

HT-09

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE
FACULDADE DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

ECONOMIA E POLITICA EM TRANSIÇÃO:
ESTUDO DO CASO CFM-SUL (1964-1980)

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

JÓLIO VANMALI BICA

Maputo, 1996

04

C. LETRAS U. E. M.	
R. E.	25207
DATA	20/ Fevereiro 1997
AQUISIÇÃO	Oresta
COTA	HT-9



Universidade Eduardo Mondlane

Faculdade de Letras

Departamento de História

Economia e política em transição:

Estudo do caso CFM-Sul (1964-1980)

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

Júlio Vannali Bicá
Naputo, 1996

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

Agradecimentos

Este trabalho seria virtualmente impossível sem o apoio incondicional e determinante de certas pessoas. Para elas gostaria de deixar aqui explícito o meu mais profundo reconhecimento.

A Aissa Bică, essa extraordinária mulher que a asa da morte levou em 1977, mas cujos conselhos sempre me acompanharam.

Ao Professor Doutor David Hedges, meu supervisor, pela leitura crítica, atenta e paciente, pelo seu peculiar conselho "é um bocado importante", pela bibliografia que recomendou e deu.

A todos os professores do Departamento de História da Universidade Eduardo Mondlane, não só pelos conhecimentos que transmitiram e que possibilitaram este trabalho, mas também pelo encorajamento e amizade que sempre demonstraram.

Aos meus colegas de curso, não só pelo permanente bom ambiente de estudo e camaradagem, mas principalmente pelo espírito de família que conseguiram criar entre nós durante os cinco anos em que juntos nos empenhamos nos estudos.

A Aissa pelo amor, compreensão e especialmente pela ajuda que sempre deu.

Aos meus tios pela confiança e encorajamento.

Aos meus colegas de serviço pela compreensão de que não é fácil trabalhar e estudar e que compreendendo isso vezes sem conta me deram a sua mão.

Aos PCFM e, particularmente, ao seu Presidente do Conselho de Administração, Mário Dimande, pelo apoio e encorajamento para que me empenhasse neste tema.

Finalmente a todos os que, não estando aqui mencionados, de uma ou de outra forma contribuíram para que este trabalho fosse realizado.

Sumário

Resumo i

I. Introdução 1

II. Economia do PCFLM entre 1964 e 1974 6

III. Correlação regional de forças

no período entre 1964-1974 24

IV. PCFLM e a crise de Transição (1974-1980) . 49

V. Conclusões 81

Bibliografia

Anexos

1. Resumo

O Porto e Caminhos de Ferro de Maputo (PCFM) no crucial período de transição política entre 1964 e 1980 pretende mostrar a intrínseca relação entre a História de Moçambique e os sistemas ferro-portuários gradualmente construídos no país a partir da última metade do século passado.

Inter-relacionar os desenvolvimento estruturais e puramente económicos do PCFM, as modificações político-militares e os interesses geo-estratégicos na África Austral durante o período em estudo, considerando que estes últimos foram determinantes para a vida da empresa, foi a metodologia adoptada para este estudo.

Parte-se, por um lado, da análise isolada dos factores económico-estruturais do PCFM entre 1964, ano em que o sistema ferro-portuário de Maputo fica completo com a entrada em funcionamento da linha férrea para a Suazilândia, e 1974, ano do golpe de estado em Portugal, que determina uma série de acontecimentos políticos na região, que se vão reflectir na empresa.

Por outro lado, faz-se uma apreciação crítica das modificações político-militares entre 1964, ano do início da luta armada pela independência de Moçambique, e 1974, ano em que se abrem as perspectivas para a descolonização de Moçambique, pois embora aparentemente não tenham relação directa com o PCFM veremos que são de importância extrema e têm influência decisiva.

No período entre 1974 e 1980, inter-relaciona-se os acontecimentos e opções dos governos da região e o PCFM, por ser neste período que se mostra claramente o quão intimamente ligados estão os interesses políticos e o redireccionamento das rotas dos

transportes da África Austral.

Pretende-se mostrar que os sistemas moçambicanos de transportes foram sempre determinados por factores políticos e pelos interesses dos estados da região, particularmente da África do Sul e Zimbabwe e, obviamente, de Moçambique.

Os factores puramente económicos, que são aqui equacionados, são contextualizados tendo em consideração o ambiente político que entre 1974 e 1980 marca a viragem no relacionamento dos países. Alguns marcos que determinam essa viragem são especificamente a independência de Moçambique, o encerramento das fronteiras moçambicano-rodésianas e a adopção de uma nova filosofia de política externa na África do Sul.

A partida conclui-se que os transportes regionais e, neste caso específico, o PCFM têm o seu desempenho determinado por factores que os transcendem. Tal como o seu nascimento foi ditado por interesses políticos e estratégicos, também neste período de estudo a política sobrepôs-se à economia.

I. Introdução

O sistema ferro-portuário de Lourenço Marques (Maputo a partir de 1976), que liga Moçambique aos mercados de tráfego da África do Sul, Suazilândia e Rodésia (actual Zimbabwe) foi e é um dos pilares da economia moçambicana, o que torna o seu estudo particularmente importante e determinante para quem se interesse pela história de Moçambique.

Para se depreender da sua grandeza e importância ~~retenha-se~~ que em 1973, o porto de Lourenço Marques era considerado o maior de toda a África Austral e com melhor desempenho e eficiência que os portos sul-africanos.

O porto de Lourenço Marques ficou ligado por via férrea à África do Sul em 1895, à Rodésia em 1955 e à Suazilândia em 1964, ano em que a partir da Tanzânia a Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO) iniciava a luta armada pela independência de Moçambique. Até ao golpe de estado anti-fascista de 1974 em Portugal, o sistema ferro-portuário parecia solidamente estabelecido, economicamente estável e em franco crescimento. A independência unilateral da Rodésia em 1965, que determinou o decreto de sanções petrolíferas contra o Governo de Salisbúria e o bloqueio do porto da Beira, ao invés de ser um freio no desenvolvimento do porto de Lourenço Marques parecia constituir um catalizador.

Após o golpe de estado em Portugal e até 1980, o sistema ferro-portuário mudou radicalmente de importância e o seu desempenho económico e eficiência decresceram. De 1974 a 1980 notou-se um acentuado declínio da carga manuseada e da qualidade

do serviço prestado.

Buscar e analisar as principais razões que levaram a esta crise económica e institucional é o objectivo deste trabalho, que cobrirá o período entre 1964 e 1980, dois marcos históricos, o primeiro relacionado com o início da luta armada de libertação nacional e o segundo com a independência do Zimbabwe e criação da Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC), ambos de reflexos diversos no PCFLM (Porto e Caminho de Ferro de Maputo).

Parte-se, por um lado, da hipótese de que as mudanças político-económicas e um aparente "boom" no desenvolvimento da região da África Austral, determinados pelo início da luta armada pela independência de Moçambique, que se mostram na sua plenitude após 1974, têm uma íntima relação com a crise que o PCFLM viveu entre 1974 e 1980. Por outro lado procura-se mostrar que, embora o PCFLM durante a década anterior a 1974 tenha atingido índices altos de desempenho, já havia indícios da crise pós-1974. Esses indícios estão intrinsecamente relacionados com os acontecimentos político-militares que se viveram desde 1964: início da luta armada em Moçambique, declaração unilateral de independência da Rodésia e gradual enfraquecimento do "cordão sanitário" que defendia a África do Sul dos ventos de mudança que se registavam em África.

A estreita aliança entre África do Sul, Rodésia e Portugal, por um lado, e entre a FRELIMO e a "Zimbabwe African National Union" (ZANU), por outro lado, vão determinar na década de 70, uma radicalização de posicionamentos que têm efeitos nefastos na economia do PCFLM.

A guerra pela libertação do Zimbabwe na qual Moçambique se empenhou e a adopção pelo Governo da FRELIMO das sanções das Nações Unidas contra a Rodésia em 1976 são exemplos evidentes de como a política determinou a economia do PCFLM neste período.

Para este trabalho consultou-se estudos anteriores sobre o PCFLM e também sobre os acontecimentos político-militares na região, particularmente aqueles que directa ou indirectamente se reflectiram no PCFLM.

De entre estes estudos destaca-se o de Jeanne Stephens⁽¹⁾, que numa obra de referência obrigatória, dá-nos uma perspectiva global sobre como os sistemas de transporte da África Austral foram sempre determinados por factores políticos.

Joseph Hanlon, David Martin e Phyllis Johnson⁽²⁾ são outros investigadores a referir, pois os seus estudos fazem uma análise não só histórica, mas também económica e geo-estratégica dos acontecimentos que se registam na África Austral particularmente a partir da queda do fascismo português. Embora não centralizem as suas abordagens na questão dos transportes, mostram que este sector foi também determinante na adopção das políticas dos governos da região.

Também importante, particularmente para entender as opções das forças em conflito no período anterior a 1974, foram as obras de Keith Middlemas e Eduardo Mondlane⁽³⁾. O primeiro, embora centralizando a sua atenção no projecto da barragem de Cabora

¹ Stephens, Jeanne (1994), The political economy of transport in Mozambique: Implications for regional development (Sussex).

² Hanlon, Joseph (1984), Mozambique: The revolution under fire (London), Hanlon, Joseph (1986), Regain your neighbours: Apartheid power in Southern Africa (London, Bloomington) e Martin, David e Johnson, Phyllis (1986), "Mozambique: To Nkomati and beyond", Phyllis, Johnson e Martin, David (eds) Destructive engagement: Southern Africa at war (Harare).

³ Middlemas, Keith (1975), Cabora Basse: Engineering and politics in Southern Africa (London) e Mondlane, Eduardo (1977) Lutar por Moçambique (Lisboa).

Bassa, dá-nos uma perspectiva clara sobre como a Rodésia entra em conflito com a FRELIMO, e o segundo mostra-nos os pontos fortes e fracos duma FRELIMO que em dois anos de luta armada já possuía zonas libertadas.

Relevante, embora mereça uma leitura e análise cuidadas, é também o estudo sobre o êxodo da população de origem europeia e asiática de Moçambique no período pós-1974 feito por A. Rita-Ferreira⁽⁴⁾.

Para um melhor entendimento sobre as tendências regionais no que respeita ao jogo de forças na área dos transportes, foram de inestimável utilidade as obras de S.C. Nolutshungu e J.H. Loubser⁽⁵⁾.

Para entender os complexos interesses que se disputavam por causa do embargo petrolífero rodesiano, a compilação cuidada de informações feita por Jorge Jardim⁽⁶⁾, foi de muita valia.

Particularmente importantes são os documentos que a Empresa Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique possui, que nos dão informações em primeira mão sobre alguns acontecimentos que se registam durante todo o período em estudo.

Neste estudo, mais do que procurar dados económicos, logicamente imprescindíveis num trabalho desta natureza, procurou-se entender a conjuntura regional e ver como ela determinou os acontecimentos que se foram registando ao longo dos anos.

⁴ Rita-Ferreira, A. (1988), "Moçambique post-25 de Abril: Causas do êxodo da população de origem europeia e asiática", Moçambique: Cultura e história de um país: Actas da V semana de cultura africana, Coimbra: Instituto de Antropologia da Universidade de Coimbra. P. 121-169.

⁵ Nolutshungu, S.C. (1975), South Africa in Africa: A study in ideology of foreign policy (Bristol). 329 p. e Loubser, J.G.H. (1980), Transport diplomacy, with special reference to Southern Africa (Sandton). 29 p.

⁶ Jardim, Jorge (1978), O escândalo das sanções (Lisboa).

acontecimentos aqui referenciados foram igualmente de extrema valia, não só porque ajudaram a contextualizá-los, mas igualmente porque trouxeram alguns dados novos para equacionamento.

Por uma questão metodológica, o trabalho foi dividido em dois grandes blocos, que coincidem com momentos históricos marcantes, mas distintos. O primeiro entre 1964 e 1974, quando Moçambique ainda era colónia de Portugal, embora já se vislumbrasse um Moçambique independente. O segundo entre 1974 e 1980, quando Moçambique se descoloniza e se afirma no quadro dos países da África Austral, um quadro que fora desenhado num contexto de supremacia dos regimes brancos do sub-continente.

Por opção metodológica estudou-se primeiro o PCFLM, sem interligá-lo com os desenvolvimentos políticos regionais, porque aparentemente não parecia existir relação entre a guerra de libertação nacional que se desenvolvia a partir do norte de Moçambique e o PCFLM. Com o decorrer dos anos e particularmente a partir de 1974 essa relação aparece e mostra-se determinante na vida da empresa. Por isso se decidiu, em capítulo específico, dar os antecedentes dos desenvolvimentos políticos para a partir de 1974 se entender a relação existente já desde a década de 60.

II. Economia do PCFLM entre 1964 e 1974

O facto de a tonelagem de carga manuseada pelo sistema ferro-portuário ter aumentado em praticamente todos os últimos dez anos da colonização portuguesa em Moçambique poderá ser tomado como indício de que o PCFLM tinha uma economia estável.

Se nos cingirmos à comparação das quantidades diversas de mercadorias que foram transportadas, poderemos chegar a essa conclusão.

Em 1964 foram manuseadas pelo porto de Lourenço Marques 7,5 milhões de toneladas e em 1967 11 milhões. Essa tonelagem cifrar-se-ia em 12,6 milhões em 1969⁽⁷⁾, subiria para 14,1 milhões em 1973, para depois decrescer para 13,5 milhões em 1974⁽⁸⁾, ano em que se regista o golpe militar em Portugal que derruba o regime colonial-fascista.

Ao analisar a importância do sistema de transportes de Moçambique para a África Austral, Hanlon ⁽⁹⁾ conclui que, em 1973, Maputo era o maior porto da região, com maior desempenho do que qualquer um dos portos sul-africanos⁽¹⁰⁾, que tinham desde o século passado um competitivo sistema ferro-portuário rivalizando com o PCFLM.

Os tráfegos do PCFLM vinham basicamente de três mercados de transporte: África do Sul, Suazilândia e Rodésia.

Mil novecentos e sessenta e quatro é relevante na história do PCFLM, não só porque regista um aumento significativo do

⁷ Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (PCFM), Relatório do ano económico de 1964: 67 e PCFM, Relatório do ano económico de 1967: 60 e PCFM, Relatório do ano económico de 1969: 66.

⁸ Empresa Nacional de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (ENPCFM), Evolução do transporte e tráfego ferroviário de carga e passageiros (1994): 1.

⁹ Hanlon (1986). Op. Cit.

¹⁰ Ibidem: 131.

manuseamento de cargas, mas porque nesse ano o sistema ferroportuário fica completo com a inauguração da ligação Lourenço Marques-Suazilândia.

As cargas manuseadas nesse ano ascenderam a 7,5 milhões de toneladas, das quais 3,9 milhões da África do Sul, 1,5 milhões da Rodésia e cerca de 150 mil da Suazilândia⁽¹¹⁾, o que significa que a África do Sul proporcionava ao PCFLM 70 por cento do total do tráfego de mercadorias.

Em 1969 a região do Transval importou e exportou cerca de seis milhões de toneladas de carga pelo PCFLM, enquanto a "Rhodesia Railways" se quedava em cerca de dois milhões e a Suazilândia em cerca de três milhões⁽¹²⁾.

No melhor ano do PCFLM, 1973, a proveniência e proporção das cargas continuava a colocar a África do Sul como maior cliente, com cerca de 6,2 milhões de toneladas, seguindo-se-lhe a Suazilândia, com 3,0 milhões, e a Rodésia com 3,3 milhões - divididos entre Lourenço Marques e Beira. Refira-se entretanto que a percentagem da carga sul-africana em relação ao tráfego global decrescera para cerca de 50 por cento. Lourenço Marques transportara um quinto da carga sul-africana, metade da suázi e repartira com a Beira dois terços da rodesiana⁽¹³⁾.

Baseando-nos só nas estatísticas poderíamos concluir que o PCFLM era, às vésperas da independência de Moçambique, uma empresa de sucesso.

Seria? Vejamos com pormenores o que se passava.

¹¹ PCFM, Relatório do ano económico de 1964: 36-67.

¹² PCFM, Relatório anual de 1969: 43.

¹³ Hanlon (1986), op. cit: 131-132.

Seria? Vejamos com pormenores o que se passava.

Ainda sem considerar os acontecimentos políticos desencadeados pelos processos de libertação nacionalista que se desenrolavam, mas baseando-nos ainda e só nos factores internos do PCFLM, poderemos, mesmo assim, questionar se em 1973 a empresa era bem sucedida.

Partindo da premissa de que a região sul-africana do Transval era o tradicional cliente de tráfegos para os PCFLM e que a garantia dessa carga era muitas vezes acordada entre Portugal e África do Sul por protocolos não puramente comerciais⁽¹⁴⁾, começariamos por analisar o comportamento deste mercado.

Como antecedente importante ao protocolo de entendimento entre Portugal e África do Sul em 1964 note-se que a 11 de Outubro de 1963, Roland Giffen, representante residente dos "South African Railways" (SAR), em Lourenço Marques, anunciou que a convenção de 1928, que regulava o recrutamento anual de 100 mil moçambicanos para as minas e a obrigatoriedade sul-africana de importar pelos PCFLM 47,5% das necessidades do Transval, terminara. Giffen indicou na altura que a percentagem de importações transvalianas pelo porto de Lourenço Marques, inferior a 40% em 1963, baixaria a partir de 16 de Outubro, altura em que os produtos petrolíferos requeridos pelo Transval seriam transportados via férrea a partir do porto de Durban. O representante das SAR estimava que em seis meses a África do Sul diminuiria em 50% o uso do porto de Lourenço Marques para

¹⁴ Para uma melhor compreensão sobre os tratados e acordos entre Portugal e África do Sul desde o século passado até 1964, veja-se Covane, Luís António (1989). As relações económicas entre Moçambique e a África do Sul 1850-1964: Acordos e regulamentos principais (Maputo).

importações transvalianas⁽¹⁵⁾.

O acordo de 1964 é particularmente interessante. Contemplava que um mínimo de 40% do tráfego da zona de competência (região sul-africana entre as estações ferroviárias de Pretória, Springs, Vereeniging, Klerksdorp, Welverdiend e Krugersdorp) deveria passar pelo porto de Lourenço Marques⁽¹⁶⁾.

Vigorando de 1965 a 1970, o acordo para além de baixar a percentagem pré-acordada de carga a transitar pelo PCFLM, preconizou que a África do Sul compensaria Moçambique em ouro, caso não se respeitasse a quota mínima de 40 por cento. O ouro seria valorizado à taxa fixa de 42 dólares a onça, conforme regulava um entendimento secreto de 1963 entre Portugal e África do Sul⁽¹⁷⁾.

Ao analisar a efectividade deste acordo até 1974 verifica-se que o mínimo de 40% definido em 1964 nunca chegou a ser cumprido. Em 1965, quando o compromisso passou a ser efectivo, a percentagem baixou para 27%, em 1966 situou-se nos 29% e em 1968 caiu para 17%, o que, por força do clausulado, obrigou a África do sul a pagar compensações a Portugal. Só em 1968 essas compensações cifraram-se em 44 mil contos⁽¹⁸⁾.

Estudos feitos posteriormente indicam que entre 1965 e 1968, a África do Sul pagou em compensações cerca de 2,9 milhões de dólares⁽¹⁹⁾.

¹⁵ Relatório do Consulado dos EUA em Lourenço Marques para Departamento de Estado a 14 de Outubro de 1963: 1.

¹⁶ PCFLM, Relatório do ano económico de 1964: 35.

¹⁷ Stephens, Op. Cit: 54.

¹⁸ PCFLM, Relatório do ano económico de 1964: 35 e PCFLM, Relatório do ano económico de 1966: 41 e PCFLM, Relatório do ano económico de 1968: 43.

¹⁹ Stephens, Op. Cit: 55.

O acordo de 1964 foi revisto em 1970 e o clausulado de garantia de uma percentagem fixa de tráfego sul-africano para o PCFLM foi suprimido, o que implicava que o sistema ferro-portuário de Lourenço Marques teria que se valer da sua agressividade comercial e não mais dos entendimentos governamentais.

