

HT-63

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE
FACULDADE DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**Desestabilização e Guerra Económica no Sistema Ferro-portuário
de Moçambique, 1980 - 1992**

**Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos
exigidos para a obtenção do grau de Licenciatura da Universidade
Eduardo Mondlane.**

Simeão Amosse Nhabinde

Maputo, 1997

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

Desestabilização e Guerra Económica no Sistema Ferro-Portuário de Moçambique, 1980 -1992

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

Simeão Amosse Nhabinde

Maputo, 1997.

94:33:32 (679) 4

N376 d

F. LETRAS U.E.M.

R. E.	26196
DATA	11/ Maio 1998
AQUISIÇÃO	Dest
COTA	HT-63

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

Agradecimentos

Sincero apresso ao Dr. David Hedges, supervisor deste trabalho, não só pela paciência; discussão aberta, franca e construtiva que tanto contribuíram para a melhoria e estruturação final desta abordagem, mas também, pelos conhecimentos transmitidos para a análise e problematização (para usar um dos seus termos mais preferidos no diálogo com os estudantes) de Moçambique e África Austral contemporâneos ao longo de Quatro anos de ensino e aprendizagem universitária. Aliás, a ele devo bastante a iniciativa desta abordagem temática.

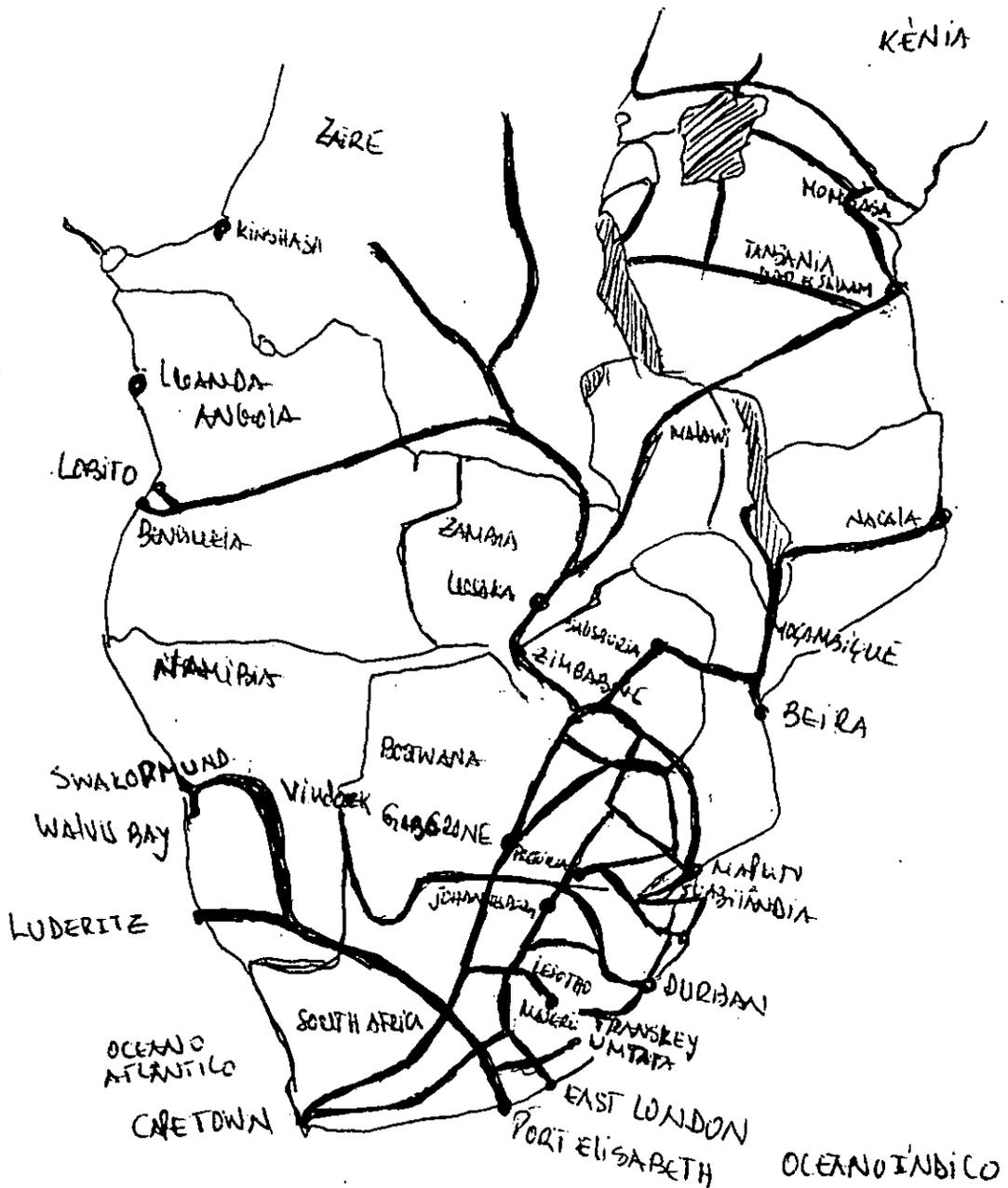
A todos os outros docentes da Faculdade de Letras, Curso de História da UEM, expresso os meus sinceros agradecimentos pelo esforço e altruísmo que me permitiram a cognição necessária à materialização deste sonho. Estes agradecimentos são extensíveis aos meus colegas de curso pelos bons e maus momentos vividos em conjunto na Universidade e não só.

Não é de olvidar o agradeciemo aos meus íntimos (aquém dedico este trabalho), outros familiares e amigos, pela compreensão; paciência e apoio incondicional ao longo destes anos da minha existência terrena e em particular durante o curso.

Pelo apoio concedidos pelos diferentes pelouros dos CFM, o meu muito obrigado. Um muito obrigado extensível aos meus colegas da Direcção comercial dos CFM, pela ajuda nos arranjos gráficos e sobretudo pela compreensão e encorajamento nos momentos mais turbulentos deste trabalho.

Àqueles que abdicaram algumas horas ou minutos das suas ocupações profissionais para deporem algo sobre a problemática abordada neste trabalho, também vai o meu grande obrigado.

REDE FERROVIÁRIA DA ÁFRICA AUSTRAL



RESUMO

O presente trabalho tem como objecto de estudo o sistema ferro- portuário de Moçambique. O objectivo visa essencialmente demonstrar que entre 1980 e 1992 o sistema foi vítima de dois processos básicos de desestabilização sul africana: a desestabilização militar e a guerra económica.

Com base nas hipóteses levantadas argumentamos que os dois processos foram concomitantes e que a desestabilização militar que constituiu uma inovação sul africana contra o sistema ferro- portuário moçambicano foi protagonizado, em grande medida, de forma directa e indirecta através da RENAMO. Enquanto que a guerra económica que constituiu a sofisticação da concorrência económica com carácter desestabilizador foi levada a cabo directamente contra Moçambique e indirectamente nos países utentes do seu sistema ferro- portuário através do desvio do tráfego para o sistema sul africano.

No âmbito da desestabilização militar podemos distinguir três momentos cruciais: o período entre 1980- 1984; 1984- 1988 e 1989- 1992.

No âmbito da guerra económica podemos divisar três processos principais: a coersão político- económico; a aliança entre a contentorização e o capital na manipulação do tráfego e das rotas; redução de custos e aplicação de tarifas contratuais na escolha das rotas.

Para além destes capítulos principais e antes de tecer as conclusões finais, o trabalho abarca um quarto capítulo que analisa o impacto e as implicações da desestabilização militar e da guerra económica no sistema ferro- portuário de Moçambique e onde é concluído que em vários sentidos, elas foram extremamente negativas.

PREFÁCIO

A génese da abordagem temática

Foram várias as origens da motivação desta abordagem temática. Primeiro, posso me referir ao facto de ter me familiarizado com o sector de transportes como consequência do curso de pilotagem marítima e posteriormente ter trabalhado durante algum tempo nas Direcções comerciais da Mocargo, da Navique e dos CFM. No curso de História encontrei espaço para o desenvolvimento de trabalhos de pesquisa dos processos económico-político da África Austral e de Moçambique, em particular.

Ao longo destas pesquisas fui me interessando pelo estudo das origens e desenvolvimento de algumas ferrovias regionais. Por conseguinte, fui me apercebendo da importância geo-política, económica e estratégica que as linhas férreas desempenharam, ao longo do tempo, para a dominação colonial da região. Estudos sobre a década '80 relacionados com a política da Constelação de Estados concederam-me uma percepção de quã importância foi dada ao controlo dos corredores regionais de transportes por parte da estratégia sul africana da CONSAS em luta com a estratégia dos países da Linha da Frente no âmbito da SADCC. Foi na tentativa de aprofundar um pouco mais este pormenor que me levou a tomar conta de ter havido diversas directrizes que os sul africanos utilizaram para estereotipar o sistema ferro-portuário moçambicano para impedir que a SADCC fosse bem sucedida nos seus objectivos de diminuir a dependência em relação à RAS.

Emergiu assim a ideia de dar um contributo académico de divulgação de outras contribuições já feitas sobre o assunto, mas com outros parâmetros de abordagem, para o conhecimento geral e específico de como o sistema ferro-portuário moçambicano foi estereotipado pela estratégia sul africana. Dar a conhecer que, não foi apenas a guerra em tanto que tal ou a concorrência económica no mercado que contribuíram para a actual crise que o sistema ferro-portuário moçambicano atravessa.

O tema e a actualidade

A importância actual do tema pode ser vista nos seguintes parâmetros:

Em 1970, a balança favorável dos transportes foi cerca de 2mn de contos. A balança negativa de mercadorias foi cerca de 4mn. Desta forma, podemos afirmar que a balança dos transportes cobria cerca de 50% da balança negativa das mercadorias.¹

O Estado colonial sempre controlou o sector. O mesmo fez o governo da FRELIMO, após a independência nacional.

A crise que o sector vinha assistindo antes da independência agravou-se face a fuga de técnicos especializados, encerramento das fronteiras com a Rodésia do Sul e por último com a guerra de 1980 e 1992 entre o governo da FRELIMO e o antigo movimento rebelde, a RENAMO.

Finda a guerra, Moçambique continuou sendo um País de economia de serviços. O sistema ferro-portuário continua, por conseguinte, a desempenhar um papel de capital importância para os rendimentos do país. Por isso, o Estado quis manter o sector ainda sob o seu controlo directo, porque para além disso é um instrumento de soberania nacional. Mas, o capital externo que investiu bastante no sector sob forma de donativos e ajuda aos projectos da SADCC, está a exercer uma enorme pressão para a privatização, alegadamente porque que o sector não está sendo rentável devido a má gestão que aparentemente é agravada pelo pesado aparelho estatal que não permite ao sector reagir ao liberalismo económico que graça a região.

O Estado, tentou reagir usando vários esquemas: formação de "Joint Ventures" para a gestão privada dos terminais especializados; transformação da empresa que faz a gestão do sistema numa empresa pública. Porém, o capital não redou o pé de tal forma que a empresa em pouco mais de um ano passou de pública a "holding".

Por outro lado, todas estas evoluções ocorrem num clima de paz armada e política. A RAS, já não é um Estado racista e já deixou de desestabilizar militarmente os vizinhos. A eles juntou-se para formar a SADC, sucessora da SADCC. Porém, a guerra económica está muito longe de ser eliminada apesar dos esforços de coordenação e cooperação conjunta na medida em que:

¹ Informação cedida gentilmente pelo Dr. David Hedges e baseada em Bettencourt, J. (1971); Note-se que Abrahamsson, A. & Nilsson, A. (1994): 25, também refere que entre 1950 e 1974, Moçambique não registou nenhuma balança de transações correntes positivas. E que, "Este déficete permanente da balança comercial era de certo modo compensado por um balanço dos serviços prestados à região (tarifas portuárias e ferroviárias, salários dos mineiros)."

a capacidade ferroviária total sul africana é de 172mn tons. anuais contra as 25mn da capacidade ferroviária da ex- SADCC. Por outro lado, estima-se que a capacidade dos portos da ex- SADCC tenha ascendido de 10mn de tons. para 25mn de tons. face à conclusão dos programas de reabilitação. Na RAS, esta capacidade de 25mn de tons. corresponde apenas à capacidade do porto de Durban. Sendo assim, e considerando que em 1990 o comércio externo de toda a SADCC era estimado em 10mn de tons.² coloca-se a questão:

onde é que o sistema ferro-portuário sul africano e moçambicano irão buscar o tráfego para a sua alimentação numa região onde as economias dos países não demonstram qualquer florescimento? que estratégias usarão os sul-africanos para "alimentarem" o seu sistema ferro-portuário? Será que vão aproveitar a liberalização do sector de transportes para controlar o comércio regional "door to door" através do estabelecimento de empresas independentes e venda do "know how" para tirar dividendos sem "desestabilizar" ? Uma possibilidade real se atendermos que em relação a toda a região e particularmente em relação a Moçambique, o processo sul africano de liberalização já tem avanços significativos.

Os gestores moçambicanos! onde se colocam? são conhecedores das antigas estratégias sul africanas para não serem surpreendidos pelas possíveis novas e estarem à altura de afirmarem que no passado a batalha foi perdida porque o desequilíbrio de forças era extremamente imensurável ? Eis a tónica principal da importância do tema na actualidade: qual vai ser a reacção da gestão moçambicana face aos novos desafios de concorrência económica sem desestabilização militar, mas com escassez de recursos financeiros?

². Abrahamsson, A. & Nilsson, A. (1994): 205

SUMÁRIO

Resumo	i
Prefácio	ii
Abreviaturas e Siglas	
Lista de Anexos, Figuras e Quadros	
I.- Introdução	1
II.- O Processo da Desestabilização Militar	10
II.1.- Da Formação da SADCC ao "Nkomati" (1980- 1984)	11
II.2.- Do "Nkomati" aos Esforços Regionais para a Inversão da Estratégia Sul africana (1984- 1988)	22
II.3.- Da Inversão da Estratégia Sul africana à "paz romana" (1989- 1992)	41
III.- Os Processos da Guerra Económica	47
III.1.- Incentivos e Coerção Político- Económico.....	47
III.2.- Contentorização e Capital na Manipulação do Tráfego e das Rotas	58
III.3.- Redução de Custos e Aplicação de Tarifas Contratuais na Escolha das Rotas...	68
IV.- Implicações e Impacto dos Processo de Desestabilização Militar e Guerra Económica no Sistema Ferro-portuário Moçambicano	77
V. Conclusões	85
Fontes Utilizadas	vi
Anexos	xvii

ABREVIATURAS E SIGLAS

AAC	- Anglo American Cooperation
ADMARC	- Agricultural Development and Marketing Corporation
ANC	- African National Congress
ARMSCOR	- Armaments Corporation of South Africa
bn	- biliões
BCA	- Beira Corridor Authority
BCC	- Bureau de cooperação Civil
BCG	- Beira Corridor Gabinet
B/L	- Bill of Loading
BMS	- Brigada de Melhoramentos do Sul
CAZ	- Conservative Alliance of Zimbabwe
CEA	- Centro dos Estudos Africanos
CDR	- Centre of Development Research
Cf.	- Confrontar
CFM	- Caminhos de Ferro de Moçambique
CGA	- Concelho Geral Alargado
CGI	- Credit Guarantee Insurance
CIA	- Central Intelligence Agency
CIF	- Cost Insurance and Freight
CNP	- Comissão Nacional do Plano
CONSAS	- Constellation of States of Southern Africa
CSAS	- Centre for Southern Africans Studies
CTC	- Comando do Tráfego Centralizado
DNPCFM	- Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique
EACL	- East African Conference Lines
EGM	- Estado Maior General
ESAC	- European Southern Africa Conference
EUA	- Estados Unidos da América
FED	- Fundo Europeu para o Desenvolvimento
FDS	- Forças de Defesa e Segurança
FPLM	- Forças Populares de Libertação de Moçambique
FR	- Frente Rodesiana
FRELIMO	- Frente de Libertação de Moçambique
GMB	- Grain Marketing Board
IDC	- International Development Corporation

IIA	- Institute of International Affairs
JSAS	Journal of Southern African Studies
Kms	- Kilómetros
mn	- Milhões
MITCO	- Malawi International Transport Company
MMCZ	- Mineral Marketing Corporation of Zimbabwe
MPCFMM	- Ministério dos Portos Caminhos de Ferro e Marinha Mercante
MR	- Malawi Railways
NSMS	- National Security Management System
NRZ	- National Railway of Zimbabwe
ONUMOZ	- Missão das Nações Unidas para a Pacificação de Moçambique
PCFLM	- Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques
PF	- Partido Federal
PN	- Partido Nacional
R	- Rand
RAS	- República da África do Sul
RECEE	- Reconnaissance Commander
RENAMO	- Resistência Nacional de Moçambique
Ro- Ro	Roll on- Roll off
RR	- Rhodesia Railway
SACU	- Southern Africa Custom Union
SADCC	- Southern Africa Development Coordination Conference
SADF	- South African Defense Force
SAECS	- South Africa European Container Service
SAFMARINE	- South African Marine Corporation
SAFTO	- South Africa Foreign Trade Organisation
SAMCS	- South African Mediterranean Containers Service
SAR	- South Africa Railways
SAR & H	- South Africa Railways and Harbours - passa para SATS em 1983
SATCC/TU	- Southern Africa Transport Coordination Conference/ Technical Unit
SATS	- South African Transport Service
SSA	- Swaziland Sugar Association
SSC	- State Security Council
TTA	- Tobacco Trade Association
UNCTAD	- United Nations Conference Trade and Development
UNITA	- União Nacional para a Independência Total de Angola
USD	- United State Dolar

Vd. - Vide
ZANLA - Zimbabwe National Liberation Army
ZAPU - Zimbabwe Army Popular Union
ZCCM - Zambia Consolidated Copper Mines Limited
ZSA - Zimbabwe Sugar Association
ZSS - Zimbabwe Sugar Sales
Z\$ - Zimbabwean dolar

LISTA DE FIGURAS, QUADROS E ANEXOS

Fig.1: Mapa da rede ferroviária da África Austral	
Fig.2: Anexo I - Sistema Nacional de Gestão de Segurança (NSMS)	xviii
Graf.1: Anexo II - Orçamento para a Defesa e Segurança na RAS (1960 - 1986) ...	xix
Anexo III: Evolução do Manuseamento da Carga Portuária.....	xx
Anexo III.1: Evolução do Tráfego Ferroviário	xxi
Quadro 1: Interrupções e Encerramentos das Linhas de Limpopo e Machipanda	19
Anexo IV: Acordo de Nkomati	xxii
Anexo V: Custos Indirectos em Função do Tráfego Perdido	xxviii
Anexo V.1: Custos Indirectos em Função das Interrupções nas Linhas	xxxiii
Quadro II, Anexo VI: Estimativas Globais dos Custos do Processo de Desestabilização a Nível Regional (SADCC), 1985	xxxviii
Quadro III - Tráfego Regional Manuseado pelas Rotas da RAS (1981 - 1985)	31
Fig. 3, Anexo VI: Financiadores do Corredor da Beira	xxxviii
Quadro IV, Anexo VII: Sumário dos Financiamentos	xxxix
Quadro V: Comercio externo da SADCC, tráfego da RAS e de Moçambique	38
Quadro VI, Anexo VII: Desembolsos nos sistema ferro- portuário de Moçambique Vs. Resto da SADCC, 1981- 1990 (\$ mn)	xxxiv
Anexo IX: Protocolo entre o MTC e o MDN	
Quadro VIII, Anexo X: Tráfego de Mercadorias Sul africanas via Maputo	xi
Fig. 4, Anexo XI: O Poderio da Safmarine e sua Ligação Monopolista com a Old Mutual	xli
Quadro VIII, Anexo X - Os Grandes Monopólios da RAS e o Capital sob seu Controlo	xlii
Quadro IX, Importações regionais dos principais utentes do sistema ferro- portuário de Moçambique.	67
Quadro X, Anexo X, Portos Regionais - Distâncias	xlii
Quadro XI, Tarifas Contractuais MITCO/ SATS	70
Quadro XII, Espectro Tarifário das Exportações para a UK	71
Quadro XIII, Padrão de Tarifas Contractuais no Zimbabwe.....	72
Anexo XI Custos de Rotas entre o Zimbabwe e os Portos (Agosto, 1985).	xliii
Quadro XIV, Efeitos Directos de Sabotagens nos CFM.	78
Anexo XII: Matriz de Doadores dos Projectos SATCC	xlvi
Fig. 5, Anexo XIII: Rendimentos em Divisas dos CFM	xlvii
Fig. 6, Anexo XIII: Proveitos dos CFM em Divisas	xlvii
Anexo XVI, Cálculo Financeiro de Custos Indirectos da Desestabilização.....	xlviii

CAPITULO I INTRODUÇÃO

No último ano da primeira metade da década '70, os regimes rodesiano e sul africano foram abalados pela rotura do "cordão sanitário" consequente da queda do regime colonial português e da ascensão de regimes pseudo-comunistas em Moçambique e Angola.

O regime sul africano reagiu à conjuntura sob diversas formas. A mais espectacular foi a elevação da Estratégia Total à categoria de política oficial do Estado em 1978. Visto como uma resposta natural à "communist total onslaught" lançada a partir de Moscovo, a Estratégia Total concebida e desenvolvida nos círculos militares pelo então Ministro da Defesa P. W. Botha, herdaria e desenvolveria o conceito da Constelação de Estados (CONSAS) quando o mesmo P. W. Botha ascendeu à categoria de Primeiro Ministro.¹

O exercício da Estratégia Total passou pela militarização prática e ideológica do Estado Sul africano através do NSMS e de vastos investimentos na defesa e segurança. A militarização do Estado Sul africano pode ser analisada não só com base no crescimento do orçamento para a defesa e segurança constante no Graf. 1, anexo II, mas também através das palavras de P. W. Botha no "defense white paper" de 1977 quando afirmava:

"We are moving more and more in direction in which the state of Israel has already been since 1948. And that country actually spends more than 50% of its budget on defense".²

A estratégia sul africana definiu a economia como uma das quatro principais bases de poder sul africano na região.³

Os Países da região, com excepção de Angola e Tanzania, possuem ligações económicas e ferroviárias que lhes permite usar o sistema ferro-portuário sul africano para o escoamento do seu comércio marítimo. Do mesmo modo, possuem ligações ferroviárias geograficamente vantajosas para o uso do sistema ferro-portuário moçambicano. Por isso, no âmbito económico, o ponto 8 da Estratégia Total, a CONSAS definiu a acção relativa aos transportes, distribuição e comunicações como de particular significado no

¹ Sobre a Estratégia Total, "Communist Total Onslaught" e CONSAS pode confrontar essencialmente Geldenhuys, D. (1984); Hanlon, J. (1989); Johnson, P. & Martin, D. (1986); Davies, R., O'Meara, D. & Dlamini, S. (1988); Davies, R. & O'Meara, D. (1985); Abrahamsson, H. & Nilsson, A. (1994); entre tantos outros constantes na bibliografia deste trabalho.

² P. W. Botha citado por Jaster, R. (1985): 63. Literalmente traduzido Botha disse: "Estamos a caminhar cada vez mais em direcção daquilo que tem sido o Estado de Israel desde 1948. Aquele País gasta 50% do seu orçamento na defesa." No anexo I fig. 2 analise o poder do NSMS comparando com a estrutura oficial de Estado.

³ As outras 3 bases cingiam-se nos recursos militar, político e psico-social.

domínio da hegemonia regional. Esta definição, viria a ser mais enfatizada com a vitória eleitoral de Robert Mugabe e a formação da SADCC: dois factores que estereotipariam o plano CONSAS.

Deste modo, no primeiro ano da década '80, emergem e desenvolvem-se regionalmente duas ideologias político- económicas diametralmente opostas que por coincidência apostaram na área dos transportes como estrategicamente prioritária para o alcance dos seus objectivos: a perpetuação da dependência vs. redução da dependência por parte da RAS e da SADCC, respectivamente.

Porque Moçambique constituía o país da SADCC com o maior e melhor sistema ferro-portuário, geograficamente vantajoso para todo o "hinterland", incluindo a própria RAS, desempenhava um papel "pivot" para o sucesso dos objectivos da organização.⁴ Por isso, a RAS, na sua política regional e específica para a área dos transportes, estudou, planeou e estabeleceu mecanismos adequados para tornar o sistema ferro-portuário moçambicano inoperacional.⁵

Partindo destes pressupostos, o presente trabalho, constitui uma abordagem histórica, político-económica com o objectivo fundamental de demonstrar ser realística a hipótese de que os sul africanos, na luta pela sobrevivência do apartheid, serviram-se de diversas estratégias contra o sistema ferro-portuário moçambicano.

Demonstrar também que em função dessas estratégias sul africanas, Moçambique no contexto regional e internacional, foi desenvolvendo mecanismos político-diplomáticos, económico-militares para contrapor à estratégia sul africana.

O trabalho, abrange o período entre 1980 e 1992. Dois factores básicos estiveram na definição destas balizas cronológicas: em 1980 o Zimbabwe ficou independente sob a égide da ZANU_ PF de Robert Mugabe, contribuindo assim para o sucesso da Linha da Frente pra a formação da SADCC e por conseguinte do colapso do plano externo da CONSAS cujo pilar da formação dependia da independência do Zimbabwe sob a égide do reverendo Abel Muzorewa.⁶ A partir de 1980 a RAS teve que divisar um plano de violência

⁴ No cômputo da organização, Moçambique possuía 3 dos 5 principais portos. Alimentados por 6 ferrovias, ligando todo o "hinterland" Austral, incluindo o Zaire, estes portos, têm a particularidade de estarem distribuídos pelas três zonas do país. O maior deles é o de Nacala que também é considerado o maior e melhor da África face ao seu carácter natural e profundidade do seu canal que atinge 60 metros, permitindo assim o acesso de navios de qualquer calado.

⁵ As atenções ao sistema ferro-portuário moçambicano justificam-se também porque em Angola, desde 1975 que a guerra civil fomentada pela própria RAS, tinha tomado o corredor de Benguela inoperacional. O corredor de Dar- es- salaam não só se apresentava geograficamente desvantajoso para o "hinterland", como também, a própria linha se apresentava tecnicamente deficiente.

⁶ O plano interno da CONSAS formalizou-se ainda em 1980 entre a RAS e os antigos bantustões de Transkey, Bophuthaswana e Venda.

regional directa e indirecta, económico e militar para estereotipar o plano SADCC.

Em 1992 terminou a guerra em Moçambique entre o governo da FRELIMO e o principal instrumento de violência militar directa e indirecta da RAS contra Moçambique e especificamente contra o seu sistema ferro-portuário, a RENAMO. Portanto, foi a assinatura do acordo geral de paz em Roma que punha fim à desestabilização militar ferro- portuária deixando em aberto a guerra económica sob os verdadeiros parâmetros da concorrência económica num mercado livre.

Por questões metodológicas, a essência da abordagem será feita em dois grandes capítulos: o primeiro que no plano numérico consta como capítulo II, aborda o processo de desestabilização militar enquanto que no segundo, o capítulo III no plano numérico, aborda os processos da guerra económica.

Ambos os capítulos estão metodologicamente dispostos em três sub-capítulos.

No capítulo II (Processo de desestabilização militar) a sub- capitulação foi metodologicamente baseada em três grandes períodos que na minha óptica constituem os três grandes momentos de como a estratégia militar sul africana e a contra- estratégia de Moçambique no âmbito da SADCC foram desenvolvidos. Assim, teremos um primeiro momento que vai de 1980 até primórdios de 1984 (Março) que constitui o período da formação da SADCC e a assinatura do acordo de "Nkomati" através do qual, se esperava que a desestabilização estancasse.

O segundo momento, vai da assinatura do "Nkomati" até 1988. É o período em que ante a evidência dos factos da continuação e intensificação das actividades de desestabilização, Moçambique e a região unem seriamente esforços económicos e militares para contrapor a estratégia militar da RAS. Esses esforços seriam paulatinamente sucedidos face à crise económica e política do regime do apartheid revelados pela instauração do Estado de Emergência em 1985 e a aplicação efectiva das sanções internacionais que culminam com os grandes desinvestimentos ocidentais na RAS. Ao mesmo tempo, que o ocidente respondia positivamente ao apelo regional para aliar o auxílio militar ao económico a Moçambique na protecção do sistema ferro-portuário e do território em geral. A crise sul africana neste período, viria agudizaria-se pelo derrube político-militar de Cuito Cuanavale em 1988.

Por fim, teremos o período de 1989 a 1992, intitulado "Da inversão da estratégia sul africana à "paz romana", no qual se assiste a importantes modificações no plano internacional com impacto regional face à evidência do equilíbrio de forças em "Cuito". Consequentemente, apesar da relativa continuação de acções armadas contra os corredores de transporte, assiste-se a emergência dum clima favorável ao diálogo entre a RAS e a região; dentro da RAS e dentro de Moçambique. Em Moçambique, o clima diplomático conduziu à "paz romana".

Em relação ao Capítulo III, são abordadas três vertentes da guerra económica: a prática de incentivos e a coerção político-económico, a aliança entre a contentorização e o capital para a manipulação do tráfego e das rotas e por fim a análise da influência da redução dos custos e a aplicação de tarifas contratuais para influenciar a escolha das rotas pelos clientes.

Uma acção armada pode ser cronologicamente abalizada. Mas, Uma acção ou política económica o seu terminos cronológico dificilmente pode ser determinado, principalmente quando bem sucedida na medida em que ela assenta e desenvolve as suas implicações e impactos de forma estrutural. É o que sucedeu com os processos da guerra económica levados a cabo pela RAS contra o sistema ferro-portuário moçambicano.

Por isso, na abordagem deste capítulo, não se tomou em consideração uma sub- capitulação cronológica. Não obstante, dentro dos sub- capítulos há o cuidado do uso dessa abordagem metódica.

Entre o sistema ferro-portuário moçambicano e sul africano sempre desenvolveu-se uma guerra económica:

- primeiro por causa do tráfego da zona de competência e das tarifas a aplicar pelo sistema ferro-portuário sul africano que não deviam tirar a vantagem geográfica do porto de Maputo. Os acordos comerciais com referência específica ao problema de tarifas atestam a evidência desse conflito tarifário.
- A contentorização que contribuiria bastante para o desvio do tráfego rodesiano e sul africano emergiu na RAS na década '70. A sua extensão na Rodésia pode ser visto como a procura de alternativas para fazer face aos constringimentos do encerramento das fronteiras com Moçambique em 1976.

Entretanto, é necessário notar que a guerra económica anterior à segunda metade da década '70, não possuía nenhum carácter desestabilizador. Ela enquadrava-se no âmbito da concorrência económica, tanto mais que a dependência sul africana em relação à força de trabalho

migratória moçambicana, permitia ao Estado colonial accionar mecanismos que obrigavam o Estado sul africano a estabelecer a concorrência dentro dum quadro extritamente legal.⁷

O mesmo já não se pode dizer em relação à guerra económica que se desenvolve a partir da década `80. Ela é marcadamente desestabilizadora. Só para citar um exemplo: os rodesianos desviaram o seu tráfego na década `70 por causa de problemas fronteiriços. Porém, o mesmo já não se pode dizer em relação à década `80. Pois, o país possuía um manifesto interesse em voltar a utilizar as rotas moçambicanas. Mas, foi coersivamente impedido de o fazê-lo pelos sul africanos.

Por outro lado, a partir da segunda metade da década `70 os sul africanos já manifestavam claramente o seu desinteresse pela mão de obra moçambicana. Por isso, Moçambique independente perdeu o principal mecanismos de persuasão à RAS.

Neste contexto, podemos argumentar que a guerra económica da década `80 não possuía apenas carácter concorrencial como teria sido advoagado por alguns estratégias da RAS. Obviamente que ela podia ser tecnicamente justificada com base na concorrência tomando em consideração a evolução tecnológica dos transportes e a crise económica que afectava os rendimentos e os custos dos transportes.

A abordagem primeira da desestabilização militar não significa que ela tivesse sido a primeira opção sul africana, contra o sistema ferro-portuário moçambicano como certos autores tentam dar a entender. A desestabilização militar constituiu apenas uma "inovação" com vista a um maior alcance dos objectivos da RAS contra a SADCC. Mesmo assim, ela foi concomitante com os processos de guerra económica.

Neste âmbito, argumenta-se que, neste trabalho, a abordagem primeira da desestabilização militar em relação à guerra económica, reside num fundamento metodológico.

O principal argumento deste trabalho defende que: para estereotipar o sistema ferro-portuário moçambicano, os sul africanos aliaram a desestabilização militar à guerra económica. A desestabilização militar foi especificamente direccionada ao sistema moçambicano para bloqueá-lo e permitir o sucesso do uso dos meios económicos e súbtis nos países do "hinterland" no desvio do tráfego para os portos sul africanos. A guerra

⁷ Em Covane, L. (1988): 7- 64 pode ser melhor analisada a relação existente entre a o uso do porto de Maputo e o fornecimento da força de trabalho migrante moçambicana na RAS.

concorrencial tem de ser vista no âmbito da desestabilização porque o contexto da sua aplicação aponta para a existência de objectivos políticos a alcançar e a inexistência de condições geo- económicas que justificassem a sua aplicação em termos de economia de transportes.

No capítulo II, é constante a menção da RENAMO. Isso não deve ser entendido como se o trabalho fosse uma abordagem da guerra da RENAMO no sistema ferro-portuário, mas sim pelo facto de ter sido o principal instrumento através do qual o regime do apartheid camuflou o seu planeamento e execução do processo de desestabilização sob o projecto de pseudo-guerrilha. Um projecto que apesar do aumento de documentos e testemunhas que revelam o envolvimento sul africano, permite aos antigos dirigentes do Estado do apartheid manter a sua casmurrice em negar o seu envolvimento.⁸

Do mesmo modo, a abordagem não constitui a História dos CFM. O que sucede é que os CFM são a instituição ou a empresa que tutela o sistema ferro-portuário moçambicano.

A menção dos EUA, também é constante. Isto deve-se à importância que os EUA tiveram no desenvolvimento dos processos políticos na África Austral após a tomada de posse de Reagan: Moçambique, passou a estar no centro das fricções da guerra fria. E como realmente não desfrutava de nenhum apoio forte e efectivo da URSS, o país acabaria sendo uma falsa vítima do alvo comunista a abater na região. Este aspecto, facilitaria a desestabilização sul africana. Tanto mais que, organizações como o Grupo de Contacto eram liderados pelos EUA. Por essa razão, um dos marcos para a análise do desenvolvimento da História e das relações internacionais de Moçambique na década `80 é a análise do evoluir das relações entre Moçambique e EUA.

Antes da exposição das constatações conclusivas no capítulo V, abordar-se-à as implicações e o impacto que a desestabilização teve no sistema ferro-portuário moçambicano. Isto no capítulo IV.

As implicações e o impacto de um determinado processo não começam nem terminam no início desse processo. Quando muito podem ser vislumbrantes durante o seu decurso. Geralmente os efeitos são a longo prazo. Por isso, neste capítulo, haverá uma ligeira fuga das nossas balizas cronológicas em relação ao ano de 1992. Porque, por exemplo, há evidências de que o actual processo de reformas ou transformações na gestão do sistema ferro-

⁸ Entretanto para um estudo particular e detalhado da emergência, desenvolvimento e actividades da RENAMO vd. Flower, K. (1987); Minter, W. (1989); Vines, A. (1991 e 1996); Tajú, G. (1988).

portuário encentado em 1991 resulta em grande medida da conjuntura da década '80.⁹

O tema em abordagem é extremamente contemporâneo. Muito dos factos foram da nossa vivência. Por isso, tanto o método indutivo para a formulação de hipóteses como o dedutivo para chegar às conclusões, foram de capital importância. Por outro lado, a natureza económica do tema exigiu o recurso ao método quantitativo que é atestado pelas estatísticas constantes ao longo do texto e nos anexos que assim serão referenciados. Obviamente que para alcançar os melhores resultados possíveis da análise quantitativa houve a necessidade de recorrer ao método comparativo sem o qual os diversos dados não teriam sido empiricamente utilizáveis. É certo que para uma exposição empírico-teórica do texto final houve necessidade do recurso à análise teórica e crítica em tanto como métodos científicos.

Na elaboração deste trabalho foram usadas várias fontes orais, escritas, primárias e secundárias.

Entre as fontes primárias, há a destacar os relatórios não publicados da SATCC e da DNPCFM. Estas últimas, no fundo são documentos dos CFM na medida em que eram elaborados pelas direcções executivas. São fontes de extrema importância porque oferecem uma visão da percepção moçambicana da situação que se vivia no sistema em relação ao tráfego, destruições, perspectivas e acções desenvolvidas. Portanto, a partir destas fontes é perceptível a existência duma consciência explícita das autoridades ferro-portuárias moçambicanas sobre a conjuntura prevalecente. Pelo contrário, a documentação da SATCC é demasiada descritiva com tendência a fugir à realidade. A compreensão da conjuntura tem de ser entendida implicitamente pela fraqueza e dificuldades dos países da SADCC e não daquilo que estava sendo feito pelos sul africanos. Não obstante, são fontes extremamente úteis para os métodos quantitativos.

Em termos de documentos secundários, há a destacar sobretudo o jornal "Notícias". Um importante instrumento de análise cronológica e sistematizada de assuntos. No caso de assuntos do género desta abordagem, tem a vantagem simultânea de situar o pesquisador em relance com a conjuntura regional e internacional.

Em termos de obras já publicadas, de facto grande parte da literatura referenciada e/ ou alistada faz uma abordagem da problemática regional do

⁹. Em 1991 a empresa criou uma política comercial de comercialização de terminais especializados através da formação de "joint venture" para a gestão conjunta. Por coincidência, o primeiro contrato do género foi assinado pela CMR com sede na RAS para a exploração do terminal carbonífero da Matola.

sistema ferro-portuário moçambicano com referência à política sul africana de desestabilização. Nessa bibliografia, há abordagens gerais e específicas. Para o período em estudo, são de crucial importância e de leitura obrigatória os seguintes autores:

- Hanlon, J. (1986): Visualiza em primeiro plano a Estratégia Total. Para depois analisar a estrutura político-económica de todos os países da SADCC e demonstrar os vínculos e/ou mecanismos de dependência de cada país em relação à RAS. Vínculos esses que permitiram à RAS o exercício da pressão tanto na área dos transportes como nas outras áreas, demonstrando também como é que essa pressão foi exercida. Em cada país, há um subcapítulo com enfoque específico para a problemática dos transportes.

- Hanlon, J. (1989): Analisa a evolução da desestabilização regional sul africana e trás à tona os modos como a SADCC reagiu à estratégia sul africana na área dos transportes. O comportamento e a resposta dos doadores no âmbito dos projectos da SADCC e em particular dos transportes em Moçambique. O autor demonstra que apesar de tudo, Moçambique e a SADCC com a ajuda internacional conseguiram reagir económica e militarmente contra a estratégia sul africana.

- Johnson, P. & Martin, D. (1986): Um estudo com tendência a demonstrar que o "Engajamento Construtivo" estava a destruir a África Austral. É uma obra com artigos de diversos autores sobre assuntos específicos e por países do evoluir do conflito regional. Numa das abordagens, argumenta-se que a hegemonia económica sul africana reforçava a sua própria segurança. Facto verídico no que diz respeito aos transportes cujo acesso à rede sul africana era visto como regulador das economias e dos aparelhos dos Estados dos países do "hinterland", por isso que a RAS usou meios económicos para que as ligações com o sistema ferro-portuário moçambicano e angolano não fossem viáveis ao "hinterland."

- Lee, M. (1988): Tese de Doutoramento que aborda a economia política de toda a SADCC e demonstra a dependência económica dos países em relação à RAS. A abordagem da desestabilização militar no sistema ferro-portuário moçambicano tem a particularidade de ser apresentada num quadro cronológico.



- Legum, C. (1988): Abordagem geral da dinâmica da violência na África Austral até 1986. Tal como os outros autores, Legum, argumenta que a RAS usou o "chicote" e a cenoura" para desestabilizar a região. Possui a vantagem de abordar a dinâmica da violência em balizas cronológicas onde são enquadradas as acções na área dos transportes.

-Mackintosh, M. (1986): Importantíssimo artigo que analisa de como o capital e a contentorização foram extremamente preponderantes para o sucesso da estratégia sul africana em especial no que diz respeito ao Zimbabwe onde o capital sul africano era extremamente forte.

- Stephens, J. (1994): Tese de doutoramento de orientação específica para o problema da economia política de transportes em Moçambique no âmbito do conflito regional. Para além da desestabilização militar, Stephens, servindo se do facto de ter trabalhado nos CFM e ter lidado, no período em abordagem, com a clientela regional que usava tanto o sistema sul africano como o moçambicano, desenvolveu um importante trabalho que demonstra e argumenta que os sul africanos não só usaram os meios militares para atrofiar o sistema ferro-portuário moçambicano, mas também, meios económicos com especial destaque para a baixa do preço de transportes assente nas tarifas contratuais.

