

HT 70

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS

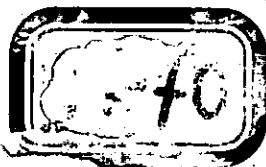
CURSO DE HISTÓRIA

*Desestabilização do Corredor de Nacala, 1983-1992*

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

*Gedeão Mesquita Lobo Guimarães do Rosário*

Maputo, 1997



F. LETRAS U.E.M.
R. E. 26193
DATA 11/02/1998
AQUISIÇÃO O. D. T. A.
COTA HT-70

94:32:33 (679)  
R 789 a

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.

### Dedicatória

Aos meus pais, irmãos e esposa, pelo encorajamento, paciência e compreensão.

## Agradecimentos

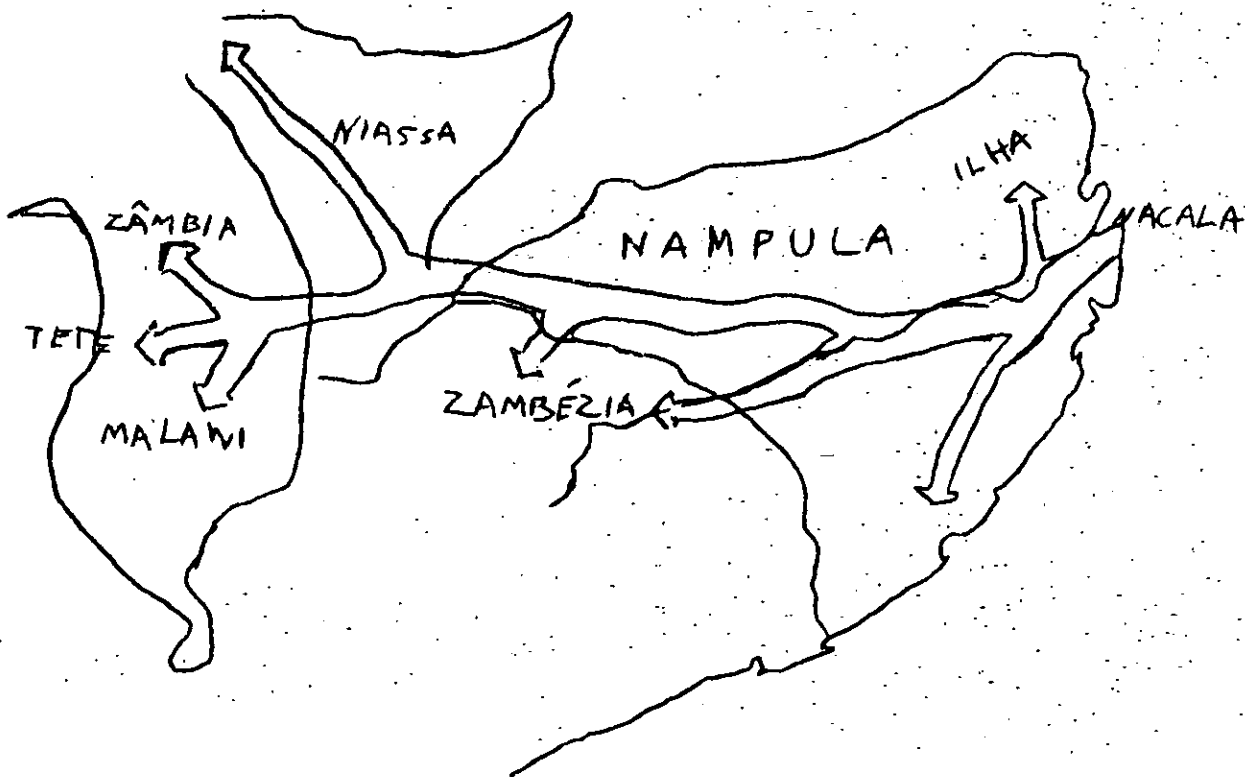
Os meus agradecimentos são dirigidos aos meus pais, pela confiança e encorajamento, a Hortência, pelo amor, compreensão e especialmente pela ajuda que sempre deu.

Estendo ainda os meus agradecimentos a Cooperação Suíça - Projecto Mecubúri, pelo apoio financeiro que tão importante foi para a realização deste trabalho, a todos professores do Departamento de História da Universidade Eduardo Mondlane, não só pelos conhecimentos que transmitiram e que possibilitaram este trabalho, mas também pelo encorajamento e amizade que sempre demonstraram.

Ao Dr. Chilundo, meu supervisor, pela leitura crítica, atenta e paciente, pelo seu peculiar aconselhamento, os meus sinceros agradecimentos.

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

*Zonas de Influência do Corredor de Nacala*



## Resumo

O presente trabalho tem como objecto de estudo o Corredor de Nacala. O objectivo visa essencialmente analisar as implicações e impacto da desestabilização do Corredor de Nacala entre 1983 a 1992. Neste trabalho, faz-se o enquadramento histórico do Corredor de Nacala, salientando que a existência de recursos agrícolas na região do então distrito de Moçambique, impulsionaram as autoridades portuguesas na construção da linha férrea. Uma linha férrea que contribuiu positivamente para a melhoria sócio-económica das populações na sua zona de influência, valorizando a população do interior, dando-lhe transporte fácil e barato, para além de ter facilitado o desenvolvimento do comércio na sua zona de influência. Na sua zona de influência externa serviu com economia o Malawi. Após independência, o Corredor de Nacala conheceu momentos críticos. Primeiro foi a fuga de técnicos especializados que abandonaram o país e que muita falta fizeram aos CFM-N. Depois foi a guerra de desestabilização que o Corredor de Nacala foi alvo a partir dos finais de 1983, numa altura em que decorria o Projecto de Reabilitação do Corredor de Nacala, procurando-se inverter a situação crítica que os CFM-N atravessavam.

Com base nas hipóteses levantadas, argumentamos que a desestabilização do Corredor de Nacala teve implicações e impacto negativos para a economia nacional e para o Malawi e que a África do Sul e o Malawi estiveram directa ou indirectamente envolvidos através da Renamo. Esta guerra teve origem na política sul africana de "Constelação de Estados" que entre várias intenções, visava a hegemonia dos transportes na África Austral. Para o efeito procurou bloquear o sistema ferro-portuário moçambicano com implicações extremamente negativas para o país, inclusive para o Malawi. O Malawi, a partir dos finais de 1986 decidiu mudar de posição em relação a

desestabilização do Corredor de Nacala, participando na sua protecção através do seu exército. Estava claro que o Malawi só perdia com a desestabilização do Corredor de Nacala.

A Assinatura do Acordo Geral de Paz permitiu o término do Projecto de Reabilitação do Corredor de Nacala em Novembro de 1993 e o início da reposição dos meios circulantes e outros materiais destruídos durante a guerra.

## SUMÁRIO

Introdução .....	1
I. Aspectos Históricos do Corredor de Nacala .....	6
I.1. Porto de Nacala .....	6
I.1.1. Evolução do Porto de Nacala .....	7
I.2. Construção da Linha Férrea de Moçambique: Seus Objectivos .....	11
I.2.1. Controvérsia quanto a escolha da Testa de Caminho de Ferro .....	14
I.2.2. Dificuldades de Financiamento .....	16
II. Importância estratégica do Corredor de Nacala .....	20
II.1. Papel do Corredor de Nacala na sua Zona de Influência Interna .....	20
II.2. Importância do Corredor de Nacala para o Malawi .....	25
III. Situação Crítica no Funcionamento do Corredor de Nacala .....	31
III.1. Estado dos Meios Básicos Principais .....	32
III.2. Moçambique à Procura de Soluções .....	34
III.3. Situação de Segurança na Linha Férrea de Nacala .....	38
III.3.1. Estratégias Tomadas para o Funcionamento do Corredor de Nacala .....	45
IV. Implicações e Impacto da Desestabilização no Corredor de Nacala .....	52
Conclusão .....	62
Fontes Utilizadas	
Anexos	



## Abreviaturas

AGP	Acordo Geral de Paz
BPCN	Brigada de Protecção do Corredor de Nacala
CEE	Comunidade Económica Europeia
CCCE	Caixa Central de Cooperação
CFM	Caminhos de Ferro de Moçambique
CFM-N	Caminhos de Ferro de Moçambique Norte
CONSAS	Constelation of States of Southern Africa
DNPCFM	Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique
DSL	Sistema de Defesa Limitada
FAM	Forças Armadas de Moçambique
FED	Fundo Europeu para o Desenvolvimento
FINIDA	Agência Finlandesa para o Desenvolvimento Internaciõnal
FRELIMO	Frente de Libertação de Moçambique
MITCO	Malawi International Transport Company
MR	Malawi Railways
PRCN	Projecto de Reabilitação do Corredor de Nacala
PRE	Plano de Reabilitação Económica
RAS	República da África do Sul
RENAMO	Resistência Naciona de Moçambique
RPM	República Popular de Moçambique
SADCC	Southern Africa Development Coordination Conference
SATS	South African Transport Service
SATCC	Comissão de Transportes e Comunicações para a Africa Austral

SLAN Associação das Companhias Transitárias do Malawi

SOFRERAIL Sociedade Francesa de Estudos e Realizações Ferroviárias

## INTRODUÇÃO

A intenção da construção da linha férrea de Moçambique surgiu no final do século passado, numa altura em que as autoridades coloniais portuguesas estavam a consolidar a sua administração no norte de Moçambique. Estava claro que se os portugueses pretendessem explorar efectivamente os recursos humanos e naturais na área, tinham que melhorar os meios de transporte. Nessa altura, a indústria automóvel estava no seu estado embrionário e o transporte em carroças no interior de Moçambique estava constringida pela mosca tsé-tsé. É assim que a linha férrea foi vista como a alternativa mais viável. A construção da linha férrea foi, por outro lado, impulsionada pela grande produção agrícola no "hinterland" do distrito de Moçambique, com maior destaque para a produção do algodão, matéria prima importante para o desenvolvimento da indústria textil portuguesa.