Da revisão do acordo em 1970, as autoridades coloniais só conseguiram que a África do Sul se compromettesse a pagar nos cinco anos subsequentes 1,6 milhões de randes de compensações por causa do crescente escoamento pelo PCFLM de carga de baixo custo⁽²⁰⁾.

Em 1974, as autoridades do PCFLM, ao lamentarem o estado das finanças da empresa referiram como grande perda a provável invalidação, a partir do ano seguinte, do clausulado das compensações, pois elas rendiam nessa altura 60 mil contos ou, noutros termos, 20% da receita ferroviária do tráfego sul-africano que passava por Lourenço Marques em cada ano dos princípios da década de 70⁽²¹⁾.

No entanto, o acordo sobre as compensações negociado em 1970 manteve-se válido até 1978, ano em que a África do Sul cancelou-o, pondo fim a cerca de um século de relacionamento regulado por convenções. O primeiro entendimento sobre o uso privilegiado pelos sul-africanos do PCFLM fora assinado em 1875⁽²²⁾.

Por esta análise pode-se depreender que o relacionamento com

²⁰ *Idea.*

²¹ Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique (CAPPTFM). Acta 13 (Março de 1974): 5.

²² Stephens, *Loc. Cit.*

o tradicional cliente da baía não estava isento de problemas.

Mas poder-se-á, igualmente indagar: porquê, simultaneamente, a descida da percentagem da carga sul-africana regulada por acordo e a subida da tonelagem global?

Verifica-se que em 1964 a carga sul-africana atingia cerca de quatro milhões de toneladas. O total cresceu para 4,6 milhões em 1966, depois para 5,5 milhões em 1968 e, finalmente, para 6,2 milhões em 1973⁽²³⁾.

A resposta a esta aparente contradição deve ser procurada no tipo de cargas que a África do Sul fazia passar por Lourenço Marques.

Constatava-se já em 1964 que as cargas de tarifas ricas, classificadas de 1 a 10, estavam a diminuir drasticamente. A tarifa 1, a mais cara, representava 2,44% do total das importações da zona de competência. As exportações, que globalmente atingiam 2,8 milhões de toneladas, eram maioritariamente constituídas por cargas de receitas pobres: mais de 900 mil toneladas de carvão e mais de 1,2 milhões de minérios, ou seja 2,1 milhões de toneladas⁽²⁴⁾.

Esta tendência também se registou em 1969, ano em que as exportações sul-africanas totalizavam 4,5 milhões de toneladas, metade das quais constituídas por carvão, minérios e cobre⁽²⁵⁾.

Por estes dados conclui-se que o aumento global do tráfego sul-africano não era economicamente proporcional, pois as cargas

²³ PCFM, Relatório do ano económico de 1964: 35 e PCFM, Relatório do ano económico de 1966: 41 e PCFM, Relatório do ano económico de 1968: 43 e Hanlon (1), op.cit: 132.

²⁴ PCFM, Relatório do ano económico de 1964: 35.

²⁵ PCFM, Relatório do ano económico de 1969: 43.

ricas passaram gradualmente a ser escoadas pelos sistemas de transporte sul-africanos.

O PCFLM teve tradicionalmente a rivalidade dos portos sul-africanos de Durban, East London, Cape Town e Port Elizabeth. Por isso foi sempre obrigado a apetrechar-se de meios modernos, associando-os com as vantagens naturais da baía, para competir com os portos da região que se "dotavam sempre de novos meios artificiais", pois só assim podia atingir elevados índices de manuseamento, essenciais para atrair a navegação internacional⁽²⁶⁾.

Não é pois espantoso que se tenham registado várias obras de alargamento e beneficiação do PCFLM. Em 1964 registou-se, finalmente, a inauguração da linha de Goba, o que transformou a Suazilândia em novo mercado de tráfego para Lourenço Marques.

Em 1967 aterrou-se uma área de 100 mil metros quadrados entre a extremidade do Cais Gorjão e a Gare de Triagem, uma obra que custou 10 mil contos e que se destinava a ganhar espaço para ampliar a zona de manobra de vagões. Em 1968 projectou-se a construção, no Cais da Matola, de sete "duques d'alba" para atracação de petroleiros e mineraleiros e o aumento do Cais Gorjão em mais 380 metros para albergar mais dois navios, "incluindo navios transportadores de 'contentores', para o que o cais será desde já preparado, uma vez que em muitos portos se está adoptando este sistema de carregamento e transporte de mercadorias"⁽²⁷⁾.

²⁶ José, Alexandrino Francisco (1987). A greve dos carregadores da estiva do porto comercial de Lourenço Marques em Agosto de 1963, no contexto da luta de libertação nacional de Moçambique e alguns problemas na reconstrução da História do operariado moçambicano (Maputo, tese de licenciatura): 82.

²⁷ PCFM. Relatório do ano económico de 1967: 20 e PCFM. Relatório do ano económico de 1968: 22.

O facto de desde cedo as autoridades ferro-portuárias de Lourenço Marques terem equacionado a contentorização é indicativo de que estavam cientes que o mercado internacional dos transportes estava a adoptar uma nova tecnologia.

Até 1969, algumas obras projectadas no ano anterior, embora não todas, estavam em curso. Daí que se tenham gasto 97 mil contos para o prolongamento do Cais Gorjão, 15 mil contos em obras de novos pontos de acostagem na Matola e 7.650 na dragagem de acesso a esses pontos⁽²⁸⁾.

α Nos princípios da década de 70 tudo indicava que o PCFLM estava a par e passo das tendências mundiais de modernização. As obras do cais de contentores, previstas em 1968, estavam em curso, prevendo-se para 1977 a entrada do PCFLM no mercado das cargas contentorizadas⁽²⁹⁾.

α Em 1973 e face ao aumento da tonelagem de carga que o PCFLM manuseava, os portugueses previam, num plano de desenvolvimento de quatro anos, a construção de uma terminal oceânica para petroleiros na Ponta Dobela, a sul de Lourenço Marques⁽³⁰⁾.

Embora houvesse indícios de que o maior mercado de cargas do PCFLM estava a redireccionar-se, a economia do sistema parecia expandir-se.

α Stephens refere que em 1970 os ganhos em moeda externa provenientes das taxas de tráfego em trânsito representavam 24% dos ganhos globais de Moçambique. Em 1972 essa percentagem

²⁸ PCFM, Relatório do ano económico de 1969: 94.

²⁹ Caminhos de Ferro de Moçambique (CPM) (1995), Um século a rolar sobre carris: A century on the rails (Maputo): 69.

³⁰ Stephens, *Op. Cit.*: 75.

aumentaria para 31%⁽³¹⁾.

Esta tendência de crescimento era, entretanto, aparente e as próprias autoridades ferro-portuárias reconheciam em 1974 que as perspectivas eram sombrias.

No ano do golpe de estado em Portugal, o PCFLM registou "pela primeira vez desde o período das greves de 1926 e julgamos que no ano de 1933, grandes dificuldades de tesouraria", que "originaram a suspensão de pagamentos da praça e dos compromissos em empréstimos, o que a par das grandes dificuldades que resultaram para o comércio local, originou o descrédito dos serviços"⁽³²⁾.

Poder-se-á indagar o porquê da rápida degradação económica do PCFLM, quando dois anos antes a participação financeira da empresa representava uma significativa percentagem da economia de Moçambique. Analisaremos esta matéria com acuidade no capítulo 4.

Analizado que foi o comportamento do mercado do tráfego da África do Sul, o maior cliente do PCFLM durante este período, importa agora ver o que se registava em relação aos outros dois grandes mercados do PCFLM: Rodésia e Suazilândia.

↳ Durante o período 1964-1974, a Rodésia continuou a privilegiar o uso dos corredores ferro-portuários moçambicanos (Lourenço Marques e Beira), porque não tinha outra opção, pois as únicas vias economicamente viáveis de acesso ao mundo eram essas.

A linha férrea do Limpopo, ligando Lourenço Marques ao

³¹ *Ibidem*: 66.

³² CAPFTPM, Considerações sobre o orçamento de 1975: 1.

mercado rodesiano era economicamente importante. Não só servia os interesses capitalistas rodesianos, como contribuía significativamente para o orçamento do estado.

Três anos após a sua conclusão, as receitas que dela provinham fizeram com que a contribuição financeira dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique aumentassem 25% e este acréscimo de rendimento "foi, teoricamente, suficiente" para pagar os empréstimos contraídos para a sua construção, em apenas três anos⁽³³⁾.

Em 1964, um ano antes da Declaração Unilateral de Independência (UDI) pela Rodésia, este país fez passar e entrar pelo PCFLM 1,5 milhões de toneladas de carga, das quais 1,1 milhões de minérios e cobre em lingotes ⁽³⁴⁾.

A quantidade global de carga foi sempre crescendo até 1973, não obstante os desenvolvimentos políticos que se registavam e que mostrar-se-ão plenamente na década de 70.

Em 1967, o total da carga rodesiana cifrou-se oficialmente em 1,8 milhões de toneladas e, em 1969, mantinha-se estável em 1,8 milhões⁽³⁵⁾.

A escolha do termo oficialmente não é a despropósito, pois tem-se em conta que os relatórios anuais das autoridades ferroportuárias não mencionam em nenhum dos seus quadros estatísticos o transporte de combustíveis para a Rodésia, dado que por embargo internacional isso não se podia fazer. A verdade, entretanto, indica que o embargo petrolífero contra a Rodésia foi várias

³³ Hedges, David (Coord.), História de Moçambique: Moçambique no auge do colonialismo, 1930-1961, Vol. III, Maputo: Universidade Eduardo Mondlane, 1993: 164.

³⁴ PCFM, Relatório do ano económico de 1964: 35.

³⁵ PCFM, Relatório do ano económico de 1967: 44 e PCFM, Relatório do ano económico de 1969: 47-48.

vezes desrespeitado pelo Governo colonial português.

Alexandrino José indica que a 18 de Dezembro de 1965, prevendo sanções contra a Rodésia, a Mobil pediu aos PCFLM o transporte da máxima quantidade de combustíveis para os rodesianos, a partir do porto de Lourenço Marques. A mesma fonte refere que em 1965 e 1966 passou a ser sistemático o fornecimento de combustíveis à Rodésia pela via Lourenço Marques-Africa do Sul-Rodésia. A frente desta operação estavam, do lado português, os empresários Jorge Jardim e Manuel Bulhosa, este último proprietário da refinaria SONAREP de Lourenço Marques. Os dois coordenavam a operação com o Presidente do Conselho de Ministros de Portugal, António Oliveira Salazar⁽³⁶⁾.

Retenha-se, como nos indica Davies, que Rodésia e Portugal constituíram e fizeram funcionar um Comité Luso-Rodesiano para Assuntos Económicos e Comerciais durante o período entre 1965 e 1970, cujo objectivo era expandir o "comércio entre a Rodésia e os territórios portugueses", pois desde o princípio os dois aliados sabiam e estavam preparados para o embargo internacional decretado contra Salisbúria no pós-UDI⁽³⁷⁾.

A recolha de dados estatísticos sobre o que se pode classificar de "Oilgate" torna-se virtualmente impossível exactamente por tratar-se de uma operação clandestina à luz do direito internacional e, portanto, envolta no manto do sigilo. Mas não restam dúvidas que a Rodésia recebeu, da África do Sul e de Moçambique, quantidades significativas de combustíveis que entravam pelo porto de Lourenço Marques ou que transitavam por

³⁶ José, Op. Cit: 45.

³⁷ Davies, Robert (1981). O Comité Luso-Rodesiano para Assuntos Económicos e Comerciais: 1965-1970. Estudos Moçambicanos, Número 2: 73-78.

linhas férreas moçambicanas.

Jorge Jardim revela que os fornecimentos de combustíveis da África do Sul para a Rodésia, que passavam da linha férrea do Limpopo, eram em "ritmo tranquilizador" em 1966 e indica números relativos a alguns meses: 75.614 toneladas no período Março a Agosto⁽³⁸⁾.

As sanções contra a Rodésia obrigaram o Governo de Salisbúria a repensar a sua estratégia para a área dos transportes. Lourenço Marques era uma alternativa viável, mas com a conivência da África do Sul, particularmente no que respeita ao embargo petrolífero.

Em 1965, a Rodésia importou por Lourenço Marques 38.317 toneladas de gasolina, contra 109.396 toneladas no ano anterior ou seja somente cerca de 35 por cento do que importara em 1964, mas a África do Sul, que em 1964 importara pelo PCFLM 782.982 toneladas de produtos petrolíferos lubrificantes (POL), em 1965 importou 968.819 toneladas ou seja mais 23 por cento⁽³⁹⁾.

A preocupação portuguesa em relação ao abastecimento em combustíveis para os rodesianos começou antes da UDI. Já em Abril, numa deslocação a Salisbúria, Jorge Jardim, conferenciara com D.H. Cummings e R. Rushmere, secretário e secretário adjunto do Comércio, Indústria e Fomento, "dando prioridade ao estudo da situação do abastecimento de combustíveis", em que soube que um representante da Shell garantira aos rodesianos que seria impraticável a aplicação de qualquer embargo e também que a Total

³⁸ Jardim, Op. Cit: 155-156.

³⁹ PCFLM, Relatório do ano económico de 1965: 53.

assegurara que assumiria o fornecimento de combustíveis⁽⁴⁰⁾.

Após a declaração da UDI, a 17 de Dezembro de 1965, Jorge Jardim soube do embaixador britânico em Lisboa, Sir Archibald Ross, que o Governo do Primeiro-Ministro Harold Wilson aprovara a "Order in Council", determinando o embargo e proibindo qualquer "transacção ou colaboração de nacionais britânicos com o regime de Mr. Smith". A resposta portuguesa foi a de que continuaria a "observar a mais estrita neutralidade no conflito existente entre Londres e Salisbury e que, portanto, não praticaria qualquer acto que dificultasse o trânsito de produtos (incluindo os combustíveis) que chegassem aos portos moçambicanos ou as trocas regulares com o exterior". Na altura Jorge Jardim pensava que a Africa do Sul assumiria papel importante (e assumiu) no abastecimento de combustíveis à Rodésia. Referia especificamente que "envios simultâneos da Africa do Sul e de Moçambique, tornariam a eventual fiscalização [das sanções] ainda mais inoperante"⁽⁴¹⁾.

Face às pressões internacionais após o decreto das sanções, Portugal jogou um papel crucial no crítico período que se seguiu às sanções. As autoridades portuguesas recorreram a vários métodos para desrespeitar o embargo e para contornar a pressão britânica, que chegou a vias de facto com o bloqueio do porto da Beira.

Um dos métodos era o de as locomotivas das "Rhodesia Railways" (RR), dotadas de grandes depósitos suplementares abastecerem-se de combustível em Machipanda e em Malvéria

⁴⁰ Jardim, Op. Cit: 42.

⁴¹ Ibidem: 65-79.

(actual Chicualacuala) ou ainda o de comboios moçambicanos deixarem "alguns vagões nos desvios do outro lado". Estas operações eram facilitadas pelo facto de a Sociedade Nacional de Petróleos de Moçambique (SONAPMOC) ser dirigida executivamente por Jorge Jardim. Só em 1966 forneceram-se, usando estes métodos, 17.500 toneladas de gasóleo⁽⁴²⁾.

A partir de 1966, os relatórios anuais do PCFLM não se referem aos POL para a Rodésia, mas em contrapartida verifica-se que a África do Sul aumenta a tonelagem destes produtos.

Em 1967 passaram pelo PCFLM 2,2 milhões de toneladas de mil litros, em 1968 2,4 milhões e em 1969 2,5 milhões⁽⁴³⁾.

Pode-se inferir que uma percentagem destes POL era reexportada da África do Sul para a Rodésia, o que significa que a África do Sul estava, desde 1965, a tornar-se parceiro imprescindível para a economia rodesiana.

Um dos métodos usados para a reexportação dos POL para a Rodésia consistia em a "SONAREP-South Africa" requisitar combustível, a refinaria de Lourenço Marques fornecê-lo como se se destinasse à África do Sul e com a colaboração do PCFLM os vagões serem desviados no percurso, "alternando-se cuidadosamente a identificação" e em vez de Komatiport passarem pela linha do Limpopo e entrarem em território rodesiano⁽⁴⁴⁾.

Após 1965, Lourenço Marques tornou-se no porto mais vital para a economia da Rodésia, pois o da Beira esteve bloqueado pelos britânicos. Enquanto a Beira registava um decréscimo

⁴² Ibidem: 85-86.

⁴³ PCFLM, Relatório do ano económico de 1969: 67.

⁴⁴ Jardim, Op. Cit: 86-87.

significativo de cargas rodesianas⁽⁴⁵⁾, Lourenço Marques passou a tê-las mais. Eram basicamente minerais (especialmente crómio e asbestos), metais, produtos químicos e manufacturados e os POL⁽⁴⁶⁾.

Em 1973, a carga rodesiana, repartida entre Lourenço Marques e Beira cifrou-se em 3,3 milhões de toneladas⁽⁴⁷⁾, o que de alguma forma nos indicia que a Rodésia, mesmo nos anos em que estava parcialmente proscrita pela comunidade internacional manteve os índices de carga que fazia passar pelos portos moçambicanos antes da declaração da UDI.

A manutenção das quantidades de cargas da Rodésia pós-UDI, particularmente na década de 70, indica-nos à partida que a Rodésia estava dependente dos transportes de Moçambique, mas simultaneamente é necessário equacionar que a economia rodesiana estava a ficar cada vez mais dependente da África do Sul e a chamar a atenção dos sistemas ferro-portuários sul-africanos.

Não é por acaso que em 1974, a Rodésia e a África do Sul passaram a ter ligação ferroviária através de Beitbridge, uma ferrovia rapidamente construída pelos sul-africanos e rodesianos, como "parte do maior programa de investimento estatal para expandir e remodelar os caminhos de ferro rodesianos"⁽⁴⁸⁾.

Como refere Maureen Mackintosh, antes da abertura desta linha para o porto de Durban, a ligação ferroviário África do Sul-Rodésia só era possível através do Botswana e a maior parte

⁴⁵ Stephens, Op.Cit: 69 refere que as perdas que o sistema ferro-portuário da Beira sofreu devido ao bloqueio naval britânico representaram cerca de 125 milhões de dólares no período entre 1965 e 1970.

⁴⁶ Ibidem: 73.

⁴⁷ Hanlon (1986), loc. cit.

⁴⁸ Mackintosh, Maureen (1986). "O capital privado e o estado no sistema de transportes da África Austral: As implicações da actual organização do transporte de carga na planificação de Moçambique". Estudos Moçambicanos, 5/6 (Maputo): 88-89.

da carga rodesiana passava pelos portos moçambicanos⁽⁴⁹⁾.

As autoridades do PCFLM previam em 1974 que, devido à abertura da linha Beitbridge-Rutenga, curto-circuitava-se a ligação Bulawayo-Lourenço Marques⁽⁵⁰⁾.

Stephens conclui que entre 1965 e 1975, as rotas de mercadorias estavam gradualmente a ser alteradas e que os sistemas ferro-portuários moçambicanos, dependentes de cargas da África do Sul, Rodésia e Suazilândia estavam incapazes de controlar os processos políticos que começavam a afectar o direccionamento das cargas⁽⁵¹⁾.

Pode-se, por isso, equacionar que em 1974, a Rodésia do Sul que anteriormente estava completamente dependente dos sistemas ferro-portuários moçambicanos tinha acesso a mais uma saída para o mundo, através da África do Sul. Portanto, são os portos e caminhos de ferro sul-africanos que contribuem para o quadro sombrio que os sistemas ferro-portuários moçambicanos gradual, mas decisivamente, enfrentam e enfrentarão no período pós-1974.

Em relação ao terceiro mercado do PCFLM refira-se que no ano seguinte ao da inauguração da ligação ferroviária Lourenço Marques-Suazilândia, a carga global suázi ascendeu a pouco mais de 1,2 milhões de toneladas, um milhão das quais de minério de ferro⁽⁵²⁾.