Comparativamente a esta literatura e outros estudos genéricos este trabalho assenta essencialmente na confrontação de várias fontes a partir das quais se faz uma distinção nítida entre o económico e o militar no âmbito da política regional sul africana contra o sistema ferro-portuário de Moçambique; resenha e análise dessa literatura cruzada com fontes primárias e orais para a concepção sintenticamente cronológica dos aspectos e fases mais importantes que afectaram o sistema ferro-portuário moçambicano durante a década `80 como consequência da política sul africana; visualização do sistema ferro-portuário moçambicano no contexto da economia política regional e internacional e da evolução das relações internacionais ao longo da década `80. Além disso, são trazidos a "lume" alguns elementos novos do impacto e implicações actuais causados directa ou indirectamente pelo processo de desestabilização militar e económica que de certeza abrirão espaços para dissertações a esse nível.

CAPÍTULO II

O PROCESSO de DESESTABILIZAÇÃO MILITAR.

Finda a guerra rodesiana, Samora Machel declarou a década '80 como sendo "década da vitória sobre o subdesenvolvimento". Para o efeito, contava com os rendimentos em divisas que o sector ferro -portuário voltaria a drenar ao país. Por isso, em Janeiro e Maio de 1980, os portos da Beira e de Maputo, respectivamente, constituíram os pontos enfáticos da sua ofensiva política e organizacional.

Porém, as aspirações de Machel não puderam efectivar-se. Pois, para além do fosso entre a visão e a realidade criadas pela retórica do governo moçambicano como se a descrição dessas visões já tivessem sido realizadas, o sistema ferro-portuário tornou-se no maior alvo directo e indirecto da desestabilização sul africana.

O presente capítulo, analisa três fases do processo de desestabilização militar: 1980- 1984, período do início do processo da desestabilização que se beneficiou do clima da guerra fria e da fraca capacidade de reacção militar de Moçambique e da região. A fase culminou com a assinatura do "Nkomati" através do qual se esperava que a desestabilização estancasse; 1984- 1988, período da intensificação da desestabilização e da resposta económica- militar regional e internacional para inverter a estratégia sul africana; 1989- 1992, período de degelo e da consumação do fracasso da estratégia militar sul africana. Abertura dum clima político-diplomático que conduziu à "paz romana" e por conseguinte ao fim da desestabilização militar no sistema ferro-portuário moçambicano.

II.1. Da formação da SADCC ao "Nkomati", 1980 -1984

"A evolução dos transportes ferroviários desde a independência teve três principais fases distintas: (...) a terceira fase, de 1982 até agora, que caracterizou pelo aumento de desestabilização na região em que a África do Sul passou a intervir directa e indirectamente em acções de agressão ao nosso país, e com grande intensidade a nível das infraestruturas e equipamento dos Caminhos de Ferro".¹⁰

O desejo de Samora Machel no campo ferro-portuário, era presumivelmente realizável tomando em consideração o desejo dos governantes dos países do "hinterland", ansiosos de retomar as rotas moçambicanas. Pois, em Junho, os presidentes Mobutu do Zaire e kaunda da Zâmbia. Henry Harawa, Ministro dos Transportes do Malawi, visitaram os portos da Beira e de Maputo, para verificar "In loco" as suas potencialidades. Segundo a imprensa local o entusiasmo dos visitantes foi dos melhores. Enquanto isso, o Zimbabwe assinava com Moçambique um acordo para a reabilitação do oleoduto Beira - Mutare.¹¹

Antes do fim de Junho, Mobutu organizou a chamada "Conferência de Lubumbashi" na qual participaram os chefes de Estado da Zâmbia, Zimbabwe e Moçambique. Na conferência, foi discutido fundamentalmente a situação dos transportes e comunicações ferroviárias entre os 4 países; o uso dos portos moçambicanos pelo Zaire, bem como o problema do trânsito do tráfego zairota pela Zâmbia com destino aos portos moçambicanos. No final da conferência, foi emitido um comunicado conjunto no qual os 4 chefes de Estado e governo decidiram concluir um acordo em matéria de transportes e comunicações com especial referência para o tráfego transitário.¹²

Quando foi anunciada a vitória eleitoral de Mugabe, a situação militar em Moçambique apresentava-se favorável para o governo da Frelimo: "Lancaster House" tinha estancado os raides rodesianos; as FPLM levavam a cabo e com sucesso a "Operação Leopardo". No contexto desta operação as principais bases da Renamo - Gorongosa e Sitatonga - foram tomadas em Fevereiro e Junho de 1980, respectivamente.¹³ Em Sitatonga foram encontrados vestígios do envolvimento da RAS no apoio à Renamo.

¹⁰ CFM, Relatório Anual, 1990

¹¹ Notícias, 18.01.80 a 20.06.80.

¹² Notícias, 20.06.80.

¹³ Notícias, 10.07.80

A RAS, ainda procedia a um estudo de moldar e treinar a RENAMO de acordo com os seus objectivos estratégicos que segundo Johnson & Martin, diferiam dos objectivos estratégicos rodésianos: "pretendia-se dar à organização um perfil mais popular para depois usá-la para o alastramento da desestabilização"¹⁴.

O mês de Novembro de 1980 foi relativamente rico em acontecimentos: no dia 25 Van Niekerk informa a Dhlakama que a RAS já estava disposta a recrutar e a treinar homens da RENAMO. De 27 a 28, Maputo organiza a SADCC₂.

A RAS, prestou atenção ao relevo que a SADCC₂ dava ao programa dos transportes e comunicações. A SADCC₂ ressaltou a necessidade dum investimento na ordem dos \$1946mn. Dos \$792mn destinados a Moçambique, \$605mn seriam canalizados aos portos e caminhos de ferro.¹⁵ Portanto, os três corredores moçambicanos beneficiariam de um vasto programa de reabilitação. Moçambique esperava também captar o tráfego sul africano. Porque, na realidade o país já tinha aprendido muito com a perda dos \$510mn¹⁶ dos rendimentos ferro-portuários como consequência da aplicação efectiva das sanções contra a Rodésia. Por isso que já em Dezembro de 1980, após a SADCC₂, o então Ministro dos Negócios Estrangeiros, Joaquim Chissano citado pelo "Notícias", já ironizava o não embargo petrolífero à RAS através do porto de Maputo, dizendo que "Moçambique não está disposto a sacrificar o porto de Maputo em benefício de Durban".¹⁷

Os sul africanos foram mitigando o grande projecto da SADCC₂, sempre na procura de uma forma militar de avisar à região que apesar da promessa de não embargos por parte de Maputo, a ideia do desenvolvimento dos transportes fora do seu controlo político não lhes agradava.

Como o afirma Davies, & O'Meara, este período constitui a segunda fase da política de desestabilização que vai dos meados de 1980 até finais de 1981 e no qual a RAS ainda não possuía uma perspectiva clara dos seus objectivos. "A intensificação das acções da RENAMO era feita de forma generalizada e indiscriminada."¹⁸

É nesta fase, mais concretamente no dia 5 de Maio, que inicia também um precedente negativo nas relações entre Moçambique e os EUA como

¹⁴ Johnson, P. & Martin, D. (1986): 10 -18.

¹⁵ Revista Trimestral da DNPCFM, (Out/Nov.) 1980 : 80; Kgarebe, A. (1981):122 - 130, 183 - 174; Hanlon, J.(1986): 132.

¹⁶ Valor constante em CFM, Relatório Anual, 1990

¹⁷ Notícias, 01.12.80

¹⁸ Davies, R. & O'Meara, D. (1985): 194.

consequência da expulsão de alegados espões da CIA.¹⁹ Um precedente que favorecia o eixo Pretória-Washington.

Depois de receber garantias de apoio logístico e militar por parte de Van Niekerk, em Abril de 1981 algures em Manica, Dhlakama organiza uma reunião na qual enfatiza particularmente que o oleoduto Beira-Mutare tinha que ser sabotado.²⁰ Ainda em Abril, a base de Nhamgodoa em Sofala foi destruída pelas FPLM. Novos elementos do processo de organização da desestabilização de Moçambique são revelados: aparecem os primeiros indícios de que a RENAMO não só tinha apoio da RAS, mas também do Kénia e dum país signatário da SADCC, o Malawi.²¹

Em Maio, a RAS tinha avisado publicamente de que levaria a cabo acções de represálias ao Zimbabwe alegadamente por albergar bases do ANC.²² Os objectivos são mais ou menos claros: era necessário enfraquecer a capacidade político-militar do Zimbabwe para não contrariar as acções de sabotagem que estavam sendo planeadas contra o corredor da Beira, numa altura em que o País se preparava para usar este corredor no escoamento de 110 mil toneladas do seu excedente de milho que significavam receitas no valor de 180 mil contos para o sistema ferro-portuário moçambicano.²³ Ao mesmo tempo, as previsões de entrada em funcionamento do "pipeline" Beira-Mutare apoquentavam os sul africanos quanto à manutenção da vulnerabilidade energética do Zimbabwe que juntamente com a Swazilândia, face a boa previsão das campanhas açucareiras, decidira financiar as obras de reabilitação do terminal açucareiro do porto de Maputo, num valor orçado em \$1.4mn. Além do mais, a capacidade militar do zimbabwe, protegeria e daria maior dinâmica aos 97 projectos apresentados por Moçambique na área dos transportes. Projectos esses que nos meados de 1981, 40 já estavam a ser implementados.²⁴

O estabelecimento de relações diplomáticas entre Moçambique e o Malawi em Julho de 1981 significava que se os corredores da Beira e Nacala

¹⁹Moçambique alegou que tais espões andavam camuflados em trabalhadores da embaixada norte-americana. Entretanto, a nível internacional a expulsão foi vista como uma reacção moçambicana ao anúncio televisivo de apoio a Botha por parte de Reagan aquando da sua tomada de posse. Cf. *Notícias*, 15.03.81; Johnson, P. & Martin, D. (1986): 302 - 303.

²⁰Para além deste anúncio que revela abertamente a estratégia sul africana de "pendurar" o Zimbabwe através da crise de combustível, Dhlakama não sou tranquilizou os seus homens quanto à garantia de viveres, como também estabeleceu 1985 como o ano de derrube de Samora Machel. Cf. Johnson, P. & Martin, D. (1986) : 19; Sarguene, F. (1986): 42; Legum, C. (1988) : 249.

²¹Sobre o processo do envolvimento do Malawi com a RANAMO até 1987 Vd. com particular destaque Hedges, D. (1987): 19; sobre a destruição da base de Nhamgodoa Vd. Davies, R. (1991): 7

²²Jaster, R. (1985): 108; *Notícias*, 2.11.81 e 03.11.81.

²³*Notícias*, 20.08.81; 24.08.81. O processo de escoamento desta mercadoria seria facilitado pelas 33 locomotivas que Moçambique tinha adquirido na Roménia no mês de Fevereiro de 1981 e pelas 60 que o Zimbabwe se preparava para adquirir dos EUA.

²⁴Cf. Jaster, R. (1985) : 116 - 118; *Notícias*, 03.09.81.

não enfrentassem problemas de segurança, as 500 e 400 mil toneladas do comércio externo do Malawi que passavam por Beira e Nacala, respectivamente, haveriam de aumentar conduzindo deste modo, à redução da dependência económica e mesmo político-diplomático do Malawi em relação a RAS.

Todos estes acontecimentos concorreram para a evolução da política regional sul africana.

Os finais de 1981 são vistos por Davies & O'Meara como sendo o início da terceira fase do processo da desestabilização. "É a fase mais selectiva, pois, o regime do apartheid aparentava possuir uma perspectiva mais clara dos objectivos a alcançar com a desestabilização e que medidas seriam mais efectivas para cada um dos Estados em particular." ²⁵

No caso de Moçambique, foram definidos inicialmente 3 alvos principais: linha de Machipanda, Oleduto Beira-Mutare (corredor da Beira); linha do Limpopo (corredor do Maputo) e estrada nacional nº1.

O corredor da Beira seria o alvo nº1 por diversas razões: A posição geográfica da Beira para o tráfego zimbabweano que constituia o grosso do tráfego da SADCC e o país onde a RAS ainda possuía muito capital investido; era a partir da Beira que o problema de abastecimento de combustível ao Zimbabwe e ao Malawi seria sanado duma vez por todas; o centro do país é onde tinham sido estabelecidas as grandes bases da RENAMO. Por isso, daria possibilidade de diminuição dos custos das operações de sabotagem com o envolvimento directo dos SADF. Além do mais, os SADF poderiam operar sem deixar rastros da sua participação face à geografia da Beira. O porto de Maputo continuava sendo de capital importância para a RAS, por isso não era conveniente que a subversão levasse a cabo acções na linha de Ressano Garcia e Goba. Aliás, no centro era mais fácil utilizar o Malawi como base de trânsito do que a Swazilândia no sul.

A RAS procurava levar a cabo as suas acções de forma dissimulada e concomitantemente com os processos decorrentes a nível da SADCC. Assim, sabendo de antemão que Blantyre seria palco da SADCC₃ de 19 a 20 de Novembro de 1981 a RAS, organizou uma acção de sabotagem contra o corredor da Beira. Os objectivos da acção foram dissimulados por uma acção inicial de sabotagem de condutores eléctricos em Mussorize deixando a Beira sem água e sem energia e por conseguinte, deixando o Porto da Beira com deficiências operacionais. A RAS fica estrategicamente com as mãos limpas

²⁵Davies, R. & O'Meara, D. (1985): 199.

porque para quem não queria ver, tornava-se ridículo que apoiasse a sabotagem de linhas de transporte de energia que ela própria necessitava para o seu consumo interno. Deste modo, o mérito aparenta ser totalmente da RENAMO.

A verdadeira acção planeada viria a ser posta em prática a 14 de Outubro num atentado de sabotagem à linha de Machipanda. O envolvimento da RAS na operação foi confirmado pelo corpo do mercenário Alan Gingles, morto no local pela explosão duma mina que tentava plantar.²⁶

O segundo ataque ocorreu duas semanas mais tarde: duas pontes sobre o rio Púngue a 50Kms da Beira foram objecto de sabotagem. A ponte que suportava a estrada e o oleoduto ficou seriamente destruída enquanto que a que suportava a linha férrea de Machipanda sofreu danos que levaram à interrupção do tráfego.²⁷

Comandos da CIO integrados nos SADF, começaram a defender a necessidade de sabotar as bóias de ajuda à navegação ao Porto da Beira. Tais estratégias, argumentavam que com tal sabotagem Beira ficaria muito tempo sem navegação e por conseguinte o "hinterland" seria coagido à dependência dos portos sul africanos.²⁸

Assim, a 13 de Novembro, numa altura em que Beira já tinha começado a receber navios de grande tonelagem, um comando sul africano sabotou as bóias do Porto da Beira que ficou temporariamente inacessível à navegação nocturna.²⁹

Nessa altura o Malawi escoava 95% do seu comércio externo pelos portos moçambicanos. Para Durban, apenas 5% eram encaminhados.³⁰ Não obstante, o país constituía o 3º parceiro comercial africano da RAS e o único da África negra com relações diplomáticas com o regime do apartheid. Por conseguinte, temendo represálias mais pesadas e/ou directas as autoridades malawianas convidaram a participar na conferência da SADCC₃ o encarregado de negócios da RAS no Malawi.

No fim da conferência o Vice-ministro dos Transportes malawiano juntou-se aos outros delegados da SADCC na condenação dos actos de sabotagem

²⁶ Hanlon, J. (1986): 136 - 137; Legum, C. (1988): 250; Notícias, 24.10.81; Sarguene, F. (1993): 41 - 42.

²⁷ Hanlon, J. (1988): 138; Notícias, 30.01.81; Sarguene, F. (1993): 41-42.

²⁸ O argumento destes comandos baseava-se num acto similar praticado em 1979 no qual foram sabotados os depósitos de combustível da Beira.

²⁹ Notícias, 14.11.81; Hanlon, J. (1986): 138; Lee, M. (1988): 207; Sarguene, F. (1993): 42; Legum, C. (1988): 250. Na sequência desta sabotagem que foi precedida pela afluência de submarinos da RAS que submergiam de dia e apareciam à superfície durante a noite, o britânico Dion Hamilton e o português Bejamim Fox, Director Geral e Adjunto da delegação da Manica na Beira, respectivamente, foram presos e condenados a 20 e 8 anos de prisão, respectivamente. Ambos foram acusados de posse de armas, actos de terrorismo e terem tido conhecimento do plano de sabotagem com antecedência.

³⁰ Lee, M. (1988): 207

da RAS. Como tal, no fim do ano, recebeu como prenda de Banda a sua demissão.³¹ Pelo sim, pelo não, o Malawi já estava de sobreaviso quanto as suas intenções de aproximação à SADCC e Banda tentava aliviar a situação procurando "bodes espiatórios" de justificação junto a Pretória.

A RAS recusou-se a admitir que as sabotagens no corredor da Beira tivessem sido de sua autoria. Mas, o grau de especialização encontrado na sua execução não deixava margens para dúvidas quanto ao envolvimento de comandos dos SADF. Estas dúvidas foram definitivamente dissipadas quando importantes documentos que provaram o envolvimento da RAS e a sua estratégia foram capturados aquando da destruição da base da RENAMO em Garágua a 7 de Dezembro de 1981.³²

No início de 1982, iniciou a 4ª fase da estratégia da RAS. Aparentemente havia dois objectivos básicos a alcançar: primeiro, procurar que os Estados da região cooperassem com Pretória para a eliminação das actividades do ANC a partir dos seus territórios. O segundo objectivo imediato visava assegurar a manutenção das ligações económicas e frustrar os esforços dos Estados da região para reduzir a dependência económica.³³ Para tal, foram usados "incentivos" económicos e a coerção político-económico que incluíam sabotagens económicas directas.

A partir de 1982 a estratégia da RAS definiu 3 categorias de Estados na região. A primeira consistia nos Estados conservadores vistos como colaboradores do regime. A segunda englobava os considerados mais vulneráveis à pressão. A terceira abrangia os Estados cujos sistemas políticos e estratégicos de desenvolvimento constituíam um desafio para o capitalismo do apartheid. Os Estados da 2ª e 3ª categorias estavam sujeitos a medidas de desestabilização intensa.³⁴ E é em função disso que o sistema ferro-portuário moçambicano e os seus utilizadores são desestabilizados ou economicamente guerreados.

A destruição da base de Garágua, obrigou a RAS a mudar de tática na orientação da RENAMO: novos agentes infiltrados juntaram-se aos sobreviventes de Garágua em outras bases. Inicia-se a penetração para o sul de modo a dispersar os efectivos das FPLM.³⁵ É neste contexto de penetração

³¹ Hanlon, (1986): 239; Notícias - 25.11.81 - Os EUA foram contrários à condenação destas sabotagens. Os norte-americanos alegavam que o "genial para uma organização económica que organizava uma conferência com fins financeiros seria não imiscuir-se em assuntos políticos".

³² Legum, C. (1988): 249; Notícias, 11.12.81.

³³ Davies, R. & O'Meara, D. (1985): 199

³⁴ Davies, R. & O'Meara, D. (1985): 199; 201.

³⁵ Notícias, 29.09.82

para o sul que pela primeira vez é atacada uma composição ferroviária na linha do Limpopo.³⁶

Apesar desta viragem para o sul, o corredor da Beira não deixou de ser alvo. A linha de Sena começou a ser atacada. Estima-se em 52 o número de vezes que a linha de Sena foi atacada até ao seu encerramento nos finais de 1982. Como consequência disso, 50 mil toneladas de açúcar malawiano ficaram por escoar. Esta quantia viria aumentar para 130 mil toneladas no ano seguinte. Além disso, o Malawi entrou numa crise de combustível e fertilizantes.³⁷

Aparentemente, a sabotagem da linha de Sena podia ser vista como uma colaboração do próprio Malawi. Porém, a situação era difícil de esclarecer na medida em que até 1983, 63% do tráfego malawiano (32% a menos que o tráfego de 1981) ainda usava as rotas moçambicanas. Pelo que o apoio malawiano à RENAMO constituía um acto de aparente suicídio económico, tanto mais que as autoridades locais vinham sempre recusando oficialmente qualquer envolvimento seu com a RENAMO.

Com a inoperância da linha de Sena, 32% do tráfego malawiano começou a ser drenado de e através de Durban, 3 vezes mais longe que Beira. Isto significa que só em 1982 o Malawi tinha que pagar 16mn de Kwachás extras nos custos de transporte do seu comércio externo.³⁸ Porém, o Malawi tinha outra alternativa moçambicana que era a linha de Nacala. Não obstante, doadores internacionais do Banco Mundial - Inglaterra, EUA e RFA - hostis a Moçambique, decidiram promover o chamado "Northern Corridor" que ligava o Malawi ao porto tanzaniano de Dar-Es-Salaam. O objectivo era conceder ao Malawi uma saída marítima fora do território moçambicano.³⁹

O Financial Mail de 17 de Setembro de 1982, citado por Hedges, refere que, com a sabotagem de Sena e posteriormente de Nacala "o Malawi ficou cada vez mais dependente dos transportes da África do Sul que utilizava uma frota de 50 camiões pesados para ligar o Malawi através do Botswana e Zâmbia."⁴⁰

Referimo-nos anteriormente que os SADF tinham dado crédito às informações e argumentos dos antigos agentes da CIO quanto à vantagem da sabotagem das bóias do Porto da Beira. Porém, contra as expectativas sul africanas, o Anexo III mostra que tal acção não contribuiu para a redução do

³⁶ Notícias, 12.10.82. O ataque foi precedido da captura de material bélico da RAS a 22 de Julho na vila ferroviária e fronteira de Ressano Garcia, após combates entre as FPLM e os SADF que tinham penetrado vários quilómetros no território moçambicano.

³⁷ Sarguene, F. (1993): 43; Lee, M. (1988): 191 e 208; Hanlon, J. (1988): 240.

³⁸ Hanlon, J. (1986): 240.

³⁹ Ngwenya, S. (1993): 32 - 38.

⁴⁰ Hedges, D. (1987): 19.

tráfego e por conseguinte do fluxo de navegação. Apesar de o tráfego internacional global manuseado naquele porto ter reduzido para 1314 mil toneladas em 1982, o tráfego transitário sofreu uma ascensão para 785 mil toneladas, dos quais 358 mil toneladas eram do tráfego zimbabweano e as 411 mil toneladas do tráfego malawiano que atingia Beira via Machipanda. (as restantes 16 mil toneladas eram de origem diversa). Tudo leva a crer que para além da reposição das 20 bóias novas feita em Setembro de 1982, houve também a acção do próprio Zimbabwe que se mostrava cada vez mais decidido a romper as suas ligações e dependência em relação a RAS utilizando as rotas moçambicanas, tanto mais que o oleoduto Beira-Mutare tinha começado a funcionar plenamente.⁴¹

A desestabilização ao Zimbabwe aparentava-se mais viável se o método fosse coercivamente económico-político. É neste contexto que a RAS, orienta a RENAMO no sentido de danificar seriamente o oleoduto Beira - Mutare. Assim, de 11 a 12.10.82 um grande grupo da RENAMO realiza uma sabotagem no "Pipeline" na estação de bombagem de Moforga.⁴² A sabotagem teve efeitos contrários à estratégia sul africana no seu apoio à subversão na Metabelelândia. Pois, pela primeira vez, o Zimbabwe "esqueceu" os seus problemas internos de segurança causados pelos insurrectos da Super-ZAPU e enviou suas tropas para protegerem o corredor da Beira.⁴³ Coléricos com a atitude zimbabweana, os Sul africanos decidiram organizar e participar directamente na sabotagem ao terminal de petróleo da Beira nos finais de Dezembro de 1982 e no oleoduto Beira - Mutare em Janeiro de 1983.⁴⁴ O objectivo era colocar o Zimbabwe numa crise energética sem precedentes e passar a depender totalmente dos abastecimentos sul africanos, facilitando assim a coerção político-económico.

Moçambique tentou minimizar a situação zimbabweana enviando combustível através da linha do Limpopo. Assim, a RENAMO aumentou os seus raids sobre a linha do Limpopo atravessando Kruger Park para atacar os comboios de combustível. Apesar de ter passado uma boa porção de combustível, vários vagões tanques foram destruídos.⁴⁵

⁴¹ As novas boias foram financiadas pela Holanda num quantitativo avaliado em \$ 325.000. A redução do tráfego internacional global pode ser vista como consequência da redução da capacidade de importação por parte de Moçambique cujos efeitos da guerra e da seca começavam a fazer-se sentir seriamente com o agravante da deterioração dos termos de troca. Além do mais a CAMECON recusou a entrada de Moçambique o que teria contribuído para a redução do comércio externo na medida em que os maiores parceiros na altura eram os Países do Leste. Sobre a problemática da CAMECON vd. Abrahamsson, A. & Nilsson, A. (1994): 110

⁴² Legum, C. (1988): 250; Notícias, 20 a 23.10. 82. Na ocasião foram raptados 3 técnicos portugueses.

⁴³ Johnson, P. & Martin, D. (1986): 20; e Sarguene, F., (1993): 42.

⁴⁴ Hanlon, J. (1986): 191; Hanlon, J. (1989): 24; Jaster, R. (1985): 156; Johnson, P. & Martin, D. (1986):71; Sarguene, F. (1993):41. As fontes referem que os custos causados por este raide foram avaliados em \$20mm

⁴⁵ Hanlon, J. (1986): 192; Hanlon, J. (1989): 24.

O Zimbabwe vinha usando Beitbridge só para a importação do "jet oil" que as características do oleoduto Beira-Mutare não permitiam drenar. Com esta sabotagem bem como os ataques à linha do Limpopo e o embargo petrolífero que a RAS impôs, Moçambique tentou usar os vagões jumbos para fornecer combustível via Maputo-Komatpoort-Beitbridge. A RAS reagiu sabotando a linha de Ressano Garcia como forma de advertir que os "Jumbos" só podiam usar Beitbridge a partir dos terminais sul africanos.⁴⁶

Em Janeiro de 1983 o oleoduto Beira-Mutare voltou a funcionar pondo fim à escassez de combustível no Zimbabwe e um dos principais meios de pressão da RAS ao país.

Fazendo fé a fontes zimbabweanas, Hanlon refere que em 1982 a linha do Limpopo esteve encerrada 75 dias e 25 dias interrompida contra os 22 e 7 dias da linha de Machipanda, respectivamente. Os dias de encerramento e interrupções da linha de Limpopo foram aumentando cada vez mais em 1983 até ao encerramento, tal como ilustra o Quadro I. Em contrapartida Machipanda observou uma relativa calma em 1983. Isto pode ser entendido como fruto da presença das tropas zimbabweanas no corredor da Beira. As acções voltaram a recomeçar em 1984 tal como ilustra o mesmo quadro.

QUADRO I
Interrupções e Encerramentos da Linha de Limpopo e de Machipanda.
1982 - 1985

LINHA LIMPOPO	ENCERRAMENTOS	INTERRUPÇÕES	LINHA MACHIPND	ENCERRAMENTOS	INTERRUPÇÕES
1982	75	25	1982	24	07
1983	144	38	1983		
1984		30	1984	32	13
1985	FECHADA	FECHADA	1985	24	06

FONTE: Hanlon, J. (1986): 240; Cf. Lee, M. (1988): 191 e 195.

O aumento das acções na linha do Limpopo pode ser entendida como resultado da instalação das bases da RENAMO no Sul e a necessidade urgente de tornar Limpopo inoperativa.

Mesmo nesta situação de insegurança nos corredores moçambicanos, o Zimbabwe já operava via Maputo 50% do seu comércio externo.⁴⁷

A grande ofensiva conjunta RAS/RENAMO organizada entre 1981 - 1983 não dava indícios do enfraquecimento do governo da Frelimo. Aliás, para os "verligts" (a ala moderada do PN que englobava os diplomatas e os grandes capitalistas), nos finais de 1982 o derrube da FRELIMO ou forçá-lo a um compromisso com a RENAMO eram possibilidades irrealísticas. Deste modo a

⁴⁶ Hanlon, J. (1986): 192; Hanlon, J. (1989): 24.

⁴⁷ Hanlon, J. (1986): 192; Hanlon, J. (1989): 24.

opção era forçar uma mudança política não estrutural, pois, para os estrategas "verligts", "seria infinitamente caro e problemático sustentar a RENAMO no poder do que manter o país ingovernável de modo a forçar a FRELIMO a uma mudança política".⁴⁸

Quando em 1983 o governo inicia a reestruturação do seu exército e das milícias populares, os CFM também foram abrangidos pelo processo, tendo destacado alguns dos seus trabalhadores para serem militarmente preparados com vista à defesa das infraestruturas da Empresa.⁴⁹

Quando Chester Crocker fez uma digressão pela África Austral em Janeiro de 1983, toda a região estava em pé de guerra. Antes desta visita os EUA já tinham responsabilizado a RAS pelo apoio dado à RENAMO, por isso, quando Crocker chega a Moçambique em Março de 1983, foi recebido por Samora Machel.⁵⁰ Iniciava assim mais uma nova fase de relacionamento EUA-Moçambique que de certa forma contribuiu para alteração relativa das relações Pretória-Washington.

Na ocasião da vinda a Moçambique, Chester Crocker explicou a perspectiva norte-americana da situação da África Austral da seguinte forma:

1. O conflito entre Moçambique e a RAS estava a aumentar a instabilidade regional. Por conseguinte, os países dependentes dos portos moçambicanos bem como os investimentos da SADCC estavam a ser prejudicados.
2. Tal conflito ameaçava as relações dos EUA com os países africanos podendo levar outros países a pedirem ajuda ao bloco socialista.
3. Que Moçambique podia pedir a intervenção directa de Moscovo sem que os EUA pudessem reagir porque caso contrário isso podia favorecer a solidariedade dos Estados africanos à Moçambique.
4. Que Moscovo estava consciente do impacto regional do apoio de Moçambique ao ANC.
5. Que os EUA tomam ser necessário que a RAS reduza a sua desestabilização na região e colocasse as possibilidades de medidas diplomáticas e económicas.
6. Que a Administração Reagan aceitasse haver uma ligação entre a instabilidade regional e o apartheid e que era necessário que a RAS começasse a pôr fim a discriminação racial.⁵¹

⁴⁸ Davies, R. & O'Mera, D. (1985): 202.

⁴⁹ DNPCFM, Relatório Anual, 1984.

⁵⁰ Johnson, P. & Martin, D. (1986): 304; *Notícias*, 14.03.83. Em 1981, Samora Machel não recebeu Chester Crocker.

⁵¹ Johnson, P. & Martin, D. (1986): 24.

É neste contexto que os EUA começam a promover a "Regional Security Doutrine". A tarefa dos EUA foi facilitado porque nos meados de 1982 a FRELIMO já tinha decidido adoptar uma tripla estratégia para contrapor a agressão sul africana. Um dos aspectos dessa estratégia foi tentar isolar Pretória através do desenvolvimento de melhores relações com o Ocidente.⁵²

Foi neste contexto que em Outubro de 1983 Samora Machel fez uma digressão pela Europa. Nos meses seguintes, esta ofensiva diplomática de Machel surtia efeitos: quando Roelof Botha visitou a Europa, a mensagem que recebeu em todos os cantos foi de que "a desestabilização não fazia negócio."⁵³ Deste modo, apesar de que nos finais de 1983 Pretória tivesse feito alguns ganhos, ainda não dominava a região.⁵⁴

Os EUA começaram a pressionar Pretória no sentido de enveredar por um processo de diálogo para solucionar o conflito com Moçambique. Assim, os estrategas da Estratégia Total foram obrigados a incluir a componente negocial. Tal facto, não só conduzia ao Acordo de Nkomati em Março de 1984, mas também ao Acordo de Lusaka em Fevereiro de 1984 entre o governo angolano e a RAS.⁵⁵

Os dois acordos acabaram sendo assinados perante o envolvimento directo do Ocidente e particularmente dos EUA. A visão colaboracionista da administração Reagan com a visão sul africana segundo a qual a Estratégia Total era uma resposta natural contra a "Comunist Total Onslaught" contribuiu bastante para que a conjuntura do conflito regional fosse estreitamente relacionada ao da conjuntura global. Por isso, a pressão ocidental acabou sendo decisiva para que a RAS encarasse seriamente um processo negocial na sua Estratégia Total. Só que as linhas de Sena e Limpopo já estavam encerradas devido a desestabilização. As únicas que se mantinham abertas eram as de Ressano Garcia, Machipanda, Goba e Nacala. Ressano Garcia, mantinha-se aberta porque a RAS ainda tinha certo interesse no uso do porto de Maputo. Machipanda, mantinha-se aberta a custa de elevadas despesas militares; e nessa altura Moçambique já estimava em \$3,4bn os custos da destruição da guerra. A dívida externa do País, já orçava em \$2,4bn incluindo os juros e amortizações.⁵⁶ Os maiores e melhores índices de produção nacional desde a

⁵² Davies, R. & O'Meara, D. (1985): 206

⁵³ Johnson, P. & Martin, D. (1986): 32.

⁵⁴ Tais ganho relacionam-se com a assinatura do pacto de não agressão com a Swazilândia; coação do Lesotho para expulsar o ANC do seu território; enormes estragos feitos em Angola e Moçambique.

⁵⁵ Davies, R. & O'Meara, D. (1986): 26; Legum, C. (1988) : 289 - 291; Johnson, P. & Martin, D. (1986): 23 e 305. Sobre o processo decorrente para a assinatura do acordo de Lusaka e Nkomati Cf. as obras em referência nesta nota. Vd. também anexo IV do texto integral do acordo.

⁵⁶ Apesar disso, advoga-se que a dívida ainda era negociável e não tão alarmante em comparação com a dos outros países africanos. A precupação existente era o facto de a dívida ser superior ao PNB. A quota do serviço da dívida ascendia a 195%.

independência do país, alcançados em 1981, tinham começado a ser estereotipados.

II.2. Do "Nkomati" aos esforços regionais para a inversão da estratégia sul africana, 1984 - 1988.

Apesar do "Nkomati", a apreensão das autoridades ferroviárias moçambicanas face à estratégia sul africana continuava. Daí que, mesmo após o "Nkomati" o Ministro dos PCFMM com a presença do chefe do EMG das FPLM, orientou em Maio de 1984 um seminário no qual foi reconhecido que:

"desde 1982 que o sector ferro-portuário vinha sendo alvo de ataques do banditismo armado e não armado com consequências bastante graves para o País, em materiais em vidas e consequentemente para a economia nacional". (E que tais) "ataques (eram) perpetrados directamente a comboios, destruição de vias férreas, redes de comunicação, pontes e estações, assaltos aos comboios com finalidades furtivas especialmente a vagões de açúcar".⁵⁷

Há várias interpretações sobre o "Nkomati" que estão fora do campo desta abordagem temática. Talvez seja útil referir que o governo da FRELIMO foi coagido a ir de encontro com o objectivo principal da desestabilização segundo as prerrogativas de Geldenhuys que, citado por Abrahamsson & Nilsson, afirma:

"o objectivo principal do desestabilizador é plenamente político. Na essência ele deseja promover ou (forçar) mudanças políticas no Estado alvo. Podem ou não incluir mudanças estruturais, quer dizer, afastar o governo do poder, mas inclui certamente mudanças fundamentais ou orientações políticas do Estado alvo vis-a-vis o desestabilizador".⁵⁸

Na verdade a política de diálogo que veio dar muitos ganhos à FRELIMO foi a um bom preço: o país teve que reestabelecer relações de ajuda económica com o Ocidente mediante uma viragem política para a aliança

Quer dizer, as dívidas eram extremamente maiores em comparação com o poder económico do país. vd. Abrahamsson, H. & Nilsson, A. (1994): 12 e 24.

⁵⁷ O documento em referência tem como título Segurança e Protecção das Infraestruturas e Circulações Ferroviárias. Nele, constam questões referentes à protecção da linha férrea, protecção ao comboio e dados estatísticos das sabotagens entre 1982 e 1985 a nível dos CFM-Sul, Centro, Norte e Zambézia.

⁵⁸ Abrahamsson, H. & Nilsson A. (1994): 159.

ocidental. Em 1984 Moçambique pediu ajuda ao FMI e em 1987 encetou o PRE.⁵⁹

Com o "Nkomati", o empresariado Sul africano tentava dar passos no sentido de começar a investir em Moçambique: Em Maio de 1984, 17 homens de negócio, sul africanos, visitaram Maputo. Dentre os contactos feitos na ocasião, há a destacar o aumento do tráfego de baixas tarifas no Porto de Maputo mais concretamente a exportação do carvão e certas importações. Enquanto isso, a Rennies conseguiu angariar junto de alguns carregadores R4mn para a reabilitação do Porto de Maputo sendo metade para o terminal de carvão e outra para a aquisição de novos guindastes. Esse capital, foi concedido na condição de os carregadores se beneficiarem de um abate nas taxas portuárias.⁶⁰ No campo diplomático a RAS tentou promover um diálogo entre a FRELIMO e a RENAMO.⁶¹

Desde que o NSMS através do SSC concedeu poderes políticos aos militares, eles não só alargaram tais poderes como também tornaram-lhes mais obscuros e de gestão complexa. A prova disso é que 3 semanas antes do "Nkomati", o General Van der Westhuizen não só tinha garantido apoios e abastecimentos militares à Dhlakama como também tinha dado instruções de modo a que os caminhos de ferro, a barragem de Cahora-Bassa, cooperantes e infraestruturas de desenvolvimento no âmbito da SADCC fossem os principais alvos.⁶²

É neste âmbito que após o "Nkomati", num esforço tendente a camuflar a sua dependência estratégica e bélica em relação à RAS, a RENAMO empreendeu fortes acções armadas, aproximando-se cada vez mais da capital Maputo. Neste contexto, em Abril, cinco semanas após o "Nkomati", a linha de energia eléctrica de Komatipoort sofreu um ataque. A partir de Julho os ataques aumentaram e a linha de Ressano Garcia passou a ser a grande vítima. O estabelecimento duma base nas montanhas da fronteira Swázi facilitou os ataques à linha de Goba e de Ressano Garcia.⁶³

Como a RAS ainda não tivesse resolvido o problema de instalações do manuseamento de carvão em East London, para os homens de negócio os ataques a Goba e Ressano Garcia começaram a ser preocupantes na medida

⁵⁹ Davies, R. 9(1991):8.

⁶⁰ Hanlon, J. (1986): 145 e 301.

⁶¹ Sobre o processo negocial entre a FRELIMO e a RENAMO que por pouco conduzia a um cessar fogo entre as partes a 11 de Outubro de 1984, Cf. essencialmente Johnson, P. & Martin, D. (1986): 32 e Legum, C. (1988): 357 - 358, onde poderá analisar também a cumplicidade portuguesa no fracasso do processo.

⁶² Johnson, P. & Martin, D. (1986): 36. Estas revelações foram encontradas nos "Documentos de Gorongosa".

⁶³ Hanlon, J. (1989):145

em que perturbavam o fluxo normal do escoamento para Maputo.⁶⁴ Assim, os sul africanos começaram a promover a ideia de enviar tropas suas para Moçambique, não só para proteger a linha férrea e os trabalhos de reparação, mas também para proteger as linhas de energia eléctrica e combater a própria RENAMO.⁶⁵ A estratégia sul africana não encontrou eco no governo moçambicano.

Quando East London ficou capacitado ao manuseamento normal de carvão, esta carga foi desviada de Maputo e a linha de Ressano Garcia transformou-se numa grande vítima das acções de sabotagem perpetradas pela RENAMO.⁶⁶

A intensificação da desestabilização ferroviária no corredor de Maputo, atingiu o ramal de salamanga que permitia o escoamento de cal para a fábrica de Cimentos da Matola. Moçambique que até então exportava cimento para a Swazilândia, passou a ser importador desta mercadoria da própria Swazilândia e da RAS. No centro do país, com o propósito de minar a arrecadação de divisas pela economia moçambicana, o ramal Dondo-Muanza, também foi sabotado paralisando assim a produção de cimento e causando a perda de \$56mn anuais. Na mesma altura, o país perdia \$50mn anuais pela falta de escoamento do carvão de Moatize face a paralização da linha de Sena.⁶⁷

Em Setembro de 1984 havia esperança de se voltar a escoar o carvão de Moatize face a reabertura parcial da linha de Sena. Contudo, a construção do aeródromo na base de Gorongosa pelos sul africanos passou a facilitar bastante os abastecimentos aéreos à RENAMO no centro do país. Por isso, a RENAMO passou a uma fase mais agressiva da desestabilização que não permitiu o escoamento desse carvão. Como nessa altura havia clarividência de que para além do abastecimento aéreo e marítimo directos, a RENAMO recebia apoio logístico através do Malawi, a 23 de Outubro de 1984, Samora Machel realizou a sua primeira visita oficial ao Malawi onde conferenciou com o próprio Kamuzu Banda. Hedges, citando o "Notícias" refere que "No comunicado conjunto, os dois presidentes condenaram as actividades dos

⁶⁴ Legum, C. (1988): 354

⁶⁵ Legum, C. (1985): 363 e 364. A ideia de as tropas sul africanas combaterem a RENAMO originou celeumas no seio das altas esferas dos SADF. Alguns deles começaram a falar em demissão. Uma explanação mais exaustiva destes desenvolvimentos que envolviam Van Niekerk e o general Viljoen podem ser analisados em Johnson, P. & Martin, D. (1986): 36 numa abordagem baseada nos "Documentos de Gorongosa".