Apesar de existirem ligeiras diferenças entre os burocratas metropolitanos e os colonos (oficiais locais e homens de negócios) no distrito de Moçambique, as autoridades metropolitanas autorizaram a construção da linha férrea em Agosto de 1912. Logo depois surgiu a controvérsia entre os colonos quanto ao local onde se deveria construir a estação sede. Os que viam o projecto ferroviário com fins políticos pretendiam que a estação sede fosse construída no Lumbo, enquanto que os viam o projecto com fins económicos pretendiam a estação sede em Nacala. Os primeiros conseguiram sobrepôr-se aos segundos, mas cedo verificou-se que a escolha de Lumbo foi precipitada, já que não estava em condições de responder ao movimento cada vez maior de tráfego. Foi quando se viu Nacala como alternativa.

O Porto de Nacala, considerado um dos melhores portos naturais da costa oriental de África, logo depois, conheceu uma evolução significativa passando a ser a

testa de caminho de ferro em Janeiro de 1947 quando foi ligado a linha férrea de Moçambique, conhecendo nova dinâmica quando esta linha foi ligada ao sistema ferroviário do Malawi, em Agosto de 1971.

A construção da linha férrea conheceu imensas dificuldades no que concerne ao financiamento. Para superar a crise, as autoridades portuguesas utilizaram o imposto de palhota, junto de alguns financiamentos concedidos pela metrópole. Não obstante a linha férrea somente atingiu a extensão máxima (800 kms) em Dezembro de 1969 quando foi ligada a Vila Cabral, longe das previsões das autoridades coloniais.

A importância do Corredor de Nacala foi evidenciada na sua zona de influência interna, contribuindo significativamente no escoamento de riquezas naturais e industriais da região, valorizando a população, dando-lhe o transporte fácil e barato. Não é por acaso que se considera o Corredor de Nacala como a "espinha dorsal do norte de Moçambique". Na sua zona de influência externa na qual o Malawi é o principal beneficiante, o Corredor de Nacala é de extrema importância assegurando o tráfego proveniente e com destino a este país.

A partir de 1975 os CFM-N atravessaram uma grave crise que se repercutiu fundamentalmente nos sectores comercial e financeiro, aliado a fuga de quadros especializados que abandonaram o país após independência. Em 1980 a crise era assustadora, afectando os meios básicos fundamentais, nomeadamente a linha férrea, meios circulantes, o sistema de comunicações e a terminal de contentores do Porto de Nacala. O governo moçambicano preocupado com a situação contactou a SADCC e os países doadores para a reabilitação do Corredor de Nacala. Foi elaborado o projecto denominado Projecto de Reabilitação do Corredor de Nacala. A guerra de desestabilização viria a ter implicações negativas no projecto. Uma guerra, ligada a política sul africana de "Constelação de Estados" com a qual a África do Sul

pretendia a hegemonia dos transportes na região austral do continente. É neste sentido que nos finais de 1983, a linha de Nacala passou a ser um dos alvos preferenciais da Renamo - equipada e financiada pelo regime do apartheid, numa clara evidência para levar o Malawi a utilizar os portos sul africanos. Simultaneamente assiste-se o envolvimento do Malawi com a Renamo, uma posição considerada como que um "suicídio económico" dada a onerosidade que o Malawi passou a ter nas suas importações e exportações com a inoperância do Corredor de Nacala.

Perante a situação de guerra, as autoridades moçambicanas foram tomando medidas para a protecção do Corredor de Nacala, que passaram pela formação de uma força especificamente para proteger este corredor. Os países doadores também se envolveram na protecção do Corredor de Nacala, através do fornecimento de material não letal ao exército moçambicano. Posteriormente, em 1987 assiste-se o envolvimento do Malawi na protecção do Corredor de Nacala. O Malawi havia compreendido que a desestabilização do Corredor de Nacala estava-lhe a sair muito caro. Mas seja como for, a guerra de desestabilização no Corredor de Nacala trouxe implicações e impactos negativos quer para a economia nacional quer para o Malawi.

O objectivo deste trabalho é analisar as implicações e impactos da desestabilização do Corredor de Nacala, demonstrando ser verdade a hipótese de que a África do Sul esteve envolvida através da Renamo nessa desestabilização, e que a desestabilização teve implicações e impactos negativos para a economia moçambicana e malawiana. O Trabalho abrange o período entre 1983 a 1992, período em que o Corredor de Nacala foi alvo da desestabilização. No entanto, para o devido enquadramento histórico, haverá uma fuga das barreiras cronológicas.

Por razões metodológicas, a abordagem será feita em quatro capítulos. No Capítulo I (Aspectos Históricos do Corredor de Nacala) a sub-capitulação foi

metodologicamente dividida em dois sectores que constituem o Corredor de Nacala: o Porto de Nacala e a Linha Férrea. No primeiro sub-capítulo começa-se por localizar geograficamente o Porto de Nacala para depois se apresentar a discrição da evolução deste porto. O segundo sub-capítulo aborda os objectivos que levaram as autoridades portuguesas à construção da linha férrea no então distrito de Moçambique, as diferentes opiniões entre os colonos e as autoridades metropolitanas com relação a construção da linha férrea e a forma como as autoridades portuguesas conseguiram financiar o projecto ferroviário.

No capítulo II (Importância Estratégica do Corredor de Nacala) aborda-se a importância deste corredor para a sua zona de influência interna e para o Malawi - a zona de influência externa.

Em relação ao capítulo III (Situação Crítica no Funcionamento do Corredor de Nacala), começa-se por descrever a crise que os Caminhos de Ferro de Moçambique-Norte atravessaram logo depois da independência, as medidas que o governo moçambicano e a SADCC tomaram para inverter a situação, a situação de segurança na linha férrea de Nacala a partir de 1983 até 1992, e as estratégias que foram tomadas para o funcionamento do Corredor de Nacala. Antes da conclusão, abordarei as implicações e o impacto que a desestabilização teve no Corredor de Nacala, isto no capítulo IV. Neste capítulo haverá uma ligeira fuga da nossa baliza cronológica em relação ao ano de 1992, sabido que as implicações e impacto de um determinado processo não começam nem terminam no início ou fim desse processo. Geralmente as implicações e impacto são a longo prazo.

Na elaboração deste trabalho foram usadas várias fontes orais, escritas, secundárias e primárias. Entre as fontes primárias, há a destacar os relatórios não publicados da Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes referentes

aos anos económicos de 1962 a 1970, que permitiram o enquadramento histórico do Corredor de Nacala e os relatórios da Brigada de Melhoramento Norte que permitiram uma análise mais circunstanciada do Projecto de Reabilitação do Corredor de Nacala.

No que refere a documentos secundários, há a destacar sobretudo o Jornal Notícias que permitiu uma análise cronológica e sistematizada dos assuntos.

No que refere a obras publicadas destacam-se os seguintes autores: Hanlon, J. (1989) que demonstra como é que Moçambique e a SADCC fizeram frente a política sul africana que consistia na desestabilização do sistema ferro-portuário moçambicano.

O autores Lima, A. P. (1971) e Chilundo, A. G. (1995): Tese de doutoramento. fazem uma abordagem clara sobre o processo da construção e desenvolvimento do Porto e linha férrea de Nacala apresentando uma cronologia sistematizada.

Os autores Johnson, D. & Martin, D. (1987), fazem uma análise histórica, económica e geoestratégica na África Austral a partir da queda do fascismo português. Mostram que o sector dos transportes foi determinante na adopção de políticas dos governos da região austral da África.

Stephens, J. (1994), demonstra que os transportes na África Austral foram sempre determinados por factores políticos. Dá-nos ainda uma perspectiva sobre o sistema de transportes na região austral.

## CAPÍTULO I

### ASPECTOS HISTÓRICOS DO CORREDOR DE NACALA

A ideia da construção da linha férrea de Moçambique surgiu no final do século XIX. Constrangimentos políticos e financeiros inviabilizaram o início e conclusão imediata do projecto.

O presente capítulo aborda duas secções: o Porto de Nacala e a linha férrea de Moçambique que no conjunto formam um complexo ferro - portuário.

\* A primeira secção faz a apresentação geográfica do porto, para depois analisar a sua evolução e toda uma série de factores que estiveram por detrás de tal evolução. A segunda secção começa por traçar os objectivos que levaram a construção da linha férrea de Moçambique, para depois analisar as divergências entre os colonos quanto ao local onde se deveria construir a estação sede. Esta secção termina com a análise daquele que foi um dos maiores constrangimentos do projecto ferroviário: as dificuldades que as autoridades portuguesas tiveram para financiar a construção da linha férrea.

Neste capítulo procura-se, fundamentalmente, descrever o processo da construção do porto e da linha férrea de Nacala.

#### 1.1. Porto de Nacala

O porto de Nacala está situado no interior da baía do mesmo nome. Fica localizado na costa oriental da África entre a Ilha de Moçambique e Pemba, à latitude de 14 32' sul e longitude de 41 este. Esta bacia hidrográfica é constituída por três baías:



Namelala, Muananculo e Bengo. Tem uma área de 4.650 hectares com 12,5Km de comprimento e 4,5Km de largura. Está orientada na direcção Norte - Sul e comunica com o Oceano Indico pela baía de Fernão Veloso. A ligação das três baías é feita por um estreito com a largura de meia milha e profundidade da ordem de 60 metros o que permite que o porto seja demandado por toda a navegação a qualquer maré.

A situação das baías de Nacala e Fernão Veloso em relação ao Oceano Indico, defendem o porto das vagas altas do mar, e a orientação das margens de Nacala conferem-lhe um excelente abrigo contra os ventos sul e sul-este que produzem as maiores vagas na costa e trazem muitas vezes consigo os grandes temporais.

As suas condições naturais dispensam as operações de drenagens necessárias nas vias de acesso a outros portos do país.

