, reforçada pelo *Pacto Internacional dos Direitos Económicos, Sociais e Culturais,* de 1966, engloba uma série de arranjos financeiros e a transferência de *know how,* tecnologia, pesquisas, trabalhos especializados etc...entre países. Apresenta, como característica fundamental, a procura e obtenção de vantagens materiais e/ou financeiras recíprocas por parte dos parceiros envolvidos[154].

Esta distingue-se das meras *trocas comerciais internacionais* pelo facto de permitir aos parceiros a elaboração e conclusão de acordos e contratos duradouros, movidos por razões específicas de vária ordem (históricas, de sobrevivência, de desenvolvimento, de solidariedade,.....)[155]. De facto, os países encontram na união de esforços uma complementaridade e reciprocidade de vantagens, com o objectivo fundamental e comum de promover, assegurar e defender o objectivo mais amplo - *o Desenvolvimento Económico e Social* em conjunto.

De notar que o grande objectivo perseguido por estas políticas (Desenvolvimento Económico e Social) tem vindo a ganhar contornos cada vez mais assimétricos, principalmente a partir dos anos 70 do século XX. Estas assimetrias entre os países industrializados e os PVD's estão relacionadas com as mais variadas razões, como, aliás, já tivemos a oportunidade de destacar algumas, num dos pontos anteriormente tratados. Consequentemente, foi notória uma acção mais concertada dos países desenvolvidos no sentido de prestar uma maior ajuda (económico-financeiro, técnica,...por vezes até militar) aos economicamente menos favorecidos, visando, no

[154] Vide Carta da Nações Unidas, S. Francisco – USA/1945; Pacto Internacional dos Direitos Económicos Sociais e Culturais, Genebra/1966; OPPENHEIMER, Jochen, "Conceitos básicos da abordagem da cooperação" [texto integrado na Cadeira Sistemas de Cooperação Internacional no Curso de Mestrado em DCI -ISEG, Lisboa, 1998].

[155] Vide CAD/OCDE (1998), *Memorandum of the European Community*, Comissão CE (1992), *A Política de Cooperação para o Desenvolvimento na Perspectiva do ano 2000*, 915 final/2.

essencial, promover um desenvolvimento sustentado à escala mundial. É dentro deste espírito que surge a ***Cooperação Norte/Sul*** (cooperação entre os países ocidentais, fundamentalmente os da OCDE e os países do Sul), que passa a ser parte integrante das actuais ***Políticas de Cooperação Internacional***. Esta consubstancia as relações e actividades económicas entre Estados e assumiu, desde sempre, um carácter de ajuda ao desenvolvimento, sob forma de Ajuda Pública ao Desenvolvimento (APD), sendo a Cooperação Técnica (CT) uma das componentes importantíssimas, pois esta aparece como um valiosíssimo instrumento destas políticas, ao desempenhar o papel de acelerador e facilitador de formação de técnicos, quadros administrativos e gestores dos PVD's[156].

É com base nos pressupostos que regulam a ***Cooperação Internacional***, mais concretamente a ***Cooperação Norte/Sul***, que nos propomos fazer, neste ponto, uma breve análise do contributo da APD para o desenvolvimento moçambicano. Esta análise vai cingir-se apenas ao sector dos transportes – sistema ferroportuário do país, com maior ênfase para o Corredor de Maputo, objecto de estudo do nosso trabalho.

Neste contexto, importa-nos realçar que os projectos que têm vindo a ser desenvolvidos naquele sector se revelam de maior importância para a reabilitação e manutenção do porto e ferrovias do sul do país, considerados irradiadores e difusores de desenvolvimento, com provas dadas num passado muito próximo, para o país e para todos os países que constituem a sua zona de influência geográfica. Note-se que este sistema assumiu, desde o estabelecimento das potências europeias naquela região, uma importância de dimensão regional, como facilitador de acesso ao mar de todos os países do *hinterland*, a preços muito competitivos. É pelo reconhecimento da importância deste, que se justifica hoje o maior empenho e envolvimento manifestado por todos os países da região (principalmente os que constituem a SADC), na sua reabilitação.

Os projectos desenvolvidos no sector dos transportes moçambicano, segundo relatórios apresentados pela SATCC, apontam que o custo de reabilitação dos três corredores, até a data, está estimado em cerca de 1 917,9 milhões de USD. Este custo foi fraccionado em 28 projectos, tendo sido canalizados para o Corredor de Maputo cerca de 1 142,2

[156] OPPENHEIMER, Jochen, "Conceitos básicos da abordagem da cooperação" [texto integrado na Cadeira Sistemas de Cooperação Internacional no Curso de Mestrado em DCI -ISEG, Lisboa, 1998].

milhões, repartidos em 18 projectos[157]. A maior participação financeira nestes projectos coube à comunidade internacional, baseada nos acordos da Cooperação Internacional (APD) e regional (no âmbito da SADC) que, no conjunto, representa um importantíssimo investimento para o país. Quanto ao governo local, a sua responsabilidade, para o caso do referido Corredor, limitou-se a apenas 12,8% (observar quadro 5.3.4.1 e anexos 5), o que revela uma grande dependência do país relativamente à ajuda internacional e regional, para além da importância que a mesma representa para o seu desenvolvimento.

Quadro 5.3.4.1 – Sumário dos Custos e dos Financiamentos - SATCC

(Montantes em Milhões de $USD)

Tipo de Projecto	Número de Projectos	Custo dos Projectos			Financiamentos Assegurados (1999)		Financiamentos em Negociação (1999)		Sem Financiamento	
		Total	Estrang.	Local	Total	%	Total	%	Total	%
Coordenação Regional	35	145,3	141,9	3,4	103	70,89	9	6,19	33,3	22,92
Formação	9	136,8	129,6	7,2	97,6	71,35	13,2	9,65	26	19,01
Sist. de Transportes de Maputo	18	1142,2	994,9	147,3	845,1	73,99	65	5,69	232,1	20,32
Sist. de Transportes da Beira	6	447,6	413,4	34,2	302,2	67,52	104,8	23,41	40,6	9,07
Sist. de Transportes de Nacala	5	328,1	292,3	35,8	205,8	62,72	37,7	11,49	84,6	25,78
Sist. de Transportes de Dar-es- Salam	8	909,8	820,1	89,7	704,5	77,43	45,8	5,03	159,5	17,53
Sist. de Transportes de Lobito	5	594,7	594,7	0	157,9	26,55	34,4	5,78	402,4	67,66
Transportes Intra – Regionais	40	1738,3	1284	454,1	1099,4	63,25	69,3	3,99	569,6	32,77
Aviação Civil	29	204,3	125,9	78,4	144,7	70,83	0	0,00	59,6	29,17
Telecomunicações	40	1197,3	1072,2	125,1	758,9	63,38	59	4,93	379,4	31,69
Meteorologia	9	19	18,6	0,4	5,9	31,05	0	0,00	13,1	68,95
Correios	4	10,7	10,7	0	0	0,00	0	0,00	10,7	100,00
TOTAL	208	6873,9	5898,3	975,6	4425,00		438,20		2010,7	

Fonte: SATCC – Telecommunication and Transports, (1999), Maputo.

Sendo a *Cooperação Norte/Sul* matéria candente que tem suscitado muita controvérsia nas actuais relações entre Estados norte/sul (no âmbito das Convenções de LOMÉ – ACP/OCDE), em parte porque as linhas de orientação delineadas pelos doadores internacionais nem sempre vão de encontro aos interesses dos países receptores, iremos fazer algumas considerações que julgamos ser pertinentes.

A ajuda, para além de nem sempre se orientar para as áreas prioritárias dos países beneficiários, manifesta-se insuficiente e, por vezes, irrisória, em comparação com os ganhos dos doadores. Não negamos o valioso contributo das políticas gerais de ajuda e

[157]Informação recolhida em diVidesos relatórios da SATCC e da SADC 1981 - 1999

da assistência técnica dos doadores, aliás eu própria sou beneficiária, nem partilhamos da ideia de que essa ajuda cesse, pois parte desse auxílio é oferecido sob forma de ajuda humanitária, donativos não reembolsáveis ou empréstimo concessional.

A questão reside no facto de os responsáveis locais, cientes da sua capacidade limitada, ou quase nenhuma, para modificar a relação desequilibrada em matéria da cooperação técnica, adoptam uma estratégia de ***aceitação passiva***, que se junta a outros factores (deterioração dos termos de troca, crise da dívida externa, corrupção,.....), o que, em vez da reciprocidade de vantagens entre os países envolvidos, preconizada nestas políticas, acaba por se transformar num ***germe da dependência externa.***

Somos a favor da cooperação sim, mas também das reformas na política geral da APD e Assistência Técnica, pois, na prática, os custos dos consultores, docentes, pessoal administrativo, voluntários dos países doadores, acabam por absorver a maior parte do montante concedido, uma vez que os diversos projectos por estes financiados não contemplam o recrutamento de quadros locais e/ou regionais e, muito menos, prescindem da condição de a ajuda ser, quase sempre, ***ligada***[158]. Quanto aos recursos, de um modo geral, não são canalizados exclusivamente para o sector prioritário definido pelo país receptor. Estes são distribuídos por várias áreas, gerando uma fraca co–liderança na condução do processo, no balanceamento e avaliação da eficácia e na reafectação da ajuda ou na gestão de projectos de desenvolvimento.