⁶⁶ Hamon, J. (1986): 145.

⁶⁷ Johnson, P. & Martin, D. (1987): 26 - 27 ; Hamon, J. (1989): 25. A problemática da produção e exportação de cimento é muito interessante nos dias de hoje. Numa entrevista com o Sr. R. J. Roth, General Manager da Alpha Cement da Swazilândia, em Novembro de 1995, ele afirmou que as suas fábricas estavam à beira de encerramento. Basta que a Cimentos de Moçambique esteja à altura de abastecer suficientemente o mercado moçambicano. Quer dizer, enquanto que Moçambique sofria as consequências da agressão regional, a Swazilândia facturava com isso.

bandidos armados e concordaram na necessidade duma colaboração na segurança das fronteiras mútuas... a manifestação da boa vontade do Malawi culminou com a chegada em Blantyre do primeiro comboio vindo da Beira desde 1982. Em Novembro, como preparativo para a materialização, ao nível da economia, da esperada colaboração, foi assinado um acordo entre as respectivas empresas estatais de Caminhos de Ferro. Planos para a reabilitação das linhas férreas para Malawi foram de novo ventilados".⁶⁸

Aparentemente, o colaboracionismo do Malawi com a RENAMO estancaria a partir da visita de Samora, tanto mais que, o Malawi, enquanto não se reabrisse efectivamente a linha de Sena poderia continuar a usar como alternativa o corredor de Nacala. Porém, é exactamente isto que os sul africanos não desejavam que acontecesse uma vez que isto significava o sucesso da estratégia da SADCC em relação à CONSAS sobre o Malawi.

Neste contexto, a partir de 1984 o corredor de Nacala começou a ser seriamente atacado e de acordo com o anexo V.1., em 1984 os dias de tráfego perdidos subiram para 30, correspondendo a uma perda de tráfego na ordem de 11221 toneladas que correspondem a uma perda de receitas de \$461.236. Em contrapartida, o Malawi perdeu nesse ano 100 mil Kwachas pelos transtornos de Nacala.⁶⁹

X Em relação ao Malawi, a RAS conseguiu alcançar os seus objectivos : o país foi económica e politicamente coagido a escoar o seu chá via aérea. Os custos do frete eram cinco vezes mais altos que os da tarifa ferroviária e do frete marítimo. Os baixos preços das mercadorias exportadas no mercado internacional não compensavam as elevadas taxas do frete rodoviário e dos próprios portos sul africanos. Para tranquilizar o Malawi, os sul africanos adoptaram a política de incentivos. E, como diz Hanlon, " O Malawi começou a protestar pouco (...) a RAS tinha forçado o Malawi a voltar ao curral (...)".⁷⁰

A estratégia de manter as fontes e vias de abastecimento regional de combustível continuou. Por isso, o "pipeline" Beira - Mutare, sofreu 4 sabotagens em 1984. Para a redução do nível das sabotagens, o Zimbabwe tinha colocado no corredor da Beira 3.000 homens do seu exército. Este número viria a aumentar para cerca de 7.000 a 10.000 homens consumindo ao orçamento zimbabweano cerca de \$100mn anuais. Apesar de que a linha de Machipanda tivesse sofrido 25 sabotagens que resultaram em 209 dias de perda de tráfego,

⁶⁸ Hedges, D. (1987): 19. Cf. Legum, C. (1988): 358.

⁶⁹ Hanlon, J. (1986): 240; Johnson, P. & Martin, D. (1986): 25; Lee, M. (1988): 207 - 208.

⁷⁰ Hanlon, J. (1986): 240.

a partir de 1984 a guarnição feita pelos ZANLA permitiu um serviço razoável ao longo de Machipanda.⁷¹

Uma das teorias defendidas sobre a estratégia sul africana na assinatura do "Nkomati" era a de que a RAS esperava com tal acordo criar autonomia da RENAMO no Centro e Norte de Moçambique. Assim, garantiria a inoperacionalidade do corredor da Beira e Nacala indirectamente através de acções armadas da RENAMO. O Sul de Moçambique ficava como que uma área onde ela (a RAS) havia de manter um pacto de real boa vizinhança com a FRELIMO e gerir pequenos negócios do seu interesse económico como forma de garantir a operacionalidade da linha de Ressano Garcia, linha de Goba e o Porto de Maputo. A linha de Limpopo permaneceria encerrada para asfixiar o Zimbabwe e a Zâmbia. Assim, o Zimbabwe tal como o Malawi e o Zaire seria coagido a escoar as suas mercadorias via RAS. Caso o Zimbabwe insistisse em usar Maputo, as mercadorias teriam que rotear o território sul africano para atingir Komatipoort. Os custos para o Zimbabwe seriam elevados e as mercadorias estariam sujeitas a embargos e delongas no território sul africano no âmbito da política de coerção político- económica que analisaremos no capítulo seguinte.

Se considerarmos que Legum afirma que a RAS baixou o seu tráfego total manuseado via Maputo de 5.5mn de toneladas de 1970 para 950 mil toneladas em 1985 e se considerarmos também que Stephens confirma que a partir de 1985 o tráfego que era transportado pela linha de Ressano Garcia incluía o tráfego zimbabweano, podemos concluir que, o Zimbabwe, independentemente dos custos resultantes do trânsito das suas mercadorias pelo território da RAS, estava decidido a fazê-lo através do porto de Maputo.⁷²

Perante esta situação e o facto de a RAS, particularmente, o sector privado, ter perdido certo interesse em manter perfeitamente funcional o corredor de Maputo, tanto mais que os violadores do "Nkomati" ainda precisavam de camuflar as suas acções, a 21 de Janeiro de 1985, uma ponte importante da linha de Ressano Garcia, a 14 kms da fronteira sul africana, foi seriamente sabotada.⁷³ A recuperação da ponte só foi possível com o auxílio de técnicos sul africanos que participaram também na recuperação de uma

⁷¹ Lee, M. (1988): 234; Hanlon, J. (1989): 68; Johnson, P. & Martin, D. (1985): 36 e 71.

⁷² Legum, C. (1988): 398; Stephens, J. (1994): Anexos 3; Cf. Hanlon, J. (1989): 196.

⁷³ Hanlon, J. (1986): 150.

outra que tinha sido destruída na mesma linha a 16 de Fevereiro do mesmo ano.

Em Março, quando o Sul de Moçambique foi fustigado pelo ciclone Domoína, os obsoletos postes de transporte de energia eléctrica, "fatigados" pelas sabotagens constantes, ruíram. A cidade de Maputo e o respectivo porto ficaram com dificuldades de fornecimento energético. Os EUA doaram \$250.000 a Moçambique para adquirir carvão à vizinha RAS de modo a alimentar a terminal térmica já que o carvão de Moatize não podia chegar à Beira para ser escoado para Maputo face ao encerramento da linha de Sena. A RAS, no lugar de fornecer imediatamente o carvão comprado, recusou a fazê-lo alegando falta de vagões para o seu transporte. As autoridades moçambicanas tiveram que apelar à Comunidade Internacional acusando a RAS de estar a aplicar sanções económicas ao país. Assim, os sul africanos decidiram enviar o carvão para Maputo. Mas, ironicamente, na noite anterior à decisão de escoar o carvão, mais uma importante ponte sobre a linha de Ressano Garcia foi sabotada.⁷⁴ A 3 de Dezembro de 1985 uma outra ponte da linha de Ressano Garcia, situada a 50 milhas de Maputo e a 5 milhas da fronteira com a RAS, também foi vítima dum sabotagem. O governo moçambicano afirmou que tal acção só podia ter sido protagonizada por especialistas.⁷⁵

É facto evidente que o primeiro aniversário do "Nkomati" foi pouco celebrado. A situação de segurança no país estava pior do que nunca. A RAS em pouco ajudou para melhorar a situação se não em algum apoio técnico subtil nos portos e caminhos de ferro. Não obstante, a RAS concordou em tomar medidas importantes para bloquear a "alegada" continuação do apoio à RENAMO a partir do seu território.⁷⁶

A admissão pela primeira vez em público de que a RAS apoiou activamente a RENAMO até ao "Nkomati" seria feita em Abril de 1985 por "Pik" Botha, que admitiu tal facto quando os parlamentares "verkrampsts" (radicais do PN) atacaram o governo do PN acusando-o de ter traído a RENAMO. O chefe da diplomacia sul africana, para defender o seu governo e os "verlights" exprimiu uma visão interessante de toda a política e estratégia sul africana até então feita por "divagações" académicas e da imprensa dizendo que:

"... não há nada a esconder. Naturalmente, houve um tempo

⁷⁴ Hanlon, J. (1986): 150

⁷⁵ Hanlon, J. (1989): 150

⁷⁶ Vd. tais medidas em Legum, C. (1988): 362.

que nós ajudamos e apoiamos a RENAMO. Porquê? os senhores parlamentares não são tão ignorantes. A ajuda à RENAMO tinha um objectivo a atingir, como o governo de Maputo compreendeu ... assinou o acordo... . Quando o objectivo da África do Sul foi alcançado, a ajuda parou... alguns parlamentares diriam que foi errado e repreensível. Mas nunca considerei ser repreensível colocar em primeiro lugar os interesses do meu país. Agora, não serve o meu propósito, a RENAMO destruir a linha de energia na qual tenho interesse directo".⁷⁷

Botha foi relativamente claro. O interesse deles na altura era a energia eléctrica de Cahora Bassa e não o corredor de Maputo. Por isso, as sabotagens na linha de Ressano Garcia podiam continuar. Não obstante, nas negociações havidas em Maio nas quais Botha e o seu Ministro de Defesa se encontraram com os seus homólogos moçambicanos, para além de ter sido discutida a questão de segurança das linhas de energia eléctrica, discutiu-se também o problema de segurança na estrada e linha férrea de Ressano Garcia.⁷⁸ Mesmo assim, a situação das sabotagens armadas não estancou. A título de exemplo, no relatório dos CFM-Sul para o CGA da DNPCFM afirma-se que:

"o primeiro semestre de 1985 foi caracterizado por diversos aspectos quer de ordem interna quer de ordem externa que afectaram grandemente a empresa... no aspecto económico a empresa sofreu os efeitos directos da acção destruidora dos "bandidos armados" com especial relevo para a linha de Ressano Garcia e ramal de Salamanga. A linha de Goba (menos afectada) e a linha de Limpopo (fechada ao tráfego comercial) sofreram também os efeitos da destruição inimiga. A rede ferroviária foi alvo constante do banditismo tendo sofrido 34 acções de sabotagem dos quais deram na morte de 7 pessoas. ... Todo o esforço foi concentrado nas reparações accidentais para fazer face a guerra que nos é imposta".⁷⁹

Desde 1983 que os relatórios para o CGA apresentam esta introdução. Há algumas mudanças mas sempre nos números como aquele que nos é apresentada por um relatório de 1986 em que se afirma que:

"No período, objecto de análise, sofremos um total de 16 ataques directos e 19 sabotagens, que originaram, por sua vez várias interrupções na circulação de comboios... todo esforço foi concentrado nas reparações accidentais para fazer face à guerra que nos é imposta. Neste âmbito, iniciamos também a preparação político-militar de cerca de 500 trabalhadores com o fim de não só garantirmos

⁷⁷ Roleof Botha citado por Legum, C. (1988): 363 - 364.

⁷⁸ Legum, C. (1988): 363- 364

⁷⁹ DNPCM, Relatório da Empresa CFM - Sul, 1985.

eficazmente a protecção das nossas infraestruturas mas também para minimizar os roubos".⁸⁰

Estes aspectos, espelham a degradação da situação de segurança não só no sistema ferro-portuário moçambicano, mas também a nível de todo o território nacional. Por isso, Samora Machel decidiu pedir mais apoio militar ao Zimbabwe.

Entre 1980 e 1986 o Zimbabwe já estimava em milhões de dólares os custos da desestabilização regionalmente levada à cabo pela RAS pelos custos adicionais de importação e exportação, perdas de escoamento da produção agrícola, propriedades destruídas e investimentos desencorajados. Por isso, na tentativa de reduzir tais custos, principalmente nos custos das operações do comércio externo e na perda de escoamento da produção agrícola, o parlamento aprovou um apoio suplementar de Z\$20mn para responder ao pedido de Machel na guarnição do corredor da Beira. Nos finais de 1985, os ZANLA tinham solicitado mais Z\$16mn para custear as operações no interior de Moçambique.⁸¹ Para uma visão da globalidade regional que em 1985 o processo de desestabilização da RAS tinha causado, vd. o Quadro II., anexo VI. Note que depois dos gastos extras pela defesa e perdas de crescimento económico temos os altos custos de transporte e energia com \$970bn, entre 1980 e 1985.

Em Agosto de 1985, as FPLM e os ZANLA capturaram a principal base da RENAMO em Gorongosa. Na altura, foram capturados os chamados "Documentos de Gorongosa" que mais uma vez tal como os "Documentos de Garáguá" trouxeram ao público não só a estratégia sul africana mas também, provas da contínua violação sistemática do "Nkomati" desde a sua assinatura. Altos oficiais dos SADF e membros do governo, como é o caso do Vice-ministro dos negócios estrangeiros, Louis Nel que em 1985 visitou Gorongosa por três vezes,⁸² constituíam os principais protagonistas das violações.

Munido dos "Documentos de Gorongosa", Samora Machel, deslocou-se a Washington em Setembro para provar a Reagan que o "Engajamento Construtivo" estava a contribuir para a destruição da África Austral. Para além

⁸⁰ DNPCFM, Relatório da Empresa CFM - Sul, 1986.

⁸¹ O Partido CAZ, formado por antigos membros da FR de Ian Smith, atacou no parlamento o governo de Mugabe pelo envio de tropas a Moçambique, tendo chegado a interrogar e a criticar a origem dos fundos e seu gasto em operações militares fora do país. Johnson, P. & Martin, D. (1986): 71., defendem que a "actuação do CAZ reflectiu problemas de interesse próprio. Para eles, (os membros do CAZ) a continuação da dependência em relação a RAS era lhes conveniente porque não só deixava o país vulnerável aos seus irmãos de sangue (sul africanos) como também colocava Pretória numa posição de impôr constrangimentos ao desenvolvimento do país visando depilar o poder dos brancos no Zimbabwe".

⁸² Ante os factos, Nel justificou-se dizendo que ia a Gorongosa para promover um diálogo entre a FRELIMO e a RENAMO. Vd. Legum, C. (1988): 396. Sobre a captura de Gorongosa, "Documentos de Gorongosa", oficiais dos SADF envolvidos, tratamento que lhes foi dado após a provação do seu envolvimento Cf. Legum, C. (1988): 395 - 396; Johnson, P. & Martin, D. (1986): 306; Hedges, D. (1987): 19; Davies, R. & Dlamini, S. (1988): p34.

de Washington, Machel foi também a Londres e a Bona. Os governos locais mostraram-se apreensivos face ao fracasso do "Nkomati". Na altura, tanto os norte-americanos como os ingleses já tinham começado a olhar para a SADCC como um instrumento adequado para retirar Moçambique da esfera comunista. E como a FRELIMO já se mostrava mais flexível no seu exercício diplomático para com as instituições governamentais e não governamentais do Ocidente e, particularmente, perante a Casa Branca, o Congresso norte-americano, conseguiu que os EUA concedessem uma ajuda de \$1mn para a defesa, enquanto que a Grã-Bretanha garantiu instrutores militares para prepararem comandos moçambicanos com vista à protecção da linha de Limpopo e não só.⁸³

A concessão financeira norte-americana para defesa, marcava mais um estágio novo das relações Moçambique-EUA.

Os doadores tinham escolhido o corredor de Nacala para o seu primeiro plano de acção, alegadamente porque pretendiam ajudar o Malawi. Para ir ao encontro dos objectivos dos doadores, A SADCC foi obrigada a fazer de Nacala a sua primeira prioridade em 1985. Mas, quando a linha de Nacala começou a ser atacada, tornou-se cada vez mais evidente aos doadores que o sistema de transportes de Moçambique constituía um alvo especial da política de desestabilização sul africana.⁸⁴

Já havia algum tempo que certos círculos políticos, diplomáticos e essencialmente sócio-económicos questionavam o eixo Pretória Washington sem que Reagan deixasse de fazer "ouvidos de mercador." Mas, quando em Setembro de 1985, P. W. Botha decretou o Estado de Emergência, Os EUA interpretaram a atitude como um meio que conduzia ao fracasso definitivo do "Engajamento Construtivo". Por isso, Reagan teve que se aliar ao "mundo" apelando a favor de sanções contra Pretória.⁸⁵ Face a isso, O desinvestimento norte-americano na RAS nos finais de 1985 atingiu \$4,5bn. Porém esta atitude, tal como a promoção do "Nkomati" veio relativamente tardia em relação à problemática dos transportes. Pois, o Quadro III demonstra que a RAS tinha feito grandes ganhos no desvio do tráfego regional para os seus portos.

⁸³ Hanlon, J. (1989): 41; Johnson, P. & Martin, D. (1986): 306, Abrahamsson, H. & Nilsson, A. (1994):88 - 89; Legum, C. (1988): 361 e 407.

⁸⁴ Hanlon, J. (1989): 71.

⁸⁵ Abrahamsson, H. & Nilsson, A. (1994): 89.

QUADRO III.
Tráfego regional manuseado pelos portos da RAS, 1981-1985
('000 TONS)

De/Para	1981/82	1982/83	1983/84	1984/85
Zaire	316	307	312	311
Zambia	138	201	239	161
Zimbabwe	733	787	415	542
Botswana	4	23	38	49
Malawi	-	-	-	26
Swazilândia	79	28	28	775
Lesotho	1	2	14	39
Total	1271	1348	1046	1903

Fonte: Davies, R. 9(1991) :182.

Até meados de 1985 o regime do apartheid já tinha atingido o seu ponto crítico da hegemonia regional, graças ao apoio e protecção ocidental.

Como qualquer processo, quando se atinge o ponto crítico, há três alternativas que o gráfico pode-nos apresentar: pode haver "inputs" que permitam a subida do "output" ; pode estagnar-se e manter-se constante, digamos que obedecer a assíntota horizontal; ou ainda acontecer o pior dos casos que é iniciar um processo descendente.

Porque o sistema do apartheid enfrentava uma crise política interna, é rejeitado na vizinhança e ameaçado economicamente pela falta de "inputs" ocidentais face as sanções conduzindo à agudização da crise, começou a acontecer-lhe o pior dos casos: o gráfico tomou um processo de descendência sem precedentes.

Os Países da SADCC arracaram com o projecto do Corredor da Beira em Janeiro de 1986. Finaciado por vários doadores ocidentais na ordem dos \$425mn, conforme a fig. 3, anexo VI, o projecto significava a renovação da perspectiva duma rota alternativa aos corredores sul africanos por parte do "hinterland" Austral. Por isso, as autoridades de Pretória concluíram que nada tinham a ganhar praticando a boa vizinhança. Os objectivos conjunturais a curto prazo da CONSAS começaram a sobrepor-se aos objectivos estratégicos a longo prazo. É neste contexto que a RAS, desprovido da sua principal capacidade estratégica e militar no centro de Moçambique para continuar a desestabilizar o Corredor da Beira, como consequência da destruição de Gorongosa, transforma o Malawi, "cuja política externa já não era determinada somente pela vontade de diálogo político das décadas anteriores, mas sim, pelo facto de a sua inclusão como único Estado da região a tornar-se satélite dependente-voluntário na constelação sul africana", num substituto de

Gorongosa, a partir do qual o corredor da Beira seria constantemente ameaçado.⁸⁶

A RAS produzia todo o tipo de minerais que permitiam que até então o Ocidente se sentisse constrangido à aplicação de sanções dado que prescindia de tais minerais.⁸⁷ Mas, por "infeliz" coincidência geológica o país não possuía jazigos petrolíferos. E, como afirmava Fauvet "sem petróleo a máquina de guerra sul africana paralisa-se... o petróleo é o calcanhar de aquiles da economia sul africana. Sem petróleo não há forças armadas, sem forças armadas não há apartheid".⁸⁸ Por isso, pela importância do petróleo na RAS e a incapacidade de produzi-lo internamente, tornou-se muito importante estabelecer uma estratégia nos transportes para deter o controlo através da sua importação e redistribuição pelo "hinterland". Por conseguinte, terminais, depósitos e refinarias petrolíferas de Moçambique, bem como as ferrovias e oleodutos de transporte petrolífero para o interior passaram a ser grandes alvos das sabotagens.

O controlo e a aplicação dessa estratégia passou a ser extremamente importante quando o embargo passou a ser obrigatório e fortemente cumprido. A forma adequada para violar o embargo era alegar a necessidade de abastecer os países do "hinterland" já que as vias de transporte e de abastecimento por Moçambique estavam inoperacionais.⁸⁹ Porém, o Corredor da Beira foi sendo reabilitado e modernizado permitindo o fornecimento ao Zimbabwe de fuel de aviação, petróleos, óleo e lubrificantes tanto pelo oleoduto moderno como pela estrada e caminho de ferro.⁹⁰

O Zimbabwe, podia redistribuir esse produto pelo Botswana, Zâmbia e em caso de manifestar interesse pelo Malawi e Zaire. Por isso, o plano de Pretória de violar o embargo petrolífero alegando necessidade de abastecer os infelizes "encravados" ruía. Foi neste contexto que em 1986 o centro de Moçambique e, particularmente, o corredor da Beira transformou-se num grande cenário de desestabilização militar. Tal como ilustra o anexo V.1., a própria linha de Machipanda sofreu 219 dias de perda de tráfego contra os 54 e 202 dias de Ressano Garcia e Goba, respectivamente e que até então faziam

⁸⁶ Hedges, D. (1987): 20.

⁸⁷ Sobre o processo e percurso de aplicação de sanções a RAS, Vd. essencialmente Hanlon, J. (1991): 337 - 352. Uma análise específica do mesmo processo no âmbito da CEE pode ser feita em Gentili, A - M. (1991): 355 - 372.

⁸⁸ Fauvet, P. "Lubrificando uma Máquina de Guerra". *Notícias*, 10.10.82. O autor afirma que a produção interna de petróleo era feita através do carvão através da SASOL que a partir de 1984 só podia fornecer ao país apenas 30% das necessidades internas, mas a custo de altos investimentos de capital. Ademais, sujeitos a altos riscos de sabotagem por parte da guerrilha do ANC que tinha definido as instalações da SASOL como alvos estratégicos.

⁸⁹ Lee, M. (1988): 239. Para uma análise de como a RAS conseguia violar o embargo com a cumplicidade do Ocidente, Vd. o artigo de Fauvet, P. *Notícias*, 10.10.82.

⁹⁰ Hanlon, J. (1989): 20.

parte do lote das 3 que ainda mantinham-se comercialmente abertas. Aliás, o anexo III.1 mostra que o tráfego ferroviário do Zimbabwe decaiu para 205 mil tons, correspondentes a 72% do tráfego internacional de 1986. De igual modo, o manuseamento do porto da Beira constante no anexo III.1, revela um decréscimo para 721 mil tons, correspondentes a 61% da carga internacional em 1986.

As sabotagens às linhas de fornecimento de energia, deixaram a cidade da Beira sem água e energia durante 95 dias em 1985 e 195 dias em 1986.⁹¹ A falta de energia significava interrupção, paralisação e/ou limitação das operações portuárias apenas para o período diurno. E mesmos esta era menos eficientes.

As evidências de que o Malawi servia de "substituto" de Gorongosa para as grandes acções levadas a cabo pelos sul africanos e pela RENAMO no centro de Moçambique começaram a irritar seriamente os países da linha da frente. Neste contexto, a 11 de Setembro de 1986, 3 líderes da Linha da Frente - Mugabe, Kaunda e Samora Machel - deslocaram-se a Blantyre para exigir de Kamuzu Banda o fim da sua aliança terrorista com a RAS e o apoio à RENAMO. Os três líderes chegaram a prometer o encerramento de todas as suas fronteiras com o Malawi. Samora Machel, foi mais longe ameaçando a colocação de mísseis na fronteira entre os dois países.⁹²

Apesar de Banda ter negado reconhecer a existência de um apoio oficial à RENAMO, a reacção ao ultimato dado pela Linha da Frente não se fez esperar, cerca de 4.000 homens da RENAMO foram evacuados do Malawi e infiltrados no interior de Moçambique. Assistiu-se então, a uma nova ofensiva da RENAMO no centro e norte do país que culminou com a tomada de algumas vilas fronteiriças e a destruição da ponte Dona Ana em 1986.⁹³

A deterioração da situação em Moçambique que ameaçava praticamente toda a segurança regional levou a Linha da Frente a pensar num aumento de apoio militar a Moçambique. Assim, em Novembro, o Zimbabwe concedeu a Moçambique um crédito de Z\$30mn para a defesa com um suplemento de 12.000 tropas para protegerem o corredor da Beira, e envolverem-se nas frentes de combate. Estima-se em \$21mn/ dia que o Zimbabwe gastava para a manutenção dessas forças.⁹⁴ Ao mesmo tempo, a Tanzania enviou para o Norte de Moçambique tropas e material bélico para

⁹¹ Hanlon, J. (1989): 71.

⁹² Lee, M. (1988): 210, Legum, C. (1988): 412 - 413; Østergaard, T. (1990): 48; *Tempo*, 21.09.86: 24 - 31.

⁹³ Legum, C. (1988): 413.

⁹⁴ Lee, M. (1988): 196- 197.

conter a ofensiva RAS - RENAMO. Nos finais de 1986, o Malawi assinou um acordo com Moçambique no qual concordava no envio das suas tropas para a protecção do Corredor de Nacala ao mesmo tempo que permitia que as FPLM e os ZANLA pudessem atravessar a fronteira malawiana em perseguição dos "bandidos armados".⁹⁵ Tratava-se da organização dum esforço militar a nível regional para inverter a estratégia sul africana.

As sanções e a crise interna tinham tornado os "falcões" pretorianos em búfalos-feridos: o estado de guerra económica foi transformado num estado de guerra real em toda a região. As relações de conflito directo entre Moçambique e a RAS atingiram o seu clímax em Outubro de 1986, culminando com a morte de Samora Machel.⁹⁶ No entanto, o apoio militar regional permitiu que a partir dos primórdios de 1987, a situação militar começasse a melhorar bastante no centro e norte de Moçambique.⁹⁷ Em Abril, o EMG das FPLM afirmava que a contra-ofensiva iniciada nos finais de Dezembro de 1986 tinha frustrado a estratégia da RAS no baixo Zambeze. Em Maio, o Malawi não só enviou um grupo de técnicos, mas também um grupo de militares para participarem na reabilitação e protecção da Linha de Nacala ao abrigo de um acordo da Comissão Conjunta de Segurança Moçambique - Malawi na sua segunda sessão havida em Lilongué a 18 de Dezembro de 1986.⁹⁸ A RENAMO respondeu à iniciativa malawiana minando o troço Cuamba/Entre - Lagos. O tráfego voltou a ser interrompido quando uma locomotiva malawiana accionou uma mina.⁹⁹

No contexto da emergência e desenvolvimento da nova visão e análise ocidental segundo a qual Moçambique tinha saído da órbita soviética, os financiadores passaram a incluir nos seus acordos com Moçambique, a prestação de assistência militar. Assim, os britânicos disponibilizaram uma agência privada para a preparação das tropas moçambicanas destinadas a guarnecer a parte central da linha de Nacala.¹⁰⁰ Quando os comboios começaram a afluir esporadicamente ao longo do corredor, a RENAMO, incapacitada de enfrentar directamente as tropas de guarnição, foi instruída

⁹⁵ Lee, M. (1988): 210.

⁹⁶ As circunstâncias da morte de Machel iniciaram com a explosão duma mina na fronteira entre os dois países ferindo seis homens dos SADF. A RAS acusou o ANC de ter preparado a acção a partir de Maputo. Apesar da refutação do governo moçambicano, a 15 de Outubro, Magués Malan citado por Legum, C. (1988):400, não exitou em acusar e ameaçar Moçambique nos seguintes termos "... Moçambique está no colapso... o perigo de que vinhamos avisando a muitos anos está a tornar-se realidade. Auto-alimentando o terror ... Machel sente o terror e agora vai experimentar os resultados". Quatro dias depois deste palavreado, Machel perdia a vida em Mbuzine, território sul africano, num acidente aéreo.

⁹⁷ Hedges, D. (1987): 20.

⁹⁸ Já em 1985 os britânicos já tinham começado a preparar o exército moçambicano em Nyanga onde o primeiro batalhão terminou a instrução em Maio de 1986. Vd. Hanlon, J. (1999): 41 e 79. Apesar desta nova visão Ocidental, os EUA só retiraram Moçambique da lista negra em 1990, após 4 anos.

⁹⁹ BCG Bulletin: (October) 1995.

¹⁰⁰ Hanlon, J. (1989): 41 e 79.

no sentido de responder à iniciativa forçando as populações a retirarem troços ferroviários nos locais mais difíceis de serem reabilitados. Cerca de 16Kms de carril foram retirados na zona de Malema levando a paralização da reabilitação da linha por um ano.¹⁰¹

Como nos referimos no centro do país, a situação militar também começou a melhorar. Apesar disso, Machipanda sofreu 67 ataques e o "pipeline" 22. Porém, foram ataques de pequena envergadura que permitiam a reparação rápida e/ou imediata.¹⁰²

Para inverter cada vez mais a estratégia militar sul africana no sistema de transportes, Moçambique e o Zimbabwe empenharam-se fortemente na batalha de reabilitação da linha de Machipanda no âmbito dos 10 anos do Programa de Reabilitação do Corredor da Beira estabelecido em 1986 no contexto da SADCC. As reabilitações na linha de Machipanda, terminaram mesmo em 1987.¹⁰³ Deste modo, a melhoria da segurança militar no corredor da Beira, melhorou também a segurança na circulação de comboios ao longo da linha de Machipanda cujos dias de perda de tráfego conforme o anexo V.1., baixaram para 97 em 1987. O tráfego zimbabweano e malawiano pela linha de Machipanda aumentou para 248 e 66 mil tons. em 1987, respectivamente. A Zâmbia que em 1986, também tinha começado a exportar o seu cobre via Beira, aumentou o seu tráfego para 84 mil tons., conforme o anexo A.III.1. Do mesmo modo, o anexo A.III, ilustra que o Porto da Beira iniciava um ciclo de índices positivos.

Enquanto no centro a situação de segurança melhorava no sentido da redução do período de interrupção do tráfego da linha de Machipanda, no Sul, a situação era relativamente contrária. Se bem que, tal como ilustra o anexo A.V.1, na linha de Goba tivesse havido redução nos dias de perda de tráfego para 52, na linha de Ressano Garcia aumentaram para 86. O maior tempo da perda de tráfego nesta linha, terá ocorrido no mês de Outubro numa situação que continua a testemunhar a existência de divergências nos

¹⁰¹ Hanlon, J. (1989): 41 e 49. As informações de retirada de carris em Malema foram confirmados por mim numa entrevista feita a João Mucatixira, ajudante de maquinista dos CFM em Novembro de 1995 numa viagem de Nampula à Entre-lagos, CFM-Norte.

¹⁰² Vd. Hanlon, J. (1989): 68, 72 e 73, onde o autor advoga que, para a redução à insignificância tinha contribuído também a afluência de refugiados ao longo do corredor que começaram a exercer actividades produtivas. O troço de 10Km entre Beira e a fronteira com o Zimbabwe ficou densamente povoado. Assim, a RENAMO passou a ter mais dificuldades para atacar tanto a linha como o "pipeline" na medida em que a hostilidade popular dificultava a infiltração de homens armados tanto mais que as milícias locais tinham sido militarmente capacitadas. Mesmo os especialistas dos SADF, só podiam ser bem sucedidos em caso de um raide aéreo ou anfíbio. Mas, o envolvimento de investimentos ocidentais no corredor não convinha a RAS arriscar uma grande investida militar.

¹⁰³ Os trabalhos de reabilitação da linha de Machipanda consistiram na substituição de todas as travessas de madeira pelas metálicas; substituição de carris de 30kgs pelos carris de 45kgs e rebalastamento. Vd. Hanlon, J. (1989):68 : 68; Notícias, 10.05.85; Para um estudo exaustivo do Programa de Reabilitação do Corredor da Beira pode consultar vários relatórios do Gabinete do Corredor da Beira com o título BCA, Quartemal Report, ou ainda CFM - C, Beira Corridor. Final Report, (1992); e vários números do BCG BULLETIN.

estratégias da esfera económica e da esfera militar na RAS. Na verdade, quando em Outubro houve cheias que levaram à interrupção das ferrovias na RAS, a SAFTO aconselhou aos exportadores locais a usarem Maputo como alternativa. Os militares, discordaram com a SAFTO e organizaram a sabotagem contra uma importante ponte da linha de Ressano Garcia.¹⁰⁴ O maior prejuízo coube aos exportadores de citrinos do Transvaal, pois, Outubro é o mês em que a safra atinge o auge. Como os ataques de Outubro acabaram dando origem ao encerramento temporário do próprio Porto de Maputo ao tráfego regional, a Swazilândia foi coagido a encaminhar grande parte do seu tráfego via RAS.¹⁰⁵

A linha de Limpopo continuava encerrada em 1987. Em Julho de 1987, para bloquear a estratégia da RAS em relação a esta ferrovia, a SADCC decidiu organizar a 1ª Conferência de Doadores. Em Agosto iniciavam os trabalhos da primeira fase de reabilitação no âmbito do programa.¹⁰⁶

Nesta conferência, a SADCC mais do que nunca discutiu seriamente a questão de segurança com os doadores. A organização sublinhou que a prioridade de tal assistência tinha de ser destinada a Moçambique na medida em que se tinha transformado no país mais vulnerável ao processo de desestabilização. Tal apoio, devia ser não letal, tendo se solicitado a alocação de uma certa percentagem de financiamentos de qualquer projecto para custear a defesa em alimentação e logística para as tropas que protegiam determinados projectos ou proceder-se ao aluguer de serviços de segurança privada.¹⁰⁷

A necessidade de um apoio militar no âmbito dos projectos de reabilitação do sistema ferro-portuário moçambicano para inverter a estratégia da RAS foi enfatizada por Peter Mmusi, Vice - presidente do Botswana que a esse propósito afirmou:

"não podemos admitir que o desenvolvimento seja adiado pelo factor guerra. Desenvolvimento e segurança vão de mãos dadas... precisamos de esclarecer isto porque muitos dizem que devem colocar atrás os seus investimentos até que a segurança seja totalmente garantida... o problema de segurança apenas pode ser efectivamente conduzido simultaneamente com o processo de desenvolvimento económico. A escassez da actividade económica dá

¹⁰⁴ Hanlon, J. (1989): 23, Lee, M. (1988): 195 - 196.

¹⁰⁵ Vd: Lee, M. (1988): 195.

¹⁰⁶ Estes trabalhos consistiam na substituição dos carris de 30 kgs por carris de 45 Kgs. A segunda fase, consistiu na substituição de travessas de madeira pelas de betão. - Vd. *Notícias*, 04.08.89

¹⁰⁷ Hanlon, J. (1989): 41. Apesar disso, há evidências de que a SADCC nunca aprovou a ideia da presença militar estrangeira na região para proteger os corredores. Dava-se preferência a tropas conjuntas da região.

campo fértil para a desestabilização".

Falando concretamente dos transportes, Mmusi disse:

"tem se dito que não podemos reabilitar os caminhos de ferro nos nossos países porque a situação de segurança é muito má. Nós dissemos que não é rentável despendere recursos em infraestruturas que não serão defendidas. Eles alegam que são indefensíveis. A nossa experiência mostra que a actividade económica tem garantido e justificado investimentos na segurança elevada".¹⁰⁸

A perspectiva de Mmusi baseava-se na experiência do Corredor da Beira que se tornou num projecto modelo da aliança entre o investimento económico e militar para contrapor a estratégia sul africana usando meios e recurso regionais. Agora, convidava-se os parceiros da SADCC a darem a sua contribuição em financiamentos relacionados com o conceito de auxílio não letal para inverter cada vez mais a estratégia sul africana. Neste contexto, a linha de Limpopo que já vinha sendo reabilitada com apoio financeiro britânico na ordem dos \$33mn, continuou sendo o foco de atenção político-militar deste país na área dos transportes. Cinco companhias de soldados foram treinados por instrutores britânicos para proteger a linha do Limpopo. Um apoio adicional de \$1mn para assistência militar não letal foi também concedido às tropas zimbabweanas e moçambicanas para esse fim. Os EUA contribuíram com \$30mn para o parque de maquinaria.¹⁰⁹

Em 1987, para além do apoio financeiro para a defesa, tal como ilustra o sumário dos custos dos financiamento do Quadro IV., anexo VII, os doadores já tinham aumentado os seus financiamentos nas reabilitações e modernizações dos três grandes portos moçambicanos.

Essas reabilitações e modernizações juntamente com a melhoria das condições de segurança e o interesse cada vez mais crescente e decisivo do Zimbabwe no uso do sistema ferro-portuário moçambicano, permitiriam que os portos moçambicanos manuseassem 850 toneladas de carga a mais em relação aos portos sul africanos, conforme a ilustração do Quadro V. Não obstante, a comparação ser relativamente inadequada se tomarmos em consideração que o tráfego pelos portos da RAS foi baseado numa previsão preliminar.

¹⁰⁸ Peter Mmusi citado por Hanlon, J. (1989): 10.

¹⁰⁹ Hanlon, J.(1989):10. Pormenores sobre o processo e financiamentos da linha do Limpopo podem ser consultados nos vários relatórios emitidos pelos CFM/ BMS com o título Limpopo Corridor: Progress Report.

QUADRO V.
Comércio externo da sadcc
Comparação do tráfego entre os portos da Ras e de Moçambique.
1987 - ('000 TONES)

PAISES	Nacala • (2)	Beira • (1)	Maputo • (1)	Total Moç. •	Portos da RAS (1) (3)
Botswana	—	—	—	—	133
Lesotho	—	—	—	—	51
Malawi	1.5	67.7	—	69	319
Swazilândia	—	—	585	585	464
Zâmbia	—	—	—	—	15
Zimbabwe	—	1204	397	1601	925
RAS	—	—	479.7	479.7	—
Total	1.5	1272	1462	2735	1907

Fonte: SADCC : Regional Economic Survey, 1988 : 104

(1) - Não inclui tráfego dos respectivos países.

(2) - Inclui produtos petrolíferos.

(3) - Previsão preliminar para o ano de fluxo entre 1986 e 1987.

* - Cf. Anexo III

A previsão da reabertura comercial da linha do Limpopo militarmente protegida, ameaçava a RAS sob vários prismas: todo o tipo de manobra e estratégia da RAS que em 1983 tinha contribuído para impedir o trânsito dos vagões jumbos para o abastecimento petrolífero ao Zimbabwe estava ameaçado; as receitas para a RAS do tráfego zimbabweano que para atingir Maputo tinha que rotear a RAS, também estavam ameaçados; Estava sob ameaça, também, a possibilidade do contínuo processo de "branqueamento" de mercadorias (que consistia em misturar as exportações sul africanas boicotadas nos mercados internacionais com as exportações do "hinterland" coercivamente embarcados via RAS ou no porto de Maputo via Beitbridge-Ressano Garcia). Por isso, a RAS precisava de impedir a reabertura de Limpopo.

Como a estratégia militar na zona centro já aparentava um fracasso, a RENAMO foi orientada no sentido de adoptar o processo similar àquele que se verificou em 1983 após a tomada de Garágua: entre Maio e Junho de 1987, foram infiltrados cerca de 1000 homens armados na província de Gaza para tentar reorganizar os efectivos dispersos. Estes grupos eram acompanhados por especialistas de sabotagem cujo apoio logístico viria a ser facilitado a partir da base aérea de Louis Trichardt. As evidências de que a infiltração em Gaza tinha como principal objectivo travar a reabertura da linha de Limpopo viriam a ser confirmadas após a captura da base de Nhanale que servia de ponta de ataque à linha.¹¹⁰

¹¹⁰ Notícias, 05.07.89; Southern Africa Dossier, 41200 (Nov. 1988). Inaugurada em Outubro de 1987 por Magnus Malan e situada a 180km da fronteira com Moçambique a base de Louis Trichardt abriu uma importante via de continuação da "operação MILA", tal como era rotulada a operação de apoio militar á RENAMO.