### **1.1.1. Evolução do Porto de Nacala**

Somente a partir dos anos trinta é que as autoridades coloniais portuguesas começaram a valorizar efectivamente o porto de Nacala, numa altura em que o porto da Ilha de Moçambique (com Lumbo como testa de Caminho de Ferro) mostrava-se incapaz no manuseamento do trânsito intensivo de mercadorias.

Foi então que a administração ferroviária começou a pensar seriamente sobre a possibilidade da construção de uma nova estação em Nacala. Ao contrário da baía de Moçambique, a baía de Fernão Veloso, cerca de 65 Kms para norte, havia mostrado inicialmente características de abrigo natural muito esplêndidas, oferecendo um excelente lugar para um porto alternativo e sede da estação ferroviária.<sup>1</sup> É neste contexto que em Fevereiro de 1937 publica-se em Lisboa o decreto nº27:537, criando um Fundo de Fomento da Colónia de Moçambique.<sup>2</sup> A construção de um troço de

<sup>1</sup> Chilundo, A. G. (1995): 75.

<sup>2</sup> Moçambique - Documentário Trimestral, 9, (Janeiro-Fevereiro, 1937): 129.

66Km estendendo a linha de Monapo para Nacala ligando assim o porto de Nacala a linha férrea de Moçambique e o estudo do porto de Nacala para substituir Lumbo como estação ferroviária sede, eram alguns dos principais projectos incluídos neste plano de seis anos.

É neste sentido que em 1939 foi nomeada uma comissão para estudar a instalação de um porto em Nacala e a linha de caminho de ferro de penetração. Um ano depois, a comissão apresentou ao ministro das colónias os planos portuários definitivos e também o projecto de urbanização da povoação que nasceria e desenvolver-se-ia à volta do porto e da estação de caminho de ferro.<sup>3</sup>

O impulso inicial no sentido da materialização do plano foi marcado com a construção de um pequeno cais para atracação de batelões, dois grandes armazéns, depósitos de máquinas e oficinas e depósito de combustível líquido. Na sequência destes trabalhos, pouco depois a baía começou a registar um grande afluxo de navios provenientes de vários países como os Estados Unidos da América, França, Inglaterra e Noruega, além de nacionais. Importa referir que, nesta fase, o porto era ainda bastante rudimentar e a procura de que esteve sendo objecto exigia que se criassem nele novas infraestruturas que se adequassem ao tipo de navios que o começavam a escalar. Assim o governo português contratou a companhia sul africana Christian & Nielsen Ltd. para estabelecer algumas modificações do porto, na zona conhecida por ponta Maiaia. Ao nível da linha férrea, o troço rio Monapo/Nacala foi aberto ao tráfego em Janeiro de 1947, desviando-se assim para Nacala a testa de caminho de ferro.

Após estas modificações registou-se um grande salto em relação ao volume do tráfego e principalmente quando o governo português decretou em Novembro de 1953 como ponto de escala obrigatória para os navios portugueses de longo curso.

---

<sup>3</sup> Lima, A. P. (1971):137.



Tendo movimentado em 1952 umas escassas 58.000 toneladas, já em 1957 atingia 107.000 toneladas e em 1963, 192.000 toneladas.<sup>4</sup>

Pela tabela seguinte é fácil demonstrar a importância do Porto de Nacala.

Tabela 1

ANOS	CARGA MOVIMENTADA/TONELADAS
1952	58.000
1954	122.759
1956	107.429
1958	176.093
1960	156.981
1963	107.000
1964	185.565
1966	340.991
1967	338.171
1968	496.010
1969	520.554
1970	540.441

Fonte: Lima, A. P. (1971): 141.

O porto de Nacala por reunir melhores facilidades de trabalho, portanto, a maior eficiência portuária, comparativamente aos portos da Ilha de Moçambique e de Angoche, passou a ser o mais procurado. Vinha o sisal do Monapo, o algodão colhido nas terras que pertenciam à zona concessionária algodoeira do Namialo, que abrangia as regiões de Alúa, de Nametil, de Namapa, o tabaco de Malema, etc.

A linha férrea ligou o porto a estas regiões assegurando assim uma via rápida e fácil no transporte das mercadorias. A este sistema de transporte, ligou-se a rede rodoviária permitindo assim o escoamento dos produtos das regiões não abrangidas pela linha férrea.

O Porto de Nacala conheceu nova dinâmica com a ligação da linha férrea de Nacala ao sistema ferroviário do Malawi em Agosto de 1971, permitindo que o

<sup>4</sup> Lima, A. P.(1971): 139.

Malawi passasse a utilizar o Porto de Nacala nas suas importações e exportações.<sup>5</sup> A consequência imediata pensando-se já num esperado aumento de tráfego proveniente da expansão da zona de influência de Nacala, foi o prolongamento do cais do Porto de Nacala em mais de 408 metros lineares, num valor calculado em 171:300 contos, permitindo a atracação de navios até 100.000 toneladas<sup>6</sup>. Considerou-se na altura, ser a adjudicação mais importante feita no sector das obras portuárias, ficando as mesmas concluídas no 1º semestre de 1973.

O plano de melhoramento do Porto de Nacala atingia dimensões muito mais vastas que compreendiam, pelo menos, uma terminal para minerais, postos de descarga para petroleiros, estaleiros de reparação naval etc. e com o qual se daria aproveitamento as extraordinárias condições daquela baía.

O porto de Nacala deu ímpeto para o surgimento de uma indústria transformadora que se desenvolveu em seu redor, nomeadamente a Fábrica de Cimento, a CICOMO e a SOCAJU que passaram a definir a zona industrial do porto.<sup>7</sup>

Todo este dinamismo só foi possível com o entrelaçamento entre o porto e os transportes ferroviários que lhe são adjacentes.

Sem dúvida que a evolução que o Porto de Nacala conheceu foi devido às suas excelentes condições naturais. A existência do porto, o seu desenvolvimento e programa seriam impossíveis se como testa de porto para o mar não fosse servida por rede ferroviária para garantir a drenagem de toda a sua zona de influência.

---

<sup>5</sup> O acordo para o entroncamento da linha férrea de Nacala ao sistema ferroviário do Malawi foi assinado em 20 de Março de 1967 em Lisboa.

<sup>6</sup> Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Relatório do ano económico de 1969: 101.

<sup>7</sup> Xitimela, Revista Semestral dos PCFM, nº 2 (1986): 65.

<sup>7</sup> Portos e Caminho de Ferro de Moçambique, Relatório económico de 1967: 101.

## 1.2. Construção da linha férrea de Moçambique: seus objectivos

Na sua concepção a linha férrea de Moçambique foi construída para atingir dois objectivos. Um deles era a consolidação de uma administração colonial portuguesa no Norte de Moçambique.<sup>8</sup> Efectivamente no início do século XX o vasto sertão do distrito de Moçambique, ainda estava a ser "pacificada" e a ser posta sob control das autoridades portuguesas.<sup>9</sup> Os caminhos existentes eram ineficientes. As estradas eram de terra batida e em outros casos de cascalho fino, tornando-se quase que intransitáveis na época chuvosa. Por outro lado, a indústria automóvel no final do século XIX estava no seu estado embrionário e o transporte em carroças no interior de Moçambique estava constringida pela mosca tsé-tsé. Tudo isto tornava a exploração efectiva dos recursos humanos e naturais da área, extremamente difíceis. Obviamente se o estado colonial e as empresas concessionárias quisessem prosperar tinham que melhorar os meios de transporte. A linha férrea foi, na altura, vista como sendo apropriada para responder estas dificuldades. Matos citado por Chilundo (1995), refere-se a um escritor português como tendo dito que "as linhas férreas eram a única via eficiente e prática de penetrar o interior para estabelecer e desenvolver a civilização europeia".<sup>10</sup>

Com a linha férrea as autoridades portuguesas pretendiam expandir a sua autoridade no interior do território através do povoamento de portugueses nas terras férteis ao longo de linha férrea.

O outro objectivo da construção da linha férrea de Moçambique era para fomentar a produção de matérias - primas para exportação, especialmente o algodão.<sup>11</sup> É neste contexto que o projecto ferroviário foi posto em primeiro plano

<sup>8</sup> Chilundo, A.G (1985): 64.

<sup>9</sup> Chilundo, A. G.(1985): 63.

<sup>10</sup> Chilundo, A. G. (1985): 64.

<sup>11</sup> Chilundo, A. G. (1985): 66.

como parte dos esforços das autoridades coloniais portuguesas para estimular a produção do algodão, matéria prima importante para o desenvolvimento da indústria têxtil portuguesa.<sup>12</sup> O algodão apareceu assim como o principal catalizador que pôs as autoridades locais metropolitanas e agricultores coloniais a persuadirem os governos colonial e metropolitano a ajudarem o projecto da construção da linha férrea de Moçambique. Vários oficiais coloniais procuravam demonstrar quanto era necessário a linha férrea no distrito de Moçambique. Em 1906, Massano de Amorim, então governador no distrito de Moçambique, argumentou que a linha férrea iria aumentar grandemente o valor das terras férteis na região ao longo da linha férrea, iria também facilitar a expansão da produção da borracha e de produtos coloniais, bem como facilitar sobremaneira a produção agrícola do algodão".<sup>13</sup>

Duma forma geral a importância agrícola do então distrito de Moçambique, que fornecia não apenas produtos para o mercado interno mas também para o mercado externo, foi um factor decisivo para agilizar a construção da linha férrea. Lima refere-se que Lourenço Marques, Inhambane, Quelimane, Cabo Delgado (nos tempos da Companhia do Niassa) recorriam ao distrito de Moçambique em todos os momentos em que precisavam de produtos para a alimentação das suas populações.<sup>14</sup> Na verdade, a construção do caminho de ferro constituía um imperativo porque o "hinterland" no então distrito de Moçambique estava a registar um crescimento acelerado na produção agrícola, oferecendo grandes possibilidades de desenvolvimento do comércio. Nesta óptica o caminho de ferro iria incrementar o aproveitamento dos recursos naturais da região em causa.