Deste modo, somos levados a questionar: as imposições de que se valem os países doadores e ONG's, como condição essencial para continuarem a prestar ajuda aos PVD's, não representam um paliativo para os graves problemas de desemprego de que estes países, na sua generalidade, enfermam?.

Quanto aos países do sul, mais concretamente os da África subsahariana, com particular ênfase para os PALOP's, de cuja realidade, de alguma maneira, temos algum conhecimento, o seu desenvolvimento não pode resultar fundamentalmente do impulso exterior (regional/internacional). Nenhuma ajuda tem, por si só, grande possibilidade de contribuir para o desenvolvimento dos países não industrializados[159]. Este deve ser fruto

[158] Criação e garantia de mercados de escoamento, de fornecimento de matérias primas e de investimento no estrangeiro. Para um *survey* mais pormenorizado, vide Oppenheimer (1990), p. 21

[159] Vide OPPENHEIMER, Jochen, *Portugal e a Cooperação Internacional: Uma Análise da Ajuda Recebida*, Lisboa, Instituto de Estudos Para o Desenvolvimento, Caderno 20,1990, pp. 19 – 27.

da vontade e esforços internos na implementação de projectos mobilizados. A ajuda não pode ser a resposta para os problemas existentes, mas sim um complemento necessário em certas e determinadas circunstâncias.

África não pode viver endémica e sistematicamente da ajuda, pois esta só contribui efectivamente para o desenvolvimento quando os países receptores traçam políticas que contemplam objectivos concretos, realistas e viáveis, quando haja uma vontade política e pragmática, quando se estabelecem compromissos nacionais e se mobiliza a vontade colectiva, aproveitando eficazmente as capacidades, iniciativas e recursos internos.

Perante o estado de desenvolvimento conseguido ao longo de décadas de aplicação destas políticas naqueles países, bem como a análise dos resultados da avaliação da sua eficácia, com o devido respeito pelo esforço empreendido pelos países (norte/sul), somos levados a partilhar das conclusões apresentadas por alguns estudiosos e analistas destas matérias[160], de que "a verdadeira *Cooperação Internacional* está ainda por ser inventada". Julgamos ainda que continua sem resposta plausível a questão levantada por Oppenheimer, no primeiro capítulo da sua obra *Portugal e a Cooperação Internacional – A Ajuda ao Desenvolvimento – Nem Ajuda Nem Desenvolvimento?.*

5.4- O Corredor de Maputo como vantagem moçambicana em relação aos países do interior da SADC - as apostas futuras

Moçambique, mercê da sua localização geo–estratégica, da conjugação dos interesses económicos e do desenvolvimento da África Austral, desde o século XIX constituiu corredor preferencial de acesso ao mar no transporte de bens e de mercadorias de e para os países do *hinterland.*

Esta posição privilegiada, por via da exploração dos direitos de acesso e utilização dos corredores, regulados por acordos comerciais, conferiu ao país importância política e económica. Á medida que cursava o desenvolvimento económico, avolumava-se a afluência aos corredores, sobretudo ao Corredor de Maputo[161]. Sobre este Corredor gravitavam actividades das três principais linhas internacionais de Caminho de Ferro do

[160] COMELIAN (1991), pp. 90 – 99.

Sul, a saber: Linha de Goba, Ressano Garcia e Limpopo, que servem as ferrovias da Suazilândia, RAS e Zimbabwe, respectivamente.

As distâncias dos portos aos destinos de interesse constituíam um factor primordial na apetência pelos corredores moçambicanos. Assim ilustra o quadro que se segue.

Quadro 5.4.1 – África Austral: Ferrovias e Rodovias – distâncias das principais cidades aos maiores portos regionais (em quilómetros)

Distância entre os principais Portos Regionais da África Austral relativamente as Principais Cidades (dos Países do hinterland dos corredores moçambicanos)	Harare	Lusaka	Blantyre	Francistown
Cidade do Cabo	2922	3135	3462	1980
Port Elizabeth	2422	3234	2962	2000
Durban	2027	2839	2567	1605
East – London	2362	2959	3174	1940
Richards Bay	1828	2640	2368	1855
Maputo	1193	2005	2545	1240
Beira	605	2073	649	1308
Nacala	1354	1888	814	2057
Dar-es-Salam	3513	2045	1800	3200
Lobito	3758	2290	3374	3445

Fonte: BM, *Transport Sector Review*, 1989.

O período pós–independência pautou pela instabilidade político–económica. Para tal contribuíram causas de natureza endógena e exógena. A região transformou-se em mais um polo de disputa da ***Guerra Fria,*** mercê do novo regime instalado em Moçambique, de polaridade inversa à da potência regional a RAS, o que criou os antagonismos inevitáveis. O equilíbrio pré–independência era, já de si, um equilíbrio precário, disputado apenas na esfera económica, até pelas pretensões hegemónicas de uma RAS que há muito se afirmara como potência económica, industrial até nuclear na região.

Contudo, esta mesma RAS inseria em si um potencial de divergências de ordem interna com repercussão internacional, mormente, a política de segregação racial, de todo inqualificável e condenada em todas as instâncias internacionais. Por esta via, a RAS sofria do isolacionismo internacional com reflexos económicos óbvios.

A emergência de um estado vanguardista na luta anti–*apartheid*, paredes meias, professando ideais comunistas, foi só o começo do virar de costas de duas economias condenadas a caminharem em sintonia.

[161] Corredor de eleição no acesso ao mar do Botswana, República Democrática do Congo - Zaire, Suazilândia,

Estavam lançados os dados. A partir dali assistimos, por um lado, ao recurso de todas as medidas de sabotagem económica, por parte da RAS, levada ao extremo de encorajamento e financiamento de movimentos armados. Por outro lado, Moçambique apoiava vigorosamente a causa do movimento anti – *apartheid*. Era a guerra total.
Nesta investida contra Moçambique, aliava-se a então Rodésia do Sul, regime ilegal sem reconhecimento internacional, mas cuja economia estava indissoluvelmente ligada a Moçambique por via dos Corredores. Reportando-nos às causas endógenas do insucesso cabe referir a inexperiência governativa da nova nomenclatura, que arrasta consigo:

- **a limitação na visão estratégica e de gestão de conflitos regionais supranacionais, antagonizando contradições já existentes;**
- **a implementação de modelos económicos que nem em laboratório tinham dado provas de eficácia;**
- **a opção monolítica inspirada numa ideologia que não passa disso mesmo, um ideal;**

A RAS, na qualidade de potência económica, ainda possuía capacidade de regeneração, criando alternativas, ainda que mais onerosas, aos Corredores moçambicanos, que passaram por dotar o seu sector dos transportes, principalmente o sistema ferroportuário, de tecnologia de ponta. Esta capacidade de regeneração permitiu atingir níveis de produtividade elevadíssimos, em termos de manuseamento portuário, ao mesmo tempo que desenvolvia estratégias de alianças regionais orientadas para três vertentes[162], afectando e muito a economia moçambicana, a saber:

- **a intensificação do financiamento das acções de terrorismo (inicialmente financiadas pelo governo minoritário de Ian Smith), de sabotagem e de desestabilização (económica, político–militar) materializadas pela RENAMO ao serviço da RAS.. Estas foram exercidas directamente sobre as infraestruturas de transporte do país, entre as quais, as ferroportuárias foram o alvo preferencial;**
- ***incentivos económicos positivos* que consistiram em conceder à Suazilândia e ao Malawi incentivos e facilidades na utilização do sistema ferroportuário da RAS no comércio internacional daqueles países, recorrendo, para tal, à aplicação de tarifas deflacionadas[163] em detrimento dos Corredores moçambicanos.**
- ***incentivos económicos negativos* que consistiam numa demonstração de superioridade da**

Zâmbia, Zimbabwe, para além das zonas interiores da R.A.S.

[153] A chamada ***Estratégia Total***. Vide Nhabinde (1999), cap.. IV - V para um *survey* mais pormenorizado.
[163] Vide Nhabinde (1999), pp. 166 – 167.

RAS relativamente aos restantes países utentes do sistema ferroportuário moçambicano (ex. Zimbabwe), como forma de os obrigar a pedirem ajuda sul-africana neste domínio[164].

Moçambique via uma das suas mais importantes fontes de riqueza transformar-se num ***elefante branco***, com todas as consequências que isso acarretava a nível económico e social.

A assinatura do Acordo Geral de Paz, em 1992, entre a FRELIMO e a RENAMO e o final do regime de *apartheid* na RAS, ditou o fim da desestabilização e o retomar do tráfego dos países do *hinterland.*

O clima de paz na região a partir daquele ano tornou possível, a Moçambique, traçar uma estratégia que visava a reforma e capacitação institucional do sector. A estratégia previa, para maior rentabilização destas infraestruturas, a privatização de, pelo menos, algumas unidades-chave do sector e a concessão ou formação de *joint ventures*, envolvendo o sector privado (nacional, regional e internacional) para a expansão e/ou gestão de algumas terminais portuárias de especialização. O processo foi iniciado em 1993 e encontra-se numa fase avançada.