Quatro anos mais tarde, o global subiu para pouco mais de 2,7 milhões de toneladas, com o minério de carvão ainda em

⁴⁹ Ibidem: 89.

⁵⁰ CPM. Um século ... op. cit: 69.

⁵¹ Stephens, Op. Cit: 76.

⁵² PCFM, Relatório do ano económico de 1965: 33.

destaque: 2,4 milhões de toneladas⁽⁵³⁾.

Em 1973, véspera dos cruciais acontecimentos políticos que levariam à independência de Moçambique, a Suazilândia fez passar ou entrar por Lourenço Marques três milhões de toneladas de carga⁽⁵⁴⁾, o que, à partida e tal como no caso sul-africano, fazia pressupôr que a Suazilândia estava a expandir o seu relacionamento privilegiado com o sistema ferro-portuário de Lourenço Marques.

Mas, simultaneamente à abertura férrea de Beitbridge, os sul-africanos construïam o porto de Richards Bay, o que não só retiraria praticamente todo o tráfego de carvão sul-africano do porto de Lourenço Marques, mas abriria uma nova via para o escoamento das cargas suázis⁽⁵⁵⁾, o que nos anos subsequentes se mostrou nefasto para os interesses dos PCFLM.

✕ Pelos dados aqui expostos e analisados, podemos, à partida, concluir, que a política sul-africana em relação ao PCFLM, desde praticamente 1964, mas particularmente nos primeiros anos da década de 70, lançou as sementes para destronar os PCFLM do lugar de maior sistema ferro-portuário da África Austral.

Para se ter um quadro completo dos interesses em jogo no período entre 1964 e 1974 é necessário ter-se em conta os acontecimentos políticos regionais e o posicionamento da África do Sul, Rodésia, Portugal, por um lado, e das forças nacionalistas, por outro lado. Como nos refere Stephens, os transportes da África Austral são desde o seu nascimento

⁵³ PCFM, Relatório do ano económico de 1969: 43.

⁵⁴ Hanlon (1986), loc. cit.

⁵⁵ CPM, Um século ... op. cit: 69.

equacionados como matéria de política regional e foram usados como instrumento para alterar circunstâncias económicas⁽⁵⁶⁾.

O próximo capítulo debruça-se especificamente sobre a conjuntura política regional, pois da percepção dessa realidade poder-se-á entender melhor os acontecimentos durante esta década e os posteriores desenvolvimentos no período 1974-1980.

⁵⁶ Stephens, Op. Cit: 11.

III. Correlação regional de forças

no período entre 1964 e 1974

A década de 1960 testemunhou uma viragem crucial da história da África Austral, até então um bastião ainda firme do colonialismo, do apartheid e do poder dos brancos, alicerçados sobre-exploração sob várias formas e na humilhação dos africanos.

O cônsul geral americano em Lourenço Marques, Thomas Wright referia em 1963 que Moçambique com as suas 300.000 milhas quadradas de território e aproximadamente 7,0 milhões de habitantes, dos quais somente 100 mil europeus, era um país relativamente pobre e primariamente agrícola com recursos do subsolo pouco conhecidos. Cinco séculos de ocupação portuguesa não tinham preparado a população indígena, 99% analfabeta com um estimado rendimento anual per capita de menos de \$50, quer para o auto-governo quer para a independência⁽⁵⁷⁾.

Estava-se em Setembro de 1963 e embora a Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO) já estivesse constituída e logo em Junho de 1962 preconizasse a auto-defesa e resistência do povo de Moçambique⁽⁵⁸⁾, o status quo na então província de Moçambique era o da supremacia repressiva do colonialismo sobre os africanos, como referenciava Thomas Wright.

Eduardo Mondlane, Presidente da FRELIMO, concluiu nos primeiros anos da década de 1960, que Portugal não daria a independência a Moçambique, que as soluções portuguesas para os africanos eram uma "fraude sem sentido" e que a "acção política

⁵⁷ Wright, Thomas K., An assessment of the situation in Mozambique, aerograma de 16.09.1963 do cônsul-geral dos EUA em Lourenço Marques para o Departamento de Estados dos EUA: 1. (Tradução do autor).

⁵⁸ Mondlane, Op. Cit: 132.

moderada, tal como greves, manifestações e petições, resultaria só na destruição daqueles que nela tomavam parte" e, por isso, para a FRELIMO, a luta armada era o único recurso. De facto, referia Mondlane, a "ausência de oposição ao uso da força foi um dos factores que explicaram o curto período que decorreu entre a formação da FRELIMO em 1962 e o princípio da luta armada em 25 de Setembro de 1964"⁽⁵⁹⁾.

Embora houvesse até 1963 uma aparente estabilidade assegurada por cerca de 20.000 soldados e um grande contingente de polícias e milhares de informadores pagos, havia um sufocado potencial de revolta e descontentamento, não só entre os africanos, mas também entre 80% dos representantes da comunidade europeia portuguesa⁽⁶⁰⁾. Obviamente por razões diferentes.

A comunidade portuguesa anti-salazarista advogava para Moçambique uma autonomia, desde que o poder económico e político fosse controlado pelos europeus. Somente 20% dos portugueses estavam em 1963 dispostos a viver sob um governo dominado por africanos⁽⁶¹⁾.

A FRELIMO nascida da fusão UDENAMO, MANU e UNAMI que, de acordo com Eduardo Mondlane, representava quase todas as regiões do país e todos os sectores da população, com "alguma experiência de resistência em pequena escala e das represálias que normalmente se seguiam"⁽⁶²⁾, preparava-se entretanto para a luta pela independência.

⁵⁹ Ibidem: 135.

⁶⁰ Wright, op. cit: 2.

⁶¹ Idem.

⁶² Mondlane, op. cit: 129.

A partir de Dar-Es-Salaam desenvolveram-se durante dois anos preparativos para a guerrilha, para a educação política e simultaneamente para o início de actividades diplomáticas nas Nações Unidas e em capitais de países solidários como a Argélia e o Egipto. Recrutadores foram enviados para sul, mas a grande adesão deu-se entre os makonde moçambicanos residentes no Tanganyika. O número de recrutas era baixo no princípio, mas em 1963-64 grupos constituídos por 50 a 70 homens já recebiam treinos na Argélia⁽⁶³⁾.

Embora os makonde tenham sido a maioria dos primeiros recrutas, havia na província um crescente número de jovens africanos que desapareciam com destino ao "norte"⁽⁶⁴⁾, engrossando o contingente nacionalista, que teria 500 guerrilheiros treinados, segundo a versão de Middlemas, ou 250, operando em unidade de 10 a 15 homens, de acordo com Mondlane, que lançaram em 25 de Setembro de 1964 a insurreição⁽⁶⁵⁾.

Os planos militares determinavam acções em Cabo Delgado, Tete, Zambézia e Niassa, mas só em Cabo Delgado e Niassa, onde a FRELIMO foi capaz de desencadear trabalho político, é que a acção militar foi eficaz. Em Tete e Zambézia as acções tiveram que ser suspensas por falta de apoio e porque os nacionalistas não podiam usar o Malawi como base de retaguarda para abastecer as duas frentes⁽⁶⁶⁾.

Mondlane coloca o lançamento da luta nacionalista nas quatro

⁶³ Middlemas (1975), Op. Cit: 135.

⁶⁴ Wright, loc. cit.

⁶⁵ Middlemas (1975), op. cit: 137-138 e Mondlane, op. cit: 152.

⁶⁶ Hanlon (1984), Op. Cit: 27.

provincias como uma opção estratégica. Refere que após os ataques de Setembro de 1964 em Cabo Delgado, em Novembro as acções estenderam-se às restantes três provincias, forçando os portugueses a "dispersar os soldados e impedindo-os de realizar um contra-ataque eficaz", o que resultou no fortalecimento da FRELIMO em Cabo Delgado e Niassa, "objectivos desta primeira fase da luta". Mais tarde as unidades da FRELIMO seriam retiradas da Zambézia e Tete para reforçar a "capacidade ofensiva da FRELIMO e [para] assegurar que os avanços feitos nestas provincias fossem mantidos e que fosse estabelecida no interior uma base firme de acção militar e política"⁽⁶⁷⁾.

A guerra mostrou-se particularmente efectiva no norte. Middlemas indica-nos que no princípio as tácticas da guerrilha nacionalista confundiram os portugueses, pois, embora estes previssem uma revolta, a sua estratégia era cortar as linhas de comunicação da FRELIMO a partir de uma série de pequenas guarnições militares. Não contavam os portugueses confrontar-se com uma guerrilha bem treinada e armada, capaz de sobreviver meses fora das suas bases no Tanganyika. Em 1965, devido a emboscadas e ataques que se disseminaram em Cabo Delgado e Niassa, muitos colonos retiraram-se da região para não mais regressarem⁽⁶⁸⁾.

Esta retirada do norte possibilitou que a FRELIMO recebesse mais voluntários para a luta nacionalista. A população do planalto de Mueda, "já politizada pelas cooperativas [de algodão]

⁶⁷ Mondlane, loc. cit.

⁶⁸ Middlemas (1975), op. cit: 138.

e pelo massacre [de 1960]", juntou-se à FRELIMO⁽⁶⁹⁾.

Em meados de 1965 os contingentes da guerrilha aumentaram o que possibilitou operações com "unidades a nível de companhia, e em 1966 as companhias foram organizadas em batalhões. Em 1967 o exército da FRELIMO tinha atingido efectivos de 8.000 homens treinados e equipados, sem contar as milícias populares ou os recrutas treinados mas ainda não armados. Por outras palavras, a FRELIMO aumentou os seus efectivos de combate 32 vezes, em três anos"⁽⁷⁰⁾.

Face ao avanço da guerrilha nacionalista, Portugal foi obrigado a aumentar constantemente os seus efectivos e orçamento de defesa. O número de soldados cresceu de 35.000 em 1964 para entre 65.000 e 70.000 em 1967, ano em que a Assembleia Nacional portuguesa aprovou uma lei que diminuiu para 18 anos a idade de recrutamento e aumentou a comissão militar para três anos. O orçamento, que em 1963 se cifrou em 193 milhões de dólares para Portugal e as colónias, em 1967 subiu para 180 milhões só para as colónias e para 217 milhões em Abril de 1968, também só para as guerras coloniais⁽⁷¹⁾.

Simultaneamente e por razão destes sucessos militares em Cabo Delgado e Niassa, continuou até 1970 a luta intestina na FRELIMO, que provocou purgas e assassinatos. Samora Machel admitiu que entre 1967 e 1969, a liderança da FRELIMO "estava virtualmente 'paralisada' por disputas" e conforme nos refere Hanlon só três membros do primeiro comité central ainda

⁶⁹ Hanlon (1984), loc. cit.

⁷⁰ Mondlane, op. cit: 152-153.

⁷¹ Idem.

integravam o órgão: Marcelino dos Santos, Mariano Matsinhe e Pascoal Mocumbi. Mas estas lutas internas apareciam num contexto de vitórias e centravam-se na crucial questão da administração de zonas libertas do controlo directo da governação portuguesa⁽⁷²⁾.

A luta interna na FRELIMO começou praticamente com o nascimento da frente, quando após a adopção dos objectivos básicos se teve que preparar as condições para a execução prática do que ficara definido no Congresso Constitutivo.

Já em 1962 que se registavam tendências para impôr o individual ao colectivo, "para reclamar a representatividade de Moçambique e para formar grupelhos", razão porque nasce o Comité Secreto de Restauração da UDENAMO (COSERU), a seguir transformado em nova UDENAMO, dividida depois em UDENAMO-Accra e UDENAMO-Cairo. A seguir desaparece. Também reaparecem uma nova UNAMI e MANU. Em 1964 os membros destes grupos efémeros constituem o "Mozambique Revolutionary Council" (MORECO), mais tarde COREMO (Comité Revolucionário de Moçambique). Este também se fraccionaria entre Lusaka e Cairo, o que faria nascer a União Nacional da Rombézia (UNAR), organização que "tenta enfraquecer o trabalho da FRELIMO na área entre os dois principais rios do norte de Moçambique, o Zambeze e o Rovuma"⁽⁷³⁾.

Os líderes destas organizações faccionistas eram dissidentes saídos da FRELIMO após a sua constituição.

Este primeiro fraccionamento da FRELIMO poder-se-á considerar como crise de nascimento, período de decantação, que

⁷² Hanlon (1984), *Loc.Cit.*

⁷³ Mondlane, *op. cit.*: 141-142.

possibilitou ver o empenho que cada membro tinha para com a FRELIMO e para com a luta pela independência. Esta visão de análise da FRELIMO no período entre 1962 e 1965 é defendida por Marcelino dos Santos, um dos membros proeminentes da FRELIMO⁽⁷⁴⁾.

A guerrilha lançada em 1964, não obstante o facto de ter que se retirar de Tete e Zambézia, em 1967 já conseguira vitórias significativas em Niassa e Cabo Delgado, contrariamente ao que se registava com a COREMO, a organização dissidente menos diluída das que nasceram após a constituição da FRELIMO.

A COREMO-Lusaka lançou operações militares em Tete durante 1965, rapidamente esmagadas pelos portugueses, ao que tudo indica por falta de mobilização da população para apoiar essa guerrilha. Resultou daí uma feroz repressão, que obrigou cerca de 6.000 pessoas a fugirem para a Zâmbia, pessoas que mais tarde se descobriria que nunca "tinham ouvido falar da COREMO e que aqueles que estavam ligados a algum partido eram membros da FRELIMO"⁽⁷⁵⁾.

Nestes primeiros anos o governo português tentou restringir a guerra ao planalto nortenho, "que era encarado em Lisboa como região inóspita de pouco valor comercial" e simultaneamente lançou operações para gradualmente eliminar os "insurgentes nas áreas rurais"⁽⁷⁶⁾.

Cedo verificaram os portugueses que a guerrilha era eficaz no norte. A destruição de colunas militares, a perda de

⁷⁴ Marcelino dos Santos entrevistado por Júlio Bica para o programa TVM-Especial, Televisão de Moçambique, de 03.02.1996.

⁷⁵ Mondlane, op. cit: 142.

⁷⁶ Middlemas (1975), loc. cit.

mobilidade nas poucas estradas de Niassa e Cabo Delgado, obrigaram os soldados portugueses a confinarem-se às suas guarnições, permitindo que a FRELIMO tomasse o controlo de territórios inadministrados, mas pouco povoados⁽⁷⁷⁾.

Os portugueses tinham subestimado a capacidade dos nacionalistas. Supunham que a estratégia da FRELIMO basear-se-ia em "incursões de bate e foge", a partir de e para o Tanganyika. A contra-estratégia portuguesa foi colocar uma larga força militar ao longo do Rovuma e evacuar a população residente na zona fronteiriça⁽⁷⁸⁾.

Mas os guerrilheiros da FRELIMO "não iam 'invadir' o país, como os portugueses esperavam, mas já lá estavam, fazendo reconhecimentos das posições portuguesas e ganhando novos recrutas"⁽⁷⁹⁾.

Os primeiros anos da guerra foram duros, especialmente se se equacionar as retaliações das forças portuguesas. Vários camponeses abandonaram as suas terras e fugiram para o Tanganyika (mais tarde Tanzania) e o Malawi ou para regiões inacessíveis do interior de Moçambique. Este êxodo provocou a escassez de alimentos, a fome, atingindo os camponeses e também as unidades da FRELIMO. "A fome e o sofrimento constituíam um problema particular no Niassa, que tinha que ser resolvido se a FRELIMO não queria correr o risco de acabar por desenvolver uma luta activa em certas zonas limitadas de Cabo Delgado"⁽⁸⁰⁾.

⁷⁷ Ibidem: 138-139.

⁷⁸ Mondlane, op. cit: 151.

⁷⁹ Ibidem: 152.

⁸⁰ Egeró, Bertil (1992). Moçambique: Os primeiros dez anos de construção da democracia (Maputo): 27.

A administração das regiões sob controlo da FRELIMO tornou-se a partir de 1966 um importante factor a equacionar na política da frente, bem como as competências e compatibilidades do Departamento de Defesa (DD) e Departamento de Organização do Interior (DOI), que até Outubro de 1966 se encarregavam, o primeiro pela guerra, constituindo uma "ala militar [que] não estava destinada a assumir qualquer tipo de papel de natureza política", e o segundo "responsável pela organização política, administrativa e económica"⁽⁸¹⁾.

As zonas libertadas fizeram vir ao de cima uma nova crise, tendo subjacente interesses de duas linhas distintas: uma que concebia a luta pela independência não como uma mera luta para substituir o governo colonial por um governo moçambicano, mantendo as relações de produção e exploração intactas, e outra que, sem nunca o ter afirmado abertamente advogava as relações de produção capitalistas para defender interesses económicos pessoais⁽⁸²⁾.

Marcelino dos Santos indica que esta crise durou até praticamente 1970 e que várias tentativas para reconciliar as duas linhas foram infrutíferas. A histórica ligação entre a grande comunidade makonde e os tanganyikas, durante a luta de independência do Tanganyika (que forjara laços fraternos entre os que constituíam nesse período o Governo tanzaniano e franjas significativas de membros da FRELIMO seguidoras da linha Simango/Kavandame/Guenjere), a incapacidade desta linha para dialogar no interior da FRELIMO, a proclamação da secessão de

⁸¹ Idem.

⁸² Marcelino dos Santos, entrevistado por Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, Televisão de Moçambique, de 03.02.1996 e para o programa Gota e Gota, Televisão de Moçambique, de 07.02.1996.

Cabo Delgado por Lázaro Kavandame, foram alguns dos indicativos da profunda crise que existia na liderança da FRELIMO⁽⁸³⁾..

O nascimento das zonas libertadas colocou desafios novos à FRELIMO, especialmente ligados à necessidade que se impunha de manter uma série de serviços comerciais, sociais e administrativos para uma população estimada em 800.000 habitantes. A constituição desses serviços foi durante o período 1964-66 tão importante como o avanço da guerrilha no terreno, e embora Mondlane refira que em 1966 a crise estava ultrapassada⁽⁸⁴⁾, os anos subsequentes mostrariam o quão longe se estava então de resolver os principais problemas que as zonas libertadas enfrentavam.

As resoluções da reunião do Comité Central de Outubro de 1966, que determinavam que se devia acabar com o "conflito de competências entre o DOI e o DD", ligado à concepção de que "havia dois tipos de membros da FRELIMO: os militares e os civis, sendo os primeiros superiores"; que instituíam um comité político-militar para coordenar os dois departamentos, e que impuseram que na luta não haveria discriminação entre civis e militares, pois "todos seriam chamados a cumprir o seu dever, quer fossem ou não militares"⁽⁸⁵⁾, despoletariam a crise.

O local de realização do Congresso de 1968 constituiu motivo de novas divergências. Enquanto a ala de Kavandame defendia a sua realização na Tanzania, Eduardo Mondlane informava e recebia o aval do vice-Presidente do Tanzania, Rachid Kawawa, para a sua

⁸³ *Idem.*

⁸⁴ Mondlane, *op. cit.*: 185.

⁸⁵ Egeró, *op. cit.*: 27-28.

efectivação no interior de Moçambique. Marcelino dos Santos, pouco antes do Congresso, foi a Cabo Delgado buscar Lázaro Kavandame para Songueia (Tanzania), donde com Mondlane partiriam para Matchedje (Niassa). Um telefonema de Dar-Es-Salaam de governante tanzaniano persuade Mondlane a não obrigar Kavandame a participar no Congresso. Mondlane diria na altura que ninguém fora obrigado a participar no congresso⁽⁸⁶⁾.

O congresso realizou-se em Matchedje, reelegeu Eduardo Mondlane para Presidente e Urias Simango para vice, reafirmou e consolidou a "posição já tomada pelo Comité Central [de 1966], numa clara vitória para a direcção político-militar. O conflito aberto era inevitável"⁽⁸⁷⁾.