---

<sup>12</sup> Chilundo, A. G. (1985): 69.

<sup>13</sup> Chilundo, A. G. (1985): 69.

<sup>14</sup> Lima, A. P. (1971): 269.

No entanto, entre os portugueses, apesar de haver o desejo comum de construir a linha férrea no distrito de Moçambique, havia ligeiras diferenças. Para os burocratas metropolitanos portugueses, o caminho de ferro no distrito de Moçambique representava não apenas a metáfora da colonização próspera mas também o símbolo de uma paridade pretenciosa com outras potências que estavam a construir rapidamente vias ferroviárias nas suas colónias no final do século XIX.<sup>15</sup> Enquanto que para os colonos (ambos oficiais locais e homens de negócios, como os agricultores e comerciantes) no distrito de Moçambique, viam a linha férrea como um autêntico catalizador para o crescimento económico".<sup>16</sup> Para estes colonos o objectivo principal da linha férrea não era apenas reduzir os custos de transporte mas também promover as culturas de rendimento.<sup>17</sup>

Não obstante estas diferenças, por decreto de 31 de Agosto de 1912 foi o governo colonial autorizado a construir e explorar, ou contratar a construção de um caminho de ferro partindo de uma das baías da costa de Moçambique para o Niassa inglês (Nyassaland).

No entanto, o decreto não indicava onde se deveria localizar a estação sede, originando acesas discussões entre os colonos, quanto ao local onde se estabeleceria a referida estação. Os que viam o projecto ferroviário com fins políticos conseguiram sobrepôr-se aos que viam o projecto com fins económicos. Mas foi "sol de pouca dura".

---

<sup>15</sup> Chilundo, A. G. (1985): 64

<sup>16</sup> Chilundo, A. G. (1985): 64.

<sup>17</sup> Chilundo, A. G. (1985):64.

### 1.2.1. Controvérsia quanto à escolha da testa de caminho de ferro

Aprovado o decreto que autorizava a construção da linha férrea de Moçambique surgiu a controvérsia quanto ao local onde seria estabelecida a testa do caminho de ferro. Surgem os que se preocupavam mais pelo prestígio e vantagens políticas do projecto ferroviário e os que viam o projecto como um esforço económico. Para os primeiros, Lumbo deveria ser a testa do caminho de ferro enquanto que para os segundos Nacala é que deveria ser a testa do caminho do ferro. A questão da escolha desta testa foi por consequência embaraçosa. Num trecho de cerca de 36 Kms, existiam os seguintes portos naturais:

NACALA - um ramo sul na baía de Fernão Veloso;

MOCAMBO - entre o porto de Sancul e o Banjone;

CONDUCIA - entre a ilha de Quitangone e Cabo de Condúcia;

MOÇAMBIQUE - na baía do Mussuril.<sup>18</sup>

A perfeitura da Ilha de Moçambique e o governo do distrito de Moçambique eram os principais defensores de Lumbo como testa do caminho de ferro. Enquanto que os oficiais judiciais como Freire de Andrade, então director geral das colónias e o capitão de fragata Ernesto de Vasconcelos eram os defensores de Nacala como testa de caminho de ferro. Para Freire de Andrade, a escolha do Lumbo como testa de caminho de ferro deveria ser posta de lado pois em sua opinião "os poucos habitantes de Moçambique estavam reclamando a linha para aquele porto por interesse próprio, pretendendo valorizar as suas propriedades".<sup>19</sup> Esta opinião foi secundada por Vasconcelos que a dado passo afirmou que Nacala era um dos



melhores portos do mundo.<sup>20</sup> Vasconcelos via a fixação da testa de caminho de ferro numa perspectiva futura tendo afirmado que "não devemos subordinar-mos a interesses secundários se pela sua capacidade o Lumbo, no momento presente pode convir-nos, é certo, que de futuro, dado o desenvolvimento natural dessa linha férrea, não poderá satisfazer".<sup>21</sup>

No entanto, os defensores de Lumbo como testa do caminho de ferro usando o poder político e fácil acesso aos centros de decisão política convenceram o governo metropolitano, que o melhor sítio para a testa de caminho de ferro era Lumbo".<sup>22</sup> Foi assim que a 30 de Junho de 1913 o governador geral autorizou que o Lumbo fosse a testa do caminho ferro.<sup>23</sup>

O triunfo dos defensores do Lumbo foi temporário, pois a partir de princípio de 1930 tornou-se claro que a escolha do Lumbo foi precipitada. Verificou-se por essa altura que o porto da ilha de Moçambique, um dos primeiros da África Oriental que os navegadores portugueses estudaram e de que fizeram planos hidrográficos, já não se dispunha de condições necessárias ao movimento cada vez maior de tráfego. A baixa profundidade das águas faziam com que os navios não pudessem aproximar-se ao embocadouro na Ilha de Moçambique nem ao embocadouro na estação do Lumbo. Consequentemente a maior parte das cargas que chegavam tinham que ser baldeadas duas vezes, primeiro do navio para Ilha onde se encontravam as agências distribuidoras para o interior e depois da Ilha para o Lumbo, acarretando assim enormes despesas. Foi quando se viu o Porto de Nacala como alternativa.

---

<sup>20</sup> Lima, A. P. (1971): 279.

<sup>21</sup> Lima, A. P. (1971): 271.

<sup>22</sup> Chilundo, A. G. (1985): 74.

<sup>23</sup> O Presidente da Câmara da Ilha de Moçambique, General Almeida Queiroz, que tão persistentemente se batera para que Lumbo fosse testa de caminho de ferro, considerou a data de interesse histórico para o distrito e propôs que se desse a uma das ruas da cidade o nome de "Rua 30 de Junho".  
Lima, A. P. (1971): 274.

Sanada esta questão, as autoridades coloniais portuguesas debateram-se com outro problema ainda mais delicado: o financiamento para a construção da linha férrea onde o imposto de palhota foi um dos principais financiadores.

### 1.2.2. Dificuldades de Financiamento

O processo da construção da linha férrea de Moçambique deparou com sérios problemas financeiros. O decreto que permitia a construção da linha férrea não foi seguido por acções para financiar o projecto.

Em vez disso o governo colonial de Moçambique aprovou um fundo anual de 100 contos.<sup>24</sup>

Assim, com fundos públicos, a construção da linha férrea começou em 1913 a partir da povoação do Lumbo adjacente à Ilha de Moçambique. Os trabalhos viriam a ser interrompidos em 1915 devido a constrangimentos financeiros e à 1ª Guerra Mundial, na região do rio Monapo, contando na altura 47Km de linha férrea. Os defensores da linha férrea de Moçambique esperavam que a construção da linha férrea iria progredir a um ritmo de 100 a 150Km por ano, e que ia durar 3 a 4 anos.<sup>25</sup> Porém este optimismo inicial desvaneceu devido a insuficiência de dinheiro.

Para superar a crise financeira o governo colonial tentou obter um empréstimo. Não foi possível pois tornava-se cada vez mais difícil atrair o capital privado para investimentos em cuja actividade económica mais importante a ser servida, era a agricultura. Pensou-se então no auto financiamento. Porém desde o seu começo a linha férrea de Moçambique sempre conheceu perdas.

<sup>24</sup> Chilundo, A. G. (1985): 80.

<sup>25</sup> Chilundo, A. G. (1985): 80.

A única excepção foi durante a 1ª Guerra Mundial quando os 47Kms transportaram tropas britânicas e portuguesas.<sup>26</sup> Depois da guerra verificou-se um déficite que durou várias décadas. É que a linha férrea transportava apenas produtos agrícolas de colonos e camponeses permanecendo assim subexplorada. O auto financiamento a partir dos rendimentos da linha estava condenado.

Para superar a crise financeira, o governo colonial elaborou a portaria nº166 em 1916 que estipulou que 12% das receitas das taxas de impostos de palhota que deviam reforçar o fraco bolso do Estado que financiava a comissão de melhoramentos.<sup>27</sup> Suspensos os trabalhos em 1915, foram os mesmos retomados em 1922, progredindo por forma a que em 1924 estavam assentes e em exploração 94 Kms de via a partir do Lumbo. Porém, a linha férrea não gerava nenhum lucro que pudesse ser usado para prolongar a linha para o interior. Deparando com a falta de recursos, o governo colonial "utilizou" mais uma vez os camponeses para financiar a linha férrea. Para além do imposto convencional de palhota uma taxa de 5 escudos foi introduzida com o objectivo de ajudar a financiar a construção e manutenção das linhas de comunicações locais.<sup>28</sup>

Quando a pressão financeira aumentou em consequência da inflação nos anos subsequentes à 1ª Guerra Mundial, os camponeses foram de novo alvo da política colonial. Em 1925 o imposto a ser pago pelos camponeses no distrito de Moçambique foi aumentado para 62 escudos. Em 1926 a construção da linha férrea, contrariamente ao ritmo habitual lento, passou a uma construção frenética de tal forma que em 1930 a linha atingiu a então a povoação de Nampula que começando por modesto aglomerado de pessoal ferroviário viria a ser transformada na terceira

---

<sup>26</sup> Chilundo, A. G. (1985): 80.

<sup>28</sup> Chilundo, A. G. (1985): 85.

cidade da província de Moçambique. Durante os anos de 1930 e 1940 os impostos dos camponeses foram gradualmente actualizados, constituindo uma das principais fontes das receitas do Estado para a construção da linha férrea. No início de 1940, poucos anos após a imposição do cultivo forçado do algodão, o governo colonial em Moçambique criou o fundo de melhoramento da vida indígena. Este fundo consistia no desconto de 10 centavos em cada Kg de algodão vendido pelos camponeses.<sup>29</sup> Além da contribuição dos camponeses, foi aprovado o fundo de fomento da colónia de Moçambique pelo decreto 27: 537, aos 25 de Fevereiro de 1937, que deu uma nova dinâmica ao processo da construção da linha férrea.