Apesar dos esforços empreendidos pelo governo moçambicano, com intuito de promover a participação do sector privado e cativar o interesse dos investidores estrangeiros, a reabilitação das infraestruturas ferroportuárias moçambicanas, bem como a sua operacionalidade constituem ainda um constrangimento.

Hoje a recuperação da posição de privilégio efectivo e a liderança regional no que diz respeito aos transportes ferroportuários, aliás já manifestada até pelo papel que procura no âmbito da SADC, Moçambique precisa, antes de mais, de repensar e redefinir a sua filosofia de desenvolvimento e fazer-se dotar dos modelos mais avançados de gestão. Aí sim, deve dotar o Corredor de mecanismos e instrumentos de gestão eficazes e competitivos a nível regional, para que este possa servir de irradiador de desenvolvimento em toda a sua área de influência. Deve criar condições para equipar os seus portos com os novos e modernos sistemas de manuseamento de carga e mecanização dos mesmos processos.

[164] Nhabinde (1999) denominou-o também de *coersão politico – económico* (cap.. IV – V).

Estes mecanismos, por um lado, vão permitir obter maiores ganhos de produtividade pela redução de tempo de manuseamento de carga, com efeitos positivos para os custos de permanência das embarcações dos carregadores regionais. Como consequência imediata desta acção, espera-se a obtenção de ganhos significativos, ditados quer pela redução considerável da mão-de-obra, quer pela prática de tarifas mais atractivas e competitivas para os utentes.

Todavia, as considerações aqui adiantadas não devem, de forma alguma, ser consideradas a ***chave do sucesso*** do longo processo que implica a reforma do sistema. Contudo, estamos convictos de que as nossas reflexões podem constituir um contributo para um trabalho mais exaustivo, que os gestores e técnicos da área poderão desenvolver futuramente, no repensar da *estratégia de salvação* do sistema ferroportuário moçambicano.

Concluímos este ponto fazendo algumas considerações ao seu título – "***O Corredor de Maputo como vantagem moçambicana relativamente aos parceiros do interior da SADC***".

> Moçambique tem, neste momento, uma **vantagem virtual** cujo potencial se pode diluir com o tempo. A mera vantagem quilométrica que outrora serviu de diferenciação relativamente ao sistema concorrente sul-africano, já não é factor relevante, nem decisivo, muito menos determinante na escolha da rota ferroportuária na região. Resta aos gestores/técnicos do sistema e ao governo descobrir, a curto/médio prazo, soluções mais eficazes e consistentes.

5.5- O Corredor de Desenvolvimento de Maputo - Uma rede integrada de infraestruturas. A auto-estrada Witbank– Maputo reforço e aprofundamento do relacionamento entre os dois países.

Importa desde já realçar que a filosofia ***Corredores de Desenvolvimento*** não é nova. Estes têm vindo a desempenhar várias funções em diferentes regiões e nas diferentes áreas onde se encontram estabelecidos. São exemplo disso alguns Corredores da Europa, África e América do Norte, promotores do desenvolvimento das áreas de transportes e

turismo. Os diferentes Corredores de Desenvolvimento já existentes são reflexo e resultado, sobretudo, das adversidades das condições geográficas e sócio-económicas a que os diferentes países (potenciais utilizadores) estão sujeitos. Deste modo, os Corredores de Desenvolvimento surgem como forma sustentável de abordar e solucionar as questões regionais ligadas à planificação e desenvolvimento económico, de forma conjunta e integrada. De salientar, porém, que a emergência do fenómeno Corredor condicionou os governos, em quase todo o mundo, a seguirem estratégias que aglutinam as áreas geográficas com interesses comuns. Assim sendo e em quase todos os casos, isso levou a que as divisões políticas e as fronteiras físicas dos governos locais, regionais ou nacionais tornassem cada vez menos importantes, prevalecendo, acima de tudo, o espírito de cooperação, cujo objectivo comum é o desenvolvimento conjunto e sustentado[165].

Retomando o caso do Corredor de Maputo, objecto central da nossa análise e ao título do presente ponto "*O Corredor de Maputo - Rede integrada de infraestruturas. A Auto-Estrada RAS/Moçambique reforço e aprofundamento do relacionamento entre os dois países*", temos a recordar que o posicionamento geo–estratégico de Moçambique permitiu, desde sempre, a instituição de um conjunto de afinidades e relações (económicas, políticas, sociais....), entre este e os países do seu *hinterland,* com especial destaque para as estabelecidas com a R.AS. De notar que este relacionamento ganhou maior consistência após a realização da Conferência de Berlim - em 1885, com a prática da política de alianças entre as grandes potências europeias, visando a ocupação efectiva da África, sendo os inúmeros acordos e tratados assinados ao longo dos anos a consubstancialização do referido relacionamento.

Apesar das adversidades (fundamentalmente político–económicas) que, ao longo dos tempos, foram caracterizando o relacionamento dos países daquela região, com especial ênfase para o de Moçambique/RAS (cuja articulação foi sempre em torno do controlo do maior Corredor de Transporte de Moçambique - o Corredor de Lourenço Marques), este subsistiu e prevaleceu até aos nossos dias.

[165] Vide Portos e Caminhos de Ferro E. P.,"Documento síntese sobre o Corredor de Desenvolvimento de Maputo Análise das oportunidades e aspectos chaves", Maputo, 2001, [sem pag].

Alguns analistas da história económica contemporânea da África Austral fazem alusão aos laços estabelecidos entre aqueles dois países vizinhos da África Austral (Moçambique/ R.A.S.), como sendo países incontestável e irreversivelmente unidos não só pela sua geografia, mas também pela sua história, principalmente a económica[166].
Um dos objectivos do presente trabalho foi, em parte, evidenciar alguns aspectos que determinaram e até mesmo condicionaram, a partir da segunda metade do século XIX, este relacionamento, sem, contudo, ter a veleidade nem a pretensão de fazer alguma futurologia quanto ao seu desfecho.

Vimos ao longo deste análise que o ***Corredor de Transporte de Maputo*** desempenhou, desde sempre, um papel preponderante na história económica dos dois países, como elo de ligação e chave para a promoção e desenvolvimento das rotas de transportes do eixo Witbank – Maputo. Porém, as circunstâncias de natureza política que a cada momento prevalecem naquela região (guerra político-económica) condicionaram sempre o seu regular funcionamento. Actualmente, com as transformações ocorridas na região, a partir da segunda metade da década de 80 do século passado (restabelecimento de uma economia de mercado em Moçambique e o fim do *apartheid* na RAS), esta infraestrutura assumiu, a partir de 1996, uma nova dinâmica na estratégia de desenvolvimento regional, o denominado ***Corredor de Desenvolvimento***[167], cuja tónica fundamental é a intervenção do sector privado na organização, exploração e gestão do mesmo.

Realçamos já o facto de esta infraestrutura ser considerada de carácter regional, sendo o grande objectivo prosseguido pelos países da região a melhoria das actuais infraestruturas, com vista a facilitar as operações de transporte em ambos os sentidos, bem como a encorajar a melhoria e desenvolvimento de novas infraestruturas de transporte auxiliares, em locais apropriados no Corredor. Deste modo, o investimento em infraestruturas específicas de transporte, a revitalização do intenso fluxo de mercadorias, serviços e passageiros, que sempre caracterizou aquele eixo nos anos 70, surgem como o grande desafio para aqueles países.

Estes partem do pressuposto de que as medidas acima descritas permitirão, numa base integrada de cooperação e de sustentabilidade, a realização de poupanças significativas

[166] Vide LEITE (1989), pp. 27 –56.
[167] In Jornal *Notícias*, Maputo, 1996/06/03. Comunicação do Ministro dos Transportes e Comunicações de Moçambique, na ocasião do seu lançamento.

nas contas do sector público e privado, contribuindo, deste modo, para os processos de integração e competitividade geral da região. Pressupõe-se que a revitalização do Corredor (rede de infraestruturas que engloba a Auto–Estrada Witbank/ Maputo, cuja construção já está em curso; Sistema Ferroviário Sul e o Porto de Maputo), permitirá a melhoria significativa das condições básicas de desenvolvimento ao longo de todo o seu raio de influência, criando um conjunto de novas oportunidades de investimento para os sectores público e privado, quer a título individual, quer ainda a nível das sinergias resultantes das parcerias entre sectores, nas diversas dimensões de desenvolvimento dos sectores-chave[168].

Baseando-nos nos pressupostos subjacentes à revitalização deste Corredor , bem como nos resultados esperados, permitimo-nos retirar as seguintes ilações:

- o Corredor tem como principal propósito a promoção do crescimento económico de ambos países, ao permitir a criação de diversas actividades económicas ao longo de toda sua extensão;
- irá contribuir para o aumento da competitividade global dos países directamente envolvidos e também para a região na sua generalidade e, por isso,
- a Auto–Estrada Witbank/ Maputo surge como elemento *aglutinador* dos interesses destes países, funcionando como ***elo de reforço, continuidade e de aprofundamento*** das relações já estabelecidas entre aqueles países vizinhos.

6 - Reflexões e Considerações Finais

As infra estruturas ferro portuárias moçambicanas, mais precisamente o Corredor de Maputo, foi e continua a ser o elemento decisivo e determinante, para a integração do sistema sócio – económico do sul de Moçambique, no complexo da África Austral.