Seguiu-se a proclamação da secessão de Cabo Delgado e o encerramento da fronteira moçambicano-tanzaniana (solicitada ao governo tanzaniano por Lázaro Kavandame), que determinou a realização de uma reunião abrangente (as duas linhas, representantes da TANU -partido no poder na Tanzania - e do Governo tanzaniano) em Mtwara, em que Lázaro Kavandame confessou que entre os participantes da reunião havia alguém que poderia explicar melhor as razões das divergências. Insistentemente Eduardo Mondlane solicitou Urias Simango a falar sobre a crise, mas este recusou-se⁽⁸⁸⁾ e a reunião acabou sendo a reafirmação da supremacia da linha adoptada em 1966 e confirmada no congresso de 1968.

Após a reunião de Mtwara a crise tomou novos contornos. A

⁸⁶ Marcelino dos Santos, entrevistado por Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, Televisão de Moçambique, de 03.02.1996, e para o programa Gota e Gota, Televisão de Moçambique, de 07.02.1996.

⁸⁷ Egeró, op. cit: 29.

⁸⁸ Marcelino dos Santos, entrevistado por Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, Televisão de Moçambique, de 03.02.1996, e para o programa Gota e Gota, Televisão de Moçambique, de 07.02.1996.

ala Kavandame, em que Simango é classificado como cabecilha camuflado (pois mantém-se na FRELIMO e não manifesta publicamente o seu envolvimento), optou pela confrontação aberta, o que provocou a morte de Paulo Samuel Kankhomba em Cabo Delgado e atentados contra membros proeminentes da ala contrária, entre os quais Joaquim Chissano⁽⁸⁹⁾.

Mil novecentos e sessenta e nove testemunha em Janeiro a suspensão de Lázaro Kavandame das suas funções na FRELIMO e em Fevereiro o assassinato, por livro armadilhado "que se sabe ter passado pelas mãos dos associados de Kavandame", de Eduardo Mondlane⁽⁹⁰⁾.

Antes de a FRELIMO ter-se recobrado do assassinato de Mondlane, Lázaro Kavandame rendeu-se juntamente com vários dos seus seguidores (civis e militares) ao exército português e desenvolveu uma intensa campanha propagandística em Cabo Delgado, cuja mensagem era a de que a guerra acabara, pois a FRELIMO estava desfeita com a morte de Eduardo Mondlane⁽⁹¹⁾.

A FRELIMO ressentiu-se desta profunda crise e do assassinato de Eduardo Mondlane, "talvez o único líder da libertação do período aceitável a um largo número de simpatizantes ocidentais. Os seus laços com a América e Nações Unidas asseguravam abastecimento e fundos" de igrejas e indivíduos. Do Oriente Mondlane recebia armas⁽⁹²⁾.

Mondlane fora capaz de imprimir na FRELIMO uma visão de

⁸⁹ Idem.

⁹⁰ Egeró, loc. cit.

⁹¹ Marcelino dos Santos, entrevistado por Júlio Bicá para o programa Gota a Gota, Televisão de Moçambique, 07.02.1996.

⁹² Middlemas (1975), op. cit: 141.

unidade nacional, incorporara na experiência da luta a necessidade da educação política, "princípios que deram à FRELIMO muito do seu poder". Com a sua morte diminuíram as contribuições para os fundos da frente, mas não o abastecimento em armas. Os "soldados do movimento, particularmente Samora Machel, tornaram-se proeminentes e, não obstante o 'testemunho continuado' da memória de Mondlane", a FRELIMO parecia um movimento "militar, puramente nacionalista e o triunvirato de líderes que se seguiu, Urias Simango, Samora Machel e Marcelino dos Santos, reflectia o difícil balanço entre grupos rivais. O triunvirato durou só nove meses antes de Simango separar-se acusando os outros de dissidência ocidental e responsabilizando-os pela continuação do tribalismo e da indolência da ala política num panfleto 'The gloomy situation in Mozambique'(⁹³).

Como refere Hanlon esta crise interna nasceu e cresceu das vitórias militares da FRELIMO, especialmente por causa da forma de administrar as zonas libertadas. "Estas disputas, que eram realmente acerca de que tipo de país Moçambique seria após a independência, configuraram as políticas da FRELIMO pós-independência"(⁹⁴).

A década de 70 foi crucial na configuração de uma nova África Austral. Na década anterior e não obstante o desencadeamento da luta armada em Moçambique e as dificuldades militares de Portugal, os dois regimes brancos aliados dos lusos na região (África do Sul e Rodésia) ainda se sentiam fortes e não previam uma intervenção massiva do lado dos portugueses.

⁹³ *Ibidem*: 141-142.

⁹⁴ Hanlon (1984), *loc. cit.*

A África do Sul, a potência económica regional, começou em 1965 a sentir pressão internacional devido à sua política de "apartheid" e enfrentou a oposição violenta do Congresso Nacional Africano (ANC) e levantamentos internos, mas o Governo de Hendrik Verwoerd sentia-se forte e firme por causa da existência do cordão sanitário (Moçambique e Rodésia). As lutas nacionalistas em Moçambique e Angola, a UDI da Rodésia e a independência da Zâmbia só eram equacionados como perigos num circunscrito ciclo do Governo de Pretória⁽⁹⁵⁾.

Não obstante isso e porque se sentiu gradualmente que Portugal estava sob grande pressão nacionalista em África (particularmente em Angola e Moçambique), porque até aí Portugal não queria descolonizar e porque as guerras nacionalistas a obrigavam a empenhar-se mais em gastos militares, o Governo de Lisboa decidiu estimular uma cooperação mais estreita com os regimes minoritários brancos, que no caso não só eram contra a descolonização, mas receosos dessa descolonização, porque viam, no caso específico de Moçambique, o território como mercado preferencial e fonte de mão-de-obra barata⁽⁹⁶⁾.

A ajuda que a África do Sul deu a Portugal na década de 60 foi no princípio irrisória, mas gradualmente cresceu. O "Southern Cross Fund", fundado em 1967, enviava cigarros aos soldados e só em 1970 é que começou a fornecer equipamentos hospitalares⁽⁹⁷⁾.

Entretanto, a nível da cooperação económica, a África do Sul cedo aderiu ao plano de abertura das colónias aos vizinhos. A

⁹⁵ Middlemas (1975), op. cit: 27-28.

⁹⁶ Nolutshungu, Op. Cit: 162.

⁹⁷ Henriksen, Thomas H. (1983), Revolution and Counter-revolution: Mozambique's war of independence, 1964-1974 (Westport, London): 178.

política de desenvolvimento de Portugal para as colónias consistia, na década 60, em potenciar a exploração de minérios, em estimular programas de construção e a migração de colonos. Isso levou ao cometimento dos sul-africanos, que pode ser testemunhado pelo estabelecimento do "Bank of Lisbon and South Africa" e do Instituto Económico Português-Sul-Africano. Um exemplo elucidativo é o da barragem de Cabora Bassa. Sem a participação sul-africana Cabora Bassa não teria sido possível⁽⁹⁸⁾.

A África do Sul estava gradualmente a despertar para a realidade de que teria que contar com os vizinhos do norte, com que formava a chamada África Austral, um subcontinente que se estenderia de Angola, Zâmbia e Malawi, a norte; Namíbia, a oeste e Moçambique, a este; e África do Sul (e os mini-territórios do Lesoto e Suazilândia, no extremo sul. Um senador sul-africano defendia a necessidade de se pensar com seriedade na possibilidade da criação de um organismo regional de cooperação, que tivesse um secretariado nos moldes do da Organização para a Cooperação Económica e Desenvolvimento, pois já existia muita experiência e especialistas para promover tal cooperação⁽⁹⁹⁾.

O objectivo desta política sul-africana era envolver o sector privado da economia no apoio à política governamental de manter o status quo. Ela implicou um maior engajamento sul-africano na defesa do Portugal Ultramarino. Consultas militares com Portugal poderiam igualmente ajudar a chegar-se a um compromisso sobre um eventual pacto militar do modelo OTAN

⁹⁸ Nolutshungu, Op. Cit: 166.

⁹⁹ Horwood, O.P.F. (1970). "Regional trade co-operation in Southern Africa, with special reference to South Africa's position". Rhodesian Journal of Economics, Vol. 4, Número 2. P. 5-9.

(Organização do Tratado do Atlântico Norte), em que se incluiria a América do Sul e em que a África do Sul jogaria papel preponderante. Não é por acaso que em 1967-68 os sul-africanos desenvolvem actividades de contra-insurgência em Moçambique, sob justificação de que membros do PAC ("Pan-African Congress") se tinham juntado à FRELIMO e estavam infiltrados em Moçambique⁽¹⁰⁰⁾.

A política sul-africana em finais da década de 60 era de rapprochement para com os países da região, incluindo os africanos, pois queria através de laços económicos fazer com que a região girasse à volta da África do Sul, o que automaticamente asseguraria segurança interna⁽¹⁰¹⁾.

A Rodésia também só desperta para o apoio material aos portugueses na década de 70, marcada pelo aparecimento de novas realidades em Portugal e na FRELIMO.

Em 1969 Marcello Caetano, que substituiu António Salazar na governação portuguesa, implementa a política de reformas económicas e sociais e do reforço das acções militares. Para Moçambique essa estratégia previa um crescimento anual do PNB de 10% para 1971-73, mas as despesas militares atingiam 5,5 biliões de escudos em 1971⁽¹⁰²⁾.

A crise de liderança na FRELIMO ficou resolvida na reunião do Comité Central de Maio de 1970, quando Urias Simango perdeu o seu lugar e Samora Machel tornou-se Presidente, com Marcelino dos Santos como seu vice. Simultaneamente a isso, o abastecimento

¹⁰⁰ Nolutshungu, Op. Cit: 169-173.

¹⁰¹ Geldenhuys, Deon (1984), The diplomacy of isolation: South African Foreign policy making (Johannesburg): 38.

¹⁰² Egeró, op. cit: 66-67.

regular de armas da União Soviética, China e Checoslováquia, bem como o aumento de recrutas treinados por instrutores chineses nos campos de Mtwara e Nachingwea e o regresso de especialistas militares do estrangeiro possibilitaram que se implementasse a política de aumentar as acções militares, conforme fora recomendado no Congresso de 1968⁽¹⁰³⁾.

Essas acções tornaram grandes áreas de territórios do Niassa e Cabo Delgado em zonas libertadas. Muitos colonos abandonaram as áreas rurais e as estradas a norte de Montepuez tornaram-se intransitáveis⁽¹⁰⁴⁾.

A liberdade de movimentos da FRELIMO no norte, os constantes revezes das tropas coloniais, obrigaram Marcello Caetano a uma iniciativa que combinava acções económicas e militares.

Em Março de 1970 nomeia o General Kaulza de Arriaga como comandante-em-chefe das forças armadas portuguesas. Em Setembro este lança a Operação Nó-Górdio, baseada em três vertentes: o uso de tácticas de anti-guerrilha em acções ofensivas directas, combinado com um programa de pacificação e aldeamentos e incorporação crescente de soldados negros⁽¹⁰⁵⁾.

A ofensiva Nó-Górdio aparentemente atingiu os seus objectivos. De acordo com Middlemas, na segunda metade de 1970 as acções militares provocaram a morte de 200 soldados coloniais e de 700 guerrilheiros. Outros 1800 membros da FRELIMO foram capturados. Dois anos após a implementação do programa de guerra psicológica havia 250 aldeamentos com mais de 300.000 pessoas.

103 Middlemas (1975), op. cit: 142.

104 Ibidem: 143.

105 Ibidem: 143.

A africanização dos exércitos coloniais parecia uma realidade com o nascimento de forças de elite (Grupos Especiais e Grupos Especiais de Paraquedistas), apoiadas pelo empresário Jorge Jardim⁽¹⁰⁶⁾.

Após o lançamento desta ofensiva, a FRELIMO adoptou uma táctica nova. Pressionada militarmente no norte, lançou acções militares em Tete durante a estação das chuvas de 1971. Cerca de 1500-2000 guerrilheiros infiltrados a partir da Zâmbia desencadearam uma série de emboscadas, com o objectivo de cortar as estradas irradiando de Tete e que levavam materiais e abastecimentos para a construção da barragem de Cahora Bassa, para tornar o distrito ingovernável e cortar a linha férrea Beira-Moatize-Malawi⁽¹⁰⁷⁾.

O lançamento da Operação Nó-Górdio e a resposta dada pela FRELIMO trouxeram a guerra do norte para a região centro, onde existia uma significativa presença europeia e interesses económicos não só portugueses, mas também rodesianos e sul-africanos.

É a partir da descida dos guerrilheiros para Tete que a Rodésia e a África do Sul tomam uma nova política em relação à defesa do status-quo de colónia para Moçambique.

A partir de 1971 e de acordo com desertores portugueses, os rodesianos instruíam os Grupos Especiais, os hospitais de Salisbúria tratavam soldados portugueses, enquanto a África do Sul fornecia equipamentos militares, em que se destacavam os Jeeps Willys, rádios transmissores, cavalos, cães-polícias e

¹⁰⁶ Ibidem: 144.

¹⁰⁷ Ibidem: 146-147.

logística alimentar para guarnições em locais cercados como Mueda⁽¹⁰⁸⁾.

Mais do que o simples apoio moral e material, Portugal, Africa do Sul e Rodésia estavam a coordenar as suas acções a nível da defesa do cordão sanitário.

Um acordo não-oficial de cooperação conhecido primeiro por Conselho dos Três e mais tarde rebaptizado Comissão Alcora, reuniu, por exemplo, em Fevereiro de 1971, o comissário assistente da "Rhodesian Special Branch", Robinson, o chefe da PIDE-DGS em Moçambique, Silva Pais, e o chefe da "South Africa's Bureau of State Security", Van Der Bergh. Nesse encontro decidiu-se que as forças rodesianas poderiam fazer as suas operações de "hot pursuit" em território moçambicano, o que transformou os rodesianos em verdadeira segunda linha de defesa contra a FRELIMO⁽¹⁰⁹⁾.

Segundo dados disponíveis, a intervenção rodesiana no interior de Moçambique é comprovada a partir de Março de 1971, quando se sabe oficialmente da morte de um soldado. Pouco depois anuncia-se a morte de outros três após um ataque da FRELIMO em Mucumburu⁽¹¹⁰⁾.

Face à entrada da Rodésia nas operações militares contra a FRELIMO, esta buscou a aliança com os nacionalistas zimbabweanos.

Sérgio Vieira, um membro da FRELIMO, refere que porque a partir de 1972, quando os guerrilheiros atravessam o Zambeze, o regime rodesiano se envolve na guerra e porque a FRELIMO estava

¹⁰⁸ Henriksen, loc. cit.

¹⁰⁹ Middlemas (1975), op. cit: 283-284.

¹¹⁰ Henriksen, op. cit: 180 e Middlemas (1975), op. cit: 147.

ciente da ameaça que a Rodésia representava para a futura segurança e independência de Moçambique, a FRELIMO "oferece à ZAPU a possibilidade de utilizar a província de Tete e a vasta fronteira com a Rodésia, para desencadear a luta armada de libertação nacional, reduzindo assim a capacidade rodesiana de actuar no interior de Moçambique. A ZAPU mostra-se indiferente, enquanto que a ZANU solicita expressamente à FRELIMO a utilização dessa possibilidade"⁽¹¹¹⁾.

Em 1971, a ZANU teria cerca de 500 combatentes, mas com a segura passagem possibilitada pela FRELIMO em Tete e a mobilização de efectivos nas terras à volta de Mount Darwin, Centenary e Inyanga, em meados de 1972 tinha-se reagrupado e reequipado para lançar uma série de ataques aos fazendeiros brancos, para fazer emboscadas e minar estradas, o que provocou uma espontânea combustão nacionalista que fez "reviver as memórias do terrível levantamento de 1895". As forças rodesianas foram obrigadas a dividir as atenções militares entre os interiores do Zimbabwe e de Moçambique, o que deixou espaço de manobra à FRELIMO⁽¹¹²⁾.

Esta bem sucedida manobra obrigou a Rodésia a dividir-se em iniciativas para sufocar a ZANU. Para além de aumentar a repressão interna (com destaque para confiscação de gado dos aldeões, aumento das arbitrariedades pelas autoridades distritais que prendiam e sentenciavam os suspeitos de nacionalistas a trabalhos forçados), o Governo de Ian Smith encerrou a fronteira com a Zâmbia na esperança de que Kenneth Kaunda expulsasse os

¹¹¹ Vieira, Sérgio (1990), "Vectores da política externa da Frente de Libertação de Moçambique (1962-1975)", *Estudos Moçambicanos*, (7): 50.

¹¹² Middlemas (1975), op. cit: 284-285.

guerrilheiros e envolveu-se ainda mais na guerra em Moçambique colaborando estreitamente com a PIDE-DGS e os Flechas⁽¹¹³⁾.

Quando em Abril de 1973, Kaúlza de Arriaga revelou que havia um "gentleman's agreement" entre Portugal e Rodésia, que possibilitava a passagem de soldados de ambos os países, a Rodésia já há muito estava empenhada militarmente em Moçambique. A incidência das intervenções rodesianas torna-se evidente se se tiver em conta que numa média de 3-4 por mês em 1971 passou-se para pelo menos uma por dia em 1974, ano em que a Rodésia se assumia como responsável pela contra-insurgência na região central, com o envolvimento do "Special Air Service" e do "Rhodesian Light Infantry"⁽¹¹⁴⁾.

Em 1972 e 1973, a FRELIMO continuou a atacar as vias estratégicas de Tete: as estradas para o Songo e a linha férrea de Moatize foram várias vezes sabotadas. Em Novembro de 1972 o aeroporto de Tete foi atacado com roquetes e morteiros, coincidentemente quando uma delegação da FRELIMO participava numa sessão do Comité das Nações Unidas para a Descolonização. Simultaneamente a estas operações, a FRELIMO infiltrava-se em Manica e Sofala usando duas vias: ao longo da fronteira com a Rodésia para as regiões de Vila Manica e Vila Gouveia (actual Catandica) e através de Mutarara e das colinas da fronteira malawiana para a Gorongosa⁽¹¹⁵⁾.

Os primeiros ataques perto de Vila Pery (actual Chimoio) em Abril de 1973, ao parque nacional da Gorongosa em Agosto e a

¹¹³ Ibidem: 285-286.

¹¹⁴ Henriksen, op. cit: 180-181.

¹¹⁵ Middlemas (1975), op. cit: 152-153-154.

italianos que construíam a linha de alta tensão de Cahora Bassa colheu os portugueses e rodesianos de surpresa, mas com a convicção de que o efectivo da FRELIMO seria pequeno. De meados de 1973 em diante a FRELIMO começou a fazer assaltos regulares que atingiram a média de 5-6 por noite em 1974. Em Janeiro de 1974 atacou 19 vezes a linha férrea Beira-Umtáli e várias vezes as periferias de Vila Pery. Num desses ataques morreria um casal de farmeiros, o que provocou pânico entre os colonos da Beira, Vila Pery e Vila de Manica, que se rebelam contra o exército colonial acusando-o de não os proteger. Só a intervenção pessoal do chefe-do-Estado Maior das Forças Armadas Portuguesas, Costa Gomes, que teve que conceder que os colonos deviam ser armados, apaziguou os ânimos⁽¹¹⁶⁾.

Em Fevereiro de 1974, os guerrilheiros da FRELIMO minaram várias vezes a linha férrea Beira-Malawi, mostrando em público a ineficácia do exército colonial e criando na Beira uma sensação de insegurança. Simultaneamente, no norte a guerra reacendia-se. A substituição de Kaúlza de Arriaga por Basto Machado não modificou a tendência da guerra. A FRELIMO conseguira infiltrar entre 11 e 12 mil guerrilheiros e a insegurança era visível⁽¹¹⁷⁾. A partir desta altura era evidente que Portugal não conseguiria travar a luta nacionalista moçambicana pela via militar. A transferência do palco principal da guerra para Tete, que determinou o fracasso do Nó Górdio (uma operação que mobilizara 40-50 mil soldados) e a abertura da frente de Manica e Sofala mostrou a Portugal que era necessário pensar-se em

¹¹⁶ *Ibidem*: 154-155.