Lentamente, muito lentamente, os trabalhos da linha iam avançando. Em 1932 atingia Nova Chaves. Aqui, registou-se um grande estímulo ao progresso dos trabalhos, pois, nessa altura o então Ministro das Colónias, Dr. Armindo Monteiro, visitou o distrito de Moçambique deslocando-se a Nova Chaves para encorajar os operários e engenheiros. Estes ficaram tão moralizados que conseguiram que os trabalhos prosseguissem a um ritmo de 8 Kms por mês, o que era extremamente positivo se se tiver em conta o tipo de tecnologia utilizada. Dois anos depois, chegava a Ribaué, em 1936 Iapala; em 1939 Malema; em 1941 ia até Mutuáli, para, em 1942, ser inaugurado o troço Mutuáli - Lúrio. Em 1950 chega a Nova Freixo, totalizando 538 Kms de linha.

Em Maio de 1954 foi dada a ordem de prosseguir a linha até Catur. Só em Maio de 1966, porém, se reinicia a construção. Quando os trabalhos foram retomados, o território da actual província do Niassa não oferecia segurança, pois acabava de se desencadear, em 1964, a Luta Armada de Libertação Nacional levada a cabo pela Frelimo. Isto levou que o troço Nova Freixo - Vila Cabral só viesse a ser

---

<sup>29</sup> Chilundo, A. G. (1985): 85.

concluído em Dezembro de 1969 depois de grandes dificuldades e perdas de vidas entre os trabalhadores.

Após um acordo entre os governos de Portugal e do Malawi providenciou-se a construção do ramal ferroviário ligando Nova-Freixo à Entre-Lagos numa extensão de 78 Kms.

Estava assim concluído o audacioso projecto de ligar as regiões do Niassa por um caminho de ferro cortando a província de Este a Oeste onde o imposto de palhota foi o principal financiador. Contudo, a luta de libertação de Moçambique e a posterior ascensão do País à independência, em 1975, frustraram o sonho do governo português de implantar colonos ao longo da linha férrea Nacala/Entre-Lagos à semelhança do que fora feito no vale do Limpopo e Sussundeniga em Moçambique e nas regiões de Cunene e Huila, em Angola.

## CAPÍTULO II

### IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO CORREDOR DE NACALA

Desde a sua construção o Corredor de Nacala constituiu uma das vias de comunicação mais importantes das províncias do norte do país abastecendo-as com matérias necessários a produção, escoando a sua produção e assegurando o tráfego proveniente e com destino ao Malawi.

O presente capítulo analisa as duas zonas de influência do Corredor de Nacala: a interna e a externa. Procura-se mostrar a importância deste corredor nestas zonas, apresentando exemplos concretos.

#### II.1. Papel do Corredor de Nacala na sua zona de influência interna

A parte Moçambicana da zona potencial de influência do Corredor de Nacala, estende-se, grosso modo do Zambeze ao Rovuma, abrangendo as províncias de Nampula, Cabo Delgado, Niassa e parte norte da província da Zambézia. Esta região é habitada por mais de 50% da população de Moçambique e representa 50% do território nacional. Nos meados da década 70, mesmo com a instabilidade que se registava devido à guerra de libertação, a região produzia cerca de 80% do algodão moçambicano, cerca de 50% do amendoim, mais de 68% de feijão, mais de 70% de gergelim, cerca de 80% de mandioca, mais de 50% de mapira, mais de 90% do sisal, mais de 50% de tabaco, 68% dos pés de cajueiro do País e praticamente a totalidade do chá.<sup>30</sup>

De entre as províncias mencionadas, as da Zambézia e Nampula são as mais ricas sob o ponto de vista agrário. Na Zambézia localiza-se a maior plantação de chá.

<sup>30</sup> Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Plano Director do Porto de Nacala: Estudo Preliminar (1974): 148.

nas regiões de Gurué, Milange, Socone e Tacuane. Na província de Nampula, as zonas de Namialo, Namapa e Mogovolas produzem enormes quantidades de cajú, amendoim, gergelim sisal e algodão. São igualmente as duas províncias que no norte do país possuem o maior parque industrial.

O sistema ferro-portuário de Nacala desempenha papel de extrema importância no escoamento destes produtos e das riquezas naturais e industriais da região, contribuindo para o seu aproveitamento racional. Ao sistema ferro-portuário está ligada a rede rodoviária onde uma das estradas parte do porto de Nacala ligando à cidade de Nampula passando por Monapo e se ramifica para as províncias de Cabo Delgado, Niassa e Zambézia.

Como se pode verificar, a zona de influência do Corredor de Nacala é vasta e rica. O solo no interior é fértil e o clima das terras altas, de altitude média de 100 metros, é de extrema importância. Não é por acaso que as autoridades portuguesas reconheceram a necessidade da construção e desenvolvimento da linha férrea e do Porto de Nacala onde somente de 1962 a 1971 foram investidos no porto 140.061.505 escudos.<sup>31</sup> Para ilustrar a importância deste porto veja-se o investimento a ele destinado de 1962 a 1971.

<sup>31</sup> Administração dos Serviços dos Portos, Caminho de Ferro e Transportes de Moçambique, Relatórios dos anos económicos de 1962 a 1971.

Tabela 2

ANOS	INVESTIMENTO
1962	13.471.187\$00
1963	8.467.106\$00
1964	14.749.890\$00
1965	5.628.085\$00
1966	2.657.188\$00
1967	6.584.805\$00
1968	6.137.402\$00
1969	7.078.711\$00
1970	12.781.637\$00
1971	60.505.434\$00
TOTAL	140.061.505\$00

Fonte: Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Relatórios dos anos económicos de 1962 a 1971.

Já nos finais de década 60, a importância estratégica do Porto de Nacala aumentou sob ponto de vista militar, quando as autoridades portuguesas pretendiam construir uma base naval alegadamente para sustentar a presença soviética no Oceano Índico. Efectivamente a base foi construída e a demanda de embarcações militares pertencentes a NATO, organização a que Portugal fazia parte, foi significativa. Com a independência nacional o exército moçambicano tinha a base naval de Nacala, como uma das melhores sob ponto de vista estratégico.

No que se refere a rede ferroviária, no norte do País é reduzida. Isto deveu-se em grande parte à política de transportes seguida pela administração colonial de servir os territórios vizinhos do "hinterland", proporcionando-lhes saídas para o mar por onde pudessem escoar os seus produtos e receber, pelas mesmas vias, as mercadorias que importassem<sup>32</sup>. Pelo contrário a rede rodoviária adjacente expandiu-se mais, pois, não

<sup>32</sup> Chilundo, A. G. (1990): 73.



sendo fácil mobilizar capitais estrangeiros para construção duma linha férrea para o escoamento quase exclusivo de produtos agrícolas, nomeadamente o algodão, sisal, castanha de caju, tabaco entre outros, enquanto a linha não atingisse a Niassalândia (Malawi), optou-se pela expansão do transporte rodoviário<sup>33</sup>.

Seja como for, o caminho de ferro modificou positivamente a situação sócio-económica da população, na sua vasta zona de influência. Valorizou a população do interior, dando-lhe transporte fácil e barato. Nacala, Nampula, Ribaué, Iapala, Cuamba e tantas outras povoações que foram criando à medida que o caminho de ferro avançava para o interior, são testemunho bem convincente da capacidade realizadora e do impulso económico que esta verdadeira espinha dorsal veio a trazer às vastas regiões do norte de Moçambique.

A medida que se foram construindo estradas surgiu logo o camião encurtando distâncias e foi assim que de Memba partiu a principal linha de tráfego comercial, com ramificações para o interior<sup>34</sup>. Favorecido pelo caminho de ferro, o comércio, deslocou-se de Mongincual para o Liupo, de Boila para Nametil, para Chalaúa, avançando sempre cada vez mais para o interior, indo procurar os produtos às próprias regiões de produção.<sup>35</sup> A facilidade de escoamento de certos produtos de exportação com ajuda da camionagem automóvel para os caminhos de ferro acelerou a troca de valores e aproximou diferentes regiões. O caminho de ferro promoveu o intercâmbio cultural, comercial, económico e possibilitou que as pessoas conhecessem outras terras, outros hábitos, costumes e a cultivar o espírito de relacionamento multifacetado entre as comunidades rurais e urbanas. A demanda da população à procura do comboio até finais de 1982 sempre foi significativa. Por exemplo de 1979 a 1982, o tráfego

---

<sup>33</sup> Chilundo, A. G. (1990): 73.

<sup>34</sup> Lima, A. P. (1971): 295.

<sup>35</sup> Lima, A. P. (1971): 265.

aumentou regularmente tendo atingido uma média nesses quatro anos de cerca de 1.800.000 passageiros. Em 1982 os CFM-N realizaram 2570 comboios de passageiros dos quais 1332 comboios, ou seja, 52%, foram realizados no troço Nacala-Nampula.<sup>36</sup>

Era evidente a preferência da população ao comboio em relação a outros meios de transporte. João Trinta, camponês no Posto Administrativo de Namina teria dito que:

"No comboio podíamos levar tudo quanto queríamos. Era mais barato que a carreira. Também no comboio íamos mais seguros porque as estradas estavam muito destruídas."<sup>37</sup>

De facto, após a independência a manutenção das estradas foi deficiente, por outro lado, as tarifas do CFM-N eram relativamente baratas em relação ao transporte rodoviário. Isto fazia com que a demanda da população pelos comboios fosse significativa.

Utilizando o transporte ferroviário, a população praticava migração sazonal, principalmente para os grandes centros populacionais abrangidos pela linha férrea, a fim de comercializarem o excedente agrícola, reforçando assim o rendimento familiar que tinha como base a agricultura.