No Corredor de Nacala, o troço Nampula- Nacala apesar de ataques esporádicos na zona da floresta densa, até princípios de 1988 já tinha sido reabilitado e permitia uma circulação normal de comboios. Decorria então a segunda fase de reabilitação que compreendia 341Kms do troço Nampula-Cuamba. A conclusão desta fase significaria o início da terceira e última fase do troço de 77kms de Cuamba-Entrelagos cuja finalização libertaria o Malawi da dependência absoluta da rede sul africana de transportes. A situação concorria para que a RENAMO ficasse desprovida de uma base terrestre segura de apoio logístico e militar sul africano. Para contrariar essa tendência, em Abril de 1988, a RENAMO atacou um acampamento de trabalhadores de reabilitação ferroviária da linha de Nacala interrompendo assim a segunda fase da reabilitação em Namira, a 54Kms de Nampula.¹¹¹ O Malawi responderia a esta acção aumentando o seu efectivo militar para 5000 homens. Por isso, foi possível reiniciar os trabalhos nos finais de 1988. Conselheiros portugueses e franceses, também foram enviados para prepararem uma força moçambicana de protecção. Os britânicos optaram por enviar ao local sua própria força de protecção.¹¹²

Tratava-se da continuação da resposta internacional à solicitação regional do apoio militar a Moçambique para contrariar a estratégia militar sul africana na área dos transportes.

"... As actividades de desestabilização... normalmente acontecem numa forma secreta, em que o desestabilizador toma cuidado em cobrir os seus passos e na saída da cena do crime".¹¹³ É a falha neste pormenor, ou seja, o processo das incursões do tipo "bate e foge" dos SADF que em 1988 leva os EUA a considerarem a RAS como um Estado terrorista.¹¹⁴

A apresentação em Abril do "Relatório Gersony" na ONU e posto a circular na Conferência de Doadores Internacionais, realizada em Maputo de 26 a 27 Abril de 1988, levou o Vice-secretário do Estado norte-americano, Roy Stacy a considerar a RENAMO como "responsável dum dos mais brutais holocaustos contra seres humanos desde a segunda guerra mundial".¹¹⁵ Esses seres humanos incluíam não só os massacrados em regiões como Homoine e Manjacaze, mas também os ferroviários e não ferroviários mortos ou tornados incapazes ao longo dos corredores.

¹¹¹ Vd. Notícias 5.07.89. Como a cooperação externa também tinha sido definida como alvo de desestabilização, particularmente a cooperação ferroviária, um técnico português da sofrerail foi raptado na ocasião.

¹¹² Hanlon, J. (1989):80

¹¹³ Geldenhuys, D. citado por Abrahamsson, H. & Nilsson, A. (1994): 159.

¹¹⁴ Davies, R. (1991): 159.

¹¹⁵ Roy Stacy citado por Abrahamsson, H. & Nilsson, A. (1994): 106 e 109; Cf. Östergaard, T. (1990): 52.

Citados pelo Notícias, os CFM afirmavam que "em termos de segurança as acções de desestabilização em 1987 foram numericamente maiores comparativamente a 1988. Mas, em termos de envergadura e dado o longo tempo de interrupções ferroviárias, as acções de 1988 foram consideravelmente maiores".¹¹⁶ O aumento dessas interrupções é confirmado pelo anexo V.1 com particular evidência para a linha de Ressano Garcia e Goba. E foi nestas linhas onde se verificou a redução do tráfego internacional conforme as ilustrações dos anexos III.1 e V., considerando que Limpopo e Sena continuavam encerrados.

Na Conferência de Doadores de Maputo, o relatório Gersony tinha contribuído para que os EUA manifestassem um apoio político forte ao governo da Frelimo.¹¹⁷ O Quadro VI., anexo VI ilustra que nos fundos gastos nos projectos dos portos e caminhos de ferro da SADCC nos anos 1981 - 1990, 40% foram alocados a Moçambique. Por outro lado, em 1988 os EUA lançaram uma nova iniciativa económica à SADCC que lhes conduziu à segunda posição dos doadores depois dos países nórdicos que passaram a olhar para a SADCC como uma alternativa complementar às sanções.¹¹⁸ Neste contexto e admitindo que os EUA tinham a mesma percepção que o resto do Ocidente quanto à estratégia sul africana na área dos transportes ferro-portuários, podemos admitir que a nova iniciativa norte-americana foi maioritariamente direccionada para Moçambique. Pelo que em 1988 abriu-se uma perspectiva para que "os cerca de \$350 milhões de dólares que a SADCC estimava perderem parte dos seus membros pelo uso da rede sul africana de transportes, seriam duma ou doutra forma reduzidos". Uma redução que seria possível caso o tráfego zimbabweano que em 1988 apenas 1/3 usava os portos moçambicanos, aumentasse.¹¹⁹ Esta situação seria bem possível caso a linha de Limpopo entrasse em funcionamento.

Depois veio o "flagelo" sul africano de Cuito Cuanavale, nos meados de 1988 que veio evidenciar o equilíbrio de forças na região conduzindo P. W. Botha a um diálogo negocial com Chissano em Songo* no mês de Setembro de 1988.

O problema de fornecimento de energia devido as sabotagens dos postes e linhas de transporte de energia eléctrica de Cahora Bassa vinha

¹¹⁶ Notícias, 03.03.88.

¹¹⁷ A presença de Meliss Wells, nomeada Embaixadora dos EUA em Moçambique em 1987, após 11 meses de braço de ferro contrário por parte dos conservadores do senado, teria contribuído bastante para esse apoio.

¹¹⁸ Hanlon, J. (1989): 41.

¹¹⁹ Østergaard, T., (1990): 53 e 54.

* Normalmente designado por Nkomati II.

causando enormes prejuízos aos portos moçambicano. Mas, o sub-aproveitamento de Cahora Bassa também era prejudicial à economia sul africana. Por isso os sul africanos, optaram por um acordo tripartido com Moçambique e Portugal. Porém, durante e no final das conversações, 891 postes foram derrubados. Alguns destes, foram derrubados a 50kms da fronteira com a RAS. A destruição destes postes e as revelações de Skukuza demonstravam que a RAS não estava a cumprir efectivamente com a promessa de P. W. Botha feita a Chissano em Songo.¹²⁰ Por outro lado, confirmava-se a existência, dentro do aparelho militar da RAS, de forças activas que continuavam interessadas em desestabilizar Moçambique. Aliás, relatos da imprensa portuguesa afirmavam que as linhas de energia de Cahora Bassa não tinham sido sabotadas pela RENAMO mas sim pelas unidades especiais dos SADF.¹²¹ Mas seja como fôr nos finais de 1988 já havia evidências de que a estratégia sul africana já estava sendo invertida a nível regional e internacional.

II.3. Da inversão da estratégia sul africana á "paz romana," 1989 - 1992

"There is one thing solid and fundamental in politics- the law of change. What's up today is down tomorrow"¹²²

Os desenvolvimentos militares no Norte e Centro do país aparentavam que a ajuda regional e internacional tinha conseguido inverter a estratégia sul africana. É neste contexto que, o Transvaal Oriental, passou a ser usado abertamente como base de lançamento de acções da RENAMO com especial enfoque para a província de Gaza; Sul da província de Maputo, linha e vila ferroviárias de Ressano Garcia.

Numa entrevista ao Notícias, Moisés Mocaxaze um "ex- bandoleiro armado" capturado em Chimoio, confirmou a estratégia sul africana de desestabilizar o sistema ferro-portuário do Sul ao afirmar que "nas bases da RENAMO em Gaza havia especialistas em explosivos para treinar "bandidos" na sabotagem das linhas férreas, pontes e postes de transporte de energia eléctrica.¹²³ Um outro aspecto que permite concluir que a RENAMO continuava a ser orientada pela RAS, cinge-se no tipo de comboios alvos na linha de

¹²⁰. Na opinião de Hanlon, J. (1989):28. O fiasco de Songo demonstra que a RAS não estava sob a mesma pressão em Moçambique relativamente àquela a que estava sujeito em Angola. Sobre Skukuza vd. Southern Africa Dossier, 46.200 (1988)

¹²¹. Hanlon, J. (1989): 27; Southern Africa Dossier, 40.200 (1988)

¹²². Richard Nixon citado por Geldenhuys, D. (1984): 33. Literalmente Nixon disse: Há algo sólido e fundamental em política- a lei da mudança. O válido hoje amanhã não o é."

¹²³. Southern African Dossier, 46.200 (1989) : 7 - 10.

Ressano Garcia em Janeiro de 1989 e Outubro de 1990: os principais alvos foram comboios de passageiros em sentido descendente que em norma transportam mineiros moçambicanos, o que quer dizer que os que transportavam mercadorias sul africanas só eram eventualmente assaltados em caso de descarrilamento nos troços ferroviários sabotados. Mesmo os ataques à vila ferroviária de Ressano Garcia, ocorriam em dias em que desembarcavam mineiros.

Em Julho de 1989, um mês após a tomada de Maríngwe, Chissano anunciou publicamente as iniciativas do seu governo para pôr fim ao conflito armado no país. Isso significava que a segurança do Corredor da Beira melhoraria cada vez mais. Na ocasião, sob o lema "Luta pela Paz e Desenvolvimento", a FRELIMO iniciou o seu 5º Congresso. O relatório do Comité Central do Partido adiantava que "a importância estratégica de Moçambique face aos três corredores que oferecia à SADCC perigava a tendência da África do Sul em angariar o tráfego do hinterland para os seus portos".¹²⁴ Apesar da continuação duma certa linguagem aparentemente inflexível, O 5º Congresso deu luz verde a Chissano para prosseguir com os seus esforços de busca de paz. Davies considera que esta foi a 3ª fase da estratégia da FRELIMO para fazer face à guerra de desestabilização: aceitar um diálogo directo com os "bandidos armados".¹²⁵

✶ No Corredor de Nacala o apoio militar dos países anteriormente mencionados no sub- capítulo antecedente, foi engrossado pelo apoio dos países nórdicos e pelo Canadá que também estavam envolvidos no financiamento da linha e que concederam equipamento para a força de protecção estacionada em Namialo onde os trabalhos de reabilitação reiniciaram em 1989.¹²⁶

Entretanto, a presumível intensificação de acções da RENAMO e infiltração a partir do Malawi levaram o MTC e o MDN a assinarem um Protocolo de acções a levar a cabo na reabilitação do corredor de Nacala - vd. anexo IX - os dois ministérios sublinharam no Protocolo que:

"o corredor de Nacala tem um alto valor e significado estratégicos tanto para a economia nacional como também para os países do "hinterland". Dado o volume do empreendimento que envolve avultados valores em divisas assim como a participação de pessoal técnico e qualificado... quer nacional, quer estrangeiro, torna-se necessário realizar

¹²⁴ Notícias, 22.07.89 e 26.07.89.

¹²⁵ Davies, R. (1991): 5

¹²⁶ Hanlon, J. (1989): 80.

acções pertinentes com vista a garantir a execução rápida e segura do processo de reabertura do corredor de Nacala".¹²⁷

Na RAS, a presidência do PN e do país modificava. A 14. 08. 89 P. W. Botha, demite-se. Frederick de Klerk assume o poder a 20.08.89. Antes da tomada de posse, de Klerk anunciou uma remodelação governamental. Após a tomada de posse de Klerk anunciou a preparação duma legislação interna para procedimentos judiciais aos que continuavam a apoiar a RENAMO.¹²⁸

Quando em Outubro surgiu o escândalo dos esquadrões de morte, de Klerk não exitou em abolir o NSMS, a 29.11.89. O SSC baixou à categoria duma comissão parlamentar. A Polícia também foi afastada da política.¹²⁹

Aparentemente, os principais organismos de desestabilização de Moçambique desapareciam do cenário político.

Nos princípios de 1990 (Janeiro) também aconteceram modificações políticas em Moçambique: Chissano publica uma proposta constitucional com vista a pôr fim ao monopartidarismo. A constituição viria a entrar em vigor em Novembro de 1990.

Digamos que na região, na RAS e em Moçambique o pressuposto político em epígrafe defendido por Nixon ganhou espaço.

Entretanto, apesar das modificações políticas na RAS e constitucionais em Moçambique, os ataques ao sistema ferro-portuário moçambicano e o processo de luta contra a desestabilização e subversão interna não cessaram. Em Maio de 1990, a linha de Machipanda foi alvo de três emboscadas num curto espaço de tempo. Tais emboscadas, ocorriam numa altura em que se ultimavam os preparativos para as negociações directas em Roma entre o FRELIMO e a RENAMO que daria efeito à "paz romana".¹³⁰ A confirmar estas actividades desestabilizadoras ao longo dos corredores, no seu relatório para o IIIº CGA, os CFM-Sul admitiam que:

na linha de Ressano Garcia tinha havido "7 sabotagens e 4 descarrilamentos que resultaram em 4 óbitos, 116 feridos graves, 11 feridos ligeiros, 4 locomotivas

¹²⁷ Anexo IX. Protocolo. Não obstante o término dos trabalhos da primeira e segunda fases de reabilitação desta linha que abrangia os troços de Nacala - Nampula e Nampula - Cuamba com 192 e 341kms, respectivamente, até a altura em que escrevemos este trabalho, os restantes 77kms ainda estavam por se reabilitar. De acordo com o Engº Domingos Baimba, Administrador dos CFM, "a última fase é de 77kms. Não há financiamento para os \$41.883.848,20 que a SOFRERAIL estima que poderá ser o valor de todos trabalhos, tanto os CFM como a CEE questionam o montante. Por isso, foi ordenado um segundo estudo a ser suportado pelo 8º FED. Os trabalhos estão previstos para arrancarem em 1997..."

¹²⁸ Notícias, 31.08.89 e 18.09.89.

¹²⁹ Os esquadrões de morte estiveram institucionalizados sob o sigma do BCC. A atitude de de Klerk foi considerado um autêntico corte radical à política de P. W. Botha. Os militares deixaram de ter os grandes poderes políticos, iniciando assim uma verdadeira mudança de eventos regionais. Aliás, de Klerk que nunca fez parte do NSMS tinha razão para tal procedimento na medida em que era um dos políticos marginalizados pelo esquema de governação militar montado por Botha. Cf. Notícias, 30.11.89 e 30.01.90; Ostergaard, T. (1990): 80.

¹³⁰ Notícias, 16.02.90 e 02.05.90

destruídas das quais 2 recuperáveis e 8 carruagens totalmente danificadas. Enquanto que a linha de Goba sofreu 1 ataque e 20 descarrilamentos e 1 sabotagem, não havendo danos humanos. Na linha do Limpopo houve 2 ataques, 8 sabotagens e 4 descarrilamentos que deram em 3 mortos e 1 ferido grave". Estes incidentes, adianta a relatório "... resultaram em 35 dias de paralisação da linha de Ressano Garcia, 47 dias e 15 horas para a linha de Goba e 12 dias para a linha do Limpopo.¹³¹

De referir que, como o afirma Hanlon, em 1989 a linha do Limpopo funcionava em péssimas condições devido aos raides e escassez de manutenção. "A circulação de comboios era esporádica com carregamentos de alimentação de emergência para as cidades ao longo da linha".¹³²

O governo moçambicano e a RENAMO sentaram-se, pela primeira vez, numa mesa de conversações directas em Roma de 8 a 10 de Julho de 1990. A segunda ronda das conversações que iniciou no dia 10.11.90 veio revelar mais uma vez até que ponto a RENAMO e a sua estratégia de concentração de esforços militares sobre os corredores de transporte correspondia à estratégia sul africana de fazer das ligações de transporte o principal vínculo de manutenção de hegemonia e dependência regional. Pois, o movimento de Dhlakama só aceitou um cessar-fogo parcial ao longo dos corredores da Beira e Limpopo, na condição de as tropas zimbabweanas que ao longo deste tempo tinham garantido não só o andamento dos projectos de reabilitação dos corredores no âmbito do programa da SADCC, mas também a circulação do tráfego de mercadorias do "hinterland" para o sistema ferro-portuário moçambicano fossem concentrados numa extensão de 3kms para fora a partir das linhas externas de cada corredor. Ao mesmo tempo, tropas zimbabweanas foram condicionadas a não se envolverem em acções militares de carácter ofensivo.¹³³

Portanto, tornou-se evidente que a vida dos moçambicanos continuaria "presa por um fio" por causa de duas linhas férreas que não partindo do território sul africano, permitiam o escoamento da "comida" para os negros da região e que se recusavam a aceitar o apartheid e o domínio da minoria branca na RAS. Qualquer erro de cálculo de um soldado zimbabweano ou não ao longo dessas linhas férreas, significaria o retorno

¹³¹ DNPCFM, Relatório da Direcção Executiva do CFM-Sul, 1990.

¹³² Hanlon, J. (1989): 82.

¹³³ Assembleia da República, Acordo Geral de Paz, Leis nº 13,14 e 15/92 (1992): 63 - 64; Notícias, 3.10.90; Davies, R. (1991): 7.

oficial às armas. Mas, como tal não acontecia, a RENAMO e os seus mentores procuraram uma forma de ignorar o ponto 2 do acordo que condicionava a facilitação do processo de paz no país, a cessação de todas as operações militares ofensivas e ataques nos corredores pela RENAMO. Assim, Joaquim Vaz, porta voz da Renamo, em Nairobi, anunciou publicamente que a organização reiniciaria com os ataques aos corredores alegadamente porque os ZANLA não tinham cumprido com a retirada das suas tropas em 52 locais, conforme as disposições do acordo. Este facto, foi refutado pelo Zimbabwe que provou que tinha concluído com a concentração das suas tropas nos corredores oito dias antes do prazo estipulado, a 15 de Janeiro de 1991.¹³⁴

Apesar da refutação e prova em contrário do governo moçambicano e zimbabweano perante a Comissão Mista de Verificação, a RENAMO não tardou a recomeçar com os ataques tendo como primeiro alvo a linha de Limpopo, a 2 de Janeiro. Em menos de uma semana, a RENAMO tinha violado o acordo três vezes. Todo o mês de Março foi caracterizado por sabotagens e ataques no corredor de Maputo, principalmente, na linha de Limpopo. As referidas sabotagens "caracterizavam-se pela retirada e queima de travessas; ataques a brigadas de manutenção de linha; comboios que rebocavam vagões zimbabweanos e de material para a reparação da linha do Limpopo".¹³⁵

Após o encontro com Jeffrey Davidow, a 11.03.91, Diakhama declarou que o seu movimento não voltaria a atacar os corredores.¹³⁶ Porém, até 20 de Outubro de 1991, a RENAMO considerava o corredor de Limpopo como zona de operações de combate. As 12 violações do acordo de Roma notificadas pelo governo no segundo semestre de 1991, tinham ocorrido exactamente no Limpopo.¹³⁷

A concentração de ataques no corredor de Limpopo só tinha lógica na continuação da manutenção dos objectivos da RAS. Pois, a linha de Limpopo tinha sido reabilitada e renovada até que em 1990 foi oficialmente aberta ao tráfego internacional. O anexo III.1., mostra que o tráfego ferroviário do Zimbabwe no CFM-Sul em 1990 tinha aumentado para 243 mil tons. Isto não correspondia aos interesses da RAS que como se pode notar no mesmo anexo, o seu tráfego através de Maputo baixou para 748 mil tons., o que significa que as receitas que desde 1985 eram angariadas pela RAS pelo trânsito do tráfego

¹³⁴ Notícias, 11.01.91 e 02.03.91. A ONUMOZ através da Comissão Mista de Verificação do Acordo, investigou as alegações da RENAMO e concluiu que eram falsas.

¹³⁵ Notícias, 02.03.91 a 18.03.91

¹³⁶ Notícias, 02.03.91 a 18.03.91. Davidow era assistente do Sub-secretário de Estado Norte-americano.

¹³⁷ Notícias, 21.02.92.

zimbabweano para Maputo tinham deixado de existir. Por conseguinte, a dependência também já começava a reduzir significativamente com a reabertura parcial da linha de Limpopo.

Como o processo de "paz romana" até a assinatura do acordo que punha fim às hostilidades militares "eternamente" foi longo, os SADF e outras organizações dentro da RAS continuavam a organizar e a apoiar raides. A título de exemplo, Davies afirma que um membro dos SADF dissera à imprensa que elementos da RECCE 5 tinham ajudado a RENAMO a atacar um comboio próximo de Ressano Garcia a 26 de Junho de 1991. Enquanto a ESKOM era acusada de ter oferecido uniforme e munições à RENAMO como parte dum novo 'pacto' para que não atacasse as linhas energéticas de Cahora Bassa.¹³⁸

O Acordo Geral de Paz entre o governo da FRELIMO e a RENAMO só viria a ser assinado a 04.10.92. A partir de então, já se podia circular livremente nos corredores moçambicanos sem constrangimentos de ordem de segurança militar. Mas, a desestabilização tinha criado um outro tipo de insegurança que associado aos mecanismos económicos de desestabilização não permitiam que os índices de tráfego regional escoados em 1975 voltassem a ser atingidos a médio prazo, muito menos a diminuição da dependência regional em relação aos corredores sul africanos.

¹³⁸ Davies, R. 9(1991): 7. Vd. o mesmo autor sobre as hipóteses colocadas a propósito da demora na assinatura do Acordo Geral de Paz em Roma. A ESKOM a é a empresa pública sul africana responsável pela produção e distribuição de energia eléctrica.

CAPÍTULO III

OS PROCESSOS DA GUERRA ECONÓMICA.

Sob a capa de concorrência económica, os sul africanos desenvolveram métodos sofisticados e súbtis da antiga guerra económica existente entre os PCFLM e os SAR & H por causa do tráfego da zona de competência e das tarifas que não prejudicassem a vantagem geográfica do porto de Maputo.

O presente capítulo, aborda 3 processos diferentes da guerra económica e que na década '80 contrariamente, à desestabilização militar, também foram directamente aplicados nos países utentes dos corredores moçambicanos com efeitos desestabilizadores. Tais processos em ordem de abordagem são: os incentivos e a coerção político- económico; o uso da contentorização e do capital na manipulação do tráfego e das rotas; Redução de custos e aplicação de tarifas contratuais na escolha das rotas. São processos que aplicados concomitantemente com a desestabilização militar alcançaram de longe os objectivos preconizados e os seus efeitos ainda se fazem sentir hoje em dia.

III.1- Incentivos e coerção político-económica

"The picture on the front page of Malawi's Daily Times dated 17 November, 1981 showed delegates arriving for the SADCC Annual Conference. The conference was to discuss efforts to delink from South Africa, specially with respect to transport. On the same front page was a report of the new African General Manager of Malawi Railways returning from the meeting in Johannesburg with South African Railways"¹³⁹.

No capítulo antecedente inferimos que a aplicação da Estratégia Total conheceu diferentes fases que foram se sucedendo consoante a evolução de como os estrategas do regime do apartheid divisavam a forma mais objectiva de alcançar os seus interesses político-económicos inseridos no plano CONSAS.

Alguns analistas e académicos referidos neste trabalho, tais como Stephens,¹⁴⁰ advogam que a desestabilização militar constituiu a primeira

¹³⁹. Hanlon, J. (1986): 280. Literalmente traduzido a citação significa: "A fotografia da primeira página do jornal malawiano 'Daily Mail' datado de 17 de Novembro de 1981, mostrava a chegada de delegados para a conferência anual da SADCC. A conferência discutiria os esforços para a ruptura com a África dos Sul, especialmente no respeitante aos transportes. Na mesma página, estava um relatório do novo Director Geral africano (entenda-se negro) dos Caminhos de Ferro do Malawi voltando duma reunião em Johannesburg com os Caminhos de Ferro da África dos Sul".

¹⁴⁰. Stephens, J. (1994): 149

resposta da RAS às iniciativas da SADCC no sector de transportes. A opção económica constitui a segunda resposta. Um ponto de vista questionável. |

A visão clara dos objectivos a alcançar e das medidas a tomar para cada Estado levou o Estado do apartheid a dividir os Estados da região em categorias.

Se bem que a aplicação da guerra económica tivesse acabado por abranger todas as categorias de Estados, inicialmente ela foi efectiva para os da primeira e segunda categoria, vistos por Pretória como sendo duma aproximação fácil devido à sua vulnerabilidade no sistema de transporte e distribuição do seu comércio e da sua economia, em geral, relativamente ao sistema de transporte da RAS.

Para os Estados da primeira categoria utentes do sistema ferro-portuário moçambicano, (Swazilândia e Malawi), a variante da guerra económica visando indirectamente o sistema de transporte moçambicano, consistiu na prática de incentivos de carácter positivo. Isto é, concessão de determinadas ajudas económicas que funcionavam como ceñoura para trazer os respectivos governos a uma cooperação com o Estado do apartheid no plano CONSAS, em detrimento do plano SADCC. Este tipo de incentivos difere daquele que foi aplicada à 2ª e/ou 3ª categoria de Estados, o qual poderemos designá-lo por incentivo negativo destinado a coagir economicamente os Estados visados a cooperarem politicamente com a RAS. Chamemos a isto coerção político-económico.

O sistema funcionava de modo que o incentivo positivo para um determinado Estado agisse de forma negativa para um outro e vice-versa. Havia nisto uma coordenação com a desestabilização militar, pois com a destruição sistemática dos corredores de Moçambique, os Estados encravados eram incentivados ou coagidos a usarem o sistema sul africano. Por outro lado, agia também em coordenação com o nível de dependência económica desses Estados em relação ao comércio e serviços da RAS no sentido de que a dependência incentivava ou coagia a compra e/ou a venda de produtos na RAS que seriam transportados e distribuídos pelo sistema de transporte da RAS.

Nesta perspectiva, assume-se que o incentivo positivo ia de encontro com a "transport diplomacy" de Loubser que apesar de ter sido tornada pública em Dezembro de 1979, duma ou de outra forma já vinha sendo aplicada tendo ganho contornos visíveis ao longo da década '80. A transport diplomacy era visto como um instrumento:

"praticável fora dos estreitos limites da política (porque) o transporte pode se tornar uma das mais fortes ligações entre países. O canal de comunicação através do qual o comércio e outras formas de contacto podem fluir (porque) constitui ... um pré-requisito para tantas outras formas de cooperação ... uma solução para o isolamento sul-africano na África".¹⁴¹

O incentivo negativo ou seja a coerção pode ser assumida como a prática das propostas do académico Geldenhuys que citado por Davies & O'Meara,¹⁴² advogava que a RAS podia coagir os Estados negros da região à cooperação económica através da:

1 - Limitação do uso dos caminhos de ferro e portos da África do Sul para exportação de mercadorias dos Estados negros através de:

- manipulação do fornecimento de vagões;
- manipulação das facilidades de atracação de navios nos portos;
- imposição de sobretaxas nas mercadorias transportadas.

2 - Regulando o acesso para e através da RAS de cidadãos dos Estados negros, p.e., através de demoras nos postos fronteiriços.

3- Restringindo as importações de mercadorias dos Estados negros ou regulando a exportação de mercadorias dos Estados negros (alimentos e combustíveis constituíam os itens cruciais. Porém, maquinaria, sobressalentes e outras mercadorias também estavam inclusos).

4 - Interrompendo ou pondo fim a concessão de técnicos e assistência técnica a esses Estados (P.e., nas operações do Porto de Maputo).

A coerção político-económica nos países do 'hinterland' teve especial ênfase e início no Zimbábwe. Para além da posição geo-estratégica que o país ocupa para o tráfego do "hinterland" a escolha, também, deveu-se ao facto de o Zimbábwe constituir na altura um país jovem num processo político de consolidação. A sua economia, ainda encontrava fortes estratos de remanescência ideológica do antigo regime racista. Assim, após alguns discursos pouco abonatórios contra o regime do apartheid feitos por Mugabe, para demonstrar a vulnerabilidade zimbabweana em relação ao sistema de transporte, em Novembro de 1980, os sul africanos decidiram fazer demorar nos seus corredores 5 mil tons. de mercadoria zimbabweana durante 3 semanas.

¹⁴¹ Loubser, J. (1980): 4 - 6.

¹⁴² Davies, R. & O'Meara, D. (1985): 195. Cf. Hamon, J. (1986): 30.

Esta acção foi repetida em Março de 1981 num embargo ferroviário no qual cerca de 3 mil tons. de mercadorias zimbabweanas ficaram retidas.¹⁴³

Quando em 1981 foi instalada a Unidade Técnica da SATCC em Maputo, Moçambique foi vítima da coerção económica nos moldes estabelecidos por Geldenhuys. Na verdade a 7 de Março quando se decretou o embargo ao Zimbabwe, a RAS decidiu decretar também um embargo aos CFM, interrompendo o fornecimento de vagões. Para tal, os SAR & H. alegavam ter no sistema moçambicano vagões a mais e que só levantariam o embargo caso os 2700 vagões dos SAR existentes nos CFM fossem reduzidos para 1800.¹⁴⁴ Mas, no fundo o objectivo pode ser entendido em segunda linha como sendo destinado a impedir que os CFM usassem os vagões sul africanos para socorrerem o NRZ no âmbito dos acordos comerciais entre as administrações ferroviárias.

Os embargos ao Zimbabwe, surgiram numa altura em que o Zimbabwe precisava tanto de combustível e fertilizantes para a preparação do ano agrícola bem como de materiais de construção para erguer os escombros da guerra.

O Zimbabwe, demonstrava ter alcançado o seu melhor ano agrícola, quanto à produção de milho, preparando-se inclusive para exportá-lo para outros países africanos.

Em Abril de 1981, para contrariar a possibilidade de um país negro fornecer alimentos à África usando o sistema de transporte moçambicano, a RAS aplicou um incentivo negativo retirando ao Zimbabwe cerca de 25 locomotivas que tinham sido alugadas ao NRZ e ameaçou revogar o acordo comercial entre os dois países que vinha vigorando há 16 anos. Para além disso, os sul africanos retiraram os seus técnicos que prestavam assistência aos RR. A retirada de locomotivas causou perdas em divisas estimadas em Z\$7mn/semana face à impossibilidade de escoar milho, açúcar e açaú.¹⁴⁵

¹⁴³ Hanlon, J. (1986): 87; Notícias, 8.03.81. Dado que o NRZ ainda administrava a rede ferroviária do Botswana, este embargo foi extensivo a este País.

¹⁴⁴ Numa declaração ao Notícias, 08.03.81, as autoridades ferroviárias moçambicanas diziam que não havia lógica na declaração dos SAR & H. na medida em que o acordo comercial entre as duas administrações estipulava normas quanto ao tempo de rotação de vagões - uma média de 6 dias - e não ao número de unidades. E que o lado sul-africano não estava a cumprir determinados requisitos do acordo para facilitar a rotação do material circulante que consistiam na formação dos comboios de forma a facilitar as operações de manobra no porto de Maputo.

¹⁴⁵ Johnson, P. & O'Meara, D. (1986): 68 - 69; Davies, R. & O'Meara, D. (1985): 198; Hanlon, J. (1986): 188; Notícias, 9.05.81. O acordo comercial entre os dois países, só terminaria em 1982 e permitia que as mercadorias zimbabweanas especialmente o cobre competissem em condições favoráveis no mercado sul-africano na medida em que estavam isentas de direitos e outras formalidades aduaneiras. Estimava-se que a sua revogação teria causado uma perda de rendimentos na ordem de Z\$50mn/ano em divisas e 6500 empregos no sector manufactureiro. Um dos motivos alegados para a revogação era de que o milho zimbabweano estava a prejudicar o milho sul africano no mercado. Uma justificação que as autoridades zimbabweanas não aceitaram na medida em que no tempo da Rodésia tal facto nunca tinha sido evocado. Por outro lado, há evidências de quando o governo decidiu contractar técnicos indianos e paquistaneses para cobrir a lacuna deixada pelos sul africanos, certos

Em Julho de 1981 o Zimbabwe organizou a cimeira da SADCC e perante a manifestação dos CFM de que as suas linhas, em especial a linha do Limpopo, estavam a ser usadas abaixo dos 50% das suas capacidades, o Zimbabwe apelou aos seus operadores do comércio externo para aumentarem o uso das rotas moçambicanas. A RAS, reagiu às duas iniciativas decretando um embargo ferroviário ao Zimbabwe.¹⁴⁶ Como os dois países enfrentavam dificuldades de tracção, o tráfego congestionado na RAS não podia ser desviado para Maputo.

Entretanto, em relação ao Malawi, começavam a ser aplicados incentivos sérios na área ferroviária em virtude das ligações económicas e diplomáticas que existiam entre os dois países, como ilustra a citação de Hanlon em epígrafe. Na verdade, pouco antes da SADCC₃ o novo director do MR acabava de ir à Johannesburg para negociar com os SAR um acordo que incluía o aluguer de 83 vagões aos MR.¹⁴⁷ Não há fontes que referem que a RAS teria aceite ou não o pedido. Mas, como forma de manter o Malawi sob a sua esfera de influência temos que crer que a RAS tenha aceite o pedido numa altura em que as importações dos produtos sul africanos pelo Malawi tinham baixado para 32% comparativamente com os 41% de 1979.

Toda esta situação enquadra-se num grande projecto de coagir economicamente os países na região usando os meios de transportes para obrigá-los a uma cooperação política com a RAS, exercendo uma série de impedimentos contra a tendência dos países da região de desviarem o seu tráfego para as rotas moçambicanas. Por isso, já nos finais de 1981 a coerção político-económica já encontrava certos efeitos desejados por Pretória. Na verdade, os parlamentares da FR citados pelo "Notícias", começaram a

"atacar o governo de Mugabe responsabilizando-o das crises de combustível que o país enfrentava. (Para eles), quando o Zimbabwe era Rodésia, nunca tinha tido problemas de transportes. Mas, com a decisão do novo governo em usar as rotas moçambicanas, os problemas de transportes começaram a surgir."¹⁴⁸

O incentivo positivo mais clássico da estratégia sul africana foi atentado e posteriormente aplicado para a Swazilândia. 4 meses após o famoso acordo

funcionários brancos do NRZ aliados a FR começaram a praticar actos de sabotagem na empresa para manterem a dependência em relação a RAS.

¹⁴⁶ Johnson, P. & O'Meara, D. (1985): 69

¹⁴⁷ Hanlon, J. (1986) op. cit.: 239 - 280.

¹⁴⁸ Notícias, 21.09.81. Servindo-se de porta-vozes da RAS os membros da FR deixavam implícita a ideia de que o sistema moçambicano não só era ineficiente como também era inseguro. Pelo que, o governo de Mugabe devia negociar directamente com o regime do apartheid para voltar a usar os corredores sul-africanos.

de não agressão entre os dois países em 1982, a RAS decidiu politicamente incentivar mais a Swazilândia a uma cooperação mais estreita oferecendo a Sobhuza II, então monarca Swazi, o território da faixa norte do então bantustão de Kwazulu denominada Kangwane (região de Ingwavuma), limitando a Swazilândia a Norte. Kangwane é um território isolado razão pela qual se considerava não ser de grande importância. Porém, a RAS já vinha planejando a construção de uma ferrovia nessa faixa para o território Swazi.¹⁴⁹ Por isso, a faixa era estrategicamente importante na medida em que oferecia à Swazilândia uma saída marítima através da baía de Khasi. Assim, a Swazilândia deixaria de usar o Porto de Maputo para o seu comércio externo, bloqueando todos os esforços da SADCC de reduzir a dependência através do melhoramento da linha de Goba. Além do mais, a anexação favorecia uma zona tampão entre Moçambique e a RAS que dificultaria a movimentação da guerrilha do ANC.¹⁵⁰

Se Kangwane passasse a ser domínio swázi, o país tinha de se encarregar de procurar financiamentos para a construção da linha. Obviamente, a fonte mais próxima a qual o próprio governo da RAS consentiria o financiamento, seria o capital sul africano e/ou através da SACU. Isto reforçaria os níveis de dependência e o desvio do tráfego Swazi para as rotas sul africanas.

Quando a linha de Sena ficou intransitável devido à desestabilização militar, cerca de 50mn de tons. de açúcar malawiano ficaram por escoar, ao mesmo tempo que fertilizantes e combustível ficavam retidos na Beira, remetendo o Malawi a uma forte escassez destes produtos.

Assim, em 1983 a RAS decidiu conceder um incentivo económico de 5mn de Kwachas ao Malawi para adquirir fertilizantes.¹⁵¹ Como os fertilizantes eram adquiridos na RAS, o Malawi era automaticamente coagido a usar a rede de transporte rodoviária sul africana tanto para as suas exportações como para as importações.

No mesmo ano, quando as cheias interromperam a linha do Limpopo e porque Maputo oferecia as melhores condições para o manuseamento de açúcar a granel e aço, o Zimbabwe insistiu em embarcar estas mercadorias usando a rota Beitbridge-Komatipoort-Maputo. A atitude não agradava a RAS e por isso decidiu desencorajar a prática fazendo com que as mercadorias demorassem nos seus corredores por 3 semanas em 1983 e por 2 meses em

¹⁴⁹ Johnson, P. & Martin, D. (1986) op. cit.: 161, Notícias, 18.6.82; Davies, R. & O'Meara, D. (1985): p10.

¹⁵⁰ Johnson, P. & Martin, D. (1985): 162.

¹⁵¹ Hanlon, J. (1986): 239 - 240.

1984.¹⁵² Era mais uma tentativa de coagir o Zimbábue a usar as rotas sul africanas.

Por outro lado, para além de fazer retornar vagões de combustível vazios, a RAS adoptou um sistema para alongar o "transit time" e o "turn round" do material circulante zimbabueano. Começou a forçar o manuseamento das mercadorias em Port Elisabeth que era mais distante que Durban.¹⁵³ Como o porto não possuía condições para determinadas mercadorias a granel como o trigo, a descarga tinha de ser feita directamente nos vagões. Pelo que estes tinham que permanecer no cais até a chegada do navio e/ou o fim da descarga pagando o respectivo estacionamento. Nos casos em que o navio chegava antes dos vagões a descarga era feita em locais inadequados causando a deterioração da mercadoria. Desta forma, o Zimbábue ficava economicamente prejudicado pela importação feita fora da RAS. Pelo que era coagido a importar na RAS exactamente para usar a rede de transporte sul africana tanto para o tráfego descendente como para o ascendente para reduzir no máximo os custos de transporte.

Para dar continuidade à Política de desvio das cargas de alto valor tarifário como os "CKD car KIT" e ferro-crómio, em 1983 a RAS decidiu deixar de manusear o seu combustível via Maputo. Mas o tráfego de mercadorias de baixo valor tarifário como é o caso do carvão que a partir de 1983 constituía quase que mais de metade do tráfego sul africano via Maputo, continuou a fluir com certa normalidade.¹⁵⁴ O Quadro VII, anexo VIII, ilustra melhor a situação e a sua evolução ao longo de todo o período em estudo. Esta prática surge como um incentivo negativo para uma coerção política - económica directa em relação a Moçambique.

Em 1984 o plano de anexação territorial de kangwane fracassou.¹⁵⁵ Não obstante, nesse mesmo ano, a RAS incentivou o início da construção de mais 120kms ferroviários ao longo do território swázi. Financiada pela RAS na ordem de R50mn no quadro da SACU, esta linha viria a ser de propósitos múltiplos para a estratégia da RAS. Primeiro, porque apesar de o empreendimento ter sido pago pela RAS, havia retorno de capital investido na medida em que o empreiteiro era a SANLAM e os carris eram fornecidos pela ISCOR. Segundo, porque foi aberta uma nova capacidade que eliminava o congestionamento

¹⁵² Hanlon, J. (1986): 193.

¹⁵³ Hanlon, J. (1986): 189.

¹⁵⁴ Hanlon, J. (1986): 136

¹⁵⁵ O fracasso deveu-se a resistência política e jurídica por parte de alguns líderes do bantustão à integração no reino Swazi valendo-se da própria legislação do apartheid respeitante aos "homelands". Vd. Johnson, P. & Martin, D. (1985): 159- 168.

em Johannesburg permitindo assim maior fluxo de tráfego zimbabweano e zambiano para Durban face ao benefício da redução da distância.¹⁵⁶

Em ambos os seus extremos, a linha desemboca no território sul africano: Transvaal oriental e Richards Bay. Assim, foram eliminados os 250kms da rota convexa em torno da Swazilândia para puxar a carga do Transvaal oriental à Richards Bay.¹⁵⁷ O que significa que a nova linha também constituía um incentivo negativo para o porto de Maputo em relação ao tráfego de Transvaal Oriental.