¹¹⁷ *Ibidem*: 156.

outras soluções que não só as militares. Entre elas havia a que previa uma autonomia cosmética e a que defendia uma rebelião do tipo da UDI rodesiana⁽¹¹⁸⁾.

Uma das tentativas para negociar o fim da guerra partiu de um grupo de capitalistas em torno de Jorge Jardim, os chamados "Nacionalistas de Moçambique". Jardim, homem por detrás da criação de unidades militares especiais compostas por negros moçambicanos, chegou a conversar em 1973 com o Presidente Kenneth Kaunda da Zâmbia e, através deste, com a FRELIMO e o Governo tanzaniano sobre uma possível solução para o futuro de Moçambique, mas o golpe de estado de Abril de 1974 inviabilizou quer a hipótese de uma UDI, quer um possível desmembramento de Moçambique (que chegou a ser ventilado), com a FRELIMO a ter o controlo das regiões setentrionais do país⁽¹¹⁹⁾.

Nas altas esferas do poder colonial aplicou-se a partir de 1972 um novo plano de acção. O então governador-geral de Moçambique, Pimentel dos Santos, preconizava o desenvolvimento de condições de vida nos eixos territoriais entre a Ilha de Moçambique e Vila Cabral (actual Lichinga), entre Moma e Montepuez, através de Nampula, e entre a Ilha de Moçambique e Porto Amélia (actual Pemba). O objectivo era melhorar as condições de vida e oportunidades económicas nas áreas imediatamente próximas das zonas de combate em Cabo Delgado e Niassa, para restringir as actividades da FRELIMO. Na esfera política, Pimentel dos Santos, acreditava que a lei orgânica de 1972 sobre autonomia dos territórios além-mar representava um

¹¹⁸ Egeró, op. cit: 70-71.

¹¹⁹ Idem.

passo para uma real autonomia. Considerava que a mudança de Moçambique de província para estado não era uma medida cosmética. Daria maior autonomia a Moçambique nos seus próprios assuntos, defendia⁽¹²⁰⁾.

O desenrolar dos acontecimentos desmentiria o optimismo de Pimentel dos Santos.

O fracasso da Operação Nó-Górdio fora fatal para as pretensões portuguesas e a política de autonomia chegara tarde. A posição sul-africana nesta crucial fase foi cautelosa, mas calculista pois a ameaça nacionalista ainda era aparentemente longínqua.

A política sul-africana durante o período 1968-71 em relação a Portugal limitou-se à oferta de ajuda militar, embora haja informações de que alguns pilotos sul-africanos colaboraram com a Força Aérea Portuguesa. Este foi o período em que o Governo de John Vorster defendeu a legalidade das acções de "hot pursuit" e declarou que combateria o "terrorismo ... em qualquer país onde os nossos interesses estejam envolvidos"⁽¹²¹⁾.

Seguiu-se um período de questionamento, embora ainda restrito ao Gabinete do Partido Nacionalista, sobre o futuro dos territórios portugueses em África e da real natureza do cordão sanitário. O Ministério dos Negócios Estrangeiros sul-africano expandiu os seus serviços de informação para saber sobre a FRELIMO e os seus líderes e começou cautelosamente a permitir que o público visse a FRELIMO como um grupo nacionalista lutando pela

¹²⁰ Department of State, Governor General of Mozambique gives optimistic account of prospects for the province, aerograma do Consulado dos Estados Unidos de 23 de Maio de 1972, após encontro Pimentel dos Santos-Claudia G. Ross (embaixador americano na Tanzânia): 1-2-3.

¹²¹ Middlemas (1975), op. cit: 289.

liberdade do seu país e não mais como um grupo comunista. Esta nova posição pressupunha uma rápida adaptação aos acontecimentos em Moçambique⁽¹²²⁾.

A África do Sul jogava uma cartada para o futuro próximo, enquanto esperava pelo desenrolar dos acontecimentos. Contrariamente à Rodésia ela pouco se expusera na guerra colonial portuguesa em Moçambique e tinha vários interesses económicos a preservar.

Quase 10 anos de tratamento favorável ao investimento sul-africano em Moçambique proporcionado por Portugal a partir de 1964 tinham tornado a África do Sul no maior fornecedor de produtos para Moçambique em 1973. Milho, vegetais e peixe eram importados da África do Sul e mesmo os alicerces económicos da colónia, como os rendimentos dos mineiros e dos portos e caminhos de ferro, dependiam muito da África do Sul⁽¹²³⁾.

As vésperas do golpe de estado em Portugal, o posicionamento de forças era: por um lado, uma aliança forte entre Lisboa e Salisbúria, com a África do Sul integrada, mas não tão empenhada na guerra de Moçambique, e por outro lado um entendimento estratégico, a partir de 1972, entre a FRELIMO e a ZANU. De permeio havia os interesses económicos a preservar e, simultaneamente, uma gradual integração do mercado rodesiano no sul-africano, determinado pelas sanções económicas decretadas pelas Nações Unidas.

¹²² Ibidem: 290. Middlemas refere especificamente que "Botha and Biermann had probably seen what was coming, even before General d'Arriago came south to brief them, after his retirement in July 1973.

¹²³ Hanlon (1984), op. cit: 40-41.



IV. PCFLM e a crise de Transição (1974-1980)

O golpe de estado anti-fascista de 25 de Abril de 1974 provocou na África Austral um turbilhão de acontecimentos que teriam repercussões nefastas na economia e estrutura do PCFLM⁽¹²⁴⁾.

Embora alguns dos aspectos da crise fossem previsíveis nos inícios da década de 70 (veja-se capítulo III), a violência e precipitação dos acontecimentos no período 1974-1980 foram além do previsível.

O golpe de 1974 abria entre os regimes minoritários da região uma brecha na já experimentada defesa comum do cordão sanitário. Moçambique independente poderia ajudar a acelerar o processo de libertação do Zimbabwe. Estes desenvolvimentos políticos, que se desenharam antes de 1974 e que aparentemente não tinham relação com o PCFLM, vão mostrar-se na sua plenitude e afectar de forma significativa toda a estrutura e desempenho da empresa.

Até 1974, a Rodésia fazia praticamente todo o seu comércio internacional pelos portos de Lourenço Marques e Beira. O único porto alternativo era o de Durban, bastante mais caro pois o seu uso pelos rodesianos pressupunha que as mercadorias passassem pela linha férrea do Botswana⁽¹²⁵⁾.

Forçada pelo isolamento imposto pelas sanções pós-UDI de 1965, a Rodésia empenhara-se na defesa do cordão sanitário e com os ventos de mudança visíveis nos princípios da década de 70

¹²⁴ Depois de 1975, o PCFLM adoptou novos nomes e actualmente faz parte da Empresa Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro, uma empresa pública. Pontualmente neste capítulo contextualizar-se-á os nomes que se foram utilizando.

¹²⁵ Mackintosh, op. Cit: 89.

dispunha-se a um maior relacionamento com a África do Sul, o que é atestado pela rápida construção de um caminho de ferro ligando os mercados rodesianos e os portos sul-africanos através de Beitbridge, obra rapidamente construída e terminada em 1974⁽¹²⁶⁾.

Face aos desenvolvimentos políticos regionais, ao golpe de estado e ao redireccionamento do mercado de tráfegos rodesianos, era, portanto, previsível que a economia do PCFLM fosse afectada.

Como nos refere Stephens⁽¹²⁷⁾, o porto manuseou 13,1 milhões de toneladas de carga, em 1974, mas essa quantidade decresceu para 9,9 milhões em 1975 e em 1976 para 7,7 milhões.

Se se tiver em conta que até 1974, Lourenço Marques estava intimamente ligado à economia do hinterland, que Moçambique estava tão intimamente ligado a Joanesburgo como a Lisboa⁽¹²⁸⁾ e que o porto de Lourenço Marques nascera e desenvolvera-se para servir interesses sul-africanos, rodesianos e portugueses compreender-se-á melhor o porquê dos acontecimentos que se registam após a queda do fascismo em Portugal.

Um relevante dado a equacionar na análise dos acontecimentos é o êxodo de mão-de-obra especializada, que assegurava os serviços essenciais da economia de Moçambique.

Iniciada após o fracasso da "Operação Nó Górdio", a saída dos colonos em Moçambique foi acompanhada pela drenagem das reservas financeiras do país⁽¹²⁹⁾.

¹²⁶ Ibidem: 88-89.

¹²⁷ Stephens, op. cit: 68-88.

¹²⁸ Hannon (1986), op. cit: 8.

¹²⁹ Egáro, op. cit: 70.

Calcula-se que entre 1973 e 1977 foram retirados de Moçambique 25 mil carros, que foram exportados ou destruídos documentos e riquezas, que os grupos liberais que se mostravam dispostos a colaborar com um Governo da FRELIMO acabaram abandonando o país devido à exacerbação do racismo. A altura da independência os cofres do estado só tinham cerca de um milhão de dólares⁽¹³⁰⁾. De acordo com o Departamento de Planificação em Lourenço Marques, 20 mil europeus abandonaram Moçambique nos 18 meses anteriores a Dezembro de 1973⁽¹³¹⁾.

A exacerbação do racismo e a continuação da guerra no período crítico Abril-Setembro de 1974 embora não surjam como programadas pelas autoridades demonstravam uma certa relutância em Portugal aceitar a independência de Moçambique.

Após o golpe de Estado levado a cabo pelo Movimento das Forças Armadas (MFA) portuguesas e não obstante o facto da continuação das guerras coloniais que custaram em 15 anos três mil milhões de libras esterlinas e provocaram 5.000 mortos, o novo Presidente de Portugal, António de Spínola, só estava disposto a um cessar-fogo com a FRELIMO e a um longo processo que levaria à "auto-determinação", que não poderia ser confundida com independência. Spínola admitia a possibilidade de um referendo para a independência, mas achava que ainda era cedo, pois os moçambicanos não estavam suficientemente educados para decidir sobre o seu futuro⁽¹³²⁾.

A FRELIMO rejeitou as propostas de António de Spínola e a

¹³⁰ *Ibidem*: 67-75-76.

¹³¹ Middlemas (1975), *Op. Cit.*: 270.

¹³² Hanlon (1984), *op. cit.*: 43.

guerra radicalizou-se. Em Maio de 1974 intensificaram-se os bombardeamentos a bases da FRELIMO e a aldeias das zonas libertadas, enquanto os guerrilheiros aumentaram o número de raides em Manica e Sofala e nas duas linhas férreas que partem da Beira. Em Julho, a FRELIMO reabriu a frente da Zambézia sem que tivesse uma grande oposição dos soldados portugueses que a partir de Junho começaram a negociar cessares-fogos locais. O MFA, que era activo em Moçambique mesmo antes de 25 de Abril, não fizera o golpe de estado para continuar a guerra!⁽¹³³⁾.

Por exemplo tudo indicia que durante a sua visita em Maio a Moçambique, o General Costa Gomes, então Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas portuguesas, mandou limitar as actividades militares a operações defensivas, o que criou um "vácuo entre as unidades e os comandos, imediatamente preenchido pelas estruturas revolucionárias", como referiu António de Spínola, no seu livro "País sem rumo", citado por Rita-Ferreira⁽¹³⁴⁾.

É difícil determinar o grau de adesão que a FRELIMO tinha neste período, embora a rápida escalada da guerra possa servir de indicador. De acordo com Middlemas, um mapa da PIDE-DGS capturado pela FRELIMO em 1973 mostrava que esta polícia política identificara a concentração de suspeitos praticamente em todo o país. Dez anos de rígida censura não impediram que os moçambicanos se tivessem apercebido de que os guerrilheiros da FRELIMO tinham evoluído de "moleques" para "inimigos", na

¹³³ *Ibidem*: 43-44.

¹³⁴ Rita-Ferreira, *Op. Cit.*: 130. A citação escolhida por Rita-Ferreira refere especificamente que esse vácuo constituía um "plano maquiavelicamente concebido e eficientemente conduzido ao nível do Estado-Maior do Quartel-General de Nampula, então profundamente infiltrado pela esquerda militar revolucionária ... ameaça constante do colapso militar ... a retirada das forças militares do Norte passou a realizar-se sob a aparência de uma fuga desordenada ... iniciava-se, assim, uma das páginas mais vergonhosas da descolonização de África e da História de um Povo ..."

terminologia oficial de Portugal. A oferta de diálogo feita por Marcello Caetano em Março de 1974, poucos dias antes do golpe, sedimentou a ideia de que a FRELIMO era uma força vitoriosa⁽¹³⁵⁾.

Poder-se-á indagar se a FRELIMO estaria consciente da sua força e da sua iminente subida ao poder em Moçambique.

Veja-se que na sua última reunião do Comité Central em 1972 ela ainda não considerava com clareza a possibilidade de assumir o poder. Advogava ainda o recrudescimento da guerra em todos os seus aspectos e em termos de reivindicação da independência mantinha as duas já conhecidas exigências de reconhecimento por Lisboa da legitimidade da Frente e da completa transferência do poder. Mas muitas questões a negociar mantinham-se em aberto⁽¹³⁶⁾, não obstante estarem em progresso algumas iniciativas autonomistas, a partir de Moçambique e de Portugal.


Até Junho de 1974, a FRELIMO ainda estava reticente quanto a como reagir às diferentes propostas das autoridades portuguesas, a partir de Lisboa, Lourenço Marques e Beira⁽¹³⁷⁾.

O golpe provocou uma explosão política no país. Nasceram do dia para a noite dezenas de partidos políticos, entre os quais se destacam os Democratas de Moçambique (em que se incluíam militantes clandestinos da FRELIMO, que tentavam explicar a real política do movimento à população branca que nada sabia dos dez anos da guerra, excepto que havia terroristas descendo do norte);

¹³⁵ Middlemas (1975), Op. Cit: 272. Sobre esta proposta, Middlemas refere que Caetano estava pronto ao diálogo para que os "terroristas" pudessem regressar às suas casas, para que fossem reintegrados na sociedade portuguesa e para que eventualmente pudessem participar na administração e no governo local.

¹³⁶ Middlemas, Keith (1978), "Mozambique: Two years of independence". Mozambique: Proceedings of a seminar held in the Centre of African Studies (Edinburg): 100.

¹³⁷ Idea.



e o Grupo Unido de Moçambique, formado em 1973 por políticos e empresários brancos, que queriam um governo que pudessem controlar. Embora oficialmente ilegal, o GUMO foi tolerado pela PIDE-DGS e após o golpe conseguiu organizar comícios, mas cedo perdeu força. Só em Agosto é que as forças anti-FRELIMO conseguiram unir-se no Partido de Coligação Nacional, que incluía Lázaro Kavandame, Urias Simango e Mateus Ngwengere⁽¹³⁸⁾.

Rita-Ferreira caracteriza o período como de "interregno anárquico" e "extremamente confuso durante o qual acontecimentos quer caóticos quer trágicos, não raro de profundo alcance e significado, se sucederam em catadupa⁽¹³⁹⁾.

Embora seja verdade que se operaram nesta fase acontecimentos de profundo alcance, Rita-Ferreira não parece equacionar convenientemente as fragilidades que o governo colonial sempre enfrentou em Moçambique. Se se tiver em conta que, à excepção dos núcleos clandestinos da FRELIMO, esta ainda não se encontrava em Lourenço Marques, concluir-se-á que o "interregno anárquico" não pode ser senão uma explosão política característica de um longo período de repressão e uma comprovada incapacidade portuguesa de gerir a mudança estrutural que se registava.

Veja-se a sequência de acontecimentos após o golpe: demissão do governador-geral, Pimentel dos Santos, e nomeação de David Teixeira Ferreira para encarregado do Governo; visita de Costa Gomes em Maio de 1974 na qual explica a política da Junta de Salvação Nacional para com o Ultramar e propõe negociações

¹³⁸ Hanlon (1984), Op. Cit: 44.

¹³⁹ Rita-Ferreira, Op. Cit: 125.

imediatas com a FRELIMO, mas sem contemplar a independência, pois o objectivo era "criar à sombra da Bandeira Portuguesa todas as condições para liberalizar e pacificar a sociedade moçambicana para que rapidamente o povo saiba e possa escolher um caminho de autêntica auto-determinação"; criação do Governo Provisório, chefiado por Soares de Melo, que passado um mês pede demissão; aparecimento de vários grupos políticos (GUMO, MONA, FRECOME, MONAUMO, PESODUMO, MODEMO, COREMO, FICO, UDAMO, Democratas de Moçambique, Federalistas, Convergência Democrática, etc), com "dísparas soluções para o futuro político de Moçambique, desde eleições livres e pluripartidárias até à entrega incondicional da soberania à FRELIMO"; controlo por militantes ou simpatizantes da FRELIMO de postos estratégicos na rádio e jornais; greves em cadeia e em quase todos os sectores de actividade económica que reivindicavam melhores salários e condições de trabalho, e desorganização e insubordinação no ensino secundário e superior⁽¹⁴⁰⁾.

Face a estes acontecimentos a instabilidade que reinava, provocada pela desagregação abrupta do sistema colonial no país, era enorme.

Durante Abril e Setembro reinou a desordem e o governo colonial desintegrou-se. Houve ataques a bomba, espancamento de esquerdistas, greves de milhares de trabalhadores, o que forçou o inoperante governo a decretar aumentos salariais e congelamento de preços dos produtos para evitar mais distúrbios⁽¹⁴¹⁾.

Após o golpe de estado, o MFA e o novo governo iniciaram os

¹⁴⁰ *Ibidem*: 126-127-128

¹⁴¹ Hanlon (1984), *op. cit.*: 44.

contactos (condicionados e condicionantes) com a FRELIMO.

Em 5 e 6 de Julho, o Presidente da FRELIMO, Samora Machel, reuniu em Lusaka com o então ministro português dos Negócios Estrangeiros, Mário Soares, que não produziu consensos porque Soares só tinha mandato para discutir um cessar-fogo e não a transferência do poder. Seguiram-se encontros entre a FRELIMO e uma delegação do MFA liderada por Melo Antunes em Roma e depois em Dar-Es-Salaam⁽¹⁴²⁾.

Não foram fáceis as negociações. Sérgio Vieira indica que Samora Machel achava que a delegação que foi a Lusaka "exprimia interesses contraditórios e posições contraditórias. E havia necessidade de identificar onde é que estava o poder em Portugal. Se era na Junta, se era no Governo, se era no MFA. Onde é que estava? Porque havia muitas instituições. Quem é que tinha capacidade de decisão sobre a paz e a guerra? Samora deu instruções a Aquino de Bragança para ir a Portugal para identificar onde estava o poder. E o Aquino vai e identifica como a sede real do poder o MFA. Então iniciamos um processo de negociação secreto com o MFA e em que evidentemente se associaram, a partir de um certo momento, os elementos principais do Governo, nomeadamente os ministros Mário Soares e Almeida Santos. E em Agosto de 74 terminamos as conversações e a definição do que veio a ser finalmente os acordos que assinamos a 7 de Setembro"⁽¹⁴³⁾.

Coincidentemente, no mesmo dia da data da assinatura dos acordos de Lusaka registavam-se acontecimentos graves em Lourenço

¹⁴² Idem.

¹⁴³ Sérgio Vieira, entrevistado por Jílio Bicá para o programa "Gota a Gota", da Televisão de Moçambique, em 18.10.95.

Marques.

Minter indica que colonos enfurecidos ocuparam a rádio protestando contra os acordos sobre a independência. Conhecido por FICO, o grupo e os ex-comandos auto-intitulados "Dragões da Morte" agregaram depois opositores da FRELIMO. Esta coligação dizia que queria a independência, mas não um país dirigido pela FRELIMO, embora a bandeira que agitavam fosse a de Portugal. Os revoltosos, que libertaram antigos membros da PIDE-DGS, atacaram os subúrbios de Lourenço Marques atirando contra civis⁽¹⁴⁴⁾.