De notar que a localização geo- estratégica de Moçambique relativamente aos países do *hinterland*, com destaque para a RAS, ditou a função histórica que o país ocupa naquela

[168] Vide Portos e Caminhos de Ferro E. P., "Documento síntese sobre o Corredor de Desenvolvimento de Maputo Análise das oportunidades e aspectos chaves", Maputo, 2001, [sem pag.].

região - *país de trânsito*. Esta foi, no nosso entender, a génese de uma economia de trânsito, que o país tem vindo a desenvolver, ao longo dos últimos séculos.[169]

Com a descoberta do ouro no Transvaal e o desencadeamento do processo de absorção massiva de mão de obra moçambicana, em consequência da exploração efectiva das minas, viria a reforçar, cada vez mais, a interdependência entre estes dois territórios vizinhos. Moçambique via, deste modo, a origem e a consolidação de mais uma economia - ***a economia de migração*** . A interacção destes dois elementos (acesso ao mar e a mão de obra para *as minas do rand*) tornou-se irreversível na história económica, política e social dos dois países e impôs-se, em Moçambique, durante o período colonial e pós colonial. Importa salientar que os Acordos, Tratados e Convenções que foram estabelecidos entre Moçambique e a RAS, a partir de 1901, passaram a regular, no essencial, aquelas duas questões na sua globalidade.

A partir de 1975, com a independência do país, Moçambique conheceu então a desarticulação destas duas economias herdadas do período colonial, ao permitir a ruptura de todo um conjunto de relações, anteriormente desenvolvidas na região.

Contudo, a assinatura de mais um Acordo em 1984 – ***o Acordo de Nkomati***, marcou a viragem da estratégia de desenvolvimento do país. Moçambique retoma e dá continuidade, deste modo, ao processo de desenvolvimento que a história colonial houvera iniciado – ***construção de uma economia de mercado***.
De salientar que o capitalismo actual é, no nosso entender, de todo ***imperfeito***, uma vez que não é resultado da imposição das forças e interesses do mercado interno (endógenas), mas sim da imposições de interesses dos agentes económicos externos (exógenas). O capitalismo actual nasce e consolida-se tendo como seu substrato as políticas de liberalização económica desenvolvidas no país e financiadas pelas instituições da Bretton Woods, - o **PRES.**

Embora se verifique continuidade na função histórica exercida quer pelo Corredor de Maputo quer pelo próprio país, a conjuntura é, no essencial, diferente. ***Questiona-se contudo se esta terá sido a melhor opção para a continuidade daquelas funções***

[169] As referências bibliográficas por nós consultadas, aludem o facto de Moçambique exercer esta função, mesmo antes da realização da Conferência de Berlim em 1885.

históricas que sempre caracterizaram o país? A resposta a esta questão só ao futuro pertence.

7 - Referências Bibliográficas

- **AAVV**, "O Domínio da Gestão"in *Diário Económico*, Editor Financial Time, 1996.
- **AAVV**- "Conspicious Destruction, War, Famine and Reform Process in Mozambique, A Division of Human Rights Watch", in *Africa Watch*; USA, 1992.
- **AAVV**, "O Comboio dos malditos" in *Expresso*, Lisboa, 24/12/1998.
- **AAVV**, *Adjustment in Africa - Reforms, results and the road Ahead*, OXFORD UNIVERSITY, 1994.
- **AAVV, CAD/OCDE** "Development Cooperation Review Series – European Community"; 1996.
- **AAVV, CAD/OCDE** "Memorandum of the European Community"; 1998.
- **AAVV**, *Carta da Nações Unidas*, S. Francisco, USA, 1945.
- **AAVV**, Comissão CE, "A Política de Cooperação para o Desenvolvimento na Perspectiva do ano 2000", - SEC (92) 915 final/2; 1995.
- **AAVV**, *Pacto Internacional dos Direitos Económicos, Sociais e Culturais*, Genebra, 1966.
- **AAVV**, *Pela Paz - Acordo NkOMATI, 20 anos de luta pela pátria e pela paz*, Maputo, Direcção Nacional de Propaganda e Publicidade, 1984.
- **ABRAHAMSSON, Hans e outros**, *Moçambique em Transição: Um estudo da história de desenvolvimento durante o período 1974 – 1992*, Maputo, Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais, Instituto Superior de Relações Internacionais, 1994.
- **ADDA, Jaques**, *A Mundialização da Economia, - 1 - Génese*, Portugal, Terramar, 1997.
- **ADDA, Jaques**, *A Mundialização da Economia, 2 – Problemas*, Portugal, Terramar, 1997.
- **AGARWALA, A. N. e outros**, *The economies of underdevelopment*, USA, 1971.
- **BANCO MUNDIAL**, *Relatório sobre o Desenvolvimento Mundial*, 1988.

- **BOURRIERES, Paul**, *La Economia de los Transportes en los Programas de Desarrolo*, Washington, IDE/BIRD, 1964.
- **BRANCO, Luís C.,** *Das Razões políticas da SADCC às razões económicas da SADC*, (Dissertação de Mestrado), UTL, ISEG/1996.
- **BUTTON, Kenneth J. e outros**, *Future Transportation Policy*, 2ª edição, Londres, D. Gillingwater, Crom Helm Cap, 1986.
- **BUTTON, Kenneth J.,** *Transport Economics*, 2ª edição, Londres, Aldershot Edward Elgor, 1993.
- **BUTTON, Kenneth J.**, *Transport, the environment and economic policy*, 2ª edição, Londres, Aldershot Edward Elgor, 1993.
- **C.C.F.E.**, *Reabilitation de la voie ferre Nacala - Cuamba - Entrelagos*, Memo 3ème phase: Cuamba - Entrelagos - Nampula; Moçambique,1992.
- **Caminhos de Ferro de Moçambique,** *Mozambique Ports and Railways*, Maputo, 2001.
- **CARDOSO, Fernando Jorge**, *Gestão e Desenvolvimento de Moçambique no contexto da África Sub–Sahariana*, Lisboa, Fim de Século Edições, Colecção Estudos sobre África, 1993.
- **CARDOSO, Fernando Jorge**, *Gestão e Planeamento Rural - Moçambique no contexto da África Sub – Sahariana*, Lisboa, Fim de Século Edições, Colecção Estudos sobre África, 1993
- **CEA, "Os mineiros moçambicanos na África do Sul"** in *Relatório nº 80/81*, Maputo, CEA, Universidade Eduardo Mondlane - Instituto de Investigação Científica de Maputo, 1981.
- **CNP,** ***Anuário Estatístico***, Moçambique, Direcção Nacional de Estatística, vários anos.
- **CNP,** ***Plano de Reconstrução Nacional (1994 - 96)***, 3 vols., Moçambique, 1994.
- **CNP,** ***Plano Trienal de Investimento Público (1990 - 92)***, 4 vols., Moçambique, Direcção Nacional de Planificação, 1990.

- **COMELIAN, Christian** – Les Relations Nord Suid, Ed. La Découverte ; Paris/1994.
- **COMISSÃO EUROPEIA**, "A rede dos cidadãos, Explorar o potencial do transporte público na Europa" in *Boletim da U. E.*, Suplemento 4/95, 1995.
- **Comunicação da Comissão das Comunidades Europeias**, *A Política Comum dos Transportes, Programa de Acção 1955 - 2000*, Bruxelas/1995.
- **Direcção dos Serviços e Portos de Moçambique**, *Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, Lourenço Marques, DSP/CFT, 1971.
- **Direcção dos Serviços e Portos de Moçambique**, *Caminho de Ferro de Nacala*, Lourenço Marques, DSP/CFT, 1971.
- **Direcção dos Serviços e Portos de Moçambique**, *Caminho de Ferro e Portos de Moçambique*, Lourenço Marques, DSP/CFT, 1971.
- **F.C.E.**, *Apresentação da Acção/Projecto de Assistência Técnica do Corredor de Maputo*, Nacala – Maputo, 1992.
- **FERREIRA, A. Rita**, *O movimento migratório de trabalhadores entre Moçambique e África do Sul*, Lisboa, Instituto de Investigação do Ultramar/Centro de Estudos Políticos e Sociais, 1963.
- **FINNEGAN, William**, *A Complicated War, The Harrowing of Mozambique*, California, University of California Press, 1992.
- **FRELIMO** - Departamento do Trabalho ideológico, *II Conferência do Trabalho Ideológico*, Beira, Documentos DTIP - FRELIMO, 1978.
- **FRELIMO**, *Directivas Económicas e Sociais - IV Congresso*, Maputo, FRELIMO, 1983.
- **FRELIMO**, *Documentos da 8ª Sessão do Comité Central da FRELIMO (11 - 27/2/1976)*, Maputo, DIP - FRELIMO, 1976.
- **FRELIMO**, *História da FRELIMO*, Maputo, FRELIMO, 1976.
- **FRELIMO**, *III Congresso da FRELIMO - Documentos para os grupos de estudo colectivo*, Moçambique, CDI, Doc inf nº 2, série B, 1977.