Em 1985, cerca de 1/3 do comércio swazi era efectuado via RAS e, o resto via Maputo. Mas, a partir de 1986 quando a construção da linha em causa terminou houve uma redução do tráfego Swazi via Maputo, como se pode constatar pelo anexo III e III.1.. Eram os efeitos da nova linha que economicamente coagia também a Zâmbia e o Zimbabwe a relegarem tanto Maputo e Beira para o segundo plano. O incentivo positivo à Swazilândia representava assim como um incentivo negativo a Moçambique e uma coerção económica para o Zimbabwe e Zâmbia.

Por outro lado, esta ferrovia respondia aos interesses sul africanos de violar sanções e o embargo aos seus produtos nos mercados internacionais. Na verdade, tem se afirmado que as sanções internacionais contra Pretória foram benéficas para a Swazilândia, dado que o país foi usado para a sua violação através de um esquema adoptado não só pelas companhias da RAS, mas também pelas multinacionais ocidentais que aparentemente desinvestiam na RAS indo se fixar na vizinha Swazilândia. Lee, estima em 3.000 as empresas sul africanas que foram abertas na Swazilândia durante o período crítico das sanções.¹⁵⁸ Assim, a nova linha férrea permitia às companhias sul africanas exportarem à Swazilândia consideráveis quantidades de mercadorias onde eram re-rotuladas e reexportadas para os mercados europeu e americano¹⁵⁹, via Maputo ou Durban com a etiqueta "Made in Swaziland". A prova disso é que a violação permitiu a Swazilândia um crescimento signficante na sua economia e uma redução extraordinária na sua taxa de inflacção para 17%. Isto por volta de 1990. Para além duma balança comercial positiva de \$8mn, a Swazilândia conseguiu reduzir a sua dívida externa para \$275mn.¹⁶⁰ Além do mais, a Swazilândia esperava ter grandes rendimentos ferroviários com o trânsito de mercadorias de e para os portos sul africanos ao longo do seu

¹⁵⁶ Johnson, P. & Martin, D. (1985): 159-168.

¹⁵⁷ Hanlon, J. (1986): 94; Johnson, P. & Martin, D. (1986): 164.

¹⁵⁸ Lee, M. (1988): 255.

¹⁵⁹ Lee, M. (1988): 255

¹⁶⁰ Vale, P.: (1992): 42.

território.¹⁶¹ Apesar de que esta linha, na acepção de Hanlon não tivesse sido bem sucedida porque Richards Bay está duas vezes mais distante que Maputo, a RAS conseguiu promover uma dependência a longo prazo: a RAS passou a prestar assistência técnica e de gestão aos SR em substituição dos técnicos canadianos que abandonaram a assistência imediatamente após a construção da ferrovia em referência.¹⁶²

A complexidade da dinâmica económica e política regional nos transportes tornava muito difícil a fuga aos incentivos sul africanos. Em Moçambique, o caso do Corredor da Beira é ilustrativo, visto que o BCG era dominado pelo capital zimbabweano que continuava tendo reputáveis ligações com o capital sul africano.

✕ No pós-Nkomati, quando a comunidade de negócios da RAS falava em investir cerca de R182mn em Moçambique, uma das áreas de investimento era o corredor da Beira através do BCG com a cumplicidade do capital zimbabweano. Houve indícios de que a redução da desestabilização armada no corredor também se devesse à existência do capital sul africano no projecto.¹⁶³

No período imediatamente pós-Nkomati as próprias autoridades ferroportuárias moçambicanas tinham, psicologicamente, um certo grau de excesso de confiança nas declarações de Pretória, facilitando de certa forma a penetração de incentivos económicos sul africanos. Esta situação era agravada pela crise atravessada na altura pelo sector ferro-portuário e não só.

A título de exemplo, no prenúncio das conversações entre o Ministro dos PCFMM de Moçambique e o Ministro dos Transportes da RAS a 13 de Agosto de 1984 foi preparado um documento intitulado "Guião de Conversação com a RAS" que entre outros aspectos apresentava os SATS como entidade responsável para a execução de um projecto de reabilitação de 14 locomotivas Diesel-eléctricas acidentadas "por acções de agressão do exterior, perpetrados contra a República Popular de Moçambique"; deslocação de 3 técnicos dos SATS a Maputo para um projecto de "beneficiações da supra e infraestruturas de vias férreas, da base de triagem do Porto de Maputo e de feixes de classificação, formação e expedição da Matola"; assistência dos SATS "na reparação do equipamento de comando local e no fornecimento de material e sobressalentes" no projecto de assistência à sinalização e sistema de

¹⁶¹ Segundo Oscar Jorge, nos dias de hoje a situação dos rendimentos ferroviários desta linha continua não sendo dos melhores porque há pouco tráfego transitário na medida em que tanto o Zimbabwé como o Transvaal Oriental preferem escoar as suas cargas via Maputo face à estabilidade política regional e a melhoria dos serviços dos CFM - Sul.

¹⁶² Hanlon, J. (1986): 94-95

¹⁶³ Lee, M. (1988): 204 - 205.

CTC; obtenção do financiamento através da Rennie e da Manica no IDC ou CGI para dois projectos de recuperação de guindastes e outras infraestruturas do Porto de Maputo avaliados em R100.000 e R150.000.¹⁶⁴

Na altura das conversações, o Ministro moçambicano foi mais longe nas suas próprias propostas para uma cooperação bilateral informando que Moçambique já estava em contactos com certos importadores e exportadores sul africanos no tocante ao tráfego de aço, vanádio, cobre, vermiculite, rocha fosfatada, crómio, polpa, 'CKDS', sulfúrio, entre outros.¹⁶⁵ Basicamente tráfego rico que os sul africanos tinham começado a desviar para as suas rotas, tal como vimos do Quadro VII, anexo VIII.

Estas informações do Ministro eram acrescidas dos nomes dos respectivos clientes que de certeza abriam oportunidades para a RAS accionar os seus mecanismos de desencorajamento aos carregadores no uso de Maputo.

Durante as conversações, quando a delegação moçambicana expressou o seu desapontamento pela nova ferrovia de Komatipoort para Richards Bay através da Swazilândia alegando ser um ataque directo na rotação do tráfego tradicional pertencente a Maputo, a delegação sul africana tratou de dissimular as suas intenções de desviar o tráfego afirmando que a rota não seria usada enquanto a rota de Maputo estiver em funcionamento. Na discussão sobre as 400.000 a 600.000 toneladas de combustível sul africano que anualmente passavam por Maputo e que já não o faziam, a delegação sul africana limitou-se a ironizar o espectro dizendo que Moçambique devia contactar por si as companhias petrolíferas sobre o assunto.¹⁶⁶ Algo ridículo e subtil, na medida em que as companhias petrolíferas recebiam ordens do governo.

No decurso desta, foi levantada a problemática das tarifas discriminatórias pelos SATS. Uma espécie de incentivo mais subtil a abordar no sub-capítulo seguinte.

Os Incentivos ao Malawi ganhariam maior dinâmica face à intensificação dos ataques que levaram à interrupção e posterior encerramento da linha de Nacala. Quando P. W. Botha visitou o Malawi em 1984, incentivou a assinatura dum acordo de transportes entre os dois países em

¹⁶⁴ MPCFMM, Guião de Conversações com a RAS, 1984.

¹⁶⁵ MPCFMM, Resumé of the Discussion Between the Honourable Minister of Transport of the Republic of South Africa and Honourable Minister of Ports, Railways and Merchant Marine of the People's Republic of Mozambique Held in Maputo on Monday, 13th August, 1984.

¹⁶⁶ MPCFMM, Resumé of the Discussion Between the Honourable Minister of Transport of the Republic of South Africa and Honourable Minister of Ports, Railways and Merchant Marine of the People's Republic of Mozambique Held in Maputo on Monday, 13th August, 1984.

1985 e que permitia a redução do frete rodoviário de chá, tabaco e fertilizantes malawianos embarcados via RAS. No ano seguinte, os SATS garantiram ao Malawi a redução do frete de transporte por vagão e/ou por caminhão caso o Malawi exportasse toda a sua produção a granel pelas rotas sul africanas usando os serviços rodoviários dos SATS. As implicações disso foi o aumento das importações dos próprios produtos sul africanos.¹⁶⁷ Porque para rentabilizar o próprio incentivo em termos de custos de transportes, o Malawi tinha que importar na e da RAS para garantir carga descendente. Os acordos assinados incentivavam o Malawi a uma maior dependência às rotas de transporte da RAS em detrimento do engajamento de esforços para a reabertura e defesa das rotas moçambicanas. Por outro lado, prejudicavam as relações comerciais com o Zimbabwe que os dois países vinham mantendo desde os tempos da Federação das Rodésias e Nyassalândia. Aliás os próprios MR eram prejudicados em termos de rendimentos na medida em que os serviços rodoviários "roubavam" todo o tráfego.

Quer dizer, o incentivo acabava sendo totalmente negativo para três ou mais Estados da SADCC.

Um relatório da SATCC feito em 1985 afirmava que o Malawi só possuía uma única oficina em Limbe construída em 1945 e que a mesma não tinha sido modernizada para prestar serviços às locomotivas Diesel. Pelo que, o País recorria aos serviços sul africanos para a assistência técnica.¹⁶⁸

Um outro estudo sobre locomotivas feito em 1989 indicava que depois do NRZ os CFM constituíam a segunda administração ferroviária da SADCC com maior número de locomotivas, na ordem de 207 contra 392 do NRZ.¹⁶⁹ Porém, tal como o Malawi e a Swazilândia, estes países estavam longe de fugir aos incentivos técnico - ferroviários da RAS que acabavam agindo como coerções político - económicos. Porque na verdade, como advoga o relatório de 1988, "todos os países da SADCC enfrentavam problemas similares de dificuldades, mas em graus diferentes ..."¹⁷⁰

Neste contexto, tanto os CFM como os NRZ e os MR, não estavam à altura de usar os seus próprios meios para escaparem aos incentivos sul africanos em termos de meios materiais e sua manutenção para garantir que o tráfego fluísse no sistema ferro-portuário moçambicano. A título de exemplo em 1987, os NRZ tiveram que aceitar o empréstimo de 10 locomotivas dos SATS

¹⁶⁷ Hanlon, J. (1986): 239 - 240 Cf. Hanlon, J. (1989): 24.

¹⁶⁸ SATCC Meeting of Railway Administration. Description Paper on Locomotive Maintenance (Revised), 1988.

¹⁶⁹ SATCC Railway Management Development Course, Course Project Report, 1989

¹⁷⁰ SATCC, Meeting of Railway Administration. Description Paper on Locomotive Maintenance (Revised), 1988.

porque o governo local não possuía divisas para a importação de sobressalentes.¹⁷¹ Estes aspectos, limitavam a capacidade de fuga aos incentivos sul africanos e davam vantagens político- económico e financeira aos SATS que, a qualquer momento, estavam à altura de coagir o Zimbabwe a desistir a sua insistência no uso das rotas moçambicanas, bastando para tal ameaçar a retirada das locomotivas alugadas.

Fica concludentemente claro, que, no quadro da guerra económica levada a cabo sob forma de incentivos e coerção político-económico directa e indirecta contra o sistema ferro-portuário moçambicano, a RAS aproveitou-se também, não só das incapacidade e insuficiência de Moçambique, mas também, dos países utentes do sistema para o desvio do tráfego.

III.2- Contentorização e capital na manipulação do tráfego e das "rotas"

"O transporte ferroviário vem sendo a nível mundial um modo de transporte mais especializado e de utilização limitada devido ao desenvolvimento tecnológico e infraestruturas de outros meios de transporte e às mudanças estruturais económicas..."¹⁷²

Para uma contextualização estrutural e cronológica do âmbito da aplicação deste processo de guerra económica, que na prática já se fazia sentir na década '70, mas com características diferentes, recuemos no espaço e no tempo imediatamente anterior à década da nossa abordagem temática.

A contentorização que constituiu a maior modernização tecnológica no manuseamento de carga que emergiu na década '60 na rota do comércio marítimo entre a Europa e América, atingiu a África Austral na segunda metade da década '70. O fulcro regional da introdução desta modernização foi precisamente a RAS, que em 1977 e 1980, encetou a contentorização do seu comércio marítimo com a Europa e América, respectivamente.¹⁷³

Reputada por ter conseguido organizar um comércio "door-to-door" através de um sistema integrado de transportes eficiente e a custos baixos, a contentorização constituiu uma necessidade premente para que a indústria sul

¹⁷¹ Lee, M. (1988): 50. Esta situação é vista por Hanlon, J. (1989): 14 como consequência das políticas dos próprios doadores ocidentais que normalmente preferiam a compra de materiais novos do que reparar os velhos. Por exemplo, em 1988 nos corredores da SADCC havia mais do que 200 locomotivas carecendo de sobressalentes, enquanto isso, mais do que 30 eram alugadas aos SAR & H. Quando o Zimbabwe decidiu alugar locomotivas à RAS, mais de 45% das suas enfrentavam problemas de falta de sobressalentes. Concedeu-se um crédito ao país para a compra de novas. Mas, já não havia crédito para a reparação das avariadas. Só após longas negociações é que o Canadá aceitou financiar a compra de sobressalentes. Em termos globais, o *Financial Mail* de Novembro de 1990 citado por Saasa, O. (1993): 142, estima que ao longo da década '80, 8.000 unidades de material circulante dos SATS no valor de R700mm circulavam nas ferrovias dos países da região.

¹⁷² CFM, Relatório Anual, 1990

¹⁷³ Mackintosh, M. (1986):88.

africana pudesse competir no mercado internacional em particular no Extremo Oriente.¹⁷⁴

Como os países industrializados advogavam que a contentorização apenas era adequada no comércio entre os países industrializados, sendo problemático no comércio em e entre o terceiro mundo, a RAS apressou-se a apresentar a sua faceta de industrialização escondendo a faceta do Apartheid e propagandeando ser o país da África Austral em condições económicas e industriais para a implementação da contentorização.¹⁷⁵ Uma realidade inquestionável.

Tal como no resto do mundo, o processo exigiu o incremento do capital intensivo em que:

- o Estado sul africano teve que investir fortemente nas infraestruturas ferro-portuárias e colocá-las à disposição pública;
- os armadores e/ou proprietários de navios sul africanos e/ou demandando os portos sul africanos concentraram o seu capital na renovação e construção de navios modernizando-os à contentorização;
- as agências de despacho e expedição da região que apenas se preocupavam com as alfândegas e o processamento de documentos necessários à expedição portuária, passassem a investir consideráveis capitais em terminais e equipamento de manuseamento em terra, especialmente para contentores, ganhando assim o controlo terrestre e inter-regional da rede de transporte.¹⁷⁶

O processo foi fundamentalmente concorrencial e resultou na monopolização do fluxo do tráfego pelas agências de despacho e companhias de navegação bem sucedidas e dominadas pelo capital sul africano, dando origem a que os despachantes sul africanos fossem os definidores das rotas que uma determinada mercadoria devia seguir e as companhias de navegação as estipuladoras da tonelagem necessária.

As conferências de navegação passaram a ser dominadas por consórcios de contentores. Na África Austral a SEAC outrora composta por 25 membros foi a base na qual 9 dos seus membros formaram o consórcio SAECs

¹⁷⁴ Abrahamsson, H. (1988): 9-10

¹⁷⁵ Mackintosh, M. (1986): 93. Sobre a problemática da contentorização comercial no e para o Terceiro Mundo Vd. Hastings, P. (1983):7P

¹⁷⁶ Abrahamsson, H. (1988): 9.

cuja constituição teria custado cerca de 520mn de libras.¹⁷⁷ O investimento portuário sul africano, só no âmbito da contentorização, orçou em R2000mn.¹⁷⁸

Como forma de garantir os seus interesses estratégicos o Estado sul africano investiu seriamente na Safmarine que passou a ocupar a posição dominante na SAECS com 4 dos 8 porta-contentores do consórcio e 1 na SAMCS.¹⁷⁹ Com estes investimentos, a Safmarine não só alargou-se no transporte marítimo, como também passou a organizar o transporte para o interior da África Austral, porque não só se responsabilizou pelos "stocks" de contentores na África Austral, como também agenciava carga para os navios da SAECS.¹⁸⁰ O poderio actual da Safmarine pode ser analisada com base na fig. 4, anexo IX.

Em Moçambique, a contentorização começou também na década '70. Mas, a falta de capitais não permitiu um grande desenvolvimento. Como o afirma Subhaschandra Bhatt, ex-Director da DNPCFM, "a contentorização começou antes da independência, mas era feita por meios rudimentares"¹⁸¹

No "hinterland" regional, por questões históricas e político-económicas, a contentorização iniciou na então Rodésia do Sul: impossibilitados de usar as suas rotas naturais e baratas, através de Moçambique, face as sanções, os rodesianos optaram em contentorizar as suas cargas para reduzir os custos causados pelo longo percurso ferroviário para alcançar os portos sul africanos. Por outro lado, dado que o comércio entre a RAS e a Europa caracterizava-se por um desequilíbrio a favor das importações, para evitar que os contentores retornassem à Europa vazios, a RAS enveredou por uma política comercial agressiva para que o "hinterland" regional contentorizasse as suas exportações de tabaco no Zimbabue e chá no Malawi,¹⁸² para preencher a lacuna das exportações contentorizadas da RAS.

O próprio capital público e privado rodesiano, tal como o sul africano, estavam ansiosos em reaver os investimentos feitos na contentorização. Por isso, os capitais dos dois países tinham que lutar por um aproveitamento total das capacidades instaladas pelos novos investimentos.

¹⁷⁷ SATC, *Regional Cooperation in Shipping, Interim Report*, 1991: 21; Mackintosh, M. (1986): 90

¹⁷⁸ Hamon, J. (1986): 70

¹⁷⁹ Mackintosh, M. (1986): 91; *Safmarine - The First 50 Years*. O poder da Safmarine e da SAECS, foi reforçado pelo acordo "Ocean Freight" entre o governo e as Agências de Navegação em 1977. O acordo estipulava que a SAECS transportasse 87,5% das importações da RAS e de todo o comércio relacionado com os contractos públicos. Do mesmo modo, o governo obrigava-se a "encorajar e persuadir" os privados a usarem a Safmarine. Isto permitiu que 40% do comércio inter-continental da RAS fosse transportado pela Safmarine que ao mesmo tempo prosperava no domínio do comércio para o extremo oriente com a SAFARI e no comércio de contentores para a Austrália via SAF OCEAN com a Nedlloyd.

¹⁸⁰ Mackintosh, M. (1986): 95.

¹⁸¹ Entrevista com Subhaschandra Bhatt, Fevereiro de 1997. O início desse processo foi marcado pela construção dum terminal de contentores entre Agosto de 1970 e 1971 no porto de Maputo.

¹⁸² Abrahamsson, H. (1988): 10.

Como consequência do processo da contentorização, a expedição e o despacho regionais, foram monopolizados pela Manica e Rennies, dominados pelo capital privado sul africano e que de acordo com Eurico Fernandes, executivo da Manica-Moçambique, "por razões políticas, a Manica que era originariamente moçambicana, operava nos países da Linha da Frente, enquanto que a Rennies operava na RAS. Era a Safmarine em terra."¹⁸³

Na década '70, a contentorização avançou como um mero instrumento de rentabilização da economia de transportes. Com a formação da SADCC em 1980, a contentorização, a navegação e o despacho passaram a ser usados como instrumentos de desvio do tráfego dos corredores moçambicanos, quer dizer do exercício da guerra económica com efeitos desestabilizadores. Para o efeito, o cruzamento capitalista na RAS expandido regionalmente deu um grande contributo na medida em que tal como advoga Mackintosh, "a contentorização alterou a organização e a economia do transporte marítimo. Como também o papel do capital no transporte marítimo no transporte para o interior".¹⁸⁴

Advoga-se que uma das técnicas usadas pelas agências transitárias e de navegação foi a difamação do sistema ferro-portuário moçambicano, em particular, os serviços contentorizados. Já em 1982 quando Nacala começava a manusear contentores, o periódico da DNPCFM reportava casos de "difamação", feitos pela Manica, aos serviços contentorizados de Nacala. Estes factos de "difamação" viriam a ser denunciados pela UNCTAD em 1983 que, citado por Hanlon referiam que a Manica estava a desencorajar clientes malawianos e armadores de navios, propalando que o porto de Nacala andava congestionado e com o dobro de contentores a que está capacitado a manusear.¹⁸⁵

Há um ponto de interrogação que se levanta quanto à prática intencional de difamação ou não. Eurico Fernandes, advoga que:

"a Manica limitou-se apenas a reportar a verdade, porque na qualidade de agente tinha de relatar os factos reais. Pois, nenhum armador manda o seu navio para um determinado porto sem saber de antemão por quanto tempo vai permanecer nesse porto. Mesmo os CFM, na qualidade de donos do porto, nunca podiam dar uma informação falsa sobre a situação real, na medida em que tarde ou cedo o armador saberia através do relatório do capitão do navio... só que como era tempo de guerra, toda a gente dizia que a Manica estava a sabotar. Mas a Manica agia comercialmente

¹⁸³ Entrevista com Eurico Fernandes, Fevereiro de 1997.

¹⁸⁴ Mackintosh, M. (1986): 90.

¹⁸⁵ Revista Trimestral da DNPCFM, Jul/Set. 1982; Hanlon, J. (1986):240

porque caso contrário ficava internacionalmente com má reputação ... e nem os poucos navios que conseguimos trazer para os portos nacionais a custo de muitos sacrifícios poderíamos termos conseguido trazer."¹⁸⁶

A julgar pelas afirmações de Bhatt, segundo as quais "em Nacala criaram-se apenas infraestruturas dum terminal de contentores que consistiram num chão pavimentado e um pórtico para a arrumação dos contentores, mas a descaraga era feita pelos paus de carga do navio para o chão onde eram recolhidos por 'forklifts', empilhadeiras e tractores ..." é razão para darmos certa consideração ao argumento do sr. Fernandes, pois, como afirma Bhatt, "os contentores surgiram para reduzir os custos e os navios para o efeito são muito caros e requerem que os portos tenham meios de elevação e alta produtividade"¹⁸⁷ e pelos vistos, Nacala não possuía meios de elevação que garantissem a produtividade requerida pelos navios em causa.

Perante esta situação paira a dúvida sobre a existência ou não de atitudes negativas da Manica para com os portos moçambicanos, mencionados pela literatura corrente. Porque na verdade, todos os agentes dizem que não têm nenhum poder sobre os clientes, o cliente é quem decide a rota. Mas, na conjuntura da África Austral na década '80 os modelos e os objectivos concorrenciais na área dos transportes continuam questionáveis. Aliás, como advoga óscar Diniz, administrador dos CFM, "o desvio do tráfego pela RAS era planeado num nível decisório muito elevado e executado a um nível baixo, por quem tinha por obrigação cumprir ordens."¹⁸⁸ Portanto, podemos afirmar que o SSC envolvia-se e até certo ponto planeava métodos económicos de desvio da carga e manipulação das rotas, tanto mais que o Director Geral dos SATS, antes da sua demissão em 1983, era frequentemente convocado às sessões do SSC.¹⁸⁹

Os grandes conglomerados sul africanos, principalmente a AAC e a Old Mutual com grandes investimentos por toda a região, na área dos transportes; finanças e de produção de matérias primas destinadas aos mercados internacionais, tornaram-se grandes accionistas das empresas de navegação e da Manica e Rennies. Por isso, a partir de então, a AAC e a Old Mutual juntamente com as agências que controlavam financeiramente, começaram a agir de forma coordenada no sentido de a contentorização ser um instrumento de manipulação do tráfego e das rotas para os portos da RAS.

¹⁸⁶ Entrevista com Eurico Fernandes.

¹⁸⁷ Entrevista com Subhaschandra Bhatt.

¹⁸⁸ Entrevista com Óscar Diniz, Março de 1997.

¹⁸⁹ A propósito da participação de Loubser nas sessões do SSC e do seu pensar quanto à problemática de transportes Vd. Geldenhuys, D. (1984): 153- 154.

Assim, quando em 1983 Jordine Matheson desinvestiu na RAS, a Old Mutual comprou os 74% das suas acções na Rennies. No ano seguinte, a Old Mutual adquiriu dos SATS a Safmarine que possuía 60% da Manica contra os 40% da AAC.¹⁹⁰ A aquisição da Safmarine pela Old Mutual viria permitir a este grupo subir no "ranking" dos grandes monopólios, permitindo assim controlar os outros conglomerados tal como ilustra o Quadro VIII, anexo X.

A importância dos transportes e da Safmarine, em particular, para a economia capitalista da RAS pode ser avaliada não só pela ascensão da Old Mutual, mas também pelo facto de que após a sua venda os SATS baixaram do "ranking" do sector público para a segunda posição.¹⁹¹

Em termos de acumulação, o processo de concentração capitalista na RAS ganhou novas tendências a partir de 1985: Há mais centralizações nas mãos dos conglomerados monopolistas à custa dos capitais não monopolistas; dentro dos próprios conglomerados houve uma centralização; a fuga de capitais estrangeiros conduziu à consolidação do capital monopolista sul africano liderado pela AAC.¹⁹² Na área do despacho, expedição, navegação e controlo de contentores e por conseguinte no escoamento do comércio externo da região, o capital decidiu consolidar a sua posição regional: A Rennies e a Manica são fundidos formando a Renfreight.¹⁹³

A AAC (com excepção da produção do açúcar), controlava a produção de asbestos e carvão, na Swazilândia; 40% da produção de cobre na Zâmbia; constituía a maior presença do capital estrangeiro no Zimbábue. A Old Mutual, controlava os seguros no Zimbábue, no Malawi e na Swazilândia.¹⁹⁴

Portanto, nos países utentes do sistema ferro-portuário moçambicano, o capital sul africano controlava as principais produções para a exportação. A fusão entre a Manica e a Rennies veio consolidar o cruzamento capitalista entre a Old Mutual e a AAC e os SATS na estrutura de transporte modificada pela contentorização. Por isso, o capital e a contentorização não só mutaram as fronteiras entre as actividades pública e privada na gestão ferroviária, como também criam condições para que as agências de frete, navegação e despacho encontrem argumentos tecnológicos, económicos e financeiros para

¹⁹⁰ Vd. Hanlon, J. (1986):70

¹⁹¹ . A primeira posição passou a ser ocupada pela ESKOM.

¹⁹² Vd. Davies, R., O'Mera, D. & Dlamini, S. (1988): p12

¹⁹³ Cf. Hanlon, J. (1986): 193; Johnson, P. & Davies, R. (1986): 254.

¹⁹⁴ Cf. Lee, M. (1988): 91- 95; Hanlon, J. (1986): 199- 204; 249;296; Jaster, R. (1985): 115. Segundo Østergaard, T. (1990): 55, até 1990 firmas sul africanas continuavam a controlar 25 a 30% do capital privado no Zimbábue. O controlo da produção de asbestos e carvão na Swazilândia pela AAC era feito através do cruzamento accionista de capitais existentes com a SANLAM e da GENCOR.

incentivarem o desvio da navegação e/ou do tráfego para as rotas da RAS em detrimento das rotas moçambicanas.

Advoga-se que para além da difamação, as outras formas adoptadas pelas agências para manipular as rotas e o tráfego era a recusa em conceder seguros, obrigar os carregadores a embarcarem em CIF e pagar em moeda convertível as taxas e tarifas de todas as mercadorias manuseadas via portos moçambicanos, alegadamente devido aos altos riscos causados pela insegurança militar.

Assumindo que a Old Mutual constituía a maior seguradora da região é de admitir que de facto houvesse não só essas práticas, mas também, a recusa no fornecimento do B/L directo na medida em que os créditos da região eram dominados pelo capital privado sul africano como é o caso da AAC que possuía acções nos grandes bancos internacionais operando na região e com interesse para a rentabilização dos investimentos feitos na contentorização.

Aliás, partilhava acções com a Old Mutual na Renfreight.

Houve também práticas do desvio da carga através da redução do fluxo da navegação contentorizada nos portos moçambicanos. No início a SAECs alegou que por questões técnicas só 3 navios Ro-Ro é que podiam escalar os portos moçambicanos. Assim, só de três em três semanas é que o Ro-Ro escalava Moçambique.¹⁹⁵ Por isso, as agências foram encorajando os carregadores a usarem as rotas sul africanas onde havia um serviço regular de navegação. As consequências foram obviamente a redução do volume do tráfego nos portos moçambicanos. Pois, ninguém está disposto a perder negócio porque as suas cargas ficaram retidas à espera do navio nos portos moçambicanos enquanto podiam ser embarcados de um dia para o outro via RAS.

Quando a luta económica pela inversão da estratégia regional conseguiu que fosse montado um sistema RoCon no terminal de contentores de Maputo em Dezembro de 1987 e fosse construído um terminal de propósitos múltiplos na Beira com equipamento para o manuseamento de contentores¹⁹⁶ a navegação não voltou a fluir normalmente nos portos moçambicanos. Desta vez já não havia espaço para alegação de problemas técnicos, mas sim o baixo volume do tráfego. Face a isso coloca-se uma questão: entre o armador e o agente de navegação e/ou transitário quem é culpado pela situação do

¹⁹⁵ Abrahamsson, H. (1988):11

¹⁹⁶ Port of Maputo. Newsletter, 3 (1987); Entrevista com Subhaschandra Bhatt.

baixo tráfego e/ou do baixo fluxo de navegação que contribuíram para o contínuo desvio das rotas?

A este respeito Eurico Fernandes e Bhatt aparentemente convergem para o mesmo ponto de vista quando afirmam que a carga que a Manica conseguia trazer para os portos moçambicanos era a custo de muitos esforços. Porque, mesmo com essas modernizações os portos moçambicanos continuavam com uma baixa produtividade para o comércio contentorizado. E adiantam que se já era difícil influenciar o cliente, mais difícil ainda era influenciar os armadores das conferências que constituem um mundo complexo. Para eles (armadores), um único porto é suficiente para escalar e manusear os contentores de toda a região. A partir desse porto faz-se o "transshipment" para os diferentes países.¹⁹⁷ No caso da África Austral o porto de "transshipment" era o de Durban. Por isso, não é por mero acaso que a UNICORN (subsidiária da Safmarine virada à cabotagem) dominava a cabotagem regional.

A regionalização do tráfego contentorizado era favorecida pela manutenção do antigo sistema colonial de dividir Moçambique em duas zonas de influência das conferências de navegação,¹⁹⁸ tornando-se assim, também, numa forma usada pela navegação contentorizada para a manipulação do tráfego e das rotas.

Os pontos de vista de Eurico e Bhatt encontram balanço em Stephens quando afirma que "o maior problema do sistema ferro-portuário moçambicano é voltar a reganhar os clientes que já perderam a confiança dos serviços prestados e habituados a um outro sistema que é o sul africano".¹⁹⁹ Evidentemente não é só a fraca produtividade, mas também o hábito que foi criado aos clientes de usar o sistema sul africano através da redução da navegação contentorizada nos portos moçambicanos que contribuía para o desvio do tráfego.

O capital sul africano investiu e estabeleceu um sistema de comunicações sofisticado em toda a sua rede regional e internacional de transporte. Por isso, as companhias e as agências de navegação, os transitários e os operadores portuários ligados ao sistema, possuíam uma alta capacidade de coordenação das suas operações. O fluxo de informação era constante,

¹⁹⁷ . Entrevista com Subhaschandra Bhatt e Eurico Fernandes.

¹⁹⁸ . As conferências que repartiam Moçambique eram a ESAC que controlava o espaço entre a Europa e Chinde, cobrindo, portanto, os portos de Maputo e Beira. Enquanto que a EAC controlava o espaço marítimo da Europa até ao Sudão, cobrindo assim o porto de Nacala. O sistema viria a ser mantido pelos consórcios contentorizados da SAECS e SAFARI. - Vd. Stephens, J. (1994): 125; Abrahamsson, H. (1988) : 12.

¹⁹⁹ . Entrevista com Jeanne Stephens, Fevereiro de 1997.

rápido e detalhado de tal forma que o carregador estava sempre informado sobre a posição da sua mercadoria ao longo de todo o percurso de transporte.

O mesmo não sucedia com o sistema de transportes moçambicano onde o sistema de comunicação nacional, regional e internacional era extremamente deficiente. Deste modo, os agentes jogavam com este factor para convencer o cliente a usar as rotas da RAS alegando que não possuíam informação alguma sobre a situação dos portos moçambicanos.²⁰⁰

O capital sul africano investiu também na informática para o controlo computarizado do seu sistema regional de transportes em Johannesburg. Por isso, as agências e as empresas de navegação em coordenação com a SAFTO, tinham sempre à sua disposição informações detalhadas e estratégicas sobre as economias e o comércio dos países da região.²⁰¹ Assim, uma das formas de desviar o tráfego e manipular as rotas usando a contentorização era o fornecimento de contentores insuficientes para as necessidades reais dos carregadores interessados em usar as rotas moçambicanas e, no pior dos casos, recusar o fornecimento por absoluto.

Os contentores são propriedade privada dos armadores que investiram na área. Por isso, os agentes tinham a possibilidade de usar também técnicas relacionadas com a sobretaxação do agenciamento, bem como a aplicação de multas pela delonga na devolução de contentores vazios.

Nos portos sul africanos, servindo-se do seu poderio financeiro e de um sistema bancário fiável e flexível, normalmente as agências estavam predispostas a pagar os serviços portuários e/ou alfandegários em moeda local por conta do proprietário. Só depois exigiam o reembolso e a respectiva comissão após a recepção da mercadoria pelo destinatário e em muitos dos casos após a venda da mercadoria. Esta situação conduzia a negociações rápidas entre os intervenientes, facilitando assim a rapidez no despacho das mercadorias em trânsito, obviamente para o agrado dos clientes.²⁰² Desta forma os clientes eram incentivados a usarem as rotas sul africanas e coagidos a abandonar as moçambicanas.

A interação comercial entre Moçambique e os utentes do seu sistema ferro-portuário, também agia positivamente para o sucesso do desvio do tráfego. Como se pode ver no Quadro IX, há um maior percentual no comércio entre esses Países com a RAS. Ora, por questões comerciais e lucrativas, os

²⁰⁰ Hanlon, J. (1986): 196. A propósito das comunicações Eurico Fernandes afirmou que o sistema era deles (Manica). "Investimos e tínhamos que fazer uso para os nossos propósitos".

²⁰¹ Johnson, P. & O'Meara, D. (1985): 255

²⁰² Saasa, O. (1993):138.

agentes de transporte preferem rotas que garantem tráfego nos dois sentidos. Isso só é possível quando há trocas comerciais efectivas entre os dois lados. Por conseguinte, o fluxo comercial era desfavorável à escolha das rotas de Moçambique pelos operadores regionais dos transportes, porque a concentração comercial era favorável à RAS. Tanto mais que, as economias dos países da SADCC eram suplementares.

Quadro IX
Importações regionais dos principais utentes do sistema ferro-portuário moçambicano

Importações em Moçambique					
	1980 (%)	1981 (%)	1982 (%)	1983 (%)	1984 (%)
MALAWI	2,2	3,1	3,1	2,4	3
SWAZILÂNDIA	1,4	1,1	1,3	2	0,4
ZIMBABWE	0,8	14,6	9,7	4,5	0,1
Fonte: Hanlon, J. (1989) : 146 - 148					
Importações na RAS					
	1980 (%)	1981 (%)	1982 (%)	1983 (%)	1984 (%)
MALAWI	37	-	-	35,7	40,3
SWAZILÂNDIA	90	-	-	80	90
ZIMBABWE	25	-	-	20,8	19,3

Fonte:

(1) - Stephens, J. (1994) : 20

(2) - SADCC, *Regional Economic Survey (1988)* : 221 - 224.

(3) - Cardoso, F. (1992) : 37

Portanto, fica assente neste sub-capítulo que a contentorização teve a benção do Estado. Mas, é o capital monopolista que leva avante o processo. A luta por interesses comuns levaria a um cruzamento entre as agências de despacho dominantes e as companhias de navegação dominantes, particularmente, a Safmarine. Por outro lado os investimentos estatais e públicos no sector privado conduziram também a uma luta por interesses comuns originando um cruzamento capitalista entre os grandes conglomerados na área da navegação, agenciamento, despacho e expedição.

Esse capital controlava diversas áreas da economia dos países utentes das rotas moçambicanas onde as suas filiais de agenciamento e despacho eram dominantes. Por outro lado, desejava recuperar os investimentos feitos na contentorização através da própria contentorização das mercadorias do

hinterland. Por isso têm de exercer diversos mecanismos de desvio do tráfego e de manipulação da escolha das rotas pelos clientes. É aqui onde devem ser encontrados os mecanismos-chaves de coordenação do sistema de transporte integrado trazido pela contentorização aliada ao capital para o desvio do tráfego do 'hinterland' para os portos da RAS, com efeitos desestabilizadores camuflados numa guerra de concorrência no mercado.

Nos transportes, a contentorização veio fornecer ao capital um mecanismo de pôr em prática o papel que a Estratégia Total lhe tinha reservado: "agir como embaixador onde a bandeira da RAS estava totalmente ausente e em todo o sítio onde a RAS sentia-se pouco pressionada."²⁰³

III.3 - Redução de custos e aplicação de tarifas contratuais na escolha das rotas.

"As tarifas!?... as tarifas são a arma do negócio."²⁰⁴

A mais subtil guerra económica, foi sem dúvida desenvolvida no âmbito das políticas de definição dos custos tarifários de transporte que para uma inserção contextual tentemos recuar no tempo do nosso período de abordagem.

Para assegurar uma integração económica colonial através da exportação de matérias-primas mineiras e agrícolas para as metrópoles, os poderes coloniais da África Austral não só construíram as ferrovias usando a mesma bitola de 1,067m,²⁰⁵ como também conceberam uma estrutura tarifária de 14 filas na base "ad valorem". Este esquema, permitia que o transporte de mercadorias de pequeno volume, mas de alto valor (como é o caso da carga contentorizada) pudesse subsidiar o transporte de mercadorias de grande volume, mas com baixo valor (carvão, metais e minerais). Para as tarifas portuárias, o sistema 'ad valorem' concedia vantagens para as exportações de mercadorias manufacturadas nas metrópoles.²⁰⁶

Entre as administrações ferroviárias de Moçambique e da RAS houve sempre acordos comerciais nos quais a questão de tarifas era focalizada no sentido de não serem "tomadas medidas ... que possam anular ou prejudicar a vantagem relativa que os portos de Maputo e Matola disfrutam ... em relação

²⁰³ Geldenhyus, D. (1984): 163.

²⁰⁴ Entrevista com Fernando Couto, Fev. de 1997

²⁰⁵ Vd. SATCC, *Eastern and Southern Africa Management Institute, Report on Improving Railway Management Performance Seminar 5th*, (1987): 5-6.

²⁰⁶ Stephens, J. (1986): 138.

aos portos da RAS".²⁰⁷ Porém, os SATS, enfrentando uma concorrência rodoviária interna decidiram colmatar a situação procurando aproveitar totalmente as capacidades ferroviárias instaladas através dum "dumping"²⁰⁸ tarifário que evoluiu à aplicação de tarifas contratuais. Nestas tarifas, as considerações do valor unitário de mercadorias e a distância do percurso são ignorados em prol do volume transportado numa só vez e a longo prazo. Assim, os acordos comerciais que vinham vigorando entre as administrações ferroviárias foram pura e simplesmente ignorados.

O primeiro alvo das tarifas contratuais foi o tráfego da própria RAS que demandava Maputo²⁰⁹ nos meados da década '70 aquando dos planos da modernização do manuseamento a granel de Richards Bay e da construção da linha que liga directamente este porto ao Transvaal oriental. A necessidade do aproveitamento dessas infraestruturas conduziu à assinatura de um acordo de 10 anos entre os SATS e os exportadores de carvão do Transvaal que, em troca da redução tarifária, deviam garantir cada um 250.000 toneladas anuais de carvão.²¹⁰

O encerramento da fronteira Moçambique-Rodésia, abriu precedentes para a extensão da prática à ex-Rodésia.

Não obstante, só na década '80 a galvanização do Departamento de "Marketing" dos SATS, defendendo tarifas orientadas para o mercado com o objectivo de maximizar o tráfego através da angariação de mais clientes, foi suplantando os argumentos do Departamento de Custos e Tarifas na concepção da estratégia comercial dos SATS.²¹¹ Assim, a partir de 1983, a aplicação das tarifas contratuais não só se tornou comum às mercadorias contentorizadas e a granel mas também para o tráfego de todo o 'hinterland' Austral, incluindo o Zaire.²¹²

As antigas vantagens geográficas dos portos moçambicanos, apresentadas no Quadro X, anexo X, foram desta maneira superadas na escolha de rotas pelos custos mais baixos apresentados pelas novas tarifas das rotas da RAS.