Este é comumente aceito como o rastilho que despoletou uma série de acontecimentos dramáticos, mas Rita-Ferreira indica os distúrbios começaram antes dos acordos de Lusaka estarem assinados e que tudo foi aparentemente provocado por um "incidente ocorrido na principal artéria da baixa laurentina (camião desfraldando a bandeira da FRELIMO e arrastando pelo asfalto a bandeira portuguesa)". Isto na tarde do dia 6. Pouco depois grupos armados atacaram o camião, as instalações do Notícias e Tribuna, a sede dos Democratas de Moçambique e o centro de convívio da Associação Académica, "núcleos que congregavam os mais aguerridos simpatizantes da FRELIMO. No dia seguinte fizeram explodir parte do paiol do Benfica, assaltaram a Penitenciária pondo em liberdade antigos agentes da PIDE/DGS, e, finalmente, apoderaram-se da estação de radiodifusão, o conhecido Rádio Clube de Moçambique"⁽¹⁴⁵⁾.

Após este golpe de força alguns dos partidos referenciados e políticos como Urias Simango, Miguel Murrupa e Joana Simeão

¹⁴⁴ Minter, William (1994). Apartheid's Contras: An inquiry into the roots of war in Angola and Mozambique (Johannesburg, London, New Jersey): 11.

¹⁴⁵ Rita-Ferreira, Op. Cit: 133.

apelaram sucessivamente ao não reconhecimento dos acordos de Lusaka⁽¹⁴⁶⁾.

A reacção a esta tentativa, que se registava também em Nampula, não se fez esperar. Atacada, a comunidade negra reagiu. Fez barricadas nas estradas e incendiou carros. A partir de Dar-Es-Salaam Samora Machel apelou à calma e reconciliação. Declarou na ocasião que a FRELIMO era clara e firmemente contra a luta racial que se registava. Os simpatizantes e membros da FRELIMO percorreram os bairros apelando para a calma. Após concluir-se que o apelo à sublevação e independência unilateral não tinha apoios, o Governo português ordenou a intervenção do exército, que pôs fim à ocupação da rádio⁽¹⁴⁷⁾.

Durante os dias 6 e 12 registou-se uma clara confrontação entre negros e brancos que provocou a morte de um indeterminado número de pessoas. Alguns estudiosos referem-se a pelo menos 14 brancos e 77 negros, outros falam de um número indeterminado de brancos e pelo menos 100 negros mortos e 500 feridos e outros falam de 82 mortos e 472 feridos, entre brancos e negros⁽¹⁴⁸⁾.

A chegada do designado Alto-Comissário para Moçambique, Victor Crespo, e dos primeiros guerrilheiros da FRELIMO trouxe uma tensa normalidade, que foi precedida por um êxodo massivo de pessoas para os países vizinhos, especialmente para a África do Sul e Rodésia. Os poucos dados disponíveis referem que por via férrea partiram, de 11 a 17 de Setembro, 5.000 pessoas. A 28 esse

¹⁴⁶ *Idem.*

¹⁴⁷ Hanlon (1984). *Op. Cit:* 45.

¹⁴⁸ *Idem*, Minter, *Loc. Cit a Rita-Ferreira*, *Op. Cit:* 134.

número subira para 15.000 e cresceria⁽¹⁴⁹⁾.

Dos cerca de 200.000 portugueses que viviam em Moçambique calcula-se que no período entre os últimos anos da guerra e a independência, 185.000 teriam partido para Portugal ou Africa do Sul e Rodésia⁽¹⁵⁰⁾.

Embora outros estudiosos se refiram a números menos dramáticos que os apresentados por Abrahamsson e Nilsson, a verdade é que o êxodo pós-Setembro de 1974 levou para fora de Moçambique um grande número de portugueses.

Middlemas refere que de Setembro de 1974 a Julho de 1975 o número de europeus decresceu de 230.000 para 80.000, o que drenou drasticamente, mesmo antes da subida ao poder da FRELIMO, os gestores empresariais e pessoal qualificado⁽¹⁵¹⁾.

Quando o Governo de Transição tomou posse a 20 de Setembro era este o clima que se vivia em Lourenço Marques e um pouco por todo o país. Os apelos à calma e reconciliação não podiam esconder a tensão que o levantamento de 7 de Setembro provocara.

Rita-Ferreira refere-nos que Victor Crespo, Alto Comissário de Portugal para Moçambique, dizia a 16 de Setembro de 1974 que se tornava "indispensável restaurar o clima de harmonia social e racial que possa assegurar o projecto de vida comum" e Joaquim Chissano, Primeiro-Ministro do Governo de Transição, indicava um dia depois que não havia "razão para inquietações e alarmes ... todas as raças estão a trabalhar para criar a harmonia inter-racial que nós necessitamos ... queremos criar uma sociedade

149 Rita-Ferreira, *Loc. Cit.*

150 Abrahamsson e Nilsson, *Op. Cit.*: 36-37.

151 Middlemas (1978), *Op. Cit.*: 103.

anti-racial"¹⁵²).

Estas declarações reconciliatórias devem entretanto merecer contextualização. Para uma população europeia que anos a fio foi bombardeada com uma propaganda anti-FRELIMO e cultivou a supremacia económica e racial, as intenções de igualdade e harmonia racial ao invés de funcionarem como travão ao êxodo podem ter sido catalizadores para essa massiva saída de Moçambique.

O clima de tensão política voltou a provocar distúrbios e instabilidade após a tomada de posse do Governo de Transição.

Hanlon indica que a 21 de Outubro um grupo de comandos portugueses matou vários guerrilheiros da FRELIMO na baixa de Lourenço Marques, o que provocou uma explosão de violência principalmente nos subúrbios da cidade. Os residentes bloquearam todas as estradas principais de saída de Lourenço Marques, mandaram parar carros de europeus, alguns deles mortos na ocasião. Mais uma vez a FRELIMO saiu em público para advogar a harmonia racial. Sebastião Marcos Mabote, membro da Comissão Militar de Transição, pediu e conseguiu que a calma fosse rapidamente restaurada¹⁵³).

Rita-Ferreira corrobora a versão de que foram os comandos, "talvez psicologicamente traumatizados pela guerra" e "em manifesto estado de insubordinação", que provocaram esta nova onda de violência, que segundo dados oficiais provocou 42 mortos e 150 feridos. "Na sequência destas destruições e atrocidades o

¹⁵² Rita-Ferreira, Op. Cit: 135.

¹⁵³ Hanlon (1984), Op. Cit: 45.

número de foragidos engrossou novamente"¹⁵⁴).

É relevante analisar com certa profundidade o êxodo da população escolarizada e colona de Moçambique, pois terá repercussões nefastas na economia do PCFLM.

Estudos até agora feitos indicam que existiram em Moçambique, até 1974, cerca de 90 mil indivíduos treinados e activos (entre uropeus, indianos, paquistaneses, chineses e mistos) que detinham a "completa gestão e direcção dos organismos estatais, das empresas do sector público e das actividades económicas do sector privado". Cerca de 12.100 estariam empregues nos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes¹⁵⁵.

Muitos destes abandonaram Moçambique no período entre 1974 e 1977. Logo após a independência calcula-se que 50% da mão-de-obra terá deixado os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes. Em 1976 saíram 3.080. Se se tiver em conta que dos cerca de 24.500 trabalhadores efectivos de todos os portos e caminhos de ferro de Moçambique 7.500 eram analfabetos, 1.370 com idade superior a 55 anos e 680 com mais de 60, compreender-se-á porque se regista a partir dessa altura uma crítica falta de pessoal especializado, particularmente para a manutenção de equipamentos e infraestruturas, contabilidade e fiscalização.

Para se compreender o drama que representava a falta de mão-de-obra retenha-se que com a saída massiva de quadros qualificados foram chamados para quadros de especialidade ajudantes sem conhecimentos das exigências do posto que

¹⁵⁴ Rita-Ferreira, Op. Cit: 137.

¹⁵⁵ Ibidem: 122-123.

ocupavam⁽¹⁵⁶⁾).

A falta de mão-de-obra especializada era o reflexo de uma estrutura antiga de discriminação que se desenvolvera no sector ferro-portuário. Embora com novos matizes a estrutura do emprego mantinha-se tão profundamente racista como em finais do século passado e inícios deste⁽¹⁵⁷⁾.

Só em finais da década 60 e princípios da de 70 é que começa a haver alguns negros com formação para algumas especialidades. Até 1969 não havia um único factor, ou seja encarregado da escrituração relativa ao tráfego de bagagens e mercadorias, negro, sendo o posto mais alto ocupado por um negro o de auxiliar de estação⁽¹⁵⁸⁾.

Esta falta de mão-de-obra especializada levou a uma menor eficiência no PCFM, o que tornou alguns clientes, entre os quais os sul-africanos, reticentes quanto a fazerem passar por Lourenço Marques cargas de tarifas altas (derivados de petróleo e veículos em peças - CKD), principalmente por causa da instabilidade que se registava e que afectava os serviços do PCFM⁽¹⁵⁹⁾.

Referencie-se que logo após o golpe de estado registaram-se uma série de greves que afectaram quase todas as actividades produtivas de Moçambique, mas com destaque para o sector portuário. Iniciadas em Maio de 1974 essas greves prejudicaram

¹⁵⁶ Mário Dimanda entrevistado por Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, da Televisão de Moçambique, de 08.07.95.

¹⁵⁷ Para uma melhor percepção sobre a estrutura do emprego e a discriminação racial nos portos e caminhos de ferro, particularmente os de Lourenço Marques, veja-se Rocha, Aurélio (1983), Lourenço Marques: Classe e raça na formação da classe trabalhadora do sector ferro-portuário, 1900-1926 (Maputo), Penvenne, Jeanne (1993), Trabalhadores de Lourenço Marques (1870-1974) (Maputo) e Capela José (S.D.), O movimento operário em Lourenço Marques: 1898-1927 (Porto).

¹⁵⁸ Ismael Mulima entrevistado por Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, da Televisão de Moçambique, de 08.07.95.

¹⁵⁹ Stephens, Op. Cit: 89. Ela refere especificamente que esta retirada das cargas de tarifas altas registam-se "principally because of real and perceived instability along the line".

o curso normal das exportações e importações⁽¹⁶⁰⁾ e, simultaneamente, forçaram a ascensão meteórica de mão-de-obra não especializada.

Fogueiro antes de 1974, Paulo Tembe refere-nos, por exemplo, que em 1974, os maquinistas europeus projectaram uma greve, que a ser efectiva, paralisaria todas as actividades ferro-portuárias. Quem à última hora evitou a paralisação total foram os fogueiros que, contactados pela direcção dos caminhos de ferro, se dispuseram a fazer os comboios, "sem uma formação prévia de maquinistas. Só tinham de fogueiro"⁽¹⁶¹⁾.

A falta de mão de obra especializada foi um dos principais problemas do sector ferro-portuário durante todo este período em análise. Nos cruciais anos 1974-1975 as greves, como veremos mais adiante, foram também um entrave ao desempenho ferro-portuário.

Poder-se-á indagar quais as razões que levaram ao êxodo de quadros especializados. Rita Ferreira coloca algumas hipóteses sobre as razões, que nos parecem razoáveis, mas que não podem ser tomadas como as únicas:

a) "contínua agitação provocada pela propaganda política vinda de diversos quadrantes"

b) "crescente sentimento de insegurança agravado pela intensificação dos ataques armados da FRELIMO e pela paralisação operacional dos militares portugueses, com adesão de parte do oficialato à ideologia política daquele movimento"

c) "início da destruição das infraestruturas económicas dispersas por todo o território, infraestruturas indispensáveis

¹⁶⁰ Rita-Ferreira, Op. Cit: 128.

¹⁶¹ Paulo Tembe entrevistado por Júlio Bicá para o programa TVM-Especial da Televisão de Moçambique em 08.07.95.

à sobrevivência do país como um conjunto razoável"⁽¹⁶²⁾.

Estas razões e toda uma assimilação de preconceitos de superioridade económica e racial, promovidos pela estrutura colonial, determinaram que em finais de 1976 cerca de 90% dos portugueses tivessem abandonado Moçambique, alguns para a África do Sul, cerca de 25.000 para a Rodésia e os restantes para Portugal e Brasil. A maioria dos europeus que após a independência tinha decidido adoptar a nacionalidade moçambicana, em 1976 voltou a ser portuguesa. Calcula-se que em 1977 haveria entre 12 a 20.000 europeus em Moçambique, muitos deles a trabalhar como expatriados ou contratados⁽¹⁶³⁾.

Cingindo-nos ainda e tão só aos reflexos da instabilidade política-e-económica que se regista entre Abril de 1974 e Junho de 1975, constatamos que se verificava "pela primeira vez, desde o período das greves de 1926 e julgamos que do ano de 1933, grandes dificuldades de tesouraria ... [que] originaram a suspensão de pagamentos na praça e dos compromissos em empréstimos, o que a par das grandes dificuldades que resultaram para o comércio local originou o descrédito dos serviços"⁽¹⁶⁴⁾.

Não obstante esta crise global da economia moçambicana e o descrédito referenciado, o PCFLM conseguiu manusear acima de 13 milhões de toneladas de carga em 1974, menos cerca de um milhão que em 1973, um bom desempenho se se considerar a instabilidade que se registava no país e entre a massa laboral. Tomemos o exemplo da instabilidade laboral.

¹⁶² Rita-Ferreira, Op. Cit: 128.

¹⁶³ Middlemas (1978), Op. Cit: 106.

¹⁶⁴ CAPCPTPM, Considerações sobre o orçamento de 1975: 1.

Pouco após o 25 de Abril cerca de 4.000 trabalhadores do PCFLM entraram em greve durante semanas causando um prejuízo calculado em 30 mil contos até retomarem o trabalho em 3 de Agosto. Oito navios aguardavam no porto vez para serem descarregados. Embora a situação melhorasse significativamente em Novembro sabia-se que cerca de 200 mil contos em castanha para exportação estavam perdidos⁽¹⁶⁵⁾.

Entre os dias 13 e 22 de Maio, a greve de estivadores e trabalhadores das docas provocou o congestionamento do porto, que chegou a ter 36 navios à espera de serem descarregados⁽¹⁶⁶⁾, o que determinou um prejuízo de 2,4 milhões de dólares⁽¹⁶⁷⁾.

A crise provocada pelas greves no porto obrigou Henry Kissinger, Secretário de Estado norte-americano, a pedir informações ao seu cônsul em Lourenço Marques. Nessa nota Kissinger referia ter sido informado pela "Federal Maritime Commission" (FMC) que as agências de cargas do Sul e Este da Ásia queixavam-se de um congestionamento que atingia os 25% nos portos de Lourenço Marques e Beira. Kissinger queria saber especificamente sobre o congestionamento dos portos, as condições de descarga, o tempo de espera e qualquer outro impedimento à descarga de mercadorias em Lourenço Marques e Beira⁽¹⁶⁸⁾.

Em resposta o cônsul indicou que as operações portuárias tinham estado paralisadas entre 8 e 10 de Junho e que as agências marítimas recusavam-se a pagar mais pelas horas extras e trabalho

¹⁶⁵ Stephens, Op. cit: 76.

¹⁶⁶ Aerograma do Consulado dos Estados Unidos da América em Lourenço Marques enviado ao Departamento de Estado, sob o registo R 061405Z, em Junho de 1974. P. 1.

¹⁶⁷ Aerograma do Consulado dos Estados Unidos em Lourenço Marques enviado ao Departamento de Estado, sob o registo R 191100Z, de Junho de 1974. P. 1-2.

¹⁶⁸ Aerograma de Henry Kissinger do Departamento de Estado para o cônsul americano em Lourenço Marques, sob o registo R 192117Z, de Junho de 1974. P. 1.

ao fim de semana, excepto se as taxas de agenciamento fossem aumentadas. O número de navios à espera de descarga cifrava-se em 16⁽¹⁶⁹⁾.

↑ A independência de Moçambique em 1975 não veio modificar o quadro sombrio, embora não negro, se considerarmos as quantidades manuseadas, que se desenhara em 1974. Antes pelo contrário após 25 de Junho foi necessário equacionar novos desenvolvimentos internos e regionais.

Não era só internamente que as perspectivas se mostravam desfavoráveis ao PCFLM. A nível da região, sob direcção da África do Sul, decorriam acções que gradualmente se mostrariam nefastas para os interesses da empresa.

A política sul-africana em relação a Moçambique no período 1974-1979 deve ser cuidadosamente interpretada, pois se por um lado a África do Sul estava cautelosa em relação à FRELIMO, por outro lado não a hostilizou abertamente. Mas simultaneamente o governo de Pretória estava a lançar os alicerces que tornariam Moçambique economicamente mais vulnerável.

Na área específica dos transportes, a África do Sul foi gradualmente baixando as quantidades de cargas enviadas ou recebidas por Maputo. De 5,6 milhões de toneladas em 1974, a quantidade baixou para 4,2 milhões em 1977 e para 3,4 milhões em 1980⁽¹⁷⁰⁾, mas simultaneamente não prescindiu dos serviços de Maputo e inclusive chegou a cooperar com o PCFM.

Middlemas refere que pelo menos até 1977, Moçambique recebeu

¹⁶⁹ Aerograma do Consulado dos Estados Unidos em Lourenço Marques para Departamento de Estado, sob o registo R 1208302, de Junho de 1974. P. 1.

¹⁷⁰ Wuyts, Marc Eric (1989), Money and planning for socialist transition: The Mozambican experience (Aldershot, Brookfield): 88.

da África do Sul substancial apoio técnico e financeiro particularmente disponibilizado pelos SAR. Acrescenta que as fontes de receita de Moçambique através do sistema ferro-portuário de Maputo diminuíram em 1975, mas em 1977 estavam novamente a crescer⁽¹⁷¹⁾, o que aparentemente é corroborado pela compilação de ganhos dos portos e caminhos de ferro feita por Stephens, que nos indica que de 1976 a 1980 as receitas provenientes da África do Sul aumentaram⁽¹⁷²⁾.

Globalmente, os ganhos de Moçambique com o serviço internacional de transporte rendeu 2,7 biliões de meticais em 1978, 2,2 biliões em 1979 e 3 biliões em 1980⁽¹⁷³⁾.

Kabus Loubser, director-geral dos SAR, que visitou Moçambique mais do que uma vez desde 1975, referia que era importante tornar efectivo o uso do porto de Maputo, pois não só era o mais próximo para o maior complexo industrial sul-africano (Witwatersrand e Vaal Triangle), mas também o mais económico para grande parte do comércio externo sul-africano⁽¹⁷⁴⁾.

É necessário ter em consideração a atitude que a África do Sul adoptou em relação a Moçambique em 1974-75.

Considere-se que em finais de Agosto de 1974, Ken Flowers (chefe do CIO rodesiano) e H.J. Van den Berg (chefe dos serviços secretos sul-africanos - BOSS) encontraram-se em Lisboa com Mário Soares (então ministro português dos Negócios Estrangeiros) para

¹⁷¹ Middlemas (1978), Op. Cit: 108.

¹⁷² Stephens, Op. Cit: 122.

¹⁷³ Wuyts, Loc. Cit.

¹⁷⁴ Loubser, J.G.H. (1980). Transport diplomacy, with special reference to Southern Africa (Sandton): 22. Loubser indica que "viewed against this background, it is an economic necessity that the railway line to, and the harbour of, Maputo should remain accessible to South Africa. It is in South Africa's interests to provide technical and operational assistance to achieve this goal effectively."

lhes comunicar que Portugal ia assinar um acordo com a FRELIMO⁽¹⁷⁵⁾.

As reacções rodesiana e sul-africana foram diferentes: enquanto a Rodésia continuou a atacar militarmente Moçambique e, mais tarde, criou e usou o MNR (Mozambique National Resistance) para recolher informações militares e desestabilizar o país, a África do Sul não interveio abertamente.

Embora o ministro da Defesa na altura, Pieter Botha, tivesse decidido invadir Moçambique para apoiar o levantamento do 7 de Setembro (tendo para isso concentrado blindados militares em Komatipoort), a verdade é que, aparentemente por intervenção da BOSS, essa invasão não se efectivou⁽¹⁷⁶⁾.