- **FRELIMO**, *Relatório do Comité Central ao IV Congresso*, Maputo, FRELIMO, 1983.
- **FRELIMO**, *Teses para o IV Congresso*, Maputo, FRELIMO, 1982.
- **FROMM, Gary**, *Transportes e desenvolvimento económico*, Rio de Janeiro, Victor Publicações, 1968.
- **GUNSTON, Bill**, ***Transportes. Problemas e perspectivas***, Lisboa, Editorial Verbo, 1975.
- **HARRIS, Marvin**, "Labour emigration among the Mozambique Thonga - Cultural and political factors" in *África*, Vol. XXIX, XXX, XXXI, Lisboa, 1960.
- **LEITE, Joana Pereira**, "A Formação da Dependência Moçambicana, da Passagem do Século ao Estado Novo" in *Estudos de Economia*, Vol. III, nº 1, Lisboa, ISEG, 1982.
- **LEITE, Joana Pereira**, *La Formation de l'Economie Coloniale au Moçambique, Pacte Colonial et Industrialization: du Colonialisme Portugais aux Reseaux Informels de Sujètion Marchande, 1930 - 74*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Thése Doctorat, 1989.
- **MACHEL, Samora**, *Estabelecer o poder popular para servir as massas*, Maputo, Frelimo, 1974.
- **MACHEL, Samora**, *Revolução: Transformação profunda das estruturas*, L. Marques, Imprensa Nacional, 1975.
- **MALIMA, Kighoma** - L'ajustemente Struturel et au-delà en Afrique subsaharienne, Paris, Editions karthala, 1995, Thèmes de recherche et thèmes politiques.
- **MARTINS, João Maria de Oliveira**, *Para A História do Caminho de Ferro em Portugal, Estudos Ferroviários - A Questão Ferroviária*, Lisboa, Caminhos de Ferro Portugueses, 1996.
- **Ministério dos Transportes e Comunicações**, *O Futuro das Redes dos Transportes Regionais*, Maputo, 1999.
- **MONTEIRO, Ramiro Ladeiro** (1997), *A África na política de cooperação europeia*, Lisboa, ISCSP.

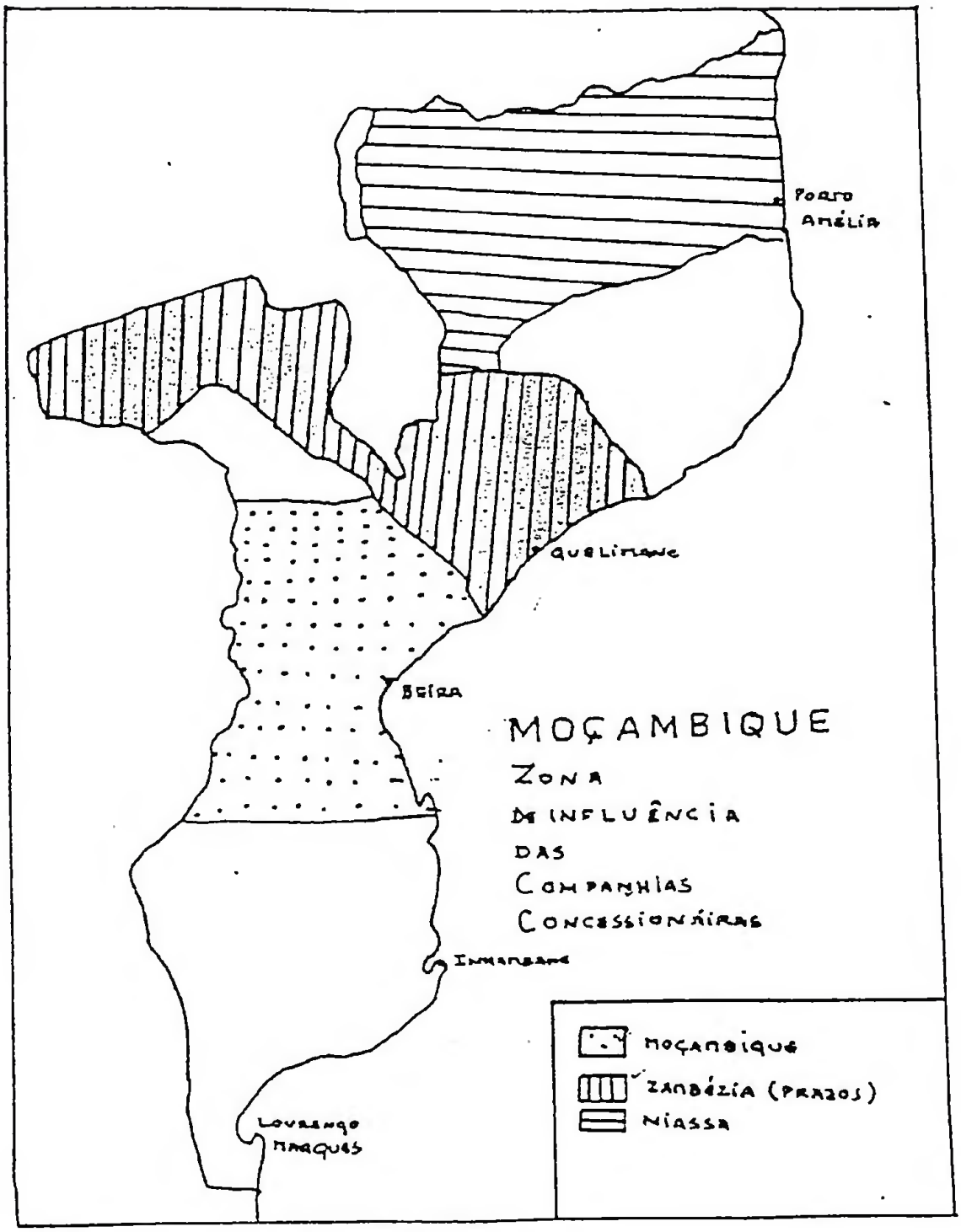
- **NHABINDE, Simeão Amosse**, *Desestabilização e guerra económica no sistema ferro – portuário de Moçambique, 1980 – 1997*, Maputo, Livraria Universitária, 1999.
- **OCDE**, *Geographical Distribution of financial flows to Developing Countries, Disbursements, Commitements and Economic Indicators*, Paris, vários anos.
- **OPPENHEIMER, Jochen e Dauderstadt**, *A Ajuda ao Desenvolvimento - Nem Ajuda nem Desenvolvimento, Portugal e a Cooperação Internacional – Uma análise da Ajuda Recebida*, Lisboa, IED, caderno 20, 1990.
- **OPPENHEIMER, Jochen e CARVALHO, Luís de**, *Desenvolvimento Económico e Democracia Política no Contexto do Ajustamento Estrutural em África*, Lisboa, CESA – ISEG, Colecção Documentos de Trabalho nº 48, 1998.
- **OPPENHEIMER, Jochen**, Cooperação para o desenvolvimento no Contexto do Ajustamento Estrutural e da Guerra: O Caso de Moçambique, Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão [Lição Integrada na Disciplina de "Cooperação e Desenvolvimento"], 1993.
- **OPPENHEIMER, Jochen**, *Portugal e a Cooperação Internacional : Uma Análise da Ajuda Recebida*, Lisboa, Instituto de Estudos Para o Desenvolvimento, Caderno 20.
- **Portos de Portugal**, ***Associação dos Portos de Portugal***, nº 7 Setembro – Dezembro, 1999.
- **Portos de Portugal**, ***Associação Portuguesa das Administrações Portuárias e Juntas Portuárias***, nº 6 Maio – Agosto, 1999.
- **Portos e Caminhos de Ferro E. P**, *Documento síntese sobre o Corredor de Desenvolvimento de Maputo; Análise das oportunidades e aspectos chaves*, Maputo, 2001.
- **Portos e Caminhos de Ferro E. P**, *Estudo das capacidades portuárias dos CFM*, Maputo, Direcção de Planificação, 2000.
- **Portos e Caminhos de Ferro E. P.**, *Memorando: Ponto de situação sobre os Corredores de Maputo, Beira e Nacala*, Maputo, 1999.
- **ROMÃO, António e outros**, "Moçambique um país de futuro", *Scarpa*, 1998.

- **ROSTOW, W.W.,** *Etapas do desenvolvimento económico (um manifesto não comunista)*, 5ª edição, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1974.
- **ROSTOW, W.W.,** *Origens da economia moderna (como tudo começou)*, S. Paulo, Editora Cultrix, 1977.
- **SADC,** *Regional Economy Survey; Macro – Economic Survey, 1987 - 1999.*
- **SADC,** *Transports and Communications*, 1991.
- **SADC,** *Transports and Communications*, Zambia, Southern African Development Conference, 1993.
- **SAMUELSON, Paul A. e NORDHAUS, William D.,** *Economia*, 14ª edição, Portugal, Mcgraw - Hill, 1988.
- **SANTOS, Américo Ramos dos,** "Ajustamento Estrutural e Desenvolvimento em África. Breve referência à experiência dos PALOPS" in *Revista do Centro de Estudos Economia e Sociedade*, nº 2, Lisboa, 1990.
- **SANTOS, Rui Martins dos,** *Uma contribuição para a análise da economia de Moçambique*, Lisboa, 1958.
- **SATCC/TU,** *Feasibility study and Preliminary Engineering for Rehabilitation and Electrification of Railways in Southern Mozambique and Swaziland, Final report*, 1983.
- **SATCC/TU,** *Meeting of Railway Administrations, Descriptive Paper on Locomotive Maintenance*, 1988.
- **SATCC/TU,** *Project Review Documents, 1981 - 1991.*
- **SATCC/TU,** *Report on Improving railway management Performance Semminar*, 1987.
- **SATCC/TU,** *Transports and Communications Project Annual Report, 1980 – 1991.*
- **SERRA, A. M. de Almeida,** "Moçambique Independente: Os Anos da Juventude" in *Ensaios de Homenagem a Francisco Pereira de Moura*, Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão/Universidade Técnica de Lisboa, 1995.