A contentorização, nova tecnologia marítima e os investimentos do capital intensivo feitos nos transportes nas RAS contribuíram para que os custos de transporte do país fossem relativamente baixos. Mas, foram investimentos

²⁰⁷ Artigo 4º do 'Business Agreement' de 1979 entre a DNPCFM e os SATS. O artigo é também constante no acordo de 1964 e de 1992 entre os SAR&H e os PCFLM e entre a TRANSNET e os CFM, respectivamente.

²⁰⁸ Expressão usada por Oscar Diniz, em entrevista, para designar a baixa de preços nos custos de transporte dos SATS.

²⁰⁹ Stephens, J. (1994): 155.

²¹⁰ Stephens, J. (1986): 141.

²¹¹ Stephens, J. (1986): 142.

²¹² Stephens, J. (1994): 154.

cuja recuperação do capital dependia dum maior fluxo de mercadorias. Por isso, sob o argumento subtil de que "oferecer tarifas mais baixas aos clientes dos países vizinhos é um método de apoiar as suas economias até ao momento em que Moçambique seja capaz de manusear mais volume de tráfego",²¹³ os SATS não só direccionaram as tarifas contratuais ao Zimbabwe, mas também à Swazilândia e ao Malawi.

Os problemas operacionais e roubos no porto de Maputo que tornaram a rota de Goba 10% mais cara para os exportadores de açúcar swázi,²¹⁴ contribuíram para que três grandes exportadores do país, a Swaziland Fruit Cannery, a Usutu Pulp Company e a Swazi Citrus Board, escoando mercadorias de alto valor, optassem, em 1983, pelas tarifas contratuais dos SATS em detrimento do custo comparativamente baixo oferecido pela distância geográfica do porto de Maputo.²¹⁵

No Malawi, os altos custos de transporte consequentes do longo percurso para os portos da RAS face ao encerramento da linha de Sena, levaram o governo local a instituir a MITCO em 1983 e que servia de "brockage" para solucionar os problemas de transporte no País. Em 1984 a MITCO já manuseava 1/4 do comércio externo malawiano. Na sua função de "brocker" para o sector público e privado, a MITCO conseguiu negociar tarifas contratuais na ordem dos 48% para o percurso Beitbridge- Durban, conforme o Quadro XI. Estes contratos viriam a servir de incentivo para que o Malawi ignorasse a linha de Nacala. Para além da MITCO, negociaram contratos genéricos a ADMARC, AMI- Press, Lever Brother Co e a OILCOM que importava 60% das necessidades malawianas de combustível na RAS.²¹⁶

Todas estas corporações eram grandes operadores do comércio externo malawiano que por natureza histórica e geográfica eram tradicionais clientes dos CFM. Mas, as circunstâncias e a oferta de tarifas baixas por parte dos SATS incentivaram a escolha das rotas sul africanas.

Quadro XI
Tarifas contratuais MITCO/SATS, 1984

PERCURSO	TARIFA (Rands)
Beitbridge - Durban	1.403 (1)
Beitbridge - Durban	705 (2)
Johannesburg - Durban	808 (1)

Fonte: Stephens, J. (1994): 144

(1) - Vagão inteiro

(2) - Contentor

²¹³ Stephens, J. (1986): 159.

²¹⁴ Stephens, J. (1994) op. cit.: 158.

²¹⁵ Stephens, J. (1986): 142.

²¹⁶ Stephens, J. (1986): 144 - 145; Stephens, J. (1994): 158 - 161.

Por razões sobejamente conhecidas e já discutidas ao longo deste trabalho, as tarifas contratuais foram de particular aplicação e impacto no tráfego zimbabweano. Stephens, refere que entre 1984 - 1986 havia evidências de que todos os importadores e exportadores zimbabweanos possuíam acordos de tarifas contratuais com os SATS com o agravante do envolvimento do NRZ nas negociações.²¹⁷

A análise feita por Hanlon refere que em 1984 a saga de transportes ganhou nova torcedura face à recessão na própria RAS e no mercado da navegação em geral, forçando assim a um feroz corte de custos tarifários.²¹⁸ As condições de segurança na linha de Machipanda garantida pelas tropas zimbabweanas tinham tornado o porto da Beira relativamente atractivo para os "outsiders" (linhas que não pertencem a nenhuma conferência) que operando navios sob forma de "tramps" (navios vagabundos; não possuem escalas portuárias tabeladas) começaram a desviar o tráfego zimbabweano às conferências cujo horário é rigidamente tabelado. Deste modo, a SAECS e os SATS começaram a guerrear contra Beira usando dois métodos concomitantes: a SAECS estipulou uma sobretaxa de 20% para todos os contentores manuseados via Beira enquanto que os SATS baixaram os seus custos oferecendo tarifas concessionárias.²¹⁹

Nos finais de 1984 os carregadores que quisessem exportar para a Grã-Bretanha, por exemplo, foram confrontados com o seguinte espectro tarifário:

QUADRO XII
Espectro de Tarifas de Exportação para UK, 1984
(USD/ TEU)

PORTO	T.F	T.E	TOTAL
BEIRA	850	1650	2.500
DURBAN (1)	1150	1.350	2.500
DURBAN (2)	975	1.350	2.350

Fonte: Hanlon, J. (1986): 196

(1) tarifa Norma

(2) Tarifa Contratual

T.F- Tarifa Ferroviária

T.E. Tarifa Portuária

A sobretaxa de 20% aplicado pela SAECS contribuiu para o encarecimento do porto da Beira em mais \$300 comparativamente ao porto de Durban. Como as tarifas concessionárias eram aplicadas tipicamente para carregamentos acima dos 1000 contentores e em ambos os sentidos a vantagem dos \$150 do total tarifário (tarifa ferroviária e portuária) tornava-se

²¹⁷ Stephens, J. (1994): 160. O exemplo clássico que a autora oferece para esta situação é o processo negocial do ZSA.

²¹⁸ Hanlon, J. (1986): 196

²¹⁹ Hanlon, J. (1986): 196

substancial, levando os carregadores zimbabweanos a desviarem o seu tráfego para os portos sul africanos. A necessidade de ter os contentores cheios para ambos os sentidos assegurou que as importações fossem feitas também na RAS.²²⁰

A justificação posterior dada pelas conferências, de que as altas taxas nos portos moçambicanos se devia à distância que é longa, não era plausível na medida em que as conferências têm, por lei, a obrigação de prestar serviços a preços e horários tabelados na sua zona de jurisdição. Além do mais, a distância do Extremo Oriente aos portos moçambicanos é menor em relação aos portos sul africanos. A não ser que se coloque em consideração questões técnicas referentes à navegação ortodrómica e loxodrómica.²²¹ Porque realmente, neste caso a loxodromia só é praticável com vantagem do Extremo Oriente para a RAS face à distância, relativamente maior em linha recta.

Uma análise do padrão do Quadro XIII das tarifas contratuais no Zimbabwe dá nos a imagem de que as agências foram preponderantes para o sucesso desta política.

QUADRO XIII
Padrão de Tarifas Contratual no Zimbabwe
1984 (Março) - 1985 (Março)

CLIENTE	PERCURSO	T.O/TEU (Rand)	TC/TEU (Rand)	% Descont
TTA	Beitbridge - Durban	1.453	870	44,3
MSC (1)	Beitbridge - Durban	1.453	770	47
MSC (1)	Johannesburg - Durban	1.114	560	49,74
Zimmarine (1)	Beitbridge - Durban	1.153	750	48,4
Rennies (1)	Beitbridge - Durban	1.453	750	46,5
MMC	Beitbridge - Port Elisabet	3.131	(2) 2.150	31,3
ZSA	Beitbridge - R. Garcia	34,34	24,43	25,75

Fonte: Stephens, J. (1986): 147

(1) - são do Grupo Safren e/ou com ligações de co-propriedade como ilustra a fig. IV.

(2) - Desconto por tonelada

TO/TEU - Tarifa Oficial do contentor

TC/TEU - Tarifa contratual por contentor.

Como se pode deprender, as maiores percentagens de desconto eram aplicadas às agências de frete, navegação e despacho da RAS de forma a incentivá-las a escolher as rotas sul-africanas face à margem de lucro em divisas nas comissões. Mesmo elas obedeciam a um esquema pré-estabelecido que permitia grandes fluxos de tráfego para a RAS através da Saftainer, uma subsidiária da Safmarine. Como a Saftainer tinha um grande contrato com os SATS de Beitbridge a Durban, oferecia aos clientes uma tarifa contratual de R780,00 por contentor mediante a garantia anual de 3.000 contentores. Assim,

²²⁰ Hamilton, J. (1986): 196

²²¹ Navegação ortodrómica: navegação de arco de círculo máximo que permite reduzir as distâncias; Navegação loxodrómica: navegação em linha recta que alonga as distâncias entre o ponto da partida e de chegada.

empresas como a TTA que tinham um contrato com os SATS de R900,00/TEU abdicaram do contrato para usar o da Safftainer. O exemplo foi seguido por outros carregadores aconselhados pelas agências de frete e despacho. Mas, tinham que garantir 3.000 contentores anuais.²²² 3.000 contentores anuais é demasiado para ser garantido por um exportador. A única forma de garanti-los era desviar todo o tráfego das rotas moçambicanas, importar tudo via RAS e/ou convidar parceiros para a partilha do contrato, engrossando assim o "exército" dos operadores do comércio externo zimbaweano via RAS.

Um dos factores que permitiu a possibilidade da partilha do contrato entre os clientes foi a consolidação das tarifas portuárias para os clientes zimbabwuanos a partir de Maio de 1985 que segundo Stephens, consistiram na eliminação do "ad valorem" de 0.9% e 1.7% para as exportações e importações contentorizadas. Assim, foram, estipuladas, para os portos da RAS, taxas portuárias únicas por contentor de R225 e R445 para as importações e exportações, respectivamente.²²³ Portanto, o tipo e por conseguinte, o valor da mercadoria, também deixaram de ter peso. Isso significava que produtores de mercadorias diferentes podiam usar o mesmo contrato. O mesmo não sucedendo nos portos moçambicanos.

A partir do ano fiscal de 1985, os contratos foram negociados com as grandes empresas para-estatais zimbabwuanas, a GMB e a MMCZ, escoando mercadorias ricas tais como, o tabaco contentorizado, enxofre, asbestos, aço, entre outros.²²⁴ Porém, como mostra o anexo XI, só Durban era mais económico que os portos moçambicanos. Asbestos e enxofre eram marginalmente mais baratos quando escoados através de Moçambique. Ora, a lógica da preferência para as rotas da RAS, só pode ser encontrada no custo por tonelagem kilométrica. Tanto Bhatt como a própria Stephens advogam que as tarifas ferroviárias contratuais só são rentáveis para percursos não inferiores a 1000 Kms. Portanto, para o percurso Ressano Garcia (89Km) são impraticáveis. A não ser que, como advoga Stephens, "haja operações ferroviárias 24 horas sem interrupção de qualquer natureza."²²⁵

Mesmo os CFM reconheciam esse facto quando em 1989 afirmavam:

"a vantagem relativa do transporte ferroviário é de transportar tráfegos densos e homogéneos em distâncias razoavelmente longos... Quanto menos denso for o tráfego, mais distâncias são necessárias e vice-versa..."

²²² . Stephens, J. (1994) : 167 - 168; Stephens, J. (1986): 150 - 151.

²²³ . Stephens, J. (1986) 149 -150.

²²⁴ . Stephens, J. (1986): 156. O ano fiscal zimbabwuanos começa e termina no mês de Março.

²²⁵ . Entrevista com Subhaschandra Bhatt e Jeanne Stephens.

assim, comboios de carga geral envolvendo pequena tonelagem rebocada, ou muito manuseamento e actividades de manobras, podem ser pouco económicos mesmo para distâncias maiores que 1000 km." ²²⁶

Tentamos discutir o quadro económico legal e desestabilizador desta política de tarifas contratuais com alguns nacionais do ramo e da época.

Eurico Fernandes, por exemplo, afirma que "há várias formas de fazer negócio. O desconto de taxas em função do volume de carga e contentores é uma forma de fazer negócio." Este ponto de vista vai ao encontro ao de Couto que diz que "as tarifas são a arma do negócio".²²⁷ Até que ponto os modelos de fazer negócio levou os SATS a adoptarem o "dumping" tarifário para toda a região?

Oscar Diniz defende que o "dumping" tarifário,

"foi uma guerra económica por que os sul africanos baixaram as tarifas a tal ponto que isso ia prejudicar os Caminhos de Ferro. Por isso eles começaram a subsidiá-los de forma indirecta fazendo com que os preços fossem mais competitivos, via portos das RAS. Mas tudo isso tinha o seu custo político que era o suporte que o governo dava às actividades dos Caminhos de Ferro, os prejuízos que eram provocados por esse "dumping". Além do mais os sul africanos aplicavam essa política porque sabiam que a diferença kilométrica Harare-Durban e Harare- Beira era tão evidente que era nos difícil utilizarmos a mesma prática porque a diferença económica entre os nossos dois Países é tão perfeita." ²²⁸

O ponto de vista de Oscar Diniz encontra expressão oral em Jeanne Stephens quando afirma que:

"Há evidência de que as tarifas contratuais constituíam uma guerra económica fora da concorrência normal e admissível. Quando, por volta de 1985, tivemos certeza absoluta da prática desta política, encetamos negociações com os sul africanos através da troca de correspondência com o envolvimento dos respectivos ministros para clarificar a violação do acordo entre as duas administrações ferroviárias. Como estava-se no período imediatamente pós o "Nkomati" os sul africanos sentiam que tinham que colaborar um pouco. Mas nunca forneciam todas as informações. Respondiam-nos mandando, por exemplo, nomes de três clientes com quem tinham contrato. Depois perguntávamos sobre outros tantos clientes de que nós tínhamos provas de

²²⁶ CFM, Relatório Anual de 1989

²²⁷ Entrevista com Eurico Fernandes e Fernando Couto.

²²⁸ Entrevista com Oscar Diniz.

possuirmos contratos. Eles confirmavam, em fim, nunca conseguimos encontrar um quadro completo..."²²⁹

Stephens concorda que as tarifas contratuais, em termos de economia de transporte, têm uma base científica e económica defensável:

"porque um comboio cheio de mercadorias, deve ter uma tarifa especial em relação a um vagão. O antigo sistema tarifário não é realista porque algumas cargas pagavam efectivamente o custo das outras cargas. Tal é o caso do carvão... mas não tenho dúvida que a prática dessa política tarifária pelos sul africanos servia outros propósitos. Isso pode ser confirmado porque quando os CFM começaram a pressionar para que os SATS concedessem tarifas concessionárias aos clientes de Belfaste, Witbank e Carolina até Komatipoort de modo a possibilitar os CFM a concederem uma tarifa concessionária de Komatipoort para Maputo, os sul africanos nunca aceitaram. Mas fazem-no para os seus portos. E isso era dar preferência aos portos sul africanos porque nenhum cliente aceitaria escoar sua carga via Maputo enquanto tem possibilidades duma redução tarifária para os portos da RAS."²³⁰

Esta hipótese de concessão tarifária até Komatipoort colocada por Stephens podia ser viável através do "through rate" caso os sul africanos estivessem interessados e com vantagem para os próprios SATS na medida em que o "equity principle" era favorável aos SATS face à diferença de distâncias que é favoravelmente maior do "hinterland" ou do Transvaal Oriental para os portos sul africanos.²³¹ Mas, como o objectivo das tarifas contratuais era exactamente desestabilizador, logicamente que os sul africanos, não aceitavam a prática.

Há mais factos que confirmam o carácter desestabilizador das tarifas contratuais, como o caso da empresa zimbabweana ZSA, que beneficiando das taxas de rebate face aos investimentos feitos no porto de Maputo, mantinha a preferência por este porto. Mas o encerramento da linha do Limpopo forçou a empresa a negociar tarifas contratuais na expectativa de reduzir os custos pelo longo percurso via Beitbridge- Ressano Garcia. No entanto, como as mercadorias não eram embarcadas pelos portos da RAS, o

²²⁹ Entrevista com Jeanne Stephens.

²³⁰ Entrevista com Jeanne Stephens.

²³¹ No "through rate" e no "equity principle", duas ou mais Administrações aplicam a mesma tarifa ferroviária a um determinado cliente e em função das distâncias que a mercadoria percorre na Administração ferroviária, divide-se a tarifa. Obviamente que a Administração que negocia com o cliente pode dar informações falsas do nível do desconto negociado e tirar maior proveito.

desconto de tarifas ferroviárias era feita numa percentagem mínima para forçá-la a diminuir as suas exportações via Moçambique.²³²

Por volta de 1990 surgiu um outro fenómeno relacionado com as conferências de navegação e as respectivas agências. Quando em 1990 as conferências decidiram uniformizar as tarifas de contentores para os portos de Beira, Maputo e Durban, os portos moçambicanos continuaram a ser encarrecidos através da cobrança duma sobretaxa por alegada demora na devolução dos contentores vazios. E depois, a Renfreight passou a cobrar uma comissão de R274/TEU nos portos moçambicanos. Um valor que na RAS esteve incluso na "taxa de carregamento consolidado... paga à Safftainer pelos utilizadores zimbabweanos de contratos de preços".²³³

²³². Stephens, J. (1986): 69 considera que o desconto que o ZSA vinha beneficiando pelo uso do Porto de Maputo era efectuado em função da tonelagem movimentada. E que, até ao encerramento da fronteira Moçambique - Rodésia, Moçambique ainda devia Z\$ 879000 e esperava que o investimento estivesse totalmente pago em 1988.

²³³. Stephens, J. (1986): 158 ; Stephens, J. (1994): 175 - 178

CAPÍTULO IV.

IMPLICAÇÕES E IMPACTO DO PROCESSO DE DESESTABILIZAÇÃO E GUERRA ECONÓMICA NO SISTEMA FERRO-PORTUÁRIO MOÇAMBICANO.

"Para alguns, o presente explica-se por si só. Raramente isso é verdade. De modo geral, o passado tem nele uma grande carga, positiva ou negativa."²³⁴

Uma análise financeira, operacional e de gestão da actual situação do sistema ferro-portuário moçambicano indica-nos sem margem para dúvidas que a desestabilização e a guerra económica tiveram implicações e impacto negativos.

Uma das questões que se coloca é saber exactamente qual dos dois processos foi mais extremo. Há vários pontos de vista a esse propósito. Jeanne Stephens, por exemplo, admite ser difícil responder à pergunta "porque há a considerar o quantitativo do qualitativo". Mas, julga que:

"a parte grave foi a comercial ou económica, porque é fácil reconstruir uma ponte, reabilitar uma linha ou dragar o canal de acesso. Mas, é muito difícil reconquistar a confiança de um cliente que tem certos preconceitos dum determinado sistema ferro-portuário... não é algo que desapareceu com o fim da desestabilização ou em 1992 com a assinatura do Acordo Geral de Paz. As pessoas ainda não confiam que Moçambique esteja capaz de prestar um serviço fiável".²³⁵

As palavras de Stephens encontram eco no próprio Presidente dos CFM quando numa comunicação oral afirmava:

"Hoje em dia quando vamos contactar os clientes para reorientarem-se para o nosso sistema, encontramos que eles têm contratos de longa duração com os sul africanos. E como nós não temos dinheiro para indemnizações que levem à denúncia do contrato pelos carregadores, não podemos fazer nada, voltamos para casa..."²³⁶

A óptica de Óscar Diniz não deixa de ser sustentável, pois, para ele, "é difícil distinguir entre os dois processos qual deles teve maior impacto na medida em que foram processos quase que simultâneos, interligados e por vezes imperceptíveis."

²³⁴ Costa, N. (1988): 5-6.

²³⁵ Entrevista com Jeanne Stephens.

²³⁶ Mário Dinande, Comunicação oral a 10 de Julho de 1995 no seminário organizado pela embaixada portuguesa em Maputo por ocasião do I centenário da linha férrea Maputo- Pretória.

Seja como for, há vários níveis de avaliação impossíveis de serem esgotados neste trabalho, pois eles constituem matéria para uma outra dissertação.

Em termos de equipamento e se considerarmos que uma dada locomotiva podia ter sido atacada e recuperada uma série de vezes, podemos admitir que até 1992 cerca de 376 locomotivas sofreram sabotagens, conforme o Quadro XIV que ilustra também o nível de vagões, pontes e linhas férreas atacadas e/ou destruídas.²³⁷ Comercialmente e economicamente, a redução de locomotivas significa a redução da capacidade de reboque e conseqüentemente da rotação do material circulante. A destruição das obras de arte conduziu ao aumento dos tempos de trânsito e interrupção das operações ferroviárias, o que influencia bastante os rendimentos.

QUADRO XIV

Efeitos directos de sabotagens nos CFM, 1980- 1992

EQUIPAMENTO	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
LOCOMOTIVAS	5	24	34	37	28	32	59	36	58	27	16	15
VAGÕES	...	32	61	87	33	97	42	48	262	43
PONTES DESTRUÍDAS	8	5	10	6	6
LINHAS DESTRUÍDAS (KM)	145	47	40	12
PESSOAL CFM
ÓBITOS	...	1	20	16	20	18	33	16	18	11	3	3
INVÁLIDOS	...	30	42	88	50	150	68	59	46	37	3	1
OUTROS (NÃO CFM)
ÓBITOS	...	22	43	20	39	11	71	112	94	...	4	2
INVÁLIDOS	...	82	66	108	93	142	153	284	138	...	15	1

Fontes:

DNPCFM, Relatório Anual de Empresas, 1986

Stephens, J. (1994): 139

CFM, Serviço de Transporte Ferroviário, 1996

O sistema já vinha enfrentado problemas de gestão desde a altura da independência face a fuga de quadros qualificados. Por isso que em 1983 abriu-se uma escola ferroviária em Inhambane para a "formação de trabalhadores com uma qualificação mais apurada que desse na obtenção futura de um conjunto de técnicos médios habilitados."²³⁸ Mas, até 1989 ainda havia queixa da falta de quadros. A guerra não só dificultou o processo de

²³⁷ Em 1992 os CFM indicavam que em 1980 a empresa possuía 200 locomotivas e que até 1989 só possuía 164. Vd. CFM, Data Base, 1992.

²³⁸ CFM, Relatório Anual, 1990.

formação como também "consumiu" a força de trabalho jovem formada ou em formação. O número de óbitos e inválidos apresentados no Quadro XIV é per si representativo.

A cooperação no sector ferro-portuário entre Moçambique e o "hinterland" foi sempre definido por acordos comerciais: o hinterland pagava em divisas os serviços prestados pelo sistema ferro-portuário moçambicano. Porém, a desestabilização veio impôr a cooperação militar para a defesa e protecção das infraestruturas ferro-portuárias. Deste modo, a cooperação para o desenvolvimento de um serviço ferro-portuário eficiente foi estereotipado pelo desvio de fundos para a defesa que, consumia também as receitas destinadas ao desenvolvimento da produção com vista ao aumento do tráfego transitário.

Dos países da região, o Zimbabwe foi o país que mais se envolveu militarmente na defesa das infraestruturas, particularmente na reabilitação da linha de Machipanda. No entanto, a consolidação desse envolvimento não deixou de ter alguns efeitos negativos face a determinados interesses "zimbabwianos". Lee, por exemplo, afirma que empresários brancos zimbabwianos viam o seu envolvimento e investimento no BCG como uma forma de intervirem politicamente em Moçambique usando o próprio empresariado nacional para mostrar que o socialismo não era boa coisa.²³⁹ Sarguene, refere que os zambianos e os malawianos queixavam-se de que os zimbabwianos "viam Beira como seu porto" e desestabilizavam o seu tráfego por delongas propositadas nas suas fronteiras dando prioridade ao tráfego zimbabwiano. Por isso que o cobre zambiano via Beira baixou de 76,6 mil tons. em 1990 para 30,9 mil tons. em 1991. Os malawianos acabaram por decidir a sua retirada do BCG.²⁴⁰

O sistema foi basicamente recuperado e modernizado por financiamentos externos. O "hardware" foi o mais beneficiado e, como o afirma Álvaro Neves:

"o envolvimento da União Europeia nos CFM fez-se na lógica da reconstrução. Tivemos que prestar uma ajuda maciça para repôr as infraestruturas e pô-las a funcionar face a evidência das necessidades. Foi a extrema degradação das infraestruturas que nos aconselhou a uma forte intervenção neste sentido porque em outras situações, a ajuda teria sido nas instituições, nas pessoas, nas relações da empresa com o

²³⁹ Lee, M. (1988): 203.

²⁴⁰ Sarguene, F. (1993):71-73. Os malawianos quando se retiraram do BCG formaram a MEIRL (Malawi Export and Import Route Ltd. em Janeiro de 1991).

Estado e com o mercado de modo a permitir a auto-sustentabilidade empresarial."²⁴¹

Portanto, o "software" foi ignorado. Por isso quando a guerra termina, os problemas de gestão eram enormes e bem visíveis. E como o sector viveu todo este tempo à custa de donativos, foi relativamente fácil pressionar o governo à privatização em curso. A crise institucional é de tal forma que em menos de dois anos os CFM passaram de empresa pública para uma companhia "holding." Entretanto, o sistema emprega 18.000 moçambicanos efectivos e 7.000 eventuais. Por isso, este processo, da "holdinização" não deixa de preocupar o governo e os próprios gestores seniores da empresa pelo impacto e implicações negativas a nível social. As palavras do presidente dos CFM são reveladores disso quando afirmava:

"... se não formos nós a liderar o processo da mudança, seremos engolidos pela voragem da mudança... os CFM são o que são hoje graças ao esforço abnegado dos seus trabalhadores. No quadro que se desenha hoje não podemos deixar de equacionar os problemas sociais quando se fala de mão de obra."²⁴²

Os doadores foram vários. O anexo XV é ilustrativo. Cada um tinha a sua técnica e tecnologia. Isso, não deixou de ter o seu peso negativo na gestão e uso eficiente da ajuda devido a dificuldades de padronização e adaptação à diversidade pelos técnicos nacionais. Quer dizer, a diversidade da tecnologia doada não permitia o regimento de determinados padrões técnico-laborais conhecidos e defendidos pelos próprios ferroviários moçambicanos com alguma experiência na área. Mário de Oliveira, Analista Industrial dos CFM-Norte atesta isso:

"... temos muitos quadros formados em diversos países... um bom ferroviário forma-se num mínimo de 20 anos... tecnicamente, os países organizavam simpósios anuais dos caminhos de Ferro... os caminhos de Ferro juntavam-se em reuniões internacionais para acertar questões profissionais... onde eram debatidos problemas de códigos de materiais... os aprovisionamentos compravam materiais... em quantidade no tempo em que fossem baratos... os caminhos de Ferro promoviam concursos. O vendedor tinha que depositar 10% para garantir a oferta... Classificava-se o material em quantidade e qualidade, só daí é que se pagava ao fornecedor... a diversificação dos produtos

²⁴¹ Entrevista com Álvaro Neves, Março de 1997.

²⁴² Discurso do Presidente do Conselho de Administração no encerramento do Conselho de Directores, 20 de Dez. de 1996.

complicava o esquema..."²⁴³

Em 1988 o contributo dos CFM em divisas baixou para 16%. A Fig. 5 anexo XVI; é claramente ilustrativa do processo desse declínio. A gravidade da situação é de tal forma que as divisas relativamente exíguas que o sistema recomeçou a ganhar (com ilustração através na Fig. 6), já animavam as autoridades do sistema quando a dado passo afirmavam: "o processo em curso de reestruturação do sector dá nítidas indicações de que os tráfegos dos países... retomarão as suas rotas tradicionais, havendo perspectivas de se alcançarem índices (financeiros) de 1975, considerados até hoje, os maiores de sempre".²⁴⁴

As acções de desestabilização incluíam a "danificação de pontes, destruição da linha tirando eclises e tirafundos, retirada de carris, retirada de trames com 500 metros de carris e travessas... desde 1983 que trabalhamos apenas 12 horas por dia estando interditos as circulações nocturnas... desde 1982 as cargas têm decrescido..."²⁴⁵. O efeito imediato disto foi o aumento dos descarrilamentos. Os conceitos de segurança e insegurança começaram a ser abusivamente usados para denigrir o próprio sistema, confundindo a insegurança devido à guerra e a insegurança devido aos problemas técnico-operacionais.

Enquanto a guerra semeava a fome e a escassez geral, os corredores de transporte transformaram-se em locais relativamente mais seguros. Por isso, as populações foram se concentrando à beira das ferrovias. Assim, a insegurança foi exacerbada por:

"assaltos organizados e praticados pelas populações em conivência com alguns trabalhadores dos CFM." Esses assaltos, significavam muitas das vezes "atrasos imprevistos, que afectavam seriamente a velocidade normal exigida e a rotação dos meios... para além do encarecimento das operações, visto haver necessidade de aplicação de dupla tracção para a realização de certos comboios... um trajecto de 88 Kms que em condições normais ... deve ser feito em duas horas... tem sido feito a uma média de 90 Kms contra os 180 Kms que devia efectuar, no mínimo, por dia".²⁴⁶

Um balanço financeiro estimado a 31 de Dezembro de 1988, na altura em que ia ser instinta a DNPCFM para a formação dos CFM como empresa

²⁴³ Entrevista com Mário de Oliveira, Novembro de 1996

²⁴⁴ CFM, Programa de Reestruturação, 1995.

²⁴⁵ DNPCFM, Relatório de Empresas, 1985

²⁴⁶ CFM, III CGA, 1990

estatal, indicava que os prejuízos acumulados dos CFM ascendiam a 17mn de contos. Enquanto que os empréstimos bancários eram avaliados em 19,6mn de contos.²⁴⁷

No mesmo ano, os prejuízos da desestabilização ao sistema eram avaliados pelos CFM em \$1187mn, sendo \$675mn de prejuízos indirectos (perda de tráfego) e \$512mn de prejuízos directos (sabotagens). São aproximações financeiras que não se afastam bastante dos \$1362,7mn dos cálculos feitos por Stephens e constantes no anexo XIV, Quadro XV. Aliás, é necessário notar que Stephens incluiu o ano de 1989. Stephens, usou dois métodos para estes cálculos. Entre eles, há um diferencial de 27%. Por isso torna-se imprescindível conjugá-los na medida em que só assim é possível tomar em consideração simultânea factores referentes à desestabilização militar e de guerra económica.²⁴⁸

A rotura de autonomia financeira conduziu a uma estagnação dos investimentos internos em "software" bem como em "hardware" comparativamente à modernização sul africana. Daí que os próprios CFM admitiam que:

"a RAS constitui uma potência imbatível a nível da África Austral ... na área dos transportes, está dotada de tecnologias de ponta, o que lhe permite atingir produtividades muito altas em termos de manuseamento portuário, o que coloca sempre em posição vantajosa em relação... aos portos moçambicanos..."²⁴⁹

que no fundo enfrentavam o problema de aliar o capital à contentorização para poderem drenar mais tráfego.

O problema de tarifas contratuais criou um outro síndrome. Como vários clientes têm conhecimento de que o sistema atravessa uma crise de tráfego, pedem sempre cotações com proposta que vinculam determinadas percentagens de concessões tarifárias. A empresa é obrigada a conceder. Só que a níveis muito baixos, 10% a 15% da tarifa oficial e aquém de competir com as concessões sul africanas. Não obstante, as dificuldades ou a inexistência dum estudo estrutural dos custos não deixa de tornar esta percentagem onerosa para a empresa.

O hábito de importar através da RAS e/ou produtos sul africanos tornava o problema da crise de tráfego ascendente mais crítico. Uma proposta

²⁴⁷ CFM, Relatório Anual, 1990. Aparentemente estes valores são insignificantes. Mas, temos que tomar em consideração o nível da desvalorização da moeda.

²⁴⁸ O primeiro método, consistiu na determinação da diferença do tráfego entre 1975 e os diferentes anos da década '80. O produto desta diferença com as tarifas ferroviária e portuária média forneceu as perdas nos respectivos sectores. A sua soma oferece as perdas globais anuais. No caso do segundo método a diferença do tráfego foi determinado em função dos dias em que as linhas estiveram inoperacionais.

²⁴⁹ CFM, Direcção Comercial: Previsão do Tráfego Ferro-portuário (Draft), 1995.

de concessão tarifária de um trabalhador júnior da empresa ao director comercial pode ser elucidativo:

"os vagões da SPOORNET retornam vazios, julga-se que seria rentável utilizá-los no transporte desta carga (sal) para aquele País ... segundo o adágio popular, é grão a grão que a galinha enche o papo, ... a aceitação deste volume de carga facilitará a conquista de outras cargas de importação, pois constituiu uma isca para a persuasão dos importadores daqueles Países. É preciso aceitar perder estrategicamente no início para ganhar todos os loiros no futuro."²⁵⁰

A análise de custos viria demonstrar que a proposta não era viável. Mas, a redução foi concedida, porque caso contrário, os vagões realmente voltariam vazios ou então tinham que ficar estacionados até que os sul africanos tivessem qualquer importação via Maputo. Obviamente que isso não era viável face ao tempo de rotação de vagões estabelecido entre as Administrações e o débito referente aos "demurrages".

O sistema deixou de ter capacidade de absorção ou de coordenação regional em termos de rotação de material circulante para absorver o tráfego, devido fundamentalmente às implicações dos embargos ferroviários que fizeram ruir acordos referentes a circulação e aluguer de materiais circulantes entre as administrações ferroviárias. Por isso, mesmo o tráfego descendente enfrentava problemas de vagões quando o seu fluxo fosse maior. Guilherme João, representante dos CFM em Bulawayo, atesta melhor a situação quando afirmava:

"em 1996 os CFM perderam o transporte de consideráveis quantidades de combustível solicitado pela PETROMOC para ser transportado para o Zimbabwe e Zaire por falta de vagões... os CFM têm emprestado vagões aos NRZ. Mas quando têm exportações por escoar ficam sobrecarregados... nos anos 70, o material circulante das administrações vizinhas, não tinha fronteiras: os vagões da RAS que iam com carga para o zimbabwe não voltavam vazios. Carregavam para Maputo e de Maputo carregavam para a RAS. O mesmo acontecia com os CFM. Porque não se faz agora? É um acordo que tem de se rever."²⁵¹

Mas, enquanto o acordo não é revisto continuará crítica e dispendiosa porque mesmo em 1990; só os CFM- sul queixavam-se de terem um saldo

²⁵⁰ Documento submetido à apreciação do Director Comercial com o título: 100.000 Tons. de Sal em Trânsito para a África do Sul, 12.11.96.

²⁵¹ Guilherme João Relatório Sobre Opiniões e Propostas da Política Comercial, 10.02.97

negativo de Z\$11392,319 com os NRZ devido ao aluguer de vagões. Havia também uma dívida do género com os BR. Com a SPOORNET o saldo negativo era de R741.952,47 até 31.8.90 não só devido ao aluguer de vagões, mas também de encerrados, com o agravante de que os vagões sofriam roubos de bronze face à fragilidade do sistema de segurança no porto de Maputo.

CAPÍTULO V CONCLUSÕES

No prelúdio da década '80, assistiu-se na África Austral à emergência de duas estratégias de desenvolvimento económico diametralmente opostas em termos político-ideológicos: a CONSAS sul africana e a SADCC dos países independentes da região.

As duas estratégias identificaram o sector de transportes como de capital importância para o sucesso dos seus objectivos: a perpetuação da dependência regional defendida pela CONSAS e a redução da dependência por parte da SADCC.

Neste contexto e no âmbito mais abrangente da Estratégia Total, o sistema ferro-portuário moçambicano que representava o instrumento estratégico da SADCC transformou-se num alvo de dois processos sul africanos de desestabilização: a desestabilização militar e a guerra económica.

A desestabilização militar que representa uma "inovação" sul africana contra o sistema ferro-portuário moçambicano, foi directa e exclusivamente exercida sobre as infraestruturas. A guerra económica que constituiu a sofisticação dos antigos métodos de concorrência económica não só foi aplicada directamente contra Moçambique, mas também contra os utentes do seu sistema ferro-portuário de modo a que o tráfego foi subtilmente desviado para as suas rotas.

No plano militar, a RAS utilizou a RENAMO como ponta de lança dos seus objectivos sob forma dum projecto de pseudo- guerrilha para confundir a desestabilização do sistema à existência duma guerra civil em Moçambique.

O primeiro momento desta estratégia que vai de 1980 a 1984 foi favorecida pela aparência de excesso de confiança por parte do governo da FRELIMO perante a conjuntura da independência do Zimbabwe e as vitórias das FPLM na perseguição e aniquilação dos "bandidos armados" da RENAMO. Por outro lado, a visão ocidental e fundamentalmente norte-americana de Reagan de que a Estratégia Total constituía uma resposta natural à " Total Onslaught " abriu espaço para que a RAS agisse directa e indirectamente à vontade nos seus planos de desestabilização. Portanto, a guerra fria influenciou significativamente o processo de desestabilização.

A recção militar de Moçambique contra a desestabilização nesta fase contou regionalmente com o apoio do Zimbabwe, que enviou as suas tropas para a protecção do corredor da Beira.

O desenvolvimento duma tripla estratégia que incluía relações diplomáticas mais estreitas com o Ocidente por parte da FRELIMO com vista a contrapor a estratégia sul africana, levou os EUA a desenvolverem a "Regional Security Doutrine" e a acusarem Pretória de dar apoio à RENAMO. Neste contexto, o "Nkomati" acabaria por ser assinado sob o encorajamento ocidental e dos EUA em particular, que pressionaram Pretória no sentido de considerar uma agenda negocial para a resolução do conflito com Moçambique. Só que, nessa altura, os danos causados no sistema ferroviário moçambicano já eram incontáveis.

Com o "Nkomati" esperava-se que o apoio da RAS à RENAMO e a violência em Moçambique estancassem. Mas, isso não sucedeu.

Assim temos um segundo momento deste processo no qual se torna evidente que o Apartheid não consegue controlar o conflito interno. Essa falta de controlo levaria à declaração do Estado de Emergência em 1985. Os norte-americanos viram esta declaração como uma ameaça definitiva ao "Engajamento Construtivo", levando assim a uma viragem americana contra a RAS.

Por outro lado, o período viria a demonstrar a existência dum conflito de interesses entre as esferas diplomática, capitalista e militar sul africanas. Os militares continuaram a apoiar a RENAMO e a acentuarem a necessidade de continuar com as atenções viradas para as infraestruturas de transporte. Os "Documentos de Gorongosa" seriam a maior revelação.

Ante a intensificação da desestabilização contra o sistema ferroviário moçambicano, os Estados da região, assumiram o posicionamento zimbabweano: participar não só nos projectos económicos mas também participar militarmente na guerra em Moçambique para inverter a estratégia sul africana.

Este posicionamento viria a ser lançada a nível internacional sob o argumento de que o desenvolvimento não pode ser adiado por causa da guerra porque os dois factores estavam associados e que não era aceitável despende recursos em infraestruturas que não estão protegidos, tanto mais que a experiência mostrava que a falta da actividade económica dava campo fértil à desestabilização.

A experiência do corredor da Beira; a nova visão ocidental e principalmente a americana de que Moçambique já não pertencia à esfera comunista; a clarividência de que o sector de transportes constituía um alvo estratégico da política regional sul africana; a visão nórdica de que o apoio à

SADCC constituía uma importante alternativa à aplicação de sanções; a perspectiva de que a destruição do sistema ferro-portuário moçambicano tirava ao ocidente um importante instrumento de manutenção das antigas relações metrópole- colónia, conduziram ao Ocidente a apoiar Moçambique não só na reabilitação das infraestruturas ferro-portuárias, mas também na sua defesa através dum apoio militar sob forma de material não letal para inverter a estratégia sul africana.

O embate de Cuito Cuanavale trouxe à região um equilíbrio de forças. Os sul africanos sentiram-se na contigência de dialogar. O encontro presidencial de Songo é a atesta dessa necessidade de diálogo.

Contudo, a inversão da estratégia sul africana abriu campo para um terceiro momento do processo de desestabilização entre 1989 e 1992. É a fase em que há mudanças políticas a nível global, face à redução das fricções da guerra fria. Há mudanças políticas na RAS e há mudanças político-constituicionais em Moçambique. A desestabilização tinha provocado os seus efeitos ao desestabilizado vis- a vis o destabilizador.

Entretanto, as iniciativas de diálogo e de mudanças na RAS, mais uma vez viriam a demonstrar a persistência dum conflito entre os dirigentes do Estado do apartheid. Os militares e outras forças vivas continuavam a apoiar a RENAMO. As expectativas da reabertura da linha de Limpopo e o aparente fracasso da estratégia no centro levou os sul africanos a concentrarem as suas atenções no Sul e particularmente sobre as linhas do Limpopo e de Ressano Garcia. Esta última porque a RAS já tinha perdido interesse pelo uso do porto de Maputo.

O protocolo de cessar fogo parcial confinado aos corredores de Limpopo e da Beira alcançado na segunda ronda de conversações entre a RENAMO e o Governo moçambicano, bem como a sua posterior violação por parte da RENAMO, viria a demonstrar, mais uma vez, até que ponto a RENAMO era planeada pela RAS. Pois, a estratégia de desestabilização sul africana contra Moçambique, com repercursões a nível regional, concentrava-se nos corredores de transporte.