"Nós aqui em Namina antes da guerra íamos com o comboio a Nampula negociar o nosso milho, amendoim, mapira, etc. saíamos hoje e voltávamos amanhã".<sup>38</sup>

Este tipo de migração não era frequente quando o produtor podia vender o seu produto ao comerciante local.

A província do Niassa situada no extremo setentrional de Moçambique, pela sua localização geográfica é a província que em grande medida depende do Corredor

<sup>36</sup> MTC, Estudo de Viabilidade: Renovação da linha férrea de Nacala (1987): 11.

<sup>37</sup> Entrevista com João Trinta, camponês. 15.02.97.

<sup>38</sup> Entrevista com António Napaúa camponês. 15.02.97.

de Nacala. Em 1979 era servida pelo transporte ferroviário em função duma realidade económica que não era a das suas potencialidades. Somente dois comboios semanais serviam aquela província, o que significava uma capacidade de transporte de 600 toneladas em cada sentido. Nos princípios de 1980 já existiam três comboios semanais em cada sentido com uma capacidade de 1800 toneladas em cada direcção, facto que provava o desenvolvimento real daquela província do norte do País. Esta situação era ultrapassada pela própria expressão da realidade económica do Niassa. A demanda ao transporte era maior o que levou que os CFM-N efectuassem um comboio extra aos fins de semana com uma capacidade de 600 toneladas em cada sentido. Efectivamente, o veículo de transmissão do desenvolvimento do Niassa eram os CFM-N. Previa-se que quando os 400.000 ha. de Matama, de Unango e outros, estivessem na expressividade máxima do seu desenvolvimento agrário, a procura do caminho de ferro aumentaria significativamente. Um exemplo real do apoio dos CFM-N ao desenvolvimento económico de Moçambique.

Como se pode verificar o caminho de ferro desempenhou papel de extrema importância no desenvolvimento sócio-económico na sua zona de influência interna. E não parou por aí. A sua importância foi além fronteira, dando importante contributo a economia do Malawi.

## 11.2. Importância do Corredor de Nacala para o Malawi

O Malawi, com 118.484 Km<sup>2</sup> e 6.162.000 habitantes em 1980<sup>39</sup> sempre dependeu dos portos moçambicanos de Nacala e Beira para comerciar com o exterior. É talvez o país que pela sua situação geográfica melhores vantagens pode tirar do desenvolvimento do porto de Nacala com o qual está ligado por via férrea desde 1971.

<sup>39</sup> MEC, Atlas Geográfico (1983): 66.

O Malawi, como a maioria dos países africanos é um país agrícola, actividade que contribui com mais de 50% para o PIB, exportando essencialmente chá, tabaco, amendoim, algodão, milho, feijão, açúcar e arroz.<sup>40</sup>

Dados existentes indicam que até 1982, os portos da Beira e Nacala manuseavam 90% das exportações e importações malawianas, sendo 50% da carga manuseada no porto de Nacala e havia perspectivas de Nacala absorver mais carga quando entrou em funcionamento em 1982 (provisoriamente) o pátio de contentores com capacidade de manuseamento anual de 20.000 contentores. Com efeito, dos 14.200 contentores manuseados em 1981, no complexo portuário de Nacala, 11.200 provinham ou destinavam-se ao Malawi e apenas 3.000 eram de origem e destino nacional.<sup>41</sup>

Numa entrevista, o Sr. R. G. Nkama, então adjunto gerente geral dos Caminhos de Ferro do Malawi, em Setembro de 1981, declarou que o porto de Nacala estava a ser usado principalmente no transporte de mercadorias vitais para a economia daquele país. Na altura, ele exprimiu a disponibilidade de a Malawi Railways pôr a circular as suas locomotivas até Cuamba, fornecendo dessa forma capacidade extra de tracção aos CFM-N.<sup>42</sup>

A maioria dos utentes malawianos do Corredor de Nacala estava interessada desde muito em vê-lo a prestar serviços mais eficientes. No contexto desse interesse criou-se a SLAN (Associação das Companhias de Navegação de Nacala) com o objectivo de maximizar a utilização do porto. Para o acompanhamento das actividades no porto a SLAN nomeou um representante para Nacala, o qual passou a trabalhar sob

<sup>40</sup> Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Plano Director do Porto de Nacala: Estudo Preliminar (1974): 170.

<sup>41</sup> Revista Trimestral da DNPCFM, Jul./Set. 1982: 8.

<sup>42</sup> Revista Trimestral do DNPCFM, Jul./Set. 1982: 14.

a coordenação do Malawi Railways. Aliás, na entrevista acima referida, o Sr. Nkama exprimiu-se nos seguintes termos:

"Quaisquer outras rotas (fora de Nacala e Beira) aumentam os custos das mercadorias transportadas e causam problemas reais ao desenvolvimento do nosso país"<sup>43</sup>.

O interesse do Malawi com relação ao porto de Nacala vem desde 1966 quando em Agosto foi anunciado a construção duma linha férrea que ligaria o Malawi ao porto de Nacala. Em Março de 1967, em Lisboa, o acordo formalizou-se quando aí se deslocaram os ministros malawianos dos transportes e comunicações e o das finanças.<sup>44</sup>

Em Junho o Ministro português dos negócios estrangeiros dr. Franco Nogueira visita Blantyre onde reafirma que Portugal poria à disposição do Malawi todas as facilidades portuárias e de trânsito de mercadorias, não só pela Beira mas também por Nacala. Em Outubro do mesmo ano é anunciado que Lisboa passaria a contar com embaixador malawiano não residente assim como a intenção do governo malawiano, uma vez construída a linha de Nacala, a prolongar a sua linha férrea para o ocidente, através de Tete em direcção as minas de Muatize e a Cahora Bassa, então em projecto.<sup>45</sup> O ramal ferroviário Nova Freixo/Entre-Lagos numa extensão de 78 Kms. ligando o Malawi ao Porto de Nacala viria a ser inaugurado a 25 de Setembro de 1971. Nesta solenidade estiveram presentes Hastings Kamuzu Banda, Presidente do Malawi e o Eng. Eduardo Arantes e Oliveira, Governador Geral de Moçambique, em representação do governo português. Este acontecimento ganhava uma dimensão

<sup>43</sup> Revista Trimestral da DNPCFM, Jul./Set. 1982: 14-15.

<sup>44</sup> Coelho Borges, J. P. (1984): 85.

<sup>45</sup> Coelho Borges, J. P. (1994): 85.

especial, pelo ambiente político particular que então se vivia tentando Portugal liderar o projecto de aproximação com aquele país africano.<sup>46</sup>

A importância do acto era evidente: o ramal entroncava na linha Nacala - Vila Cabral, numa extensão de 800 Kms, abrindo uma outra via de encontro entre o Malawi e o mar.

Após a independência de Moçambique em 1975, até 1982, o empenho do Malawi para o funcionamento do Corredor de Nacala foi notório. Através do Porto de Nacala o Malawi exportava os principais produtos agrícolas e importava em particular, adubos, combustível, equipamentos, matéria prima para indústria, etc.

A importância do Corredor de Nacala para o Malawi foi revitalizada aquando da formação de SADCC em Lusaka, em Abril de 1980. Constituída por nove países, Angola, Botswana Lesotho, Malawi, Moçambique, Suazilândia, Tanzânia, Zâmbia e Zimbabwe, a SADCC tinha por objectivo coordenar estratégias de desenvolvimento nacional dentro da região por forma a diminuir a dependência em relação aos não membros, mas particularmente embora não exclusivamente a África do Sul.<sup>47</sup>

Na esteira de resultados imediatos da cimeira de Lusaka, foi decidida a criação da SATCC, cuja sede ficou estabelecida no Maputo significando inequivocamente, o reconhecimento da importância dos sectores ferro-portuários moçambicanos e o papel fundamental que desempenha no tráfego com o vasto "hinterland" que servem. Basta dizer que dos cinco portos mais importantes da África Austral, três estão localizados em Moçambique: Nacala, Beira e Maputo. Dos projectos identificados como prioritários pela SATCC ressaltou a necessidade de investimentos na ordem de 1946 mil milhões de dólares. A RPM beneficiou de 792 milhões de dólares cabendo 200

<sup>46</sup> Xitimela, Publicação Semestral do PCFM, nº 2 (1986): 64.

<sup>47</sup> Stephens, J. (1996): 130.

milhões para a reabilitação da linha férrea Nacala - Malawi e a concepção e construção da terminal de contentores do Porto de Nacala.

Procurando incrementar ainda mais as relações em diversas áreas com particular destaque para a área dos transportes, os estados moçambicano e malawiano estabeleceram relações diplomáticas em Julho de 1981. Presumia-se que as 500 e 400 mil toneladas do comércio externo do Malawi que passavam pelos portos da 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.<sup>48</sup>

Com o encerramento da linha de Sena em finais de 1982, devido a desestabilização da Renamo, o Malawi tinha como via imediata e barata o Corredor de Nacala que passou a ser alvo da Renamo a partir dos finais de 1983. Consequentemente este corredor passou a funcionar irregularmente afectando a economia malawiana. Neste sentido o Malawi passou a utilizar os portos sul africanos que estavam em desvantagens com relação aos portos moçambicanos da Beira e Nacala.

Utilizando os portos sul africanos as mercadorias do Malawi iam em camiões seguindo o percurso Blantyre - Tete - Durban (até Messina em camiões, num percurso de 2661 Kms ou utilizando a rota mais a norte via Lusaka, num percurso de 3672 Kms, quando os Portos de Nacala e Beira ficam distanciados apenas 807 e 649 Kms respectivamente.<sup>49</sup> Esta era de facto, a intenção do governo sul africano que tinha a Renamo como a ponta de lança para a desestabilização do sistema ferro - portuário moçambicano pois com a aplicação, a partir de 1977, da chamada "estratégia total", a realização de acções económicas e militares contra os países vizinhos, incluindo, como

<sup>48</sup> Nhabinde, S. A. (1997): 15.