- **SERRA, A. M. de Almeida**, Moçambique 1975 - Uma Síntese da Evolução Económica, Lisboa, CESA/ISEG, 1990, Documento Trabalho, nº 20.
- **SERRA, A. M. de Almeida**, Moçambique: da Independência à actualidade - Evolução económica e social, 1975 – 1990, Lisboa, Centro de Estudos sobre África e do Desenvolvimento, Instituto Superior de Economia e Gestão, (ISEG/"Económicas") nº1, 1993.
- **SERRA, António M. Almeida**, *Política Agrária e desenvolvimento económico e social na República Popular de Moçambique, 1975 - 85*, Setúbal, 1991. Tese de Doutoramento.
- **SERRA, Carlos**, *O capitalismo colonial na Zambézia 1855 - 1930*, Maputo, 1980.
- **SOUSA, Paul e outros,** *Maputo Corridor Advisor UNIT (MCAU), Statement of Qualifications*, Maputo, KPMG Management Consulting, 1996.
- **TAYLOR, Ian,** "Class, Gender and Ecology in spatial development iniciatives: the case of the Maputo development corridor" in *Southern African Perspectives* nº 82, África do Sul, SOG/CSAS Publications, [1999?].
- **TELO, António José** – "Caminho de ferro de Lourenço Marques: a ponta do iceberg Parte II" in *Revista Elo*, nº 7, , Lisboa, Novembro/Dezembro/1991.
- **TELO, António José**, "Caminho de ferro de Lourenço Marques: a ponta do iceberg, Parte I" in *Revista Elo*, nº 6, Lisboa, Setembro/Outubro/1991.
- **TELO, António José**, *Economia e Império no Portugal Contemporâneo*, Lisboa, Edições Cosmos, 1994.
- **TELO, António José**, *Lourenço Marques na Política Externa Portuguesa 1875-1900*, Lisboa, Edições Cosmos, 1991.
- **TORRES, Adelino e outros**, *Relatório da Missão a Moçambique*, ISE, 1986.
- **VASCONCELOS, Álvaro e outros**, *A África Austral, o desafio do futuro*, Lisboa, IEEI, 1991.
- **VERSCHUUR, Christine**, *Mozambique: Dix ans de solitude...*, Paris, L'Harmattan, 1986.

- **WALLACE, Olusegun R.S.**, *The IMF, the World Bank and the African Debt - vol. 1: the Economic Impact*, Londres e Nova Jersey, Bade Onimode, Zed Books Ltd, 1989.
- **World Bank**, *A Brief Summary of AID financed projects in Mozambique*, Maputo, The World Bank Resident Mission, 1993.
- **World Bank**, *First Roads and Coastal Shipping Project; Staff appraisal report; The Republic of Mozambique*, 1992.
- **World Bank**, *From Emergency to Sustainable Development - Mozambique, Consultive Group Meeting*, Paris, Dezembro, 1993.
- **World Bank**, *Maputo Corridor Revitalization Technical Assistence Project, Ministry of Transport and Communications*, **Mozambique, 1995.**
- **World Bank**, *Railways Crisis, World Bank Report*, Washington D. C., 1982.
- **World Bank**, *Second Roads and Coastal Shipping Project, Staff appraisal report; The Republic of Mozambique*, 1994.
- **World Bank**, *Sub saharian África - From Crisis to Sustainable Growth - a long term perspective study*, Washington D. C., 1989.
- **World Bank**, *The appreciation of the Human Resources in Mozambique Railways*, Maputo, 1985.

ANEXOS



FONTE: JOANA PEREIRA LEITE/1985

Anexo 4

Quadro 4.2.1 - Produção Industrial e Construção (preços constantes de 1980, milhões de contos)

Unidade monetária: escudo

ANOS	1973	1974		1975	
Produção Industrial	42,1	34,6	(- 18)*	26,4	(- 24)*
Construção	14,5	8,0	(- 45)*	4,0	(- 50)*

Fonte: Serra, António M. Almeida pp 37; CNP/DNE Informação Estatística, 1975 - 1984, Maputo 1985. Nota: (...)* percentagem de variação em relação ao ano anterior.

Quadro 4.2.2 - Variações da Produção Agrícola, 1973/75 (Preços constantes de 1973)

Ano	Variação 73/74
Produto Total	- 13%
Produção Subsistência	12%
Produção Mercantil	
Dos Camponeses	- 60%
Das Plantações	- 16%
Dos colonos	- 54%

Fonte: Serra, António M. Almeida pp 38

Quadro 4.2.3 - Percentagem da variação do PIB

SECTOR/ANO	1970/1971	1971/7972	1972/1973
PRIMÀRIO	13,6	11.2	1,8
Agricultura	14,6	12,8	- 0,9
SECUNDÀRIO	6,4	13,4	- 2,3
Industria. Transformadora	7,2	13,9	- 3,5
TERCEÀRIO	14,2	28,2	- 9,5
PIB Total	**10,2**	**17,6**	**- 3,9**

Fonte: Serra, António M. Almeida pp 37

Quadro 4.2.6 - Situação Monetária

(Saldos em 31 de Dezembro, Unidade: 10^6 Contos de meticais)

Anos	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Reservas Internacionais Líquidas a*	8,2	6,5	1,4	-1,7	1,0	0,6
Activos	8,9	7,4	2,8	2,5	4,0	2,9
Passivos a Curto Prazo	0,7	0,9	1,3	4,1	3,0	2,3
Crédito Interno	49,6	62,3	73,0	102,9	124,2	144,2
Crédito ao Governo Central (liqui.)	1,7	6,3	3,9	15,3	22,3	27,0
Crédito à Economia	47,9	56,0	69,1	87,6	102,0	117,2
Dinheiro e quase – dinheiro	35,3	45,7	59,5	72,5	83,6	96,5
Dinheiro	32,7	42,6	56,3	68,6	80,8	92,6
Quase – Dinheiro	2,7	3,1	3,2	3,9	2,8	3,9
Resp. Externas médio/long. Prazo	—	6,0	10,4	25,7	27,2	34,2
Outros Activos e passivos Líquidos	22,5	17,1	4,5	3,1	14,4	14,0
Contas de Capital	11,4	11,4	11,0	10,6	11,6	12,7
Outras Contas do Activ. e Passivo	11,1	5,7	-6,5	-7,5	2,8	1,3

Fonte: CNP/DNE; Informação Estatística, 1986, pp 30, Maputo/1987

a*: Inclui ouro avaliado ao preço do mercado internacional, as disponibilidades líquidas em divisas e os saldos dos acordos internacionais de pagamento.

Quadro 4.2.7 - Balança de Pagamentos (em milhões de contos de meticais)

Anos	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Balança Comercial	-11,9	-10,3	-16,8	-18,4	-22,9	-20,3	-18,8	-15,0
Exportações (FOB)	5,3	8,3	9,1	9,9	8,7	5,3	4,1	3,3
Importações (CIF)	17,2	18,6	25,9	28,3	31,6	25,6	22,9	18,3
Balança de Servicos	2,9	1,9	3,1	2,0	1,2	0,0	-1,4	-3,4
Receitas	—	—	5,6	6,3	6,5	6,7	5,0	4,6
Transportes	—	—	3,0	2,9	3,2	2,7	1,5	1,7
Remessas Determinadas	—	—	1,7	2,3	2,4	3,0	2,4	1,8
Outras	—	—	0,8	1,1	0,9	1,0	1,1	1,2
Despesas	—	—	2,4	4,3	5,3	6,7	6,4	8,0
Juros a Pagar	—	—	0,2	1,3	2,3	3,5	3,4	4,5
Transportes	—	—	0,8	1,0	1,1	1,3	1,0	4,5
Remessas Determinadas	—	—	0,8	1,0	0,9	0,8	1,1	1,1
Outras	—	—	0,6	1,1	1,1	1,0	0,8	0,8
Bal. Transações Correntes	-7,2	-6,2	-13,7	-16,4	-21,8	-20,2	-20,3	-18,4
Donativos	1,8	2,2	1,8	2,0	3,0	3,6	7,1	6,0
Conta Capital (Saldo)	4,0	5,3	11,8	14,5	14,9	1,7	-3,1	-1,7
Entradas	—	—	16,3	25,4	27,4	13,6	11,2	9,9
Saídas	—	—	4,5	10,9	12,4	11,9	14,3	12,0
Erros e Omissões	-0,5	-0,3	-1,0	-2,4	-1,5	1,8	1,0	-0,1
Balança Global	—	—	-1,1	-2,3	-5,4	-13,2	-15,2	-14,2
A financiar	—	—	10,1	2,3	5,4	13,2	15,2	14,2
Variação de Reserva a*	3,7	1,2	1,0	2,4	5,6	1,9	-2,3	0,7
Acordos Bilaterais de Pagat.	—	—	0,0	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,1
Rescalonamento da Dívida	—	—	—	—	—	—	9,0	6,8
Variação de Atrasos	—	—	—	—	—	11,5	8,7	6,6