No âmbito da guerra económica, a RAS utilizou três vertentes concomitantes a eles próprios e à desestabilização militar. Os incentivos positivos foram praticados principalmente à Swazilândia e ao Malawi, classificados como Estados da primeira categoria. Eles agiam de forma negativa para o sistema ferro-portuário moçambicano na medida em que

coagiam esses países a cooperarem economicamente com a RAS, contribuindo assim para o desvio do tráfego.

A oferta da faixa de Kwazulu à Swazilândia e a construção da linha férrea no território swazi ligando dois polos do território sul africano constituiu o incentivo estrategicamente mais espectacular. Os incentivos ao Malawi foram postos em prática exactamente no momento em que o país não podia usar o sistema moçambicano face às sabotagens nas linhas. Tratava-se dum acomodação dum antigo aliado político-diplomático da região.

A coerção político-económico foi praticado mais para aqueles Estados da segunda e terceira categorias no âmbito da Estratégia Total sob formulário de Geldenhuys. Tratava-se na prática de um incentivo negativo que agia sob forma dum chicote de demonstração da superioridade e capacidade sul africana de obrigar os países a pedirem ajuda no campo ferro-portuário. Por isso, não só era praticado aos utentes do sistema ferro-portuário moçambicano, mas também a Moçambique, já economicamente e tecnicamente débil para gerir, fazer a manutenção e garantir material circulante ao escoamento do tráfego regional.

O uso da contentorização para o desvio do tráfego foi favorecido pelo poderio capitalista sul africano. Esse capital que atravessava todas as fronteiras regionais do país, permitia influenciar os carregadores regionais através das agências a usarem as rotas sul africanas. Para além de que esse mesmo capital monopolista dominava os sectores de produção para a exportação. Por conseguinte capazes de ditar porque via a produção devia ser escoada.

Vamos admitir que o capital encontrou na contentorização o espaço próprio para cumprir com o papel a ele reservado pela Estratégia Total.

A contentorização moçambicana através do auxílio de capitais doados no âmbito da SADCC não incluiu a componente navios e agenciamento eficientes. Por isso muito pouco podia se esperar dela, pois, o hábito de baldaer na RAS já tinha ganho raízes. Além disso, a Independência de Moçambique tinha minado as tendências anteriores (não lineares) de acordos sobre os transportes porque o regime sul africano não simpatizou com o processo político e económico da independência. No tempo de guerra, não havia contexto próprio para acordos, ou negociações para um novo acordo, complexo e equilibrado, sobre a contentorização.

Advogar que as agências eram ou não responsáveis pelo desvio do tráfego é discutível. Mas é evidente que as políticas de desestabilização eram planeadas e mandadas executar ao nível do SSC, um instrumento de decisão

militarista extremamente complexa, para o qual o próprio Loubser, ex-director geral dos SAR& H demitido em 1983 (três anos após a divulgação na universidade de Pretória da sua "transport diplomacy"), era convocado quando eram discutidos problemas específicos dos transportes.

A execução das políticas era realmente a um nível baixo pelo que implicitamente, um simples funcionário da Manica, por exemplo, independentemente de ser moçambicano ou não só tinha que executar para garantir o seu emprego. Para ele nada de estratégico e anormal pode haver em dizer a um cliente que Nacala está congestionado, ou que não tem informação sobre Maputo, etc.

— A redução de custos e a aplicação de tarifas contratuais é economicamente justificável, não restam dúvidas. Mas, entre as duas administrações ferroviárias (CFM e SATS) havia um acordo de regulamentação tarifária que no tempo colonial era praticado e com rigor. Será que naquele tempo os SATS não precisavam de angariar clientes? Justifica-se que os níveis de desenvolvimento económico eram absolutamente diferentes. Mas, não restam dúvidas que as tarifas contratuais tinham objectivos políticos e desestabilizadores.

É extremamente difícil confrontar ideias e encontrar um assentimento geral sobre qual dos dois processos teve maior impacto e implicações no sistema ferro-portuário moçambicano. Foram processos concomitantes, bem planeados que se mesclavam entre si de forma a que fossem extremamente efectivos.

O mais lógico talvez seria afirmar que ambos tiveram um impacto e implicações estruturalmente negativos em Moçambique. Nem a médio prazo serão resolvidos, pois, contribuíram bastante para a deterioração da situação de gestão a todos os níveis, agravando um processo instalado com a independência de Moçambique e afectando seriamente a capacidade do país de fazer da década `80 a "Década da vitória sobre o subdesenvolvimento", advogado e tão desejado por Samora Machel.

Fontes Utilizadas

I

Orais

- Álvaro das Neves, Delegado da União Europeia em Maputo (Entrevista para a revista "Xitimela" em Maputo, Março de 1997).
- Domingos Bainha, Administrador dos CFM (Entrevista para a revista "Xitimela" em Maputo, Novembro de 1995).
- Eurico Fernandes, Terminal Division Executive da Manica Moçambique (Entrevista em Maputo, Fevereiro de 1997).
- Fernando Amado Couto, Director Regional Adjunto da Manica-Moçambique (Entrevista em Janeiro de 1997).
- Jeanne Stephens, General Manager do Grupo Austral/ex- Advisor dos CFM (Entrevista em Maputo, Fevereiro de 1997).
- João Mucataxira, Ajudante de Maquinista dos CFM- N (Entrevista em Nampula, Novembro de 1995)
- Mário Dimande, Presidente dos CFM (Comunicação Pessoal no Seminário Organizado pela Embaixada Portuguesa em Maputo por Ocasião do I Centenário da Ligação Ferroviária Maputo- Pretória)
- Mário de Oliveira, Chefe do Departamento do Material Rebocado, CFM- N (Entrevista para a revista "Xitimela", em Nampula, Novembro de 1995).
- Óscar Diniz, Administrador dos CFM (Entrevista em Maputo, Março de 1997)
- Óscar Jorge, Representante dos CFM na Swazilândia (Entrevista em Maputo, Fevereiro de 1997)
- R. J. Roth, General Manager da Alpha Cement da Swazilândia (Entrevista na Suazilândia em Outubro de 1996).
- Subhaschandra Bhatt, Advisor da KPMG/ ex- Director Nacional da DNPCFM (Entrevista em Maputo, Fevereiro de 1997).

II

DOCUMENTOS NÃO PUBLICADOS

Documentação Consultada nos CFM

- BCA, Quarterly Report (vários nºs, 1985- 1996).
- Beira Port Study, Final Report, 1992
- Business Agreement Between PCFLM and SAR & H, 1964.
- Business Agreement Between DNPCFM and SATS, 1979.
- Business Agreement Between CFM and SPOORNET, 1992.
- CFM, Direcção de Planificação: Informação Estatística Anual (1975- 1995).
- CFM, Relatório Anual, 1989.
- CFM, Relatório Anual, 1990.
- CFM, III Conselho Geral Alargado, 1990.
- CFM/ BMS, Limpopo Corridor: Progress Report (vários nºs, 1987- 1992).
- CFM, Data Base, 1992.
- CFM- C, Beira Corridor: Final Report, 1992.
- CFM, Direcção de Planificação, Relatório Anual de Actividades, 1995
- CFM, Direcção Comercial: Previsão do Tráfego Ferro- portuário (Draft), 1995.
- CFM, Programa de Reestruturação da Empresa, 1995
- CFM, 100.000 Tons. de Sal em Trânsito para a África dos Sul (Documento Submetido à Apreciação do Director Comercial, 12.11.96).
- CFM, Discurso do Predidente do Conselho de Administração no Encerramento do Conselho de Directores, 20.12. 1996.
- CFM, Serviço de Transporte Ferroviário: Departamento de Tracção, 1997
- DNPCFM, Relatório Anual, 1984.
- DNPCFM, Segurança e Protecção de Infraestruturas e Circulações Ferroviárias, 1994
- DNPCFM, Relatório da Empresa CFM- Sul, 1985.
- DNPCFM, Relatório da Empresa CFM- Sul, 1986.
- DNPCFM, Relatório de Empresas, 1986.
- DNPCFM, Study for the Total Rehabilitation Operation and Maintenance of the Limpopo Railway Line, 1988
- Moçambique em Gráficos, 1985- 1990
- MPCFMM, Guião de Conversações com a República da África do Sul, 1984.
- MPCFMM, Resume of the Discussion Between the Honourable Minister of Transport of the Republic of South Africa and Hounorable Minister of Ports, Railways and Merchant Marine of the People's Republic of Mozambique Held in Maputo on Monday, 13th August, 1984.

Relatório Sobre Opiniões e Propostas da Política Comercial (Elaborado por
Guilherme João, Representante dos CFM em Bulawayo- Zimbabwe, 10.02.97).

Documentação Consultada na SATCC/ TU- Maputo

SADCC, Regional Economy Survey: Macro- Economic Survey,(1987/1988), 1989.

SADCC, Transport and Communication, 1991.

SATCC/ TU, Feasibility Study and Preliminar Engineering for Rehabilitation and
Electrification of Railways in Southern Mozambique and Swaziland, Final
Report, 1983.

SATCC/ TU, Report on Improving Railway Management Performance Seminar,
1987.

SATCC/ TU, Meeting of Railway Administrations, Descriptive Paper on Locomotive
Maintenance, 1988.

SATCC/ TU, Railway Management Development Course, Course Project Report,
1989.

SATCC/ TU, Transport and communication Project, Annual Report, 1980 - 1991.

SATCC/ TU, Project Review Documents, 1981 - 1991.

SATCC/ TU, Regional Cooperation in Shipping, Interim Report, 1991.

SATCC/ TU, Information Workshop: Proceeding Report, 1992.

Documentação Consultada na UEM/ CEA

DNPCFM, Inovação para o Comercio do Terceiro Mundo. Documento Informativo
nº3, 1983 (Elaborado por Philips Hasting).

CEA, Notas sobre o Projecto do CEA no Porto de Maputo. Curso de
Desenvolvimento, 1981

UEM/ CEA Dossier porto de Maputo, Relatórios nºs 82/1, 82/2 e 83/3.

Southern Africa Dossier.- Maputo: UEM/ CEA (nºs 40.200, 41.200, 45.200, 46.200,
47.200, 52.200)

Documentação Consultada no BIP

Assembleia da República, Acordo Geral de Paz, Leis 13, 14, 15/92

Banco de Moçambique, Bolentim Estatístico, 2(1995).

CNP, Moçambique em Gráficos, 1985- 1990, 1(1995).

III

Publicações Periódicas

BCG Bulletin.- Harare: Beira Corridor Group, (Octob.), 1995.

Chronology: South Africa's Increasing Economic Interaction With Africa Since Cuito

Cuanavale (Nºs 1 a 12)).- University of Cape: CSAS, 1991- 1994.

Port of Maputo, Newsletter, (Nov./ Dec.), 1987; (May./ Jul.), 1988

Revista Trimestral da DNPCFM, (Abr./ Set.), 1980; (Out./ Nov.), 1980; (Out./ Dec.),

1980; (Jul./ Set), 1981; (Jan./Jun.), 1982; (Jul./ Set.), 1982

Revista Tempo, 21.09.96

Xitimela, Publicação Semestral dos CFM (nºs 1, 2 e 3).

IV

Jornal Notícias

18.01.80; 20.06.80; 10.07.80; 01.12. 80; 30.01.81; 08.03.81; 15.03.81; 09.05.81;20.08.81; 24.08.81;

03.09.81; 21.09.81 24.10.81; 14.11.81; 25.11.81; 25.11.81; 11.12.81;18.06.82;

29.09.82;10.10.82;12.10.82; 20.10.81; 21.10.81; 22.10.81; 23.10.81; 10.05.85; 05.07.89; 22.07.89;

26.07.89; 04.08.89; 31.08.89; 18.09.89; 16.02.90; 02.05.90; 3.10.90; 11.01.91; 02.03.91; 18.03.91;

21.02.92.

V

Dissertações

Haarlov, J. Regional Cooperation and Integration Within Industry and Trade in Southern Africa: General Approaches, SADCC and World Bank.
University of Liverpool, 1995: 251P.

Lee, M. The Political Economy of Development in Southern Africa: Case of SADCC.-
Tennessee Technological University, 1988: 298 P.

Sarguene, F. O Corredor da Beira no Contexto da SADC e o Período Pós-Apartheid. - Maputo: ISRI, 1993:142 P.

Stephens, J. The Political Economy of Transport in Mozambique: Implication for Regional Development. -University of Sussex, 1994: 202 P.

VI
Obras e Artigos Publicados

- Abrahamsson, H. Transport Structures and Dependence in Southern Africa. The Need for a Reorientation of Nordic Aid. - Gothenburg: Norad, 1988 (Preliminary Draft) : 33P.
- Abrahamsson, H. & Nilsson, A. Moçambique em Transição: Um Estudo da História de Desenvolvimento Durante o Período 1974 - 1992.- Maputo : CEEI/ISRI, 1994: 365 P.
- Adam, Y. "A Luta pelo Futuro da África Austral: A Estratégia do CONSAS e SADCC". Estudos Moçambicanos.- Maputo: CEA, 3 (1981): 64- 80.
- Aluko O. & Shaw, T.(eds.) Southern Africa in the 1980s.- London: Allen & Unwin, 1985: 319 P.
- Bettencourt, J. Estudos da Balança de Pagamentos e do Fundo Cambial de Moçambique no período de 1950- 1970.- Lourenço- Marques: AIM, 1971: 130P.
- Brochman, G. & Ofstad, A. Moçambique: a Ajuda Norueguesa num Contexto de Crise.- Noruega: Chr Michelsen Institute, 1990: 177 P.
- Callaghy, T. M. (ed.), South Africa in Southern Africa: The Intensifying Vortex of Violence.- New York: Praeger, 1983: 397 P.
- Castel-Branco, C. "Opções Económicas de Moçambique, 1975- 1995: Problemas, Lições e Ideias Alternativas." In Mazula, B. (ed.) Moçambique: Eleições, Democracia e Desenvolvimento.- Maputo: [s/ed]: 581-641.
- Cardoso, F. J. "SADCC e Interdependência na África Austral: Realidades e Perspectivas". Estudos Moçambicanos.- Maputo: CEA, 10 (1992): 77-100.
- Chitala, D. "The Political Economy of SADCC and Imperialism's Response". in Amin, S., Chitala, D. & Mandaza, I. (eds.) SADCC: Prospect for Disengagement and Development in Southern Africa.- London: Zed Books, 1987: 13- 30.
- Covane, L. As Relações Económicas entre Moçambique e África do Sul, 1850- 1964: Acordos e Regulamentos Principais.- Maputo: AHM, 1988 (Série Estudos, nº 6): 135P
- Costa, N. "Introdução" . As Relações Económicas entre Moçambique e África do Sul, 1850- 1964: Acordos e Regulamentos Principais.- Maputo: AHM, 1988 (Série Estudos, nº 6): 5- 6.
- Crawford, N. "The Domestic Sources and Consequences of Agressive Foreign Policies: The Folly of South Africa's Total Strategy". Southern African Perspectives: Working Papers Series.- Western Cape University: CSAS, 41 (1995): 42.
- Crocker, C. Highnoon in Southern Africa: Making Pace in a Rough Neighborhood.- Johannesburg: Jonathan Ball Publisher, 1993: 533P.

- Davenport, T. R. H. South Africa : A Modern History.- 4ª ed.- Hong - Kong: Mcmillan Press, 1993: 397 - 445
- Davies, R. & O'Maera, D. "Total Strategy in Southern Africa: An Analysis of South African Regional Policy since 1978". JSAS:Vol.11.- Oxford University Press, 2 (1988): 83-209.
- Davies, R., O'Maera, D. & Dlamini, S. The Struggle for South Africa: Vol. I.- London: Zed Books, 1988: 237 P.
- Davies, R. "Key Issues in Reconstructing South-Southern Africa Economic Relations after-apartheid". Southern African Perspectives: Working Paper Series.- University of Western Cape: CSAS, 2(1990): 18 P.
- _____ "A Statistical Profile of SADCC Countries in the 1980s". Southern African Perspectives: Working Series Papers.- University of Cape:CSAS, 3(1990): 16P.
- _____ "Implications for Southern Africa of the Current Impasse in the Peace Process in Mozambique." Southern African Perspectives: Working Papers Series.- University of Western Cape: CSAS, 9(1991): 13P.
- _____ "Política Regional Sul africana nos anos 90: Perspectivas para Mudanças". in Zacarias, A. (ed.) Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral.- Maputo: ISRI, 1991: 157- 197.
- _____ "Integration or Cooperation in Pos- apartheid Southern Africa: Some Reflections on Emerging Debate. Southern African Perspectives: Working Paper Series.- University of Western Cape: CSAS, 18 (1992): 12 P.
- Fauvet, P. " Lubrificando uma Máquina de Guerra". Notícias, 10.10.82.
- Flower, K. Serving Secretly: Rhodesia's CIO Chief on Record.- Harare: Galabo, 1987: 330P.
- Geldenhuys, D. The Diplomacy of Isolation: South African Foreign Policy Making.- Johannesburg : IIA, 1984: 295 P.
- Gentili, A. "Notas sobre a Política da CEE Referente a Sanções e Ajuda à África Austral". in Zacarias, A. (ed.) Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral.- Maputo: ISRI, 1991: 355- 372.
- Haarlov, J. Regional Cooperation in Southern Africa: Central Elements of the SADCC Venture, - Copenhagen: CDR,1988 (Report Research nº 14):126P.
- Hanlon, J. Beggar Your Neighbours: Apartheid Power in Southern Africa.- London: CIIR, 1986, 1986.- 157 P.
- _____ "SADCC in the 1990s: Development on the Frontline". The Economist Intelligence Unit: Especial Report nº 1158. - London: [S/L] , (1989): 170 P.
- _____ "Sucessos e Perspectivas das Sanções contra a África dos Sul". In Zacarias(ed.) A. Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral.- Maputo: ISRI, 1991: 337- 354.
- Herbst,J. State Politics in Zimbabwe.-Berkeley:University of California Press, 1990:273P.

- Hedges, D. "Apontamentos sobre as Relações entre Malawi e Moçambique, 1961-1987". Cadernos de História.- Maputo: UEM, 5(1987): 6- 8.
- Jaster, R. Southern Africa: a Regional Security Problems and Prospects.- Gower: IISS, 1985: 37- 120.
- Johnson, D. & Martin, D. (eds.) Destructive Engagement: Southern Africa at War.- Harare: ZPH, 1986: 341P.
- _____ "A África do Sul Impõe Sanções Contra os Vizinhos". Cadernos de História.- Maputo: CEA, 5(1987): 15-38.
- Kgarebe, A. (ed.). SADCC2-Maputo.- London: SADCC.- 1981: 255 P.
- Legum, C. The Battlefronts of Southern Africa.- London: African Publishing Company, 1988: 451 P.
- Libby, R. The Politics of Economic Power in Southern Africa.- London: Princeton University Press, 1987: 361 P.
- Lipton, M. "O Impacto das Sanções Económicas na África dos Sul". In Zacarias (ed.), A. Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral.- Maputo: ISRI, 1991: 317- 330.
- Loubser, J. Transport Diplomacy.- Sandton: Southern Africa Editorial Services, 1980: 30P.
- Maasdorp, G. Current Political and Economic Factors in Transportation in Southern Africa.- South Africa: SAIIA, 1988.- 9 P.
- _____ "O Papel da Economia Sul africana, SACU, CMA, e outros Grupos Económicos". In Zacarias, A. (ed.) Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral.- Maputo: ISRI, 1991: 275- 302P.
- Mackintosh, M. "O Capital Privado e o Estado no Sistema de Transportes na África Austral: As Implicações da Actual Organização do Transporte da Carga na Planificação de Moçambique". Estudos Moçambicanos.- Maputo: CEA, 5/6(1986): 83-120.
- Mandaza, I. (ed.). Zimbabwe: The Political Economy of Transition, 1980 - 1986.- Dakar: CODESRIA, 1986: 278P.
- Maharaj, M. "Determinantes Internas da Política Externa de Pretória". Estudos Moçambicanos.- Maputo: CEA, 7(1990); 95- 118
- Mbabaha, I. Shaw, T. (eds.) Confrontation and Libetration in Southern Africa: Regional Direction after the Nkomati Accord.- Govur: Westview Press, 1987.- 71-88; 141- 146.
- Meynes, P. "The Historical Process of Change: Political Outlook and Economic Prospects, a View from Outside". Southern African Perspectives: Working Papers Series.- University of Western Cape: CSAS, 15(1992): 20P.

- Minter, W. "The Mozambique National Resistance (RENAMO) as Described by ex-participants." Development Dialogue.- Washington, 1989 (Research Report): 25 P.
- _____ Apartheid's Contras: An Inquiry into the Roots of War in Angola and Mozambique.- London: Zed Books, 1994
- Mongula, B. & Ng'andwe, C. "Limits to Development in Southern Africa: Energy, Transport and Communication in SADCC Countries". in Amin, S., Chitala, D. & Mandaza, I.(eds.) SADCC: Prospects for Disengagement and Development in Southern Africa.- London: Zed Books, 1987: 85- 108.
- Moss, G. & Oberey, I. (eds.) South Africa Contemporary Annual.- London: HPZ, 5(1990): 490 P.
- Mutharika, K. "Desenvolvimento Económico na África Austral: Estratégias, Políticas e Opções." in zacarias A. (ed.) Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral.- Maputo: ISRI, 1991: 257- 274.
- Ngwenya, S. (ed.) The Transport and Communications Sector in Southern Africa.- Harare: Sapes Books, 1993: 136P.
- Óden, B. & Othman, H. (eds.) Regional Cooperation in Southern Africa: A post-Apartheid Perspective.- Uppsala: SIAS, 1989 (Seminar Proceeding nº 22): 242 P.
- Olson, T. "África do Sul e seus Vizinhos: Estratégias Regionais em Confrontação". Estudos Moçambicanos, 8 (1989): 15- 62.
- Omer-Cooper, J. D. History of Southern Africa, 2º ed.- London: James Currey, 1994: 237- 243P.
- Östergaard, T. SADCC: a Political and Economic Survey.- Copenhaga: Danida, 1990: 87 P.
- Price, R. & Rosberg, C. (eds.) The Apartheid: Political Power and Racial Domination.- University of California, 1980: 281- 296.
- Saasa, O. "The Effectiveness of Regional Transport Networks in Southern Africa-some post Apartheid Perspectives". in Óden, B. Southern Africa after Apartheid: Regional Integration and External Resources.- Upsalas: SIAS, 1993 (Seminar Proceedings nº 28): 131- 143.
- Safmarine, Safmarine the First 50 years.
- Seidman, A. The Roots of Crisis in Southern Africa.- Trenton: Oxford America, 1985: 209P.
- Stephens, J. "A Baixa de Preços e a Preservação da Dependência: a Resposta Sul africana às Iniciativas do Sector de Transportes em Moçambique e na SADCC. Estudos Moçambicanos.- Maputo: CEA, 5/7(1986): 129-171.
- Tajú, G."RENAMO: Os Factos que Conhecemos." Cadernos de História, 7(1988):5-44.

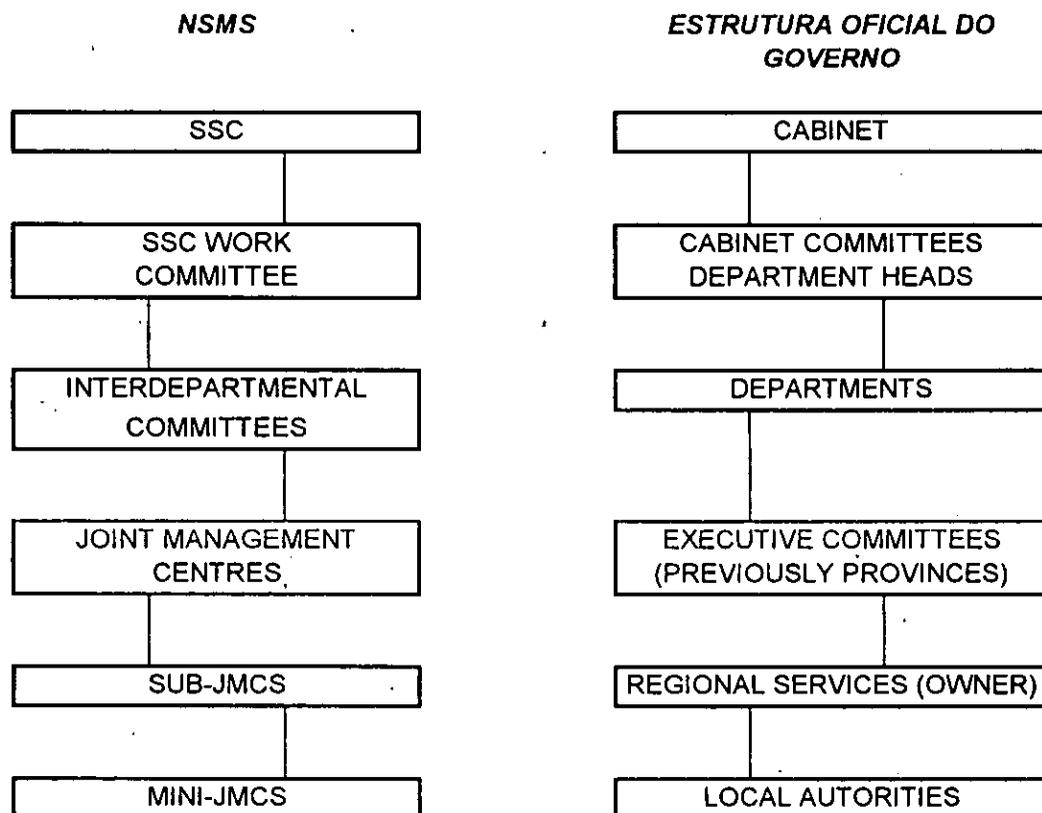


- Thompson, C. Challenge to Imperialism: The Frontline States in the Libetration of Zimbabwe.- London: Westview Press, 1985: 258- 303.
- Thompson, L. A History of South Africa.- Yale University Press, 1990: 222 - 242
- _____ & Andrew, P. South African Politics.- Yale University Press, 1992: 242 P.
- Turok, B. (ed.) Witness from the Frontline: Agression and Resistance in Southern Africa.- London: IFAA, 1988: 167 P.
- Vale, P. "Hoping Against Hope: the Prospect for South Africa's pos-apartheid Regional Policy". Southern African Perspectives: Working Papers Series.- University of Western Cape: CSAS, 14(1992): 42P
- Valgy, I. & Dora, H. "The Creation of SADCC and the Problem of Transport" .
In Vieira, S. Martin, W. & Wallerstein, I. (ed.) How Fast the Wind? Southern Africa, 1975- 2000.- Trenton: Africa World Press, 1992: 133- 163.
- Vines, A. RENAMO: Terrorism in Mozambique.- London: CSAS, 1991: 171 P.
- _____ RENAMO: From Terrorism to Democracy in Mozambique.- University of York: CSAS, 1996: 201P.

ANEXOS

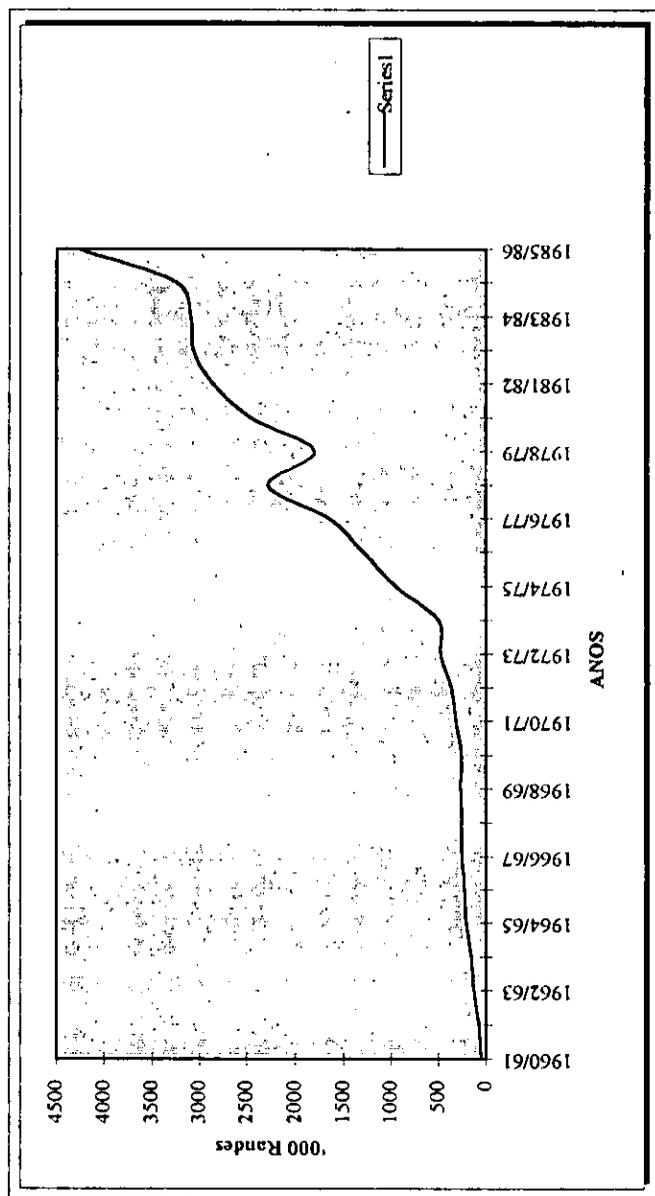
A. I

FIG. 2
SISTEMA NACIONAL DE GESTÃO DE SEGURANÇA
(NSMS)



Fonte: Davies, R., O'Meara, D. & Dlamini, S. (1986): p32

GRAF. 1
 ORÇAMENTO PARA A DEFESA E SEGURANÇA NA RAS
 1960-1986



Fonte: Johnson, P. & Martin, D. (1986): 175

**EVOLUÇÃO DO MANUSEAMENTO DA CARGA PORTUÁRIA
(10³ T. P)**

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
INTERNACIONAL	13.807	8.384	7.728	7.585	5.287	4.274	3.983	3.617	4.198	4.612	5.286	4.900	4.353	7.598	8.207
RAS	4.439	2922	2.296	2.435	1.512	785	588	619	480	424	1.134	664	531	284	517
SWAZILÁNDIA	2.110	1.189	709	749	575	525	601	504	585	497	346	409	139	150	110
ZIMBABWE	2.465	199	656	1.184	1.190	1.259	1.192	1.033	1.600	1.613	1.669	771	1.763	2.349	2.376
MALAWI	755	887	893	662	336	222	77	5	68	47	39	44	38	166	285
ZÁMBIA											120	79	32	141	99
PORTO DE MAPUTO															
INTERNACIONAL	10.056	6.473	5.684	5.645	3.561	2.763	2.595	2.288	2.303	2.355	2.790	2.503	2.038	5.364	2.007
RAS	4.439	2.922	2.296	2.435	1.512	785	588	619	480	424	1.134	664	531	1.157	517
SWAZILÁNDIA	2.110	1.189	709	749	575	524	601	504	585	497	260	409	139	1.160	110
ZIMBABWE	1.115	194	531	825	455	528	404	312	397	338	346	290	150	364	228
PORTO DA BEIRA															
INTERNACIONAL	3.005	1.234	1.390	1.314	1.224	1.112	1.197	1.173	1.693	1.891	2.211	2.214	2.144	4.274	3.061
ZIMBABWE	1.350	5	125	358	736	732	788	721	1.204	1.275	1.609	481	1.613	1.984	2.148
MALAWI	594	505	560	411	100	35	62	5	68	47	39	36	38	61	244
ZÁMBIA	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	120	79	32	Z	99
PORTO DE NACALA															
INTERNACIONAL	745	618	611	556	463	384	171	137	135	309	242	151	137	248	3.802
MALAWI	161	382	333	252	236	187	14	0,8	0,4	Z	Z	8	0,4	105	41

Fonte: CFM, Direcção de planificação, Informação Estatística Anual.

**EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO FERROVIÁRIO
10³ TONS.**

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
INTERNACIONAL	11.216	5.554	5.358	4.671	3.100	2.455	2.218	2.300	1.884	1.708	2.364	2.037	1.376	1.714	1.832
RAS	5.639	3.428	3.024	2.217	1.468	1.123	963	1.154	652	570	1.281	748	600	283	283
SWAZILÂNDIA	2.380	1.160	721	897	758	570	623	472	412	431	361	366	155	194	194
ZIMBABWE	2.513	275	930	1.044	577	626	630	637	666	594	605	826	556	1.161	1.261
MALAWI	685	693	683	514	297	137	3	63	70	36	31	62	57	73	91
ZÂMBIA	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	19	84	78	87	35	9	3,20	3,20
<u>CFM - SUL</u>															
INTERNACIONAL	9.510	4.823	4.577	3.975	2.601	2.144	1.974	2.014	1.483	1.306	1.858	1.358	1.129	895	1.150
RAS	5.639	3.428	3.024	2.217	1.468	1.123	963	1.154	652	570	1.281	748	864	283	683
SWAZILÂNDIA	2.380	1.159	721	897	758	570	623	427	412	431	361	366	155	194	155
ZIMBABWE	1.491	236	832	862	380	452	388	433	418	305	217	243	109	418	302
<u>CFM - CENTRO</u>															
INTERNACIONAL	1.467	502	556	502	260	186	243	283	398	396	492	651	473	757	970
ZIMBABWE	1.022	39	98	182	197	174	241	205	248	289	388	583	446	743	959
MALAWI	450	463	458	320	62	12	1	60	66	30	23	33	18	10	0,30
ZÂMBIA	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z	19	84	78	87	35	9	3	11
<u>CFM - NORTE</u>															
INTERNACIONAL	240	230	225	194	235	125	2	3	3	6	8	29	39	63	91
MALAWI	2340	220	225	194	235	125	2	3	3	6	8	29	40	63	91

Fonte: CFM, Direcção de Planificação, Informação estatística Anual

ANEXO IV

**ACORDO DE NÃO AGRESSÃO E BOA VIZINHANÇA
ENTRE O DA REPÚBLICA POPULAR DE MOÇAMBIQUE
E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA ÁFRICA DO SUL**

O Governo da República Popular de Moçambique e o Governo da África do Sul, adiante designados também como altas partes contratantes;

RECONHECENDO o princípio de respeito estreito da soberania e integridade territorial, da igualdade soberana, da independência política e da inviolabilidade das fronteiras de todos os Estados;

REAFIRMANDO o princípio da não ingerência nos assuntos internos de outros Estados;

CONSIDERANDO os princípios internacionalmente consagrados do direito dos povos à auto-determinação e independência e o princípio de igualdade de direito de todos os povos;

CONSIDERANDO a obrigação de todos os Estados de se absterem, nas relações internacionais, do uso da força ou ameaça do uso da força contra a integridade territorial ou independência política de qualquer Estado;

CONSIDERANDO a obrigação dos Estados de resolverem os conflitos por meios pacíficos, e assim salvaguardarem a paz e a segurança internacionais e justiça;

RECONHECENDO que é responsabilidade dos Estados não permitirem que o seu território não seja utilizado para a prática de actos de guerra, agressão ou violência contra outros Estados;

CONSCIENTES da necessidade de promover um relacionamento de boa vizinhança com base nos princípios de igualdade de direitos e vantagem mútua;

CONVICTOS de que as relações de boa vizinhança entre as duas altas partes contratantes contribuirão para a paz, segurança, estabilidade e progresso na África Austral, no Continente e no Mundo;

Acordaram solenemente o seguinte:

ARTIGO UM

Cada uma das partes Contratantes compromete-se a respeitar a soberania e independência da outra e deve, em cumprimento desta obrigação fundamental, abster-se de interferir nos assuntos internos da outra parte.

ARTIGO DOIS

1. As Altas Partes Contratantes resolverão os diferendos e disputas que surjam entre si e que possam pôr em perigo a paz e segurança mútuas ou da região, através de negociações, inquéritos, mediação, conciliação, arbitragem e outros meios pacíficos, e obrigam-se a não recorrer individual ou colectivamente ao uso da força contra a soberania, integridade territorial e a independência política de cada uma delas.

2. Para efeitos do presente artigo, o uso da força compreende inter alia:

a) Ataques por forças terrestres, aéreas ou marítimas;

b) Sabotagem;

c) Concentração injustificada de tais forças na ou junto das fronteiras internacionais das Altas Partes Contratantes;

d) Violação das fronteiras internacionais, terrestre aérea ou marítima, de qualquer das Altas Partes Contratantes.

3. As Altas Partes Contratantes não apoiarão de qualquer forma as forças armadas de qualquer Estado ou conjunto de Estados que tenham sido mobilizados contra a soberania territorial ou independência política da outra parte.

ARTIGO TRÊS

1. As Altas Partes Contratantes, não permitirão que os respectivos territórios, águas territoriais ou espaço aéreo, sejam utilizados como base, ponto de sabotagem ou de qualquer outra forma por outro Estado, Governo, forças militares estrangeiras, organizações ou indivíduos que planeiam ou se preparam para levar a cabo actos de violência, terrorismo ou agressão contra a integridade territorial ou independência política da outra, ou que possam ameaçar a segurança dos seus habitantes.

2. As Altas Partes Contratantes com vista a impedir ou a eliminar as acções ou a preparação das acções mencionadas no número 1 deste Artigo, comprometem-se a:

a) Proibir e impedir a organização nos respectivos territórios de forças não regulares ou bandos armados, incluindo mercenários, que se proponham realizar as acções referidas no número 1 deste Artigo;

b) Eliminar dos respectivos territórios, bases, centros de treino, locais de guarida, alojamento e trânsito para os elementos que pretendam realizar as acções referidas no número 1 deste Artigo;

c) Eliminar dos respectivos territórios, centros ou depósitos de armamento de qualquer tipo, a serem utilizados pelos elementos referidos no número 1 deste Artigo;

d) Eliminar dos respectivos territórios postos ou locais de comando, direcção e coordenação dos elementos referidos no número 1 deste Artigo;

e) Eliminar dos respectivos territórios instalações de comunicação e telecomunicação entre o comando e os elementos referidos no número 1 deste Artigo;

f) Eliminar e proibir a instalação nos respectivos territórios de estações de radiodifusão incluindo emissões não oficiais ou clandestinas de elementos que levam a cabo as acções referidas no número 1 deste Artigo;

g) Exercer nos respectivos territórios controlo rigoroso sobre elementos que se proponham realizar ou planejar as acções referidas no número 1 deste Artigo;

h) Impedir que elementos que se proponham ou planeiam realizar as acções referidas no número 1 deste Artigo transitem de um ponto do interior do território de qualquer das partes para um outros ponto do território da outra ou para ou para um outro ponto do território de qualquer terceiro Estado que faça fronteira com a Alta Parte Contratante contra a qual os referidos elementos se propõem ou planeiam realizar tais acções;

l) Tomar medidas apropriadas nos respectivos territórios para impedir o recrutamento de elementos de qualquer nacionalidade com o objectivo de levar a cabo as acções referidas no número 1 deste Artigo;

j) Impedir que a partir dos seus respectivos territórios, os elementos referidos no número 1 deste Artigo, possam, por qualquer meio, levar a cabo acções de rapto e outras, com vista a tornar reféns cidadãos de qualquer r nacionalidade no território da outra Alta Parte Contratante;

k) Proibir a concessão nos seus respectivos territórios de qualquer facilidade de ordem logística para a realização das acções referidas no número 1 deste Artigo.

3. As Altas partes Contratantes, não utilizarão o território de terceiros Estados para levar a cabo ou apoiar as acções referidas nos números 1 e 2 deste Artigo.

ARTIGO QUATRO

As Altas Partes Contratantes tomarão medidas, individual e conjuntamente, para assegurar que a fronteira internacional entre os respectivos territórios seja efectivamente patrulhada e que os postos de fronteira funcionem com eficiência para impedirem a travessia ilegal do território de uma das Altas Partes Contratantes para o território da outra, nomeadamente pelos elementos referidos no Artigo três do presente Acordo.

ARTIGO CINCO

As Altas Partes Contratantes proibirão nos seus territórios acções de propaganda que incitem à guerra de agressão contra a outra Alta Parte Contratante e proibirão igualmente as acções de propaganda destinadas a incitar a actos de terrorismo e guerra civil no território da outra Alta Parte Contratante.

ARTIGO SEIS

As Altas Partes Contratantes declaram que não há conflito entre os compromissos por elas assumidos em tratados e obrigações internacionais e os compromissos decorrentes deste Acordo.

ARTIGO SETE

As Altas Partes Contratantes empenham-se em interpretar o presente acordo dentro do princípio de boa-fé e realizarão contactos periódicos entre sí para garantir a efectiva aplicação do acordo.