<sup>49</sup> Tempo (832), 1986: 31; Hedges, D. (1987): 19.

aspecto principal, cortar ou dificultar as suas vias de acesso ao mar, tornou-se objectivo central do governo sul africano.<sup>50</sup>

Para visualizar ainda mais a importância do Corredor de Nacala para o Malawi basta dizer que só em 1984 o Malawi perdeu 100.000 Kwachas devido a inoperacionalidade do Corredor de Nacala.

Pode-se concluir, que o Corredor de Nacala deu um significado contributo no desenvolvimento sócio-económico, quer na sua zona de influência interna, como também na sua zona de influência externa.

---

<sup>50</sup> Cardoso, F.J. (1992): 83.



## CURRICULUM VITAE

### I. IDENTIFICAÇÃO

**Nome:** Gedeão Mesquita Lobo Guimarães do Rosário

**Data de nascimento:** 02 de Agosto de 1967

**Filiação:** Gedeão Guimarães do Rosário e Rosa Mesquita de Sousa

**Naturalidade:** Nampula

**Nacionalidade:** Moçambicana

### II. FORMAÇÃO ACADEMICA

1997. Estudante do 5º ano do curso de História da Faculdade de Letras da Universidade Eduardo Mondlane.

1995. Concluiu o 3º ano do curso de História da Faculdade de Letras da Universidade Eduardo Mondlane.

1989. Concluiu o ensino médio na Escola 1º de Maio em Nampula.

1986. Concluiu o ensino secundário na Escola Secundária de Nampula.

1981. Concluiu o ensino primário na Escola Primária dos Limoeiros em Nampula.

### III. EXPERIENCIA PROFISSIONAL

1990/1992. Trabalhou como documentalista na Organização Não governamental Médicos Sem Fronteira.

1986. Trabalho de investigação subordinado ao tema "IMPACTO DA GUERRA NO DISTRITO DE MECUBÚRI - 1984/92", no âmbito do Projecto sobre a História Social da Guerra, da Faculdade de Letras, Departamento de História.

1996/97. Técnico de Segurança Social "B" Principal na  
Direcção dos Serviços Sociais da Universidade Eduardo  
Mondlane.

**IV. ENDEREÇO**

Universidade Eduardo Mondlane

Direcção dos Serviços Sociais / Departamento de Assistência

Telefone nº 423061/3

Maputo

## ERRATA

Página	Linha	Onde se lê	Deve se ler
Resumo	21	Africa Austral	África Austral
Abreviaturas	23	Africa Austral	África Austral
2	13	zona de influência externa	zona de influência externa
2	13	na qual o Malawi	no qual o Malawi
10	11	baía	baía
14	12	Mossuril	Mossuril acrescida da nota de rodapé, Lima, A.P. (1971):279.
14	20	propriedades	propriedades, acrescida da nota de rodapé, Lima, A. P. (1971):279.
24	3 da nota de rodapé	António Napaúa camponês	António Napaúa, camponês
39	11	portos e caminho de ferro	portos e caminhos de ferro
40	12	de facto o MITCO	e de facto o MITCO
42	6	Vide anexo VI	Vide anexo I
42	6 das notas de rodapé	Inspector de Tracção	Inspector de Tracção
44	13	tinha medo as armas	tinha medo das armas
44	23	Força de Protecção do Corredor de Nacala	Força de Protecção do Corredor de Nacala
45	16	Esetes dados	Estes dados
51	2	tendo mortos	tendo morto
51	14-15	para Moçambique	em Moçambique
55	12	sua política "Constelação de Estados"	sua política de "Constelação de Estados"
58	15	revertermos a situação	invertermos a situação
60	8	Acordo Geral de Paz para Moçambique	Acordo Geral de Paz em Moçambique
61	3	país que	país que
63	6	o governo moçambicano a na	o governo moçambicano a

		procura de soluções	procura de soluções
64	6	na suas zonas de influência	na sua zona de influência

Nota.

Na página 32, linhas 4-5, onde se lê, Finalmente neste capítulo, analisa-se as implicações e o impacto da guerra de desestabilização no Corredor de Nacala, fica sem efeito, pois, foi criado um capítulo específico para a questão supracitada.

## CAPÍTULO III

SITUAÇÃO CRÍTICA NO FUNCIONAMENTO DO CORREDOR DE  
NACALA

Após independência o Corredor de Nacala atravessou uma acentuada crise tendo atingido o "pico" no princípio da década 80. O Governo moçambicano junto da SADCC decidiram inverter a situação iniciando com o Projecto de Reabilitação do Corredor de Nacala (PRCN). A África do Sul, pretendendo impor a sua hegemonia na região austral do continente, utilizou a Renamo para invabilizar o Corredor de Nacala numa ampla política que visava a inoperância do sistema ferro-portuário moçambicano, originando implicações extremamente negativas para a economia nacional inclusive à economia malawiana.

O presente capítulo analisa três momentos da história do Corredor de Nacala. O primeiro momento parte de 1975 até princípio da década 80, onde se faz uma análise do "estado de saúde" dos CFM-N. É o momento em que esta empresa atravessou uma grave crise que afectou os dois principais sectores do Corredor de Nacala: portuário e ferroviário.

O segundo momento parte de 1982, quando o Governo moçambicano procurando soluções para crise supracitada inicia com o PRCN que terminaria em Novembro de 1993, ou seja, cinco anos a mais do que estava programado, devido à guerra de desestabilização.

O terceiro momento parte dos finais de 1983 quando o Corredor de Nacala foi afectado pela guerra até 1992 quando foi assinado o Acordo Geral de Paz. Procura-se analisar o desenvolvimento da guerra na linha férrea de Nacala, as estratégias tomadas para contrapor as acções desestabilizadoras. Faz-se uma breve análise sobre o

envolvimento da RAS na desestabilização do sistema ferro-portuário moçambicano, realçando o Corredor de Nacala, bem como o envolvimento do Malawi na desestabilização.

Finalmente neste capítulo, analisa-se as implicações e o impacto da guerra de desestabilização no Corredor de Nacala.

### III.1. Estado dos Meios Básicos Principais

A linha férrea do Corredor de Nacala em 1982 estava em grande parte em péssimas condições. A via era constituída por carris de 30Kg/m com a idade média variando entre 30 a 40 anos (no troço Nampula/Cuamba), juntas de ligação de carris (grande número partidas com porcas incompletas), travessas de madeira na sua maior parte podres, balastro praticamente inexistente e o sistema de drenagem insuficiente. Já nos princípios da década 70, o governo português em Moçambique tinha constatado ser necessário um reforço e renovação de toda a linha férrea desde Nacala até à fronteira do Malawi. Diversos estudos técnicos efectuados nos anos de 1980, 1981 e 1982, concluíram que o estado técnico da via era degradante e que a sua não reabilitação conduziria ao fim de alguns anos ao seu encerramento definitivo.<sup>51</sup> Prova desta conclusão pode ser extraída na tabela seguinte que nos dá o número de descarrilamentos de comboios (90% dos quais devido ao mau estado de via).

<sup>51</sup> Ministério dos Transportes e Comunicações, Estudo de Viabilidades: Renovação da Linha Férrea de Nacala (1988):9.

Tabela 3

ANOS	DESCARRILAMENTOS
1982	135
1983	195
1984	193
1985	61
1986	47

Fonte:Ministério dos Transportes e Comunicações, Estudo de Viabilidade:Renovação da Linha Férrea de Nacala (1988): 10.

Os CFM-N atravessavam, igualmente, uma grave crise ao nível de locomotivas. Para superar tal crise os CFM-N acordaram com o Malawi Railways (MR) num plano para superar a crise. Assim, em Setembro de 1982, locomotivas malawianas alugadas estavam a operar até Cuamba a 77 Kms da fronteira do Malawi.

As comunicações ferroviárias, fundamentais para o controle das circulações e para se poderem dar às ordens de avanço aos comboios, eram constituídas por um sistema de comunicação por linha aérea que se tornara absoleto.

No porto de Nacala, a área de armazenamento de contentores, em terra batida, encontrava-se em péssimo estado, particularmente na época das chuvas com a consequente deterioração do equipamento da terminal de contentores.

Por outro lado, os CFM-N após independência atravessaram uma crise aguda de quadros especializados que abandonaram o país, inseguros com a orientação política que o país enveredava. Neste contexto, os CFM-N começaram a sentir a falta de gestores e um corpo de técnicos especializados. Isto conduziu a uma crise de gestão a vários níveis com maior relevância para os sectores comercial e financeiro. Tudo leva a crer que foi por causa da falta de pessoal especializado que ficaram paralizados os serviços de manutenção, além de falta de peças sobressalentes motivada pelo fraco rendimento da empresa.

Esta situação não passou despercebida pelo governo, pois a sua preocupação foi demonstrada no relatório do 4º Congresso do Partido FRELIMO ao informar que a nível dos portos subsistiam problemas organizacionais que afectavam os índices de produtividade que até então eram insatisfatórios.<sup>52</sup>

### III.2. Moçambique à Procura de Soluções

"Queremos que pelo território moçambicano transitem com segurança e rapidez, pessoas, mercadorias e outros bens dos povos irmãos integrados na SADCC. Queremos que o nosso país, os nossos sistemas e vias de transportes sirvam cada vez mais e com maior eficiência os países do hinterland".<sup>53</sup>

Como se referiu, após a independência, com a falta de manutenção a linha férrea de Nacala atingiu um estado técnico de degradação que precisou de uma reabilitação urgente. O número de descarrilamentos das locomotivas devido ao mau estado da linha aumentou assustadoramente nos princípios da década 80. (Veja tabela 3)

Moçambique apresentou à ex-SADCC, em 1980, a ideia da reabilitação do Corredor de Nacala. A partir de então, a ideia ficou enquadrada na SATCC como projecto de desenvolvimento. Na altura, o empreendimento foi avaliado em 223,4 milhões de dólares americanos, do quais apenas 1/3 seria a participação do Governo moçambicano.<sup>54</sup> A maior porção devia, portanto ser disponibilizada pela comunidade doadora.