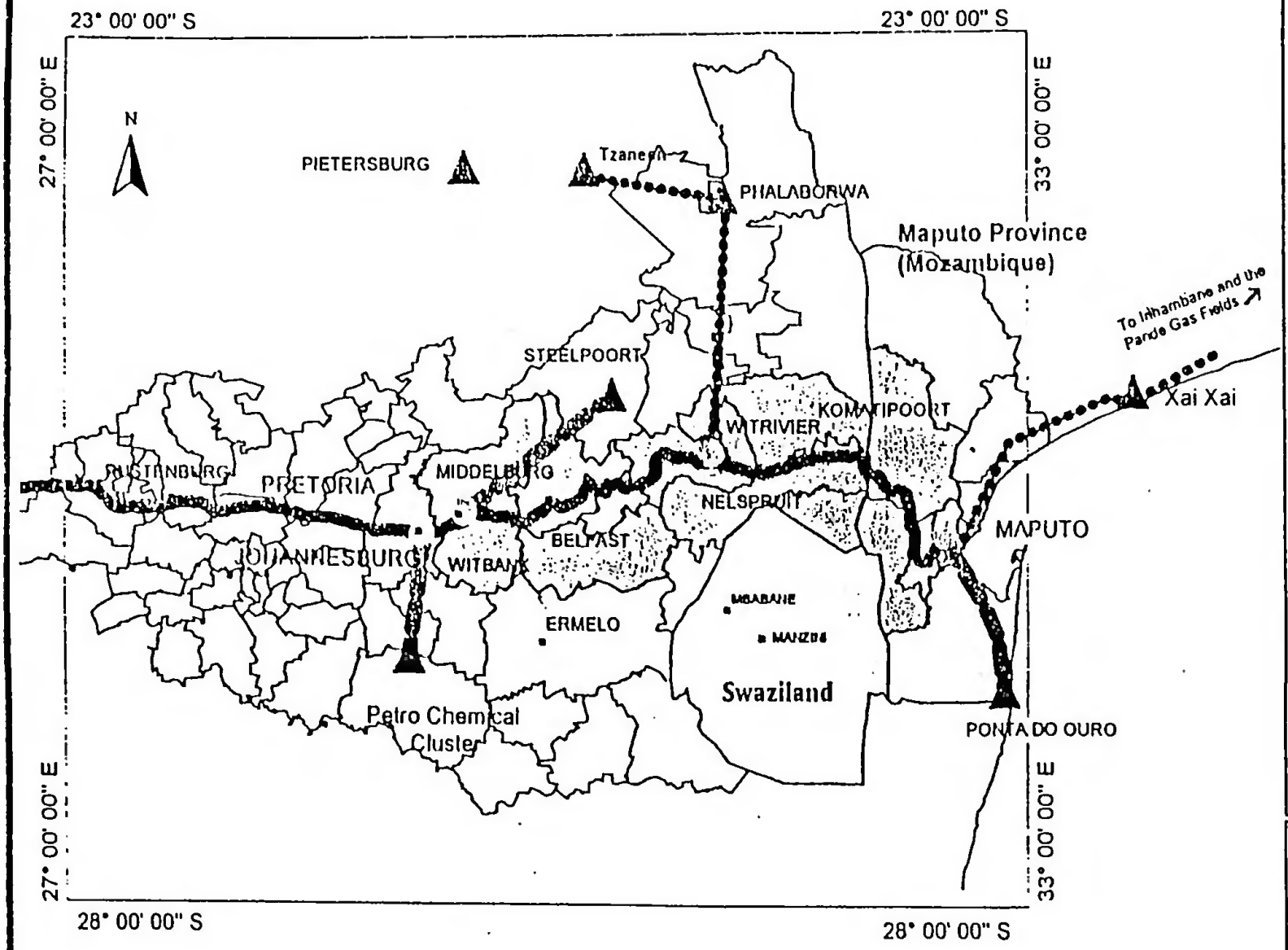
Fonte: CNP/DNE; Informação Estatística, 1986/7, pp 29 Maputo/1987 a* : - = aumento; + = diminuição

Quadro 4.2.8 - Importação Total (mil contos de meticais)

Tipo de Bens	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Bens Consumo	3126.9	2427.0	2639.5	4907.4	4798.3	6590.6	6303.5	6362.1	7134.0	7723.1	7169.5
Alimentares	1555.5	1229.9	1115.7	2716.7	2589.7	3499.5	4043.6	4369.5	5261.1	5718.2	5223.8
Não alimentares	1571.4	1197.1	1523.6	2190.7	2208.6	3091.1	2259.9	1992.6	1872.9	2004.9	1945.7
Matérias Primas	4454.9	4125.8	5021.1	7055.3	8009.0	12552.7	12975.6	14292.2	9309.3	8197.3	7007.9
Produtos Químic.	887.2	950.9	1301.1	1774.2	1936.4	2054.0	2554.9	2955.4	1922.7	1062.7	1084.9
Prod. Metálicos	762.0	516.3	693.3	1116.7	525.7	1507.1	1851.7	1119.8	1264.6	809.6	814.2
Crude/derivados	1585.4	1687.2	1737.7	2840.2	4470.2	7105.3	5906.0	8043.9	3887.0	4273.3	2983.0
Energia Eléctrica	—	—	—	—	—	30.0	189.0	296.0	360.0	366.0	247.0
Outros	1220.3	971.4	1289.0	1324.2	1076.7	1856.3	2483.0	1877.1	1875.0	1686.0	1885.8
Peças e Sobressal.	1365.0	1272.2	1600.4	1976.8	1634.1	1837.8	3689.9	4060.9	4237.8	3013.1	2019.9
Equipamento	1798.8	1233.0	1560.4	3259.0	4133.9	4941.1	5348.6	6858.5	4890.3	3969.8	2100.9
Total	10745.6	9058.0	10821.2	17198.5	18575.3	25922.2	28317.6	31573.7	25571.4	22903.3	18298.

Fonte: CNP/DNE; Informação Estatística, 1975 - 1984, Maputo 1985; CNP/DNE; Informação Estatística, 1986, Maputo/1987

Corredor de Desenvolvimento de Maputo
Definiçao Geográfica



Scale: 1: 3 500 000

LEGENDA:

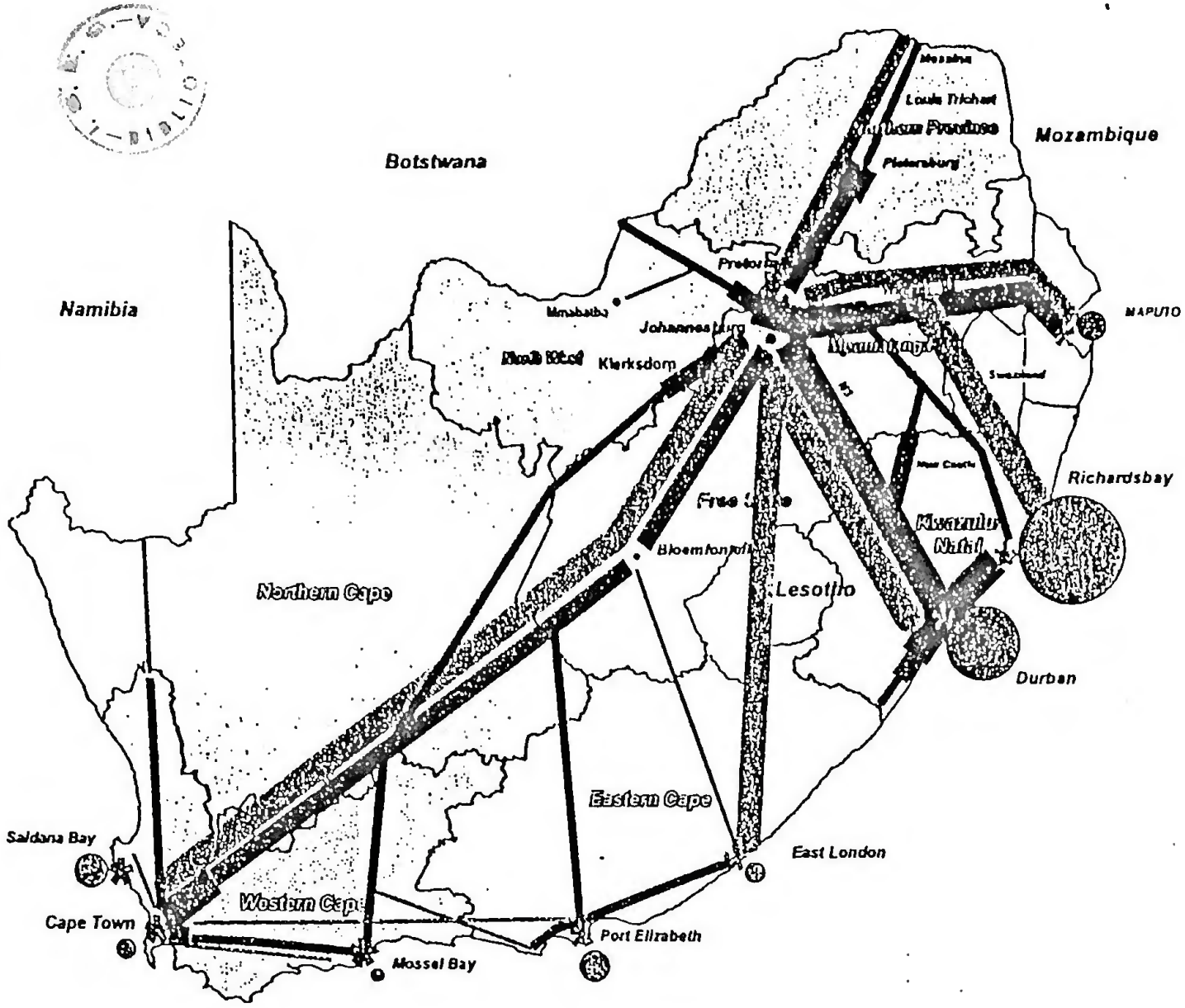
- Main Towns
- Urban Nodes
- Primary Corridor
- Secondary Corridor Area
- Sub-Corridor
- Feeder links
- Tertiary Resource Nodes