Em vez disso, a África do Sul e a FRELIMO assinaram em 1974 um acordo secreto de não-agressão, que clausulava a não intervenção militar sul-africana em Moçambique, se Moçambique não impedisse que o ANC operasse a partir do seu território. A África do Sul comprometia-se igualmente a não atacar Moçambique, por causa da questão rodesiana, e acentuava a necessidade de se continuar a cooperação económica⁽¹⁷⁷⁾.

Para o sector ferro-portuário, a independência de Moçambique provocou, inicialmente, efeitos nefastos no tráfego com a África do Sul. Por causa do encerramento da fronteira moçambicano-rodesiana, as linhas férreas e os portos sul-africanos ficaram sobrecarregados e os sul-africanos adoptaram, em relação a Moçambique, uma política visando o restabelecimento normal das

175 Henlon (1986), Op. Cit: 136-137.

176 *Ibidem*: 136.

177 Abrahamsson e Nilsson, Op. Cit: 77.

vias, tendo para isso jogado com a assistência, que incluía o aluguer de locomotivas a vapor e a diesel. Até Setembro de 1979 seis das locomotivas a favor estavam ainda a serviço da Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro (DNPCF), órgão nascido em 1975 para supervisionar as actividades ferro-portuárias em Moçambique. Quanto às locomotivas diesel, cujo número variava de quatro a dez, estiveram ao serviço da DNPCF até Março de 1978, quando Moçambique adquiriu locomotivas próprias no Brasil⁽¹⁷⁸⁾.

Até 1980, a África do Sul não atacou militarmente Moçambique, o que não quer dizer que o acordo secreto de 1974 não foi violado. Algumas das razões podem estar relacionadas com a política adoptada por John Vorster (Primeiro-Ministro sul-africano) em relação aos países africanos na década de 70.

Vorster tentava aproximar-se dos países africanos, no âmbito da sua política de détente. Para promover essa aproximação visitou a Costa do Marfim e Libéria (1974 e 1975) e em Agosto de 1975 reuniu-se com o Presidente Kenneth Kaunda, da Zâmbia, em Victoria Falls⁽¹⁷⁹⁾.

A política de John Vorster para a região modificara-se do clássico conceito de aliança tripartida (África do Sul, Rodésia e Portugal) para uma constelação de estados africanos independentes que vissem a África do Sul como líder. Este conceito foi formulado por Vorster em 1974 e mais tarde aperfeiçoado por Pieter Botha. Implicava uma aproximação diplomática para se garantir a segurança⁽¹⁸⁰⁾.

¹⁷⁸ Loubser, Op. Cit: 21.

¹⁷⁹ Hanlon (1986). Op. Cit: 136.

¹⁸⁰ Minter, Op. Cit: 110-111.

A África do Sul estava neste período profundamente preocupada com as independências de Angola e Moçambique. Receava que se criasse um vácuo de poder ou, pior na visão sul-africana, provocar o nascimento de regimes "comunistas" hostis e, por isso, tentou implementar a política de "constelação de estados politicamente independentes", mas com fortes laços económicos⁽¹⁸¹⁾.

Embora subrepticamente, a África do Sul lançava as bases para manter-se como a potência económica regional. Para a África do Sul a predominância económica era entendida como demasiado importante para ser regida pelas forças do mercado, nem que para isso se adoptassem sistemáticas políticas selectivas nas cruciais áreas de transportes, políticas fiscais, investimentos, comércio e conhecimento. A África do Sul queria cooperação com os países da região, mas uma cooperação como a que foi descrita por Lord Malvern em relação à Rodésia do Sul e Rodésia do Norte e Niassalândia: uma cooperação em que há um "cavaleiro branco num cavalo preto"⁽¹⁸²⁾.

É significativo que o director-geral das SAR referisse que considerava o sector dos transportes como um meio económico pelo qual se poderia ganhar a África Negra, pois na área dos transportes estavam as fundações para uma maior cooperação noutros sectores⁽¹⁸³⁾.

A estratégia de John Vorster não vingou e, em 1978, após ser

¹⁸¹ Geldenhuys, Op. Cit: 39.

¹⁸² Martin e Johnson, Op. Cit: 246-247.

¹⁸³ Loubser, Op. Cit: 27. Especificamente, Loubser indica que "we who, as our forefathers, never were imperialists and colonialists, see transport as an economic means by which we can bring home a specific vision to the heart, soul and understanding of Black Africa", uma terminologia que fez recordar as campanhas de propaganda do "Nó Górdio" de Kaulza de Arriago.

deposto por causa do chamado Escândalo da Informação, subiu ao poder Pieter Botha, que retomou e refinou a política da constelação de estados.

Essa política foi claramente definida por Pieter Botha em 1979, durante a apresentação no "Carlton Centre", do Plano de Constelação de Estados da África Austral. O objectivo central desse plano era criar, na região compreendida entre Zaire e Moçambique e entre os rios Rovuma e Congo e o Cabo uma "esfera de co-prosperidade" que tivesse políticas económicas comuns, que coordenasse as questões de segurança e que, pelo menos, tacitamente aceitasse a África do Sul como líder político-económico⁽¹⁸⁴⁾.

O Livro Branco sobre esta nova política referia a necessidade de a África do Sul mobilizar recursos políticos, económicos, militares e psicológicos para "garantir e manter a soberania da autoridade de Estado numa situação de conflito", nem que para isso tivesse que adoptar a estratégia de ameaçar e aliciar. Esse Livro Branco enumera 14 áreas de acção, entre as quais a dos "serviços de transporte, distribuição e telecomunicações"⁽¹⁸⁵⁾.

Esta política pressupunha um cometimento total na defesa dos interesses sul-africanos. A declaração da Estratégia Total era uma radical mudança da atitude sul-africana em relação à região e mostrar-se-ia na sua plenitude na década de 80.

Mac Maharaj indica-nos que o objectivo subjacente, utilizando as várias armas disponíveis, incluindo as económicas,

¹⁸⁴ Martin e Johnson, Op. Cit: 251-252.

¹⁸⁵ Adam, Yussuf [et. al.] (1981). "A luta pelo futuro da África Austral: As estratégias das CONSAS e SADCC". Estudos Moçambicanos (3): 66.

era aliciar com projectos económicos os "estados moderados" da região, com um grande envolvimento do sector privado. Combinando a outra vertente do plano, a assinatura de acordos de não-agressão e criando gradualmente o conceito de defesa mútua, obrigando-se-ia, o mundo, que estava a isolar o país, a crer que a África do Sul era a potência regional, com a qual teria que negociar. "A África Austral seria, deste modo, reconhecida como sendo efectivamente uma esfera de influencia sul-africana"⁽¹⁸⁶⁾.

Outros objectivos subsidiários, que no decorrer do tempo se mostraram importantes, foram: cortar os apoios regionais aos movimentos sul-africanos de libertação; impedir fortes laços dos países da África Austral com o bloco socialista; manter e aprofundar as relações económicas com a região, e impedir as críticas e a exigência de sanções que ameaçavam isolar mais o regime⁽¹⁸⁷⁾.

Simultaneamente os sul-africanos investiam para que as rotas normais das mercadorias do hinterland fossem redireccionadas.

Mil novecentos e setenta e quatro marca a entrada dos "South African Railways" (SAR) nos mercados tradicionalmente explorados pelo PCFLM, pois a linha de Beitbridge fazia com que a Rodésia tivesse acesso a um outro porto e ficasse menos dependente dos portos e caminhos de ferro moçambicanos. Quando em 3 de Março de Moçambique adere às sanções das Nações Unidas contra a Rodésia, o que provocou a perda pelo PCFLM de um dos seus tradicionais mercados, foi relativamente fácil ao governo de Ian Smith

¹⁸⁶ Maharaj, Mac (1990), "Determinantes internas da política externa da Pretória", Estudos Moçambicanos, (7): 102-103.

¹⁸⁷ Ibidem: 103-104.

redireccionar o seu tráfego para portos sul-africanos⁽¹⁸⁸⁾.

A carga rodesiana a passar por Maputo baixou de 2,5 milhões de toneladas em 1975 para 88,9 mil toneladas em 1976, para desaparecer completamente até 1980. Com o encerramento da fronteira, o sistema ferro-portuário de Maputo passou a ter um défice de tesouraria de 4.000 contos/mês, quando a empresa tinha dívidas acumuladas avaliadas em um milhão de contos em Maio e 1,7 milhões no fim do ano⁽¹⁸⁹⁾.

As receitas da carga rodesiana eram cruciais para o PCFM, pois embora em termos de tonelagem a Africa do Sul fosse o maior parceiro, a Rodésia era-o em termos de pagamentos. Isso se devia ao facto de os rodesianos pagarem mais por cada tonelada, dado que a distância a percorrer é maior. Como nos refere Wuyts é preciso notar que "como as distâncias são maiores para o tráfego do Zimbabwe, as receitas derivadas desse trânsito são proporcionalmente mais importantes"⁽¹⁹⁰⁾.

Moçambique, independente em Junho de 1975, levou algum tempo a encerrar as suas fronteiras com a Rodésia devido a duas razões essenciais: os prejuízos económicos e o receio de represálias militares rodesianas. As perdas económicas podiam, aparentemente, ser minimizadas pela Grã-Bretanha que na conferência da Commonwealth em 1975, nas Bahamas, aceitara compensar Moçambique com cerca de 15 milhões de libras. A FRELIMO calculara inicialmente que as perdas anuais seriam da ordem dos 57 milhões de dólares ano, mas em finais de 1976 verificou-se que esses

¹⁸⁸ CPM, Um século a rolar ..., 1995: 69.

¹⁸⁹ ENPCFM, Evolução do transporte e tráfego ferroviário de carga e passageiros (1994): 1 e Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (DNPCFM), Primeira reunião nacional dos Portos e Caminhos de Ferro: Relatório da Direcção Nacional (1976): 5-6.

¹⁹⁰ Wuyts, Op. Cit: 87.

prejuízos ascendiam a 150-200 milhões de dólares⁽¹⁹¹⁾.

As represálias militares eram um factor importante a equacionar, se se tiver em mente que a Rodésia não parou as suas operações militares em Moçambique após o golpe de estado de 1974.

Sérgio Vieira indica que, ainda antes da independência de Moçambique, foi mandatado por Samora Machel a negociar com Peter Walls, então chefe das forças armadas rodesianas, o fim das intervenções militares rodesianas na região central de Moçambique⁽¹⁹²⁾.

Para se entender os receios moçambicanos em relação a represálias militares retenha-se que a aliança FRELIMO-ZANU, que possibilitou que o "Zimbabwe African National Liberation Army" (ZANLA) relançasse a guerrilha nacionalista no Rodésia em Dezembro de 1972, fora e continuava a ser respondida por acções militares rodesianas. Desde a reabertura pela FRELIMO da frente de Tete que os rodesianos estavam activamente envolvidos activamente em acções militares no interior de Moçambique. Tinham duas perspectivas para esse envolvimento: enviar tropas para Tete e juntamente com os portugueses impedir a infiltração da ZANLA na Rodésia e criar e operar um movimento clandestino em Moçambique que seria "o olho e o ouvido" para o CIO⁽¹⁹³⁾.

A primeira estratégia foi aplicada nos primeiros anos da década de 1970 e a segunda só teve a aprovação formal de Portugal a 23 de Abril de 1974 e só começou a ser implementada pelo CIO de Ken Flower (sem o apoio da PIDE-DGS como fora anteriormente

¹⁹¹ Middlemas (1978), Op. Cit: 117.

¹⁹² Sérgio Vieira entrevistado por Jélio Bica para o programa Gota a Gota, da Televisão de Moçambique, de 18.10.95.

¹⁹³ Martin e Johnson, Op. Cit: 2.

acordado entre Portugal e Rodésia) em 1976 após a ida à Rodésia de André Matsangaiza, que entre 1972 e 1974 fora combatente da FRELIMO. Em 1975 fora enviado ao campo de re-educação de Sacuze, acusado do roubo de um Mercedes Benz e de bens do quartel do Dondo. De Sacuze fugiu para a Rodésia. Juntamente com outros recrutas treinou numa pequena farma de Odzi, perto de Umtali (Mutare), constituindo assim o embrião do MNR, mais tarde Resistência Nacional Moçambicana - RENAMO⁽¹⁹⁴⁾.

Poder-se-á indagar se a FRELIMO teria conhecimento desta segunda componente na estratégia rodesiana em relação a Moçambique, antes do nascimento do MNR, mas o que é facto é que a FRELIMO estava ciente que a Rodésia não ficaria impassível se Moçambique decidisse encerrar as suas fronteiras.

As acções militares rodesianas, particularmente nas províncias de Gaza, Manica e Tete, acentuaram-se depois de Março de 1976 e isso afectou particularmente o sistema ferro-portuário da Beira e também a operacionalidade da linha férrea entre Maputo e Malvéria (Chicualacuala).

Os prejuízos globais de Moçambique com o encerramento da fronteira com a Rodésia foram elevados. Entre Março de 1976 e finais de 1979, quando se assinam os acordos de Lancaster House para a independência do Zimbabwe, calcula-se que a economia moçambicana perdeu cerca de 556 milhões de dólares devido à aplicação das sanções. Deste montante cerca de metade representou perdas em tarifas ferro-portuárias⁽¹⁹⁵⁾.

Ainda em 1976, a África do Sul inaugurava o porto de

¹⁹⁴ *Ibidem*: 1-3-5.

¹⁹⁵ Minter, *Op. Cit*: 265 e Hanlon [2], *Op. Cit*: 79.

Richards Bay, o que retiraria a Lourenço Marques "praticamente todo o tráfego de carvão e certamente algum de carga geral", proveniente da África do Sul⁽¹⁹⁶⁾.

Financiado largamente pelos próprios usuários, o porto de Richards Bay, concebido como de exportação para a indústria carbonífera, passou mais tarde a manusear vermiculite, pedra de fosfato, crómio e ferro-crómio. Enquanto aumentavam as cargas manuseadas em Richards Bay, diminuían as que demandavam Maputo⁽¹⁹⁷⁾.

Após a abertura de Richards Bay, a África do Sul começou a impôr restrições na alocação de vagões para os exportadores de carvão que não tinham investido em Richards Bay. Esta limitação estava estritamente relacionada com a permissão de exportação de carvão, dada pelo "South African Department of Mineral and Energy Affairs". Em 1981, quando as restrições se mostraram eficazes, foi permitida a exportação de 48 milhões de toneladas, das quais 44 milhões foram escoadas por Richards Bay, cerca de 3,0 milhões por Durban e somente 1,1 milhões por Maputo. Um estudo feito pela DNPCF, concluiu que no período 1978-1981, muitos carvoeiros pediram a alocação de vagões para demandarem o porto de Maputo, mas que os pedidos foram indeferidos, devido a motivos políticos, pois as SAR reconheciam que Maputo tinha capacidade para manusear até 8,0 milhões de toneladas de carvão⁽¹⁹⁸⁾.

② Não é pois de espantar que de 1974 a 1980, o total das cargas manuseadas pelo porto de Maputo tenha baixado

¹⁹⁶ CAPCPTM, Considerações sobre o orçamento de 1975: 1.

¹⁹⁷ Stephens, Op. Cit: 89.

¹⁹⁸ *ibidem*: 90-91.

drasticamente: de 13,1 milhões de toneladas para 5,5 milhões⁽¹⁹⁹⁾.

Enquanto o sistema ferro-portuário moçambicano registava desde 1974 a crise económica e de gestão, mencionada anteriormente, e praticamente não fazia investimentos na área, a África do Sul aplicava avultados investimentos para mecanizar os seus portos, para ampliar e electrificar os caminhos de ferro e para introduzir sistemas computarizados de controlo de tráfegos⁽²⁰⁰⁾.

O PCFLM, que durante os últimos anos da década de 60 e princípios da década de 70 projectara vários investimentos para se modernizar, tentou contrapor-se apostando nas obras que possibilitariam a sua entrada no mercado dos contentores.

As obras do cais de contentores pareciam estar em bom curso e em 1975 os usuários sul-africanos do PCFLM "estavam impressionados com o que já se fizera em termos de pavimentação parcial do parque e referiam que se previa num futuro breve o manuseamento de 60 mil contentores por ano", através de Maputo⁽²⁰¹⁾.

A falta de capitais impediu, entretanto, a implementação de obras consideradas imprescindíveis. Só na área portuária (dragagem e alargamento dos cais de acesso, para "permitir a entrada dos grandes navios contentores que estão programados para entrar em serviço nas carreiras do norte da Europa e África do Sul a partir de meados de 1977") eram necessários 3,3 milhões de

¹⁹⁹ Ibidem: 68-88.

²⁰⁰ Mackintosh, Op. Cit: 86.

²⁰¹ CAPCFM, Acta número 8 (Janeiro-Março de 1975): 2.

contos, enquanto que para a ferroviária precisava-se de 1,7 milhões de contos⁽²⁰²⁾.

A gradual entrada da contentorização no mercado de cargas da África Austral, perspectivada nos primeiros anos da década de 70, é um factor importante a equacionar no redireccionamento das rotas de transporte ferro-portuário.

Como nos refere Mackintosh a contentorização, iniciada na década de 60, exigia elevados investimentos em barcos especializados, contentores, equipamentos e instalações, mas determinava uma maior produtividade dos barcos e portos, pois enquanto um navio de "carga geral dispense 50 a 70% do seu tempo no porto, os novos barcos especializados para o transporte de contentores podem gastar 80% do seu tempo no mar"⁽²⁰³⁾.

A contentorização, que atingiu a África Austral em 1977, concentrou este comércio em algumas agências de navegação e aumentou o poder da SAFMARINE (agência sul-africana de navegação) no mercado regional de cargas, ao ponto de se constituírem num "forte grupo de pressão para a definição das rotas do comércio da África Austral"⁽²⁰⁴⁾ e mesmo para determinar a introdução da contentorização noutros países.

A Rodésia é um exemplo. O país perdera em 1976 as suas vias naturais de acesso ao mercado internacional e, por força da contentorização das cargas da África do Sul, teve que adoptar rapidamente a nova tecnologia.

Abrahamsson e Nilsson referem que há dois factores

202 CAPPTFM, Considerações sobre o orçamento de 1975: 3.

203 Mackintosh, Op. Cit: 90.

204 Ibidem: 90-93.

interdependentes que determinaram a rápida contentorização das cargas rodesianas. Por um lado a contentorização reduzia os custos totais de transporte e compensava os fretes caros que se pagavam para transportar a carga para o porto de Durban. Por outro lado, os sul-africanos precisavam da carga rodesiana para "perfazer o volume de carga necessária para que a introdução de contentores pudesse ser lucrativa"⁽²⁰⁵⁾.

A África do Sul, para rentabilizar os investimentos feitos, contentorizou rapidamente as suas cargas. Com a ajuda "do aumento do fluxo de carga, foi possível fazer uma série de investimentos consideráveis em terminais de carga modernos e equipamento de manuseamento de carga. As necessidades de investimentos tinham reduzido o número de despachantes. Os grandes despachantes sul-africanos (Rennies e Manica) ficaram, desta maneira, sem qualquer concorrência regional"⁽²⁰⁶⁾.

Veja-se que por "volta de 1980, 39% das importações para a África do Sul, 52% do comércio costeiro e 68% da carga baldeada foi em contentores"⁽²⁰⁷⁾, o que obviamente determinou a diminuição da quantidade de carga exportada pela África do Sul através do porto de Maputo.

Não é pois de espantar que a carga de e para a África do Sul tenha diminuído de 4,2 milhões de toneladas em 1977 para 3,0 milhões em 1980, o que representava 44,3% da carga manuseada em 1973⁽²⁰⁸⁾.

²⁰⁵ Abrahansson e Nilsson, Op. Cit: 196.

²⁰⁶ Idem.

²⁰⁷ Mackintosh, Op. Cit: 91.

²⁰⁸ Martin e Johnson, Op. Cit: 29.

Embora os trabalhadores ferro-portuários moçambicanos, muitos deles sem a devida preparação tivessem mostrado empenho e dedicação para fazer o sistema funcionar após 1974, a modernização, que implicou investimentos muito altos (que Moçambique não tinha), particularmente para a introdução da contentorização, determinou que a eficiência do porto de Maputo diminuísse.