ARTIGO OITO

Nenhuma disposição do presente Acordo poderá ser entendida como restringindo o direito de auto-defesa de cada uma das Altas Partes Contratantes, em caso de ataques armados, nos termos em que tal direito vem consagrado na carta das Nações Unidas.

ARTIGO NOVE

1. Cada uma das Altas Partes Contratantes designará representantes de nível elevado para integrar uma Comissão Conjunta de Segurança, com o objectivo de supervisionar e controlar a aplicação do presente Acordo.

2. A Comissão determinará os seus próprios procedimentos de trabalho.

3. A Comissão deverá reunir-se regularmente e poderá ser convocada a título extraordinário sempre que as circunstâncias o exigirem.

4. A Comissão deverá:

a) Apreciar todas as alegações de violação das disposições do presente Acordo;

b) Notificar as Altas Partes Contratantes das suas conclusões;

c) Recomendar às Altas Partes Contratantes medidas que visem a aplicação eficaz do presente Acordo e a resolução dos diferendos decorrentes de violações ou alegadas violações.

5. As Altas Partes Contratantes definirão o mandato dos respectivos representantes, de modo a permitir a tomada de medidas provisórias, em casos de reconhecida urgência.

6. As Altas Partes Contratantes porão à disposição da Comissão todas as facilidades necessárias ao seu bom funcionamento e apreciarão em conjunto as conclusões e recomendações por ela submetidas.

ARTIGO DEZ

Este Acordo será também designado por Acordo de Nkomati.

ARTIGO ONZE

1. Este Acordo entra em vigor na data da sua assinatura.

2. Qualquer alteração deste Acordo, concordada pelas Altas Partes Contratantes, deverá ser efectuada por Troca de Notas.

EM FÉ DO QUE, os signatários, em nome dos respectivos governos, assinam e selam este Acordo, em duplicado, em quadruplicado, nas linguas portuguesa e inglesa, sendo ambas as versões igualmente autênticas.

FEITO E ASSINADO na fronteira comum nas margens do Rio Nkomati, aos 16 dias do mês de Março de 1984.

SAMORA MOISÉS MACHEL

Marechal da República
Presidente da República Popular
de Moçambique
Presidente do Consel. de Ministros
Pelo Governo da República Popular
de Moçambique

PIETER WILLEM BOTHA

Primeiro Ministro da República
da África do Sul

Pelo Governo da República da
África do Sul

ANEXO V

CUSTOS INDIRECTOS EM FUNÇÃO DO TRÁFEGO PERDIDO

CORREDOR DE MAPUTO

Linha de Ressano Garcia

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO EM 1975	5.638.500	5.638.500	5.638.500	5.638.500	5.638.500	5.638.500	5.638.500	5.638.500
TRÁFEGO DO ANO	2.216.800	1.122.400	1.122.500	1.350.100	1.586.700	1.070.200	875.000	1.630.600
TRÁFEGO PERDIDO	3.421.700	4.516.100	4.516.000	4.288.400	4.051.800	4.568.300	4.763.500	4.007.900
T.F.M. (R)	6,50	8,80	9,90	9,90	9,90	11,40	11,40	12,00
V.P.S.F. (R)	22.241.050	39.741.680	44.708.400	42.455.160	40.112.820	52.078.620	54.300.900	48.094.800
V.P.S.F. (USD)	20.481.766	35.767.512	30.848.796	18.680.270	16.847.384	26.039.310	23.893.716	18.276.024
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	34.217.000	45.161.000	45.160.000	42.884.000	40.518.000	45.683.000	47.635.000	40.079.000
TOTAL (USD)	54.678.766	80.928.512	76.008.796	61.564.270	57.365.384	71.722.310	71.528.716	58.355.024

Linha de Goba

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO EM 1980*	1.159.200	1.159.200	1.159.200	1.159.200	1.159.200	1.159.200	1.159.200	1.159.200
TRÁFEGO DO ANO	897.000	758.000	569.000	623.400	427.000	412.300	430.500	360.500
TRÁFEGO PERDIDO	262.200	401.200	590.200	535.800	732.000	746.900	728.700	798.700
T.F.M. (R)	6,90	7,90	7,90	8,60	10,00	12,70	14,30	14,30
V.P.S.F. (R)	1.809.180	3.169.480	4.662.580	4.607.880	7.320.000	9.485.630	10.420.410	11.421.410
V.P.S.F. (USD)	1.664.446	2.859.532	3.217.180	2.027.467	3.074.400	4.742.815	4.584.980	4.340.136
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	2.622.000	4.012.000	5.902.000	5.358.000	7.320.000	7.469.000	7.287.000	7.987.000
TOTAL (USD)	4.286.446	6.871.532	9.119.180	7.365.467	10.394.400	12.211.815	11.871.980	12.327.136

(Continuação do Corredor de Maputo)

Linha de Limpopo

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO EM 1975	1.490.900	1.490.900	1.490.900	1.490.900	1.490.900	1.490.900	1.490.900	1.490.900
TRÁFEGO DO ANO	861.500	380.000	452.100	0	0	0	0	0
TRÁFEGO PERDIDO	629.400	1.110.900	1.038.800	1.490.900	1.490.900	1.490.900	1.490.900	1.490.900
T.F.M. (Z\$)	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	43,80	14,30	48,20
V.P.S.F. (Z\$)	23.980.140	42.325.290	39.578.280	56.803.290	56.803.290	65.301.420	65.301.420	71.861.390
V.P.S.F. (USD)	31.653.785	42.325.290	32.058.407	35.786.073	34.081.974	39.833.866	35.915.781	33.774.849
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	6.294.000	11.109.000	10.388.000	14.909.000	14.909.000	14.909.000	14.909.000	14.909.000
TOTAL (USD)	37.947.785	53.434.290	42.446.407	50.695.073	48.990.974	54.742.866	50.824.781	48.683.849

Fonte: Stephens, J. (1994): anexos

V.P.S.F. (R) = Valor Perdido no Sector Ferroviário em Randes

V.P.S.F. (USD) = Valor Perdido no Sector Ferroviário em Dólares

T.P.M. = Taxa Portuária Média

T.F.M. (Z\$); (R) = Taxa Ferroviária Média em (Z\$ = Dólar Zimbabweano); (R=Randees)

CORREDOR DA BEIRA

Linha de Machipanda

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO EM 1975	1.021.900	1.021.900	1.021.900	1.021.900	1.021.900	1.021.900	1.021.900	1.021.900
TRÁFEGO DO ANO	182.000	197.000	173.800	242.700	283.200	398.000	396.200	-
TRÁFEGO PERDIDO	839.900	824.900	848.100	779.200	738.700	623.900	625.700	1.021.900
T.F.M. (Z\$)	21,70	26,10	26,10	32,60	32,60	37,50	37,50	41,30
V.P.S.F. (Z\$)	18.225.830	21.529.890	22.135.410	25.401.920	24.081.620	23.396.250	23.463.750	42.204.470
V.P.S.F. (USD)	24.058.096	21.529.890	17.929.682	16.003.210	14.448.972	14.271.713	12.905.065	19.836.101
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	8.399.000	8.249.000	8.481.000	7.792.000	7.387.000	6.239.000	6.257.000	10.219.000
TOTAL (USD)	32.457.096	29.778.890	26.410.682	23.795.210	21.835.972	20.510.773	19.162.065	30.055.101

Linha de Sena

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO EM 1975	444.900	444.900	444.900	444.900	444.900	444.900	444.900	444.900
TRÁFEGO DO ANO	319.700	62.400	11.700	0	0	0	0	0
TRÁFEGO PERDIDO	125.200	382.500	433.200	444.900	444.900	444.900	444.900	444.900
T.F.M. (M. KW)	34,87	35,00	38,36	42,20	46,42	51,07	56,18	61,80
V.P.S.F. (M. KW)	4.365.724	13.387.500	16.617.552	18.774.780	20.652.258	22.721.043	24.994.482	27.494.820
V.P.S.F. (USD)	4.147.438	11.781.000	11.798.462	10.889.372	11.358.742	10.905.101	9.747.848	9.898.136
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	1.252.000	3.825.000	4.332.000	4.449.000	4.449.000	4.449.000	4.449.000	4.449.000
TOTAL (USD)	5.399.438	15.606.000	16.130.462	15.338.372	15.807.742	15.354.101	14.196.848	14.347.135

CORREDOR DE NACALA

Linha de Nacala	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO EM 1975	239.800	239.800	239.800	239.800	239.800	239.800	239.800	239.800
TRÁFEGO DO ANO	194.100	234.600	125.300	2.000	3.100	3.400	6.400	0
TRÁFEGO PERDIDO	45.700	5.200	114.500	237.800	236.700	239.400	233.400	239.800
T.F.M. (M. KW)	39,82	40,05	43,81	48,20	53,02	59,33	64,20	70,60
V.P.S.F. (M. KW)	1.819.774	208.280	5.016.245	11.461.960	12.549.834	14.025.612	14.984.280	16.929.880
V.P.S.F. (USD)	1.728.785	183.289	3.561.534	6.647.937	6.902.409	6.732.294	5.843.869	6.094.757
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	457.000	52.000	1.145.000	2.378.000	2.367.000	2.364.000	2.334.000	2.368.000
TOTAL (USD)	2.185.785	235.269	4.706.534	9.025.937	9.269.409	9.056.294	8.177.869	8.492.757

Fonte: Stephens, J. (1994): anexos

V.P.S.F. (M. KW); (USD) = Valor Perdido no Sector Ferroviário em (M. KW = Kwacha malawiano); (USD = Dólar americano)

T.P.M. = Tarifa Portuária Média

V.P.S.P. (USD) = Valor Perdido no Sector Portuário em Dólares americanos

T.F.M. (M. KW) = Tarifa Ferroviária Média em Kwacha malawiano

T.F.M. (Z\$); (R) = Tarifa Ferroviária Média em (Z\$ = Dólar Zimbabweano)

ANEXO V.1

CUSTOS INDIRECTOS EM FUNÇÃO DAS INTERRUPTOES NAS LINHAS

CORREDOR DE MAPUTO

Linha de Ressano Garcia

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO DO ANO	2.216.800	1.122.400	1.122.400	1.350.100	1.586.700	1.070.200	875.000	1.630.600
DIAS PERDIDOS	0	3	16	119	54	86	107	67
TRÁFEGO PERDIDO	0	9.302	51.461	653.097	275.504	329.882	362.888	366.611
T.F.M. (R)	6,50	8,80	9,90	9,90	9,90	11,40	11,40	12,00
V.P.S.F. (R)	0	81.855	509.467	6.465.662	2.727.491	3.760.660	4.136.919	4.399.337
V.P.S.F. (USD)	0	73.699	351.532	2.844.891	1.145.546	1.880.330	1.820.244	1.671.748
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	0	93.017	514.613	6.530.972	2.755.042	3.298.824	3.628.876	3.666.114
TOTAL (USD)	0	166.716	866.145	9.375.863	3.900.588	5.179.154	5.449.120	5.337.862

Linha de Goba

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO DO ANO	897.000	758.000	569.000	623.400	427.200	412.300	430.500	360.500
DIAS PERDIDOS	0	30	54	105	202	52	110	79
TRÁFEGO PERDIDO	0	67.881	98.797	251.758	529.413	68.497	185.706	99.579
T.F.M. (R)	6,90	7,90	7,90	8,60	10,00	12,70	14,30	14,30
V.P.S.F. (R)	0	536.257	780.500	2.165.116	5.294.135	869.913	2.655.594	1.423.975
V.P.S.F. (USD)	0	482.631	538.545	952.651	2.223.537	434.957	1.168.461	541.111
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	0	678.806	987.974	2.517.577	5.294.135	684.971	1.857.059	995.787
TOTAL (USD)	0	1.161.437	1.528.519	3.470.228	7.517.672	1.119.928	3.025.520	1.536.898

(Continuação do Corredor de Maputo)

Linha de Limpopo

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRAFEGO DO ANO	861.500	380.000	0	0	0	0	0	0
DIAS PERDIDOS	0	212	211	365	365	365	365	365
TRÁFEGO PERDIDO	0	526.536	906.536	906.536	906.536	906.536	906.536	906.536
T.F.M. (R)	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	43,80	43,80	48,20
V.P.S.F. (R)	0	20.061.020	34.539.020	34.539.020	34.539.020	39.706.275	39.706.275	43.695.033
V.P.S.F. (USD)	0	20.061.020	27.976.606	21.759.582	20.723.412	24.220.827	21.838.451	20.536.665
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	0	5.265.359	9.065.359	9.065.359	9.065.359	9.065.359	9.065.359	9.065.359
TOTAL (USD)	0	25.326.379	37.041.965	30.824.941	29.788.771	33.286.186	30.903.810	29.602.024

Fonte: Stephens, J. (1994): anexos

CORREDOR DA BEIRA

Linha de Machipanda

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO DO ANO	182.000	197.400	173.800	214.400	283.200	398.000	396.200	498.700
DIAS PERDIDOS	180	190	209	45	219	97	49	52
TRÁFEGO PERDIDO	177.081	214.320	232.847	33.947	424.800	144.025	61.436	82.851
T.F.M. (Z\$)	21,70	26,10	26,10	32,60	32,60	37,50	37,50	41,30
V.P.S.F. (Z\$)	3.842.659	5.583.752	6.077.318	1.106.668	13.848.480	5.401.959	2.303.853	3.421.751
V.P.S.F. (USD)	5.072.310	5.583.752	4.922.628	697.201	8.309.088	3.295.195	1.267.119	1.608.225
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	1.770.811	2.143.200	2.328.474	339.469	4.248.000	1.440.522	614.361	828.511
TOTAL (USD)	6.843.121	7.736.952	7.251.102	1.036.670	12.557.088	4.735.717	1.881.480	2.436.736

Linha de Sena

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO DO ANO	319.700	62.400	11.700	0	0	0	0	0
DIAS PERDIDOS	180	190	300	365	365	365	365	365
TRÁFEGO PERDIDO	311.059	67.749	54.000	65.700	65.700	65.700	65.700	65.700
T.F.M. (M. KW)	34,87	35,00	38,36	42,20	46,42	51,07	56,18	61,80
V.P.S.F. (M. KW)	10.846.643	2.371.200	2.071.440	2.772.540	3.049.794	3.355.299	3.691.026	4.060.260
V.P.S.F. (USD)	10.304.311	2.086.656	1.470.722	1.608.073	1.677.387	1.610.544	1.439.500	1.461.694
T.P.M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V.P.S.P. (USD)	3.110.595	677.486	540.000	667.000	667.000	667.000	667.000	667.000
TOTAL (USD)	13.414.906	2.764.142	2.010.722	2.265.073	2.334.387	2.287.544	2.096.500	2.118.694

CORREDOR DE NACALA

Linha de Nacala	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRÁFEGO DO ANO	194.100	234.600	125.300	2.000	3.100	3.400	6.400	0
DIAS PERDIDOS	1	7	30	55	328	292	328	365
TRÁFEGO PERDIDO	533	4.597	11.221	136.521	138.521	141.621	145.021	151.421
T. F. M. (M. KW)	39,82	40,05	43,81	48,20	53,02	59,33	64,20	70,60
V. P. S. F. (M. KW)	21.234	183.715	491.487	6.580.307	7.344.378	8.402.368	9.310.341	10.690.315
V. P. S. F. (USD)	20.172	161.670	349.027	3.816.578	4.039.408	4.033.137	3.631.003	3.848.513
T. P. M.	10	10	10	10	10	10	10	10
V. P. S. P. (USD)	5.332	45.872	112.209	1.365.209	1.385.209	1.416.209	1.450.209	1.514.209
TOTAL (USD)	25.504	207.542	461.236	5.181.787	5.424.617	5.449.346	5.081.242	5.362.722

Fonte: Stephens, J. (1994): anexos

V. P. S. F. (M. KW) ; (USD) = Valor Perdido no Sector Ferroviário em Kwacha malawiana; Dólar americano

T. P. M. = Taxa Portuária Média

V. P. S. P. (USD) = Valor Perdido no Sector Portuário em Dólar americano

T. F. M. = Taxa Ferroviária Média em Kwacha malawiano

em cópia para:
- Comandante das Forças do
Corredor de Nacala
- Eng. Oscar Monteiro
- Superintendente de Nacala

PROTOCOLO

Nº 104/DFI/89-175-89

ENTRE O MINISTERIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES E O

MINISTERIO DA DEFESA NACIONAL SOBRE

ACÇÕES A LEVAR A CABO NA REABILITAÇÃO DO "CORREDOR DE NACALA"

O "Corredor de Nacala" tem um alto valor e significado estratégicos tanto para a economia nacional como também para os países do hinterland.

Dado o volume do empreendimento, que envolve avultadas somas em divisas assim como a participação de pessoal técnico qualificado aos mais diversos níveis quer nacional, quer estrangeiro, torna-se necessário realizar as acções pertinentes com vista a garantir a execução rápida e segura do processo de reabilitação do "Corredor de Nacala".

Assim, o Ministério da Defesa Nacional e o Ministério dos Transportes e Comunicações acordam o seguinte:

Artigo 1.

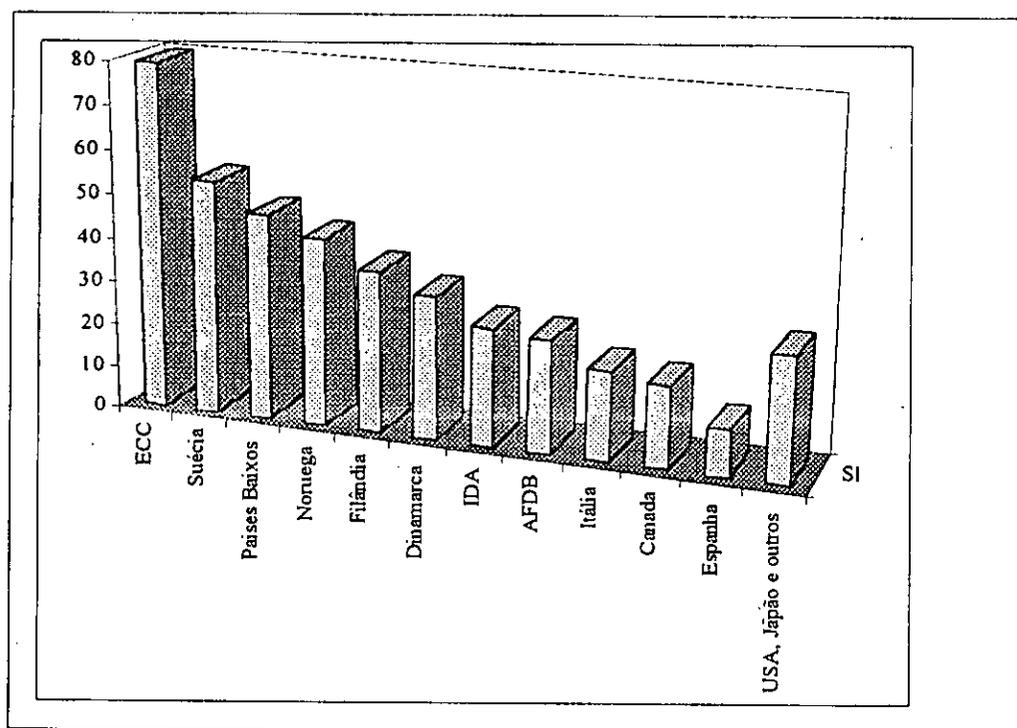
1. Para garantir a protecção e segurança das obras de reabilitação do Corredor de Nacala, o Ministério da Defesa Nacional afecta àquele empreendimento uma Unidade dotada de um comando próprio.
2. Esta Unidade subordina-se ao Estado-Maior-General devendo, no entanto, manter com o Comando Militar Provincial de Nampula a necessária coordenação e entre-ajuda, particularmente em matéria operacional.

Q. II
**ESTIMATIVAS GLOBAIS DOS CUSTOS DO PROCESSO DA DESESTABILIZAÇÃO A NÍVEL
 REGIONAL (SADCC).
 1985**

DESCRIÇÃO	§BN
Estragos directos da guerra	1610
Despesas extraordinárias para a defesa	3060
Altos custos de transporte e energia	970
Perdas de exportações e turismo	230
Contrabando	190
Redução da Produção	800
Perda do crescimento económico	2000
Boicotes e embargos	260
Arranjos comerciais	340
Total	10120

Fonte: Hanlon, J. (1989):154.

**FIG. 3
 FINANCIADORES DO CORREDOR DA BEIRA**



Fonte: Xitimela, I (1996): 36

Artigo 6.

O Ministério dos Transportes e Comunicações compromete-se a pôr à disposição das tropas do Corredor bens móveis e imóveis, terrenos e instalações fixas necessários ao seu bom funcionamento.

Artigo 7.

O presente Protocolo é válido por um período de 3 anos renováveis automaticamente, por tácita recondução, desde que 3 meses antes do fim de cada período da sua vigência as partes não se manifestarem em contrário.

Artigo 8.

Expirado o prazo de validade do presente protocolo:

1. O Ministério dos Transportes e Comunicações compromete-se a deixar à disposição do Ministério da Defesa Nacional todo o material que tenha sido atribuído à Brigada das Tropas do Corredor.
2. O Ministério da Defesa Nacional compromete-se a restituir ao Ministério dos Transportes e Comunicações os terrenos e os edifícios atribuídos à Brigada das Tropas do Corredor.

Artigo 9.

A interpretação e qualquer divergência resultante da aplicação deste Protocolo, serão resolvidas por despacho conjunto de cada um dos Ministros das áreas envolvidas.

A. VII

Q. IV
SUMÁRIO DOS FINANCIAMENTOS - 1987
\$ '000

TIPO DE PROJECTO	Nº DO PROJECTO	CUSTOS DOS PROJECTOS			FINACIAMENTO ASSEGURADO	
		TOTAL	EXTERNO	LOCAL	TOTAL	%
PORTO DE MAPUTO - PST	19	758,1	639,1	119	212,9	28
PORTO DA BEIRA - PST	5	614,6	574,6	40	257,8	42
PORTO DE NACALA - PST	4	277,9	234,2	43,7	261,1	94
TOTAL		1651	1448	203	732	231

Fonte: SADCC, Economic Survey, 1988 : 85
PST - Projecto de Sistema de Transportes

Q. VI
DESEMBOLSADOS NO SISTEMA FERRO- PORTUÁRIO DE MOÇ. VS. RESTO DA SADCC
1981 -1990
(\$ mn)

ANO	Moçambique	RESTO da SADCC	TOTAL SADCC	MOÇAMB. %
1981	29.00	18.00	47.00	61.7
1982	58.00	68.60	126.60	45.8
1983	92.20	183.40	275.60	33.5
1984	136.63	132.80	269.43	50.6
1985	255.50	741.10	966.60	23.3
1986	189.20	58.45	247.65	76.4
1987	91.00	29.30	120.30	75.6
1988	157.40	187.60	345.00	45.6
1989	75.10	5.70	80.80	92.9
1990		184.70	184.70	0
TOTAL	1054.03	1609.65	2663.68	39.6

Fonte: SATCC Project Review Documents, 1981 - 1991.

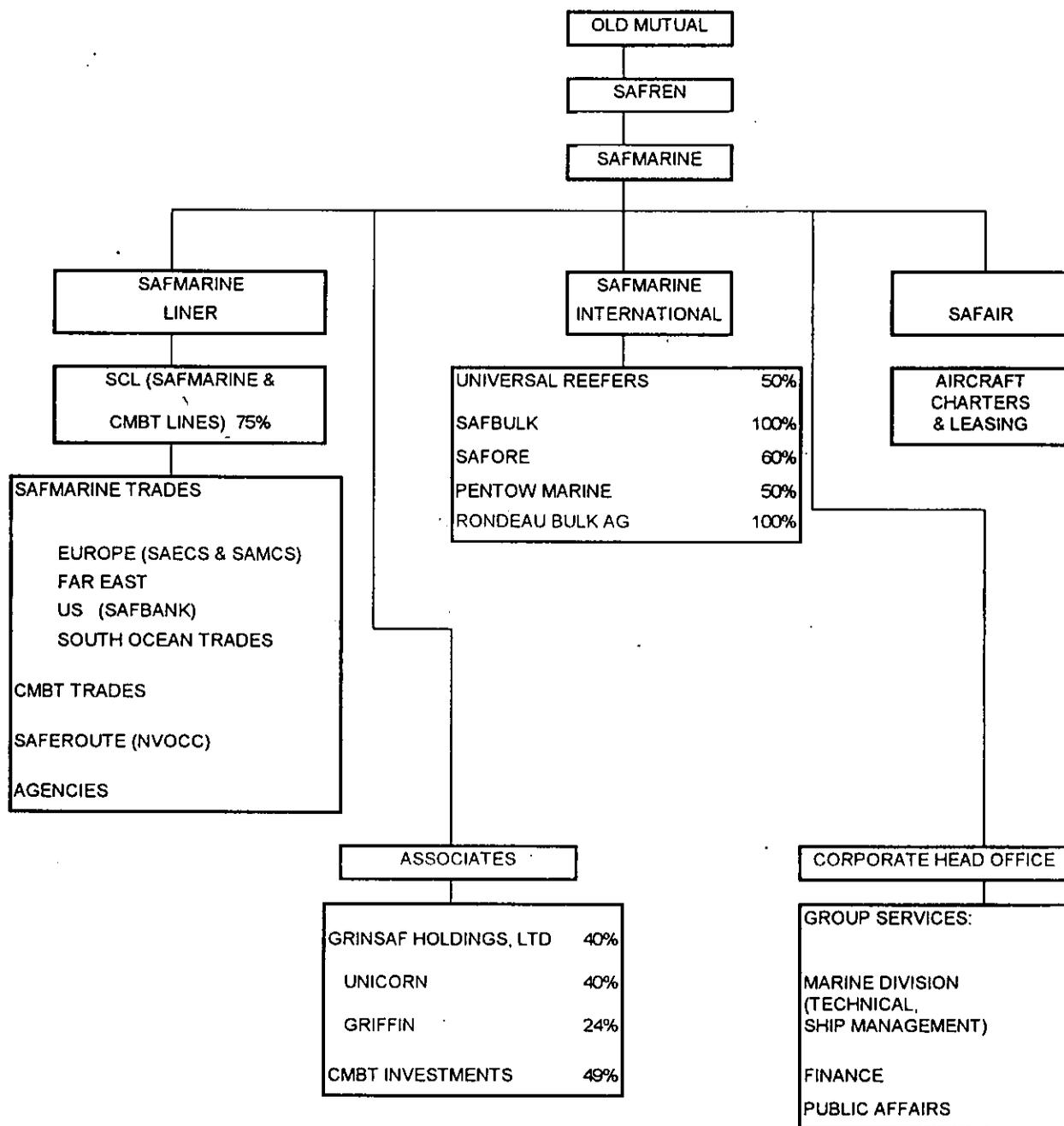
A. VIII

Q. VII
TRÁFEGO DE MERCADORIAS SUL AFRICANS PELO PORTO DE MAPUTO
'000 tons.

Mercadorias	1983/4	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Adubo	35			0,1			58,4		
Aço	43	64	39	21		18		21	6,5
Açúcar									
Alloys	15						7		2
Asbestos			124	9	8,4	8		3	
Amianto	59	19	12			8			
Amónia	4		13	11	13	0,6	74		
C arvão importado		109	94	104	96	75	58	191	47
Carvão exportado	10.212	511	779	532	311	1.035	98	256	108
Citrinos	146	49	76	72	80	87	4	64	37
COMBUSTÍVEL	181	3						1	
Contentores				3	4	3	74	1	5
Cobre				5	2		453		10
Crómio	759						98		
Enxofre	244	32							
Melaço							4		
Manganês									
mat. transp.									
Tabaco	61								
Vermiculite				2					
TOTAL	11759	787	1137	759,1	514,4	1234,6	928,6	537	215,5

Fonte: CFM, Direcção de Planificação, Informação Estatística Anual.

FIG. 4
ACTUAL PODERIO DA SAFMARINE E SUA LIGAÇÃO MONOPOLISTA COM A OLD MUTUAL



Fonte: Safmarine, The First 50 Years, 1995

Q.VIII

OS GRANDES MONOPÓLIOS PRIVADOS DA RAS E O CAPITAL SOB SEU CONTROLO
(Rmn)

MONOPÓLIOS	1981	1985
ANGLO-AMERICAN	27.098,5	58.951,9
SANLAM	19.330,3	52.065,2
BARLOW RAND (1)	6.685,6	-----
VOLKSKAS (2)	5.536,0	-----
SA MUTUAL (3)	5.140,9	50.467,9
REMEBRANDT	1.563,5	18.988,9
LIBERT LIFE	-----	1.535,0
ANGLO VAAL	2.847,6	5.158,3
SA BREWERIES (4)	2.673,0	5.158,3

Fonte: Davies, R., O' Meara, D. & Dlamini, S. (1985): 62 - 64; p. 44 - 45.

(1) - Foi tomado pela SA Mutual

(2) - Foi tomado pela Remebrandt

(3) - Tomou a Safmarine em 1983 e passou a contar também com Ned Bank.

(4) - Foi tomado pela Anglo-american.

Q.X

'PORTOS REGIONAIS - DISTÂNCIA (KMS)

País/Cidade	D-E-Sal	Beira	Maput	Lobito	Nacala	Durban	E. Lond.
ZÂMBIA							
- Lusaka	2.045	2.026	2.035	2.675	(1)	2.812	3.116
- Ndola	1.993	2.334	2.353	2.361	(1)	3.130	3.434
ZIMBABWE							
- Harare	(2)	698	1.178	-----		2.077	2.404
- Bulawayo	(2)	1.181	1.061	(2)	(2)	1.859	1.921
BOTSWANA							
- Francistown	(2)	1.377	(2)	(2)	(2)	1.663	1.725
- Gaborone	(2)	1.813	(2)	(2)	(2)	1.409	1.289
MALAWI							
- Blantyre	567	(2)	(2)	(2)	840	3.342	3.669
RAS							
Johannesburg	(2)	(2)	636	(2)	(2)	777	1.016

Fonte: Cardoso, J. (1987): 62

(1) - Está para breve a execução dum projecto ferroviário que ligará Nacala a Zâmbia através de Malawi

(2) - Não há viabilidade de ligação ferroviária.

ANEXO XI

**CUSTOS DE ROTA ENTRE O ZIMBABWE E OS PORTOS (AGOSTO 1985)
(RANDES)**

1. TABACO EX HARARE EM CONTENTORES (10 TONES POR TEU)

	Maputo via R. Garcia TO	Maputo via Limpopo TO	Durban TO	Durban TC	Beira TO
CF Zimbabwe	551,00	551,00	551,00	551,00	551,00
SATS	827,00	---	1.456,00	780,00	---
CFM	166,00	553,00	---	---	463,00
Taxa Porto	168,42	168,42	335,00	335,00	168,42
Ad valorem	801,00	801,00	---	---	801,00
Custo Total	2.513,42	2.073,42	2.342,0	1.666,00	1.605,42
Kms/ Rota	1473	1261	2058	2058	610

2. AÇO EX REDCLIFFE 40 TONES/ VAGÃO. CONTRATO SATS PARA 120.000 TONES.

Mapa 2

	Maputo via R. G. TO	Maputo via Limp. TO	Durban via Tvl TO	Durban via Tvl TC	Port Elisab. via Botsw. TO	Port Elisab. via Botsw. TC
CF Zimbabwe	757,34	757,34	757,34	757,34	1103,12	1.103,12
SATS	2.184,00	---	4.094,00	2.087,00	4.468,00	1.7885,00
CFM	286,00	666,38	---	---	---	---
Taxa Porto	168,42	673,20	300,00	300,00	300,00	291,00
Ad valorem	132,00	132,00	132,00	132,00	132,00	-----
Custo Total	4.032,54	2.228,92	6.093,00	3.276,34	4.603,12	3.279,12
Kms/ Rota	1245	1033	1803	1830	2146	2146

TO = Tarifa Oficial

TC = Tarifa Contractual

3. ASBESTOS EX ZVISHAVANE 18 TONS POR CONTENTOR. CONTRATO SATS PARA 50.000 TONES

	Maputo via R. G. TO	Maputo via Limp. TO	P. Elisab. via Tvl TO	P. Elisab. via Tvl TC	Port Elisab. via Botsw. TO	Port Elisab. via Botsw. TC
NRZ	482,40	---	482,40	482,40	1.009,00	1.009,00
SATS	775,80	---	2.048,00	1.233,54	1.657,80	997,92
CFM	204,34	1.094,40	---	---	---	---
Taxa Porto	168,41	168,41	335,00	335,00	335,00	335,00
Ad valorem	159,00	159,00	---	---	---	---
Custo Total	41.789,95	1.421,81	2.865,00	2.050,94	3.001,80	2.341,92
Kms/ Rota	1089	877	2065		2148	

4. ENXOFRE EX HARARE 39 TONES POR VAGÃO. CONTRATO SATS PARA 18.000 TONES.

	Maputo via R. Garcia TO	Maputo via Limpopo TO	C. Town via Botswana TO	C. Town via Botswana TC
NRZ	574,37	816,27	1.191,45	1.191,45
SATS	1.443,24	---	2.520,72	1.960,14
CFM	417,96	1.157,82	---	---
Taxa Porto	333,44	333,44	171,60	171,60
Ad valorem	139,23	139,23	147,42	147,42
Custo Total	2.899,24	2.446,76	4.031,19	3.470,61
Kms/ Rota	1481	1269	2661	

Fonte : Stephens, J (1986): 152 - 155

TO = Tarifa Oficial
TC = Tarifa Contractual

MATRIZ DOS DOADORES DOS PROJECTOS DA SATCC

1981 - 1990

Sectores	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Caminhos de Ferro	CHINA, BOT.	SIDA, WG, UK, DEN, MOZ.	SATCC, UK, NORDIC, CHI, BOT, MAL, BEL, FRA, POR, ICS, ANG, ADB, CAN	WG, BADEA, OPEC, NETH, BEL, UNDP, ADB, ITAL, SIDA, UK, IDA, MAL, MOZ.	SIDA, ADB, FRA, POR, EEC, ITAL, ODA, MOZ, WG, FIN, AUSTNOR, SIDA, CHI, USAID	ANG, CHI, BOT, CAN, SIDA, DEN, UK, MOZ, ZIM	EEC, UNDP, SATCC, UK, MOZ, KUW, CAN, ITAL, ZIM	DANIDA, UK, CAN, ADB, SUE, USAID, BEL, ITAL, ZAM	DANIDA, UNDP, ITAL, USAID	USAID, ZIM
Portos	ITÁLIA	BEL, ITAL, NETH, FIN, ANG, KUW, UNDP, DEN	NORAD, KUW, WB, UNDP, DEN	ITAL, UK, DEN, SUE, MOZ, FIN, WB	ITAL, NOR, IDA, UK, FIN, NETH, AUST, SUE, DEN	SIDA, MOZ, NOR, DEN, USA	ANG, DEN, MOZ., NOR, KFW, CIDA, USAID, FIN	ITAL, DEN, FIN	MOZ	-

Fonte: SATCC, Transport and communication Project, Anual Report, 1980 - 1991.

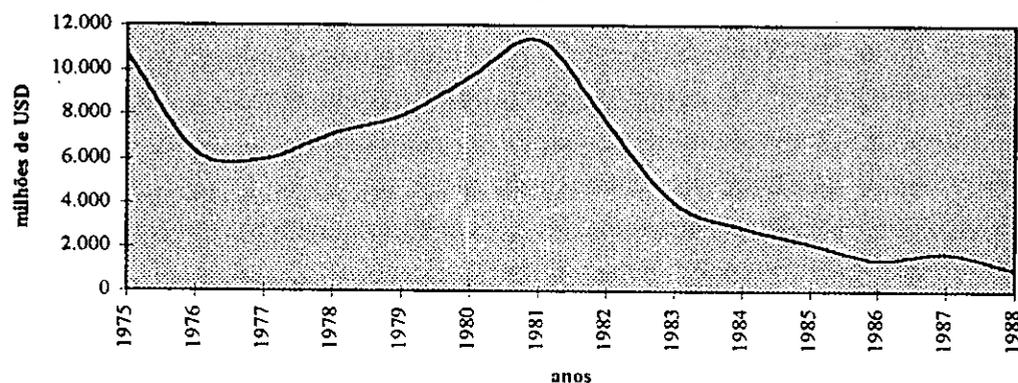
Abreviaturas:

SIDA: Swedish International Development Agency; **WG:** West Germany; **UK:** United Kingdom; **DEN:** Dinamarca; **MOZ:** Moçambique; **BEL:** Bélgica; **ITAL:** Itália, **NETH:** Netherland; **FIN:** Finlândia
ANG: Angola; **KUW:** Kuwait Fund; **UNDP:** United Nation Development Programa; **SATCC:** Southern Africa Transport e Communication Coordenação;
NORDIC: Nordic Region; **CHI:** China, **BOT:** Botswana; **ADB:** African Development Bank; **MAL:** Malawi; **CAN:** Canada; **FRA:** França; **POR:** Portugal;
NORAD: Norwegian Agency Development; **WB:** World Bank; **BADEA:** Arab Development Bank; **OPEC:** Oil Producers Exporting Countries Dev. Agency;
IDA: International Development Agency of the World Bank; **ODA:** Overseas Development Agency; **NOR:** Norway; **AUST:** Austrália; **ZIM:** Zimbábwe; **USA:** United States of America; **KFW:** German Aid Agency; **CIDA:** Canadian International Development Agency; **ZAM:** Zâmbia; **DANIDA:** Danish International Development Agency.

A. XIII

Fig. 5

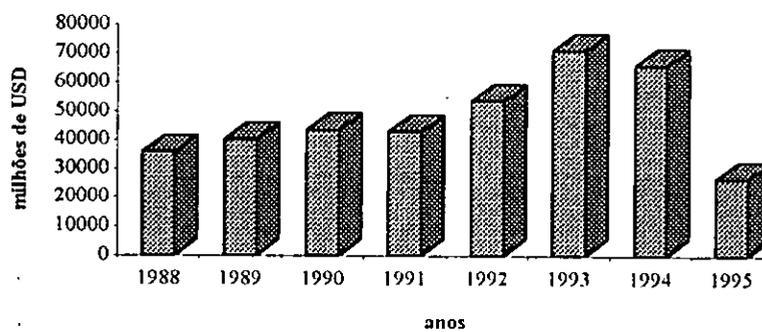
RENDIMENTOS EM DIVISAS DOS CFM
1975-1988



Fonte: Stephens, J. (1994):

Fig. 6

PROVEITOS EM DIVISAS DOS CFM
1988/1995 (até Agosto)



Fonte: CFM, Programa de Reestruturação, 1995

ANEXO XIV

**CÁLCULO FINANCEIRO DOS CUSTOS INDIRECTOS DA DESESTABILIZAÇÃO
(USD)**

Q. XV: Método I

ANOS	Corredor de Maputo			Corredor da Beira		Corredor de Nacala	TOTAL
	R. Garcia	Goba	Limpopo	Machpd	Sena	Nacala	
1982	54,6	4,3	37,9	32,4	5,4	2,2	136
1983	80,9	6,8	53,4	29,7	15,6	0,2	187
1984	76	9,1	42,4	26,4	16,1	4,7	174,8
1985	61,5	7,3	50,6	23,7	15,3	9	167,8
1986	57,3	10,3	48,9	21,8	15,8	9,2	163,6
1987	71,2	12,2	54,7	20,5	15,3	9	183,6
1988	71,5	11,8	50,8	19,1	14,1	8,1	175,7
1989	58,3	12,3	48,6	30	14,3	8,4	172,2
TOTAL	532,1	74,4	387,7	204	112,1	51,1	1361,7

Fonte: Stephens, J. (1994): 144

Q.XV.1: Método 2

ANOS	Corredor de Maputo			Corredor da Beira		Corredor de Nacala	TOTAL
	R. Garcia	Goba	Limpopo	Machpd	Sena	Nacala	
1982	0	0	0	6,84	13,41	3	23,25
1983	17	1,16	25,32	7,74	2,76	20	73,98
1984	86	1,53	37,04	7,25	2,01	46	179,83
1985	9,38	3,47	30,82	1,04	2,27	5,18	52,16
1986	3,9	7,52	29,79	12,56	2,33	5,42	61,52
1987	5,18	1,12	33,29	4,74	2,27	5,45	52,05
1988	5,45	3,03	30,9	1,88	2,1	5,08	48,44
1989	5,34	1,54	29,6	2,43	2,12	5,36	46,4
<i>TOTAL</i>	<i>132,25</i>	<i>19,37</i>	<i>216,76</i>	<i>44,48</i>	<i>29,27</i>	<i>95,49</i>	<i>370,4</i>

Fonte: Stephens, J. (1984): 144