MAPA 1

Projection: Geographic

Corredor de Desenvolvimento de Maputo

Principais Volumes de Transporte Rodoviário e Ferroviário



Scale: 1: 10 000 000

LEGENDA:

- Major Road Links
- Major Rail Links
- Major Harbour

Volume of Goods transported by Rail.
(Average Daily - Tons' Spoornet,1995)

1. - 10001 +
2. - 5001 - 10000
3. - 2501 - 5000
4. - 1001 - 2500
5. - Up to 1000

Note: 1) These are preliminary values.
2) Goods are transported from Johannesburg, Cape Town and Pretoria to destinations indicated.

Volume of Shipping Cargo Handled
(Average Daily - Tons)

180 000
80 000
40 000
20 000
2 500

(Source: Transport Statistics 1994)

Volume of Road Transport
(Average Daily Trucks)

1. - 2001 +
2. - 1001 - 2000
3. - 501 - 1000
4. - 101 - 500
5. - Up to 100

Note: Trucks are defined as "Heavy Motor Vehicles used for the main purpose of transporting goods"

(Source: Dept. of Transport, 1992)

MAPA 2

Projection: Geographic

ANEXO V - I

SISTEMA FERROPORTUÁRIO DE MAPUTO

PROJECTOS (Títulos)	CUSTO ESTIMADO (Milh. USD)		FUNDOS ASSEGURADOS E FONTES		FUNDOS EM NEGOCIAÇÃO (milh.USD)	FUNDOS EM FALTA (milh.USD)	DESEMBOLSOS 31.12.92 (milh.USD)	COMENTÁRIOS
	TOTAL	EXTERIOR	LOCAL	FONTES				
ESTRADAS								
LES. 1.01 - Arranjo da estrada Mohales-Hoek-Qachas Nek. Lesotho	121.00	106.00	15.00	14.50 (CEE) 15.00 (LES) 34.00 (EUA) 6.00 (DIN)	-	51.50	-	São necessários fundos adicionais para completar o projecto. A ponte Sengu é financiada separadamente pela DANIDA.
LES. 1.02 - Arranjo e reconstrução da estrada Mokhotlong-Sani Top. Lesotho	84.00	67.00	17.00	17.00 (LES)	-	67.00	-	Estudo de fiabilidade e de engenharia completo (UK). Procura de financiamento.
LES. 1.03 - Arranjo da estrada Thaba Tseka-Taung-Mipitiri. Lesotho	146.00	93.00	23.00	23.00 (LES)	-	93.00	-	Estudo feito. A ser analisado pelo governo e CEE.
LES. 1.04 - Construção da estrada Ramabanta-Semonkong-Sekaka. Lesotho	45.00	36.00	9.00	9.00 (LES)	-	36.00	-	Devido ao desenvolvimento de Semonkong, será necessário rever o projecto.
LES 1.05 - Arranjo da estrada Mokhotlong-Oxbow. Lesotho	70.00	60.00	10.00	10.00 (LES) 20.30 (ADB) 10.00 (BADEA) 2.00 (OPEC) 9.00 (KOWEIT)	18.70	-	-	Projecto dividido em dois contratos separados. O período de construção será de 3 anos.
MO2. 1.04 - Reabilitação da estrada fronteiriça Maputo-Suazilândia. Moçambique	21.00	17.00	4.00	0.80 (SUE) 4.00 (MOÇ) 16.20 (KOW)	-	-	-	Trabalhos concluídos na ponte da ###. A construção da estrada iniciou-se em 1993.
MO2. 1.06 - Estrada que liga o sul do Zimbabwe com a área de Maputo. Moçambique	25.00	17.50	7.50	7.50 (MOÇ)	-	17.50	-	Procura-se financiamento.
SWA. 1.01 - Reabilitação da estrada fronteiriça com Moç., em Lomahasha-Siteki-Big Bend	22.00	18.70	3.30	5.70 (ADB) 3.20 (SWE) 3.30 (SWA)	-	9.80	-	Trabalho concluído no sector de Lomahasha-Siteki.
ZIM. 1.06 - Renovação da estrada 456	7.00	7.00	-	-	-	7.00	-	Procura-se financiamento.
FERROVIAS								
BOT. 2.01 - Reabilitação da ferrovia principal	(121.90)	(88.10)	(33.80)	(54.50)	-	(67.40)	-	
(03) - Secção 3: Francistown a Serute	21.30	15.30	6.00	5.30 (RPChina) 6.00 (BOT) 10.00 (BOT)	-	-	-	
(04) - Secção 4: Gaborone a Dibete	16.40	5.40	11.00	11.00 (BOT) 5.40	-	-	-	
(05) - Secção 5: Dibete a Serute	63.60	50.90	12.70	12.70 (BOT)	-	50.90	-	Procura-se financiamento.
(06) - Melhoria do sistema de sinais e telecomunicações	20.60	16.50	4.10	4.10 (BOT)	-	1.50	-	Procura-se financiamento.
MOZ. 2.01 - Reabilitação da ferrovia Moç.-Suazilândia	(45.10)	(36.70)	(8.40)	(19.50)	(25.60)	-	-	
(03) - Reabilitação da fronteira Moç. com Matsapha na Suazilândia	23.40	19.00	4.40	4.40 (SWA)	19.00 (ITA)	-	-	Estudo concluído, financiado por Itália. Fundos para a implementação a serem negociados pela Itália.
(PR-L6) Reabilitação de ferrovias	21.70	17.70	4.00	11.10 (ITA) 4.00 (MOÇ)	6.60 (ITA)	-	-	Linha de Goba. Fundos adicionais em discussão com a Itália.
MOZ. 2.06 - Reabilitação de Maputo-Chicualacula	(217.80)	(207.50)	(10.30)	(92.10)	(33.70)	(92.00)	-	
(031) Fase I - Renovação da linha, Comun.	(23.80)	(21.80)	(2.0)	(23.80)	-	-	-	
(032) Fase II A - Completar reabilitação Programa Central	(117.70)	(106.10)	(5.60)	(85.70)	(21.80)	(4.20)	-	Projecto em marcha.
(033) Fase II B - Programa adicional de suporte	(90.70)	(89.80)	(0.90)	(0.90)	-	(88.80)	-	
SWA. 2.04 - Caminho-de-ferro da Suazilândia. Introdução do diesel	30.00	30.00	-	-	-	30.00	-	Projecto a rever em 1994.
SWA. 2.05 - Necessidades de material operador, segurança para os caminhos-de-ferro da Suazilândia	2.40	2.40	-	-	-	2.40	-	A Suazilândia pediu o desaparecimento do projecto do programa de acção da SATC.
SWA. 2.06 - Telecomunicações integradas para o caminho-de-ferro da Suazilândia	2.50	1.80	0.70	0.70 (SUA)	-	1.80	-	A Suazilândia pediu o desaparecimento do projecto do programa de acção da SATC.
PORTO								
MO2. Porto de Maputo	(128.70)	(124.20)	(4.50)	(15.30)	-	(113.40)	-	
(01) - Estudo de exequibilidade da melhoria do canal de entrada no porto de Maputo	1.70	1.40	0.30	0.30 (MOÇ)	-	1.40	-	
(02) - Terminal da carbonífera da Matola	98.00	98.00	-	-	-	98.00	-	Fase I concluída (1.6 milh. de dls.). Fases II e III a iniciar quando se verificar um aumento do tráfego.
(03) - Equipamento do terminal de contentores, porto de Maputo	29.00	24.80	4.20	1.80 (GB) 9.00 (ITA) 4.20 (MOÇ)	-	14.00	-	
SUB-TOTAL PORTO DE MAPUTO	1142.20	994.90	147.30	455.40	78.00	608.80	-	

SATC - Transport and Communications, 1993.