Durante o período 1974-1980, a conjugação de factores económicos e políticos atrás descritos e a introdução da contentorização consolidou o redireccionamento das cargas regionais e Maputo, que em 1973, tinha aquele que era considerado o maior porto da África Austral, passou a uma categoria subalterna. Mais uma vez se demonstrava a tese de que a política, deliberada, determinava as rotas dos transportes na região.

A independência do Zimbabwe em 1980, para a qual Moçambique se empenhara, e a constituição da Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC), uma iniciativa para os países da região contrapõem-se à Estratégia Total da África do Sul, viriam a determinar uma nova política e um novo redireccionamento das cargas, particularmente das cargas zimbabweanas. Mais uma vez, a política determinaria a economia.

V. CONCLUSÕES

O sistema ferro-portuário de Maputo viveu profundas e marcantes mudanças no período 1964-1980, determinadas especialmente pelos acontecimentos político-militares que se desenrolavam na região e também pelos interesses geo-estratégicos.

Numa primeira fase (1964-1974), o PCFM estava aparentemente em expansão. Considerando-se apenas as quantidades de cargas manuseadas chega-se a esta conclusão, contudo se nos debruçarmos melhor sobre a realidade verificamos que o aumento dessas cargas nem sempre significou maiores rendimentos, particularmente no que refere às cargas sul-africanas.

Embora as cargas sul-africanas crescessem em volume eram pagas com tarifas baixas e não se estava a cumprir o clausulado entre Portugal e África do Sul para os transportes, o que obrigou este último a pagar compensações, ou seja, um balão de oxigéneo económico que a África do Sul podia fazer explodir a qualquer momento.

A compensação económica do PCFLM neste período vinha da Rodésia, que devido às sanções internacionais pós-UDI, maximou o uso do PCFM, com cargas particularmente sensíveis como os combustíveis que, embora não apareçam nas estatísticas dos relatórios anuais dos PCFM eram em quantidades significativas conforme bem nos demonstra Jorge Jardim, um dos cérebros por detrás do que se pode chamar "Oilgate". As cargas rodesianas traziam para o PCFM maiores proventos, dado que a distância entre a Rodésia e o porto era maior do que entre Transval e Maputo.

Os rendimentos com o mercado das cargas suázis ajudavam a

contrabalançar as contas do PCFM.

Esta aparente estabilidade financeira e institucional do PCFM estava, entretanto, a ser minada pelos acontecimentos político-militares que se desenrolavam na região. / O início da luta armada pela independência de Moçambique e a UDI da Rodésia determinaram alinhamentos geo-estratégicos, por um lado entre Portugal-Africa do Sul-Rodésia e por outro entre FRELIMO-ZANU. Esses alinhamentos foram gradualmente construindo-se em meados da década de 60 e princípios da de 70.

O primeiro reflexo dos acontecimentos regionais no PCFM foi o redireccionamento dos combustíveis rodesianos após 1965. Antes transportados via porto da Beira, os combustíveis rodesianos passaram a ter na então Lourenço Marques o seu porto principal. Isso aparentemente beneficiava o PCFM, mas simultaneamente (e porque a operação "Oilgate" tinha o envolvimento sul-africano) punha em contacto o mercado rodesiano de cargas e os sistemas ferro-portuários sul-africanos. O interesse sul-africano com a Rodésia era não só económico, mas também estratégico, tão estratégico que quando a África do Sul viu que a Rodésia estava na eminência de ficar completamente isolada do mundo não hesitou em abrir uma linha férrea (a de Beitbridge) para servir o mercado rodesiano.

De 1965 a 1974 Moçambique é um parceiro vital para a Rodésia e daí o PCFM obtém bons rendimentos, enquanto Portugal ganha ajuda militar para enfrentar a FRELIMO, uma FRELIMO que ao aperceber-se da estreita parceria entre Portugal e Rodésia, alia-se à ZANU para conduzir a bom termo a luta armada, particularmente em Tete, Manica e Sofala. Estas alianças

efectivas nos primeiros anos da década de 70 esboçavam o quadro de relacionamento que existiria entre um Moçambique independente e uma Rodésia ainda rebelde e que teria reflexos nefastos na economia do PCFM.

A África do Sul, interessada em preservar o status quo na região, não deixou de apoiar Portugal e Rodésia. O envolvimento sul-africano foi, entretanto, de cariz mais económico e de coordenação militar, mais do que de envolvimento directo no palco das confrontações. Empenhada na política de rapprochement de John Vorster, a África do Sul deixava a participação militar directa para Portugal e Rodésia e gradualmente dominava Moçambique e a Rodésia economicamente. Em termos práticos a África do Sul estava já a aplicar a política de dominar economicamente para se tornar a potência regional intocável, dominando e sendo reconhecida como dominadora.

Numa segunda fase (1974-1980), os desenvolvimentos regionais que até então pareciam ter poucos reflexos no PCFM, vão determinar uma série de modificações estruturais na vida da empresa.

O colapso repentino do colonialismo português na África Austral, a fuga de mão-de-obra especializada, a série de greves de 1974-75, a radicalização do relacionamento Moçambique-Rodésia, a tergiversante posição sul-africana em relação a Moçambique independente abatem-se repentinamente sobre o PCFM.

Após o golpe de estado de 1974 em Portugal, o PCFM sofre as consequências da instabilidade que se regista em Moçambique, devido ao colapso do colonialismo, ao êxodo de mão-de-obra, à sabotagem e às greves. Os reflexos disso mostram-se na diminuição

das cargas manuseadas em 1974 e 1975. Em 1976, com o encerramento da fronteira moçambicano-rodésiana, dá-se mais um duro golpe às finanças da empresa, que, conforme se referiu, tinha na Rodésia um dos seus principais clientes. As sanções punham inoperante uma das três linhas férreas do PCFM: a do Limpopo.

O êxodo da mão-de-obra especializada é de relevante importância para se entender por que o PCFM perde a sua eficiência. Começado nos anos terminais da guerra pela independência de Moçambique, exacerbado no crucial período 1974-75, o êxodo determinou a redistribuição do pessoal menos especializado do PCFM. Embora empenhados, os trabalhadores do PCFM não estavam preparados para enfrentar os desafios da modernização tecnológica nos portos e caminhos de ferro, que já estava em curso e que era prevista para o PCFM nos últimos anos do colonialismo português. Estes trabalhadores estavam, no máximo, preparados para gerir os meios tecnológicos que o PCFM já possuía, embora com menos eficiência que anteriormente.

O êxodo criou no PCFM a ineficácia e determinou a desconfiança dos outros dois usuários do sistema: África do Sul e Suazilândia. A África do Sul, congestionada com cargas próprias e da Rodésia, jogou neste período o papel de agente duplo. Por um lado, deu assistência ao PCFM para garantir que o porto de Maputo estivesse disponível para as suas cargas e, por outro, diminuiu a quantidade de cargas e criou infraestruturas para gradualmente prescindir de Maputo e captar os mercados tradicionais de cargas do PCFM. Os exemplos são evidentes: construção da linha de Beitbridge, abertura do porto de Richards Bay, modernização e contentorização.

Ciente de que a região estava em mudanças de cariz crucial, a África do Sul, que então promovia a sua ideia da Constelação de Estados independentes da África Austral, via no controlo dos transportes regionais um dos principais trunfos da sua estratégia de dominar a África Austral. Para isso investiu avultadas somas nas suas infraestruturas e adoptou políticas que amarraram os países da região, particularmente a Rodésia, aos seus transportes. A rápida contentorização das cargas rodesianas engloba-se nesta estratégia. O redireccionamento das cargas rodesianas, começado em 1965 e que até 1976 incluía na sua rota o porto de Maputo, a partir de 1976 ficou todo nas mãos da África do Sul.

A conjugação da retirada da carga rodesiana do porto de Maputo devido às sanções, a diminuição da tonelagens sul-africana e suázi, a quebra da eficiência no PCFM e a acelerada modernização dos sistemas de transportes, que em Moçambique não foi possível acompanhar a par e passo, transformaram o maior porto da África Austral num porto secundário.

Tal como no passado, a política e os interesses geo-estratégicos determinava as rotas dos transportes da região.

A independência do Zimbabwe em 1980 e a constituição da SADCC encontraram este quadro já desenhado. Seria a partir desta realidade que se teria que repensar um novo redireccionamento das rotas dos transportes da região.

FONTES UTILIZADAS

ENTREVISTAS

1. Ismael Mulima, inspector ferroviário, a Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, da Televisão de Moçambique, em 08.07.1995.
2. Mário Dimande, Presidente do CA da ENPCFM, a Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, da Televisão de Moçambique, em 08.07.1995.
3. Marcelino dos Santos, membro proeminente da FRELIMO, a Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, da Televisão de Moçambique, em 03.02.1996 e para o programa Gota a Gota, da Televisão de Moçambique, em 07.02.1996.
4. Paulo Tembe, inspector de tracção, a Júlio Bicá para o programa TVM-Especial, da Televisão de Moçambique, em 08.07.1995.
5. Sérgio Vieira, membro proeminente da FRELIMO, a Júlio Bicá para o programa Gota a Gota, da Televisão de Moçambique, em 18.10.1995.

ARQUIVO

1. Empresa Nacional dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique (ENPCFTPM), "Relatório do ano económico de 1968".

2. ENPCFTPM, "Relatório do ano económico de 1969".
3. Conselho de Administração da ENPCFTM, "Acta número 13 (Março de 1974)".
4. Conselho de Administração da ENPCFTPM, "Acta número 8 (Janeiro-Março de 1975)".
5. Conselho de Administração da ENPCFTPM, "Obras de necessidade imediata para as quais não há disponibilidades (1975)".
6. Consulado americano em Lourenço Marques, aerograma para o Departamento de Estado sob o registo E. O. 11652: GDS, de 27 de Novembro de 1974, sobre "Assistant Secretary Easum's meeting with Mozambique ministers".
7. Consulado americano em Lourenço Marques, aerograma para o Departamento de Estado sob o registo E.O. 11652: XGDS-1, de 2 de Maio de 1975, sobre "South African economist surveys Mozambique and Angola".
8. Consulado americano em Lourenço Marques, aerograma para o Departamento de Estado sob o registo R 120830 Z, de Junho de 1974, sobre "Congressional inquiry - Lourenço Marques port".
9. Consulado americano em Lourenço Marques, aerograma para o Departamento de Estado sob o registo R 251415, de Julho de 1974, sobre "Lourenço Marques port: Settlement reached lith

stevedores".

10. Consulado americano em Lourenço Marques, telegrama para o Departamento de Estado sob o registo R 051445Z, de Agosto de 1974, sobre "Lourenço Marques: Port strikes ends - Temporarily?".

11. Consulado americano em Lourenço Marques, telegrama para o Departamento de Estado sob o registo R 061405Z, de Junho de 1974, sobre "Congressional Inquiry".

12. Consulado americano em Lourenço Marques, telegrama para o Departamento de Estado sob o registo R 191100Z, de Junho de 1974, sobre "Labor problems continue to plague Mozambique ports".

13. Consulado americano em Lourenço Marques, aerograma para o Departamento de Estado, de 23 de Maio de 1972, sobre "Governor General of Mozambique gives optimistic prospects for the province".

14. Consulado americano em Lourenço Marques, aerograma para o Departamento de Estado, de 16 de Setembro de 1963, sobre "An assessment of the situation in Mozambique".

15. Departamento de Estado dos Estados Unidos, telegrama de Henry Kissinger para o cônsul americano em Lourenço Marques sob o registo R 192117Z, de Junho de 1974, sobre "Port congestion surcharge".

NOTA: Todos os documentos do Consulado dos Estados Unidos em

Moçambique ou do Departamento do Estado aqui referenciados têm cópia no Arquivo Histórico de Moçambique (AHM) e foram obtidos pela Dra. Jeanne Penvenne, no âmbito do "Freedom of Information Act", dos Estados Unidos.

16. Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (DNPCFM), "Primeira reunião nacional dos Portos e Caminhos de Ferro: Relatório da Direcção Nacional (1976)".

17. Empresa Nacional de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (ENPCFM), "Evolução do transporte e tráfego ferroviário de carga e de passageiros (1994)".

TESES

1. JOSÉ, Alexandrino Francisco, A greve dos carregadores da estiva do porto comercial de Lourenço Marques em Agosto de 1963, no contexto da luta de libertação de Moçambique e alguns problemas na reconstrução da História do operariado moçambicano, Maputo: Universidade Eduardo Mondlane, 1987. (Trabalho de Licenciatura).

2. ROCHA, Aurélio, Lourenço Marques: Classe e raça na formação da classe trabalhadora do sector ferro-portuário, 1900-1926, Maputo: Universidade Eduardo Mondlane, 1982. 137 p. (Trabalho de Licenciatura).

3. STEPHENS, Jeanne L., The political economy of transport in Mozambique: Implications for regional development, Sussex:

University of Sussex/ Institute of Development Studies, 1994. 204 p. com anexos (Tese de doutoramento).

LIVROS E ARTIGOS PUBLICADOS

1. ABRAHAMSSON, Hans e NILSSON, Anders, Moçambique em transição: Um estudo da história de desenvolvimento durante o período 1974-1992, Maputo: PADRIGU, CEEI-ISRI, 1994. 365 p.

2. ADAM, Yussuf [et. al.], "A luta pelo futuro da África Austral: as estratégias das CONSAS e SADCC", Estudos Moçambicanos (3) 1981. P. 65-80.

3. AZEVEDO, Mário J., "A sober commitment to liberation? Mozambique and South Africa 1974-1979", African Affairs, Vol. 79 (1980), Número 317. P. 567-584.

4. CAPELA, José, O movimento operário em Lourenço Marques: 1898-1927, Porto: Afrontamento, S.D. 282 p.

5. COVANE, Luís António, As relações económicas entre Moçambique e a África do Sul 1850-1964: Acordos e regulamentos principais, Maputo, AHM, 1989. 135 p.

6. CFM (Caminhos de Ferro de Moçambique), Um século a rolar sobre carris: A century on the rails, Maputo: CFM, 1995.

7. DAVIES, Robert, "O Comité Luso-Rodesiano para Assuntos Económicos e Comerciais: 1965-1970", Estudos Moçambicanos, (2) 1981. P. 73-78.

8. EGERÖ, Bertil, Moçambique: Os primeiros dez anos de construção da democracia, Maputo: Arquivo Histórico de Moçambique (AHM), 1992. 272 p.
9. GELDENHUYS, Deon, The diplomacy of isolation: South African foreign policy making, Johannesburg: The South African Institute of International Affairs, 1984. 295 p.
10. HANLON, Joseph, Beggar your neighbours: Apartheid power in Southern Africa, London, Bloomington: Catholic Institute for International Relations, James Currey: Indiana University Press, 1986. 352 p.
11. HANLON, Joseph, Mozambique: The revolution under fire, London: Zed Books, 1984. 292 p.
12. HEDGES, David (Coord.), História de Moçambique: Moçambique no auge do colonialismo, 1930-1961, Vol. 3, Maputo: Departamento de História (Universidade Eduardo Mondlane), 1993. 285 p.
13. HENRIKSEN, Thomas H., Revolution and Counter-Revolution: Mozambique's war of independence, 1964-1974, Westport, London: Greenwood Press, 1983. 289 p.
14. HORWOOD, O.P.F., "Regional trade co-operation in Southern Africa, with special reference to South Africa's position", Rhodesian Journal of Economics, Volume 4, Número 2 (Junho 1970): P. 1-9.

15. JARDIM, Jorge, Rodésia: O escândalo das sanções, Lisboa: Editorial Intervenção, 1978. 287 p.
16. LOUBSER, J.G.H., Transport diplomacy, with special reference to Southern Africa, Sandton: Southern African Editorial Services, 1980. 29 p.
17. MACKINTOSH, Maureen, "O capital privado e o estado no sistema de transportes da África Austral: As implicações da actual organização do transporte de carga na planificação de Moçambique", Estudos Moçambicanos 1986 (5/6). P. 83-128.
18. MAHARAJ, Mac, "Determinantes internas da política externa de Pretória", Estudos Moçambicanos 1990 (7). P. 95-118.
19. MARTIN, David e JOHNSON, Phyllis, "Mozambique: To Nkomati and beyond", Johnson, Phyllis e Martin, David (eds), Destructive engagement: Southern Africa at war, Harare: Zimbabwe Publishing House (ZPH)/Southern African Research and Documentation Centre (SARDC), 1986. P. 1-41.
20. MIDDLEMAS, Keith, Cabora Bassa: Engineering and politics in Southern Africa, London: Weidenfeld and Nicolson, 1975. 367 p.
21. MIDDLEMAS, Keith, "Mozambique: Two years of independence", Mozambique: Proceedings of a seminar held in the Centre of African Studies, Edinburg: University of Edinburg, 1st. and 2nd. December 1978. P. 100-119.

22. MINTER, William, Apartheid's Contras: An inquiry into the roots of war in Angola and Mozambique, Johannesburg, London, New Jersey: Witwatersrand University Press, Zed Books, 1994. 308 p.

23. MONDLANE, Eduardo, Lutar por Moçambique, Lisboa: Sá da Costa, 1977. 251 p.

24. NOLUTSHUNGU, S.C., South Africa in Africa: A study in ideology of foreign policy, Britol: Manchester University Press, 1975. 329 p.

25. PENVENNE, Jeanne, Trabalhadores de Lourenço Marques (1870-1974), Maputo: Arquivo Histórico de Moçambique, 1993. 216 p.

26. RITA-FERREIRA, A., "Moçambique post-25 de Abril: Causas do êxodo da população de origem europeia e asiática", Moçambique: Cultura e história de um país: Actas da V semana de cultura africana, Coimbra: Instituto de Antropologia da Universidade de Coimbra, 1988. P. 121-169.

27. VIEIRA, Coronel Sérgio, "Vectores da política externa da Frente de Libertação de Moçambique (1962-1975)", Estudos Moçambicanos 1990 (7). P. 29-56.

28. VINES, Alex, RENAMO: Terrorism in Mozambique, London, Bloomington, Indianapolis: Centre for Southern African Studies

(University of York), James Currey, Indiana University Press,
1991. 176 p.

29. WUYTS, Marc Eric, Money and planning for socialist
transition: The Mozambican experience, Aldershot, Brookfield:
Gower, 1989. 167 p.

ANEXO I
TONELAGEM DE CARGA MANUSEADA PELO PORTO (1964-1980)

ANO	TONELADAS
1964	7.593.775 (1)
1965	8.815.193 (1)
1966	9.384.703 (1)
1967	11.191.677 (2)
1968	12.056.057 (2)
1969	12.661.205 (2)
1970	
1971	14.853.000 (3)
1972	13.843.000 (3)
1973	14.255.000 (3)
1974	13.150.000 (3)
1975	9.934.200 (4)
1976	7.753.000 (4)
1977	6.938.900 (4)
1978	6.520.900 (4)
1979	6.846.800 (4)
1980	5.547.600 (4)

(1) PCFLM, Relatório do ano económico de 1966: 66.

(2) PCFLM, Relatório do ano económico de 1969: 66.

(3) Stephens, Jeanne L. (1994) The political economy of transport in Mozambique: Implications for regional development (Sussex): 68.

(4) Ibidem: 88.

ANEXO II
RECEITAS DO PCFM (1975-1980) - EM MILHÕES DE DÓLARES

ANO	RAS	ZIMB.	SUAZIL.	TOTAL
1975	3.857	3.480	0.808	8.145
1976	3.333	0.595	0.783	4.711
1977	3.363	---	0.810	4.173
1978	3.643	---	0.805	4.448
1979	4.380	---	0.631	5.011
1980	5.066	0.424	0.967	6.457

Stephens, Jeanne L. (1994) The political economy of transport in Mozambique: Implications for regional development (Sussex): 122. De referir que as receitas provenientes das cargas zimbabweanas abrangem os sistemas ferro-portuários de Maputo e Beira.