A SATCC esperançada num crescimento saudável do volume de tráfego ao longo da via férrea de Nacala/Entre - Lagos, estimava em 1,6 milhões de toneladas de carga diversa a transportar em 1990 e 2,3 milhões de toneladas no ano 2000.<sup>55</sup> Aliás, o

<sup>52</sup> Partido FRELIMO, Relatório do Comité Central apresentado ao 4º Congresso (1983):41.

<sup>53</sup> Presidente Joaquim Chissano citado por Valigy, I. (1991): 183.

<sup>54</sup> SADCC, Transport and Communications, Arusha, 28th - 29th October 1984: 59.

<sup>55</sup> Revista Trimestral da DNPCFM, Janeiro/Junho de 1982: 28.



Malawi havia-se comprometido com o Governo moçambicano a repartir o transporte do seu comércio externo passando pelos portos moçambicanos, na proporção de 2/3 para o Corredor de Nacala e 1/3 para Beira. Neste contexto, sob contratação do Governo moçambicano, através do Ministério dos Transportes e Comunicações, a empresa francesa SOFRERAIL, em 1982, fez o estudo técnico de viabilidade económica. A SOFRERAIL recomendou que o projecto devia ser executado obedecendo-se a uma divisão em três fases:

1ª fase: renovação da linha férrea de Nacala a Nampula (192 kms);

2ª fase: renovação do troço da linha férrea Nampula-Cuamba (346 Kms);

3ª fase: reabilitação do troço da via férrea entre Cuamba/Entre - Lagos (77Kms).<sup>56</sup>

Ao mesmo tempo que os mecanismos do início das obras eram estudados, o Governo moçambicano estabeleceu contactos com a comunidade doadora. Assim, os seguintes países e organizações supranacionais dispuseram-se a financiar as primeiras duas fases do projecto: França, Portugal, Canadá, Itália, CEE/FED, Fundo do Kuwait e a Finlândia/FINIDA. O Banco de Moçambique, por sua vez, ficou por participar com um empréstimo aos CFM-N para a cobertura dos custos em moeda local. No total foram conseguidos USD 100,4 milhões. (Veja anexo II)

Tendo sido conseguida a garantia de financiamento para a primeira e segunda fases, o Ministério dos Transportes e Comunicações assinou, em 14 de Maio de 1982, um contrato com o consórcio constituído pelas empresas Borie e Déhè da França e a Somafel de Portugal. Na base do referido contrato, a Somafel devia liderar o consórcio durante a execução das obras que durariam 54 meses. Este período foi considerado tecnicamente suficiente conforme o estudo feito pela SOFRERAIL. Foi criada a Brigada de Melhoramento do Norte (BMN), inserida na estrutura organizacional da

---

<sup>56</sup> Ministério dos Transportes e Comunicações, Estudo de Viabilidade: Renovação da linha férrea de Nacala (1988): 11.

Direcção Nacional dos Portos e Caminho de Ferro, com o objectivo de dirigir, supervisionar e fiscalizar a implementação dos projectos de renovação da linha férrea de Nacala a Entre-Lagos e de desenvolvimento e optimização da Terminal de Contentores do Porto de Nacala".<sup>57</sup>

A BMN, porém, carecia de pessoal técnico especializado e capaz de fiscalizar o trabalho a ser realizado pelo consórcio. Por esta razão, o Ministério dos Transportes e Comunicações assinou dois contratos com a empresa francesa SOFRERAIL, com base nos quais esta empresa se obrigava a:

1. Assistir tecnicamente a BMN na supervisão e controlo dos trabalhos através do fornecimento de engenheiros com a função de conselheiros.
2. Assistir a BMN no processo de recrutamento do pessoal e sua respectiva formação profissional.<sup>58</sup>

Os contratos não clarificavam, no entanto, o papel específico da SOFRERAIL no processo de recrutamento do pessoal técnico estrangeiro. Por isso, os empreiteiros tinham a liberdade de contratar técnicos dos respectivos países e com critérios próprios em detrimento da mão de obra local que até podia desempenhar melhor determinadas tarefas.

Apesar de o contrato entre o Ministério dos Transportes e Comunicações e o consórcio ter sido assinado em meados de 1982, a primeira fase a renovação da via começou em finais de 1983, tendo terminado em Janeiro de 1987. E, em Julho do mesmo ano iniciou-se a segunda fase cujo financiamento foi negociado na reunião dos financiadores realizada em Paris, em Maio de 1986. (vide anexo III)

<sup>57</sup> Boletim da República, I Série, nº27, 6 de Julho de 1993.

<sup>58</sup> Ministério dos Transportes e Comunicações, Estudo de Viabilidade: Renovação da linha férrea de Nacala (1988):11.

A segunda fase foi interrompida em Abril de 1988, após a renovação de apenas 58 Kms do troço Nacala-Cuamba. A decisão da interrupção dos trabalhos foi feita na 69ª reunião de coordenação dos trabalhos de renovação da linha férrea. Na análise sobre os trabalhos a BMN constatou que não estava em condições de prosseguir com os trabalhos devido aos frequentes ataques de que era alvo, chegando mesmo, a reduzir consideravelmente o parque de locomotivas.<sup>59</sup> Como consequência desta paralização alguns trabalhadores foram despedidos.

A paralização forçada durou três anos e as obras foram retomadas depois de um grande esforço exercido na área de protecção. E como foi mencionado, os custos previstos para a obra inicialmente não contemplavam a componente defesa. A nova realidade veio reflectir-se no orçamento. Além disso, a introdução do PRE em Moçambique pode ter tido implicações no projecto.

A assinatura do Acordo Geral de Paz em 4 de Outubro de 1992 permitiu a continuação das obras com uma certa segurança para o pessoal técnico nacional e estrangeiro envolvido nas obras. Contudo, o ritmo dos trabalhos manteve-se lento por causa do bloqueio causado pelas minas colocadas ao longo da linha férrea. No troço compreendido entre Malema a Cuamba tinham sido colocados ao longo da via, minas antipessoal. Isto fez com que os trabalhos continuassem num ritmo bastante lento porque os riscos eram enormes. Mesmo a travessia de locomotivas por este troço era bastante arriscada, pois qualquer descarrilamento poderia causar muitas vítimas.

Assim, o ritmo da obras passou a ser de 200 metros por dia porque era necessário que se procedesse a desminagem e em seguida a renovação.

Nota-se que devido a dificuldades acima referidas, a execução do projecto durou quase 10 anos, o correspondente ao dobro de tempo inicialmente calculado. Até

---

<sup>59</sup> BMN, Ordem de Serviço. 12.05.88.

à chegada do projecto a Cuamba, o valor monetário nele gasto foi de 200 milhões de dólares americanos para a aquisição de combustíveis, pagamento do pessoal técnico e compra de materiais necessários aos trabalhos.<sup>60</sup> Esta cifra não inclui os gastos referentes aos programas de protecção e desminagem que apesar de serem da responsabilidade do Ministério da Defesa Nacional a empresa dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique participou.

### III.3. Situação de segurança na linha férrea de Nacala

A segurança na linha férrea de Nacala começou a deteriorar-se a partir dos finais de 1983, quando passou a ser alvo de ataques da Renamo com consequências graves para o País, em vidas e materiais e consequentemente para a economia nacional. Estes ataques eram perpetrados directamente a comboios, rebentamento da linha férrea com carga explosiva, destruição da rede de comunicações, pontes e estações, assaltos a comboios com finalidades furtivas.

Mas para entendermos a guerra de desestabilização no Corredor de Nacala é necessário recuar no tempo, precisamente a década 70.

Com a independência de Moçambique e Angola em 1975, advindo daí, regimes pseudo-comunistas nestes países, levou a África do Sul, como reacção imediata, em 1978, a elevar a "Estratégia Total" concebida e desenvolvida pelo então ministro da defesa P. W. Botha, à categoria de política oficial do Estado, em resposta à "communist total onslaught" lançada a partir do Moscovo. É o mesmo P. W. Botha que já como Primeiro Ministro desenvolve o conceito de Constelação de Estados (CONSAS).<sup>61</sup> A estratégia sul africana definiu a economia, os recursos militares,

<sup>60</sup> BMN, Relatório da Reabilitação da linha férrea de Nacala a Cuamba, 13.11.93.

<sup>61</sup> Os seguintes autores explicam em pormenor o CONSAS, Estratégia Total e o "Communist Total Onslaught": Davies, R., O'Mera, D. & Dlamini, S. (1988); Hanlon, J. (1989); Abrahamsson, H. & Nilsson, A. (1984).

políticos e psico-social como as quatro principais bases do poder sul africano na região, onde a economia, no ponto oito referente aos transportes e comunicações foi dado particular significado no domínio da hegemonia regional.

A independência do Zimbabwe em Abril de 1980 e a criação da SADCC foram contra os planos do CONSAS. Enquanto a SADCC pretendia a redução da dependência dos seus membros em relação a República da África do Sul (RAS), a RAS pretendia a perpetuação da dependência dos países da SADCC em relação ao seu sistema de transporte. Nasceram assim duas ideologias político-económico opostas.

De 27 a 28 de Novembro de 1980 realizou-se em Maputo a cimeira de SADCC, que aprovou um investimento de \$1946 mn dos quais \$792 mn eram destinados a Moçambique cabendo \$605 mn aos portos e caminho de ferro. Este investimento e a mudança da conjuntura regional não foi visto de "bons olhos" pela RAS. É assim que a RAS, na sua política regional específica para a área dos transportes, planeou e estabeleceu mecanismos que se adequassem para tornar o sistema ferro-portuário moçambicano inoperacional, surgindo as primeiras evidências da desestabilização militar sul africana ao sistema ferro-portuário moçambicano aquando da sabotagem da linha de Machipanda a 14 de Outubro de 1981.<sup>62</sup> A 13 de Outubro do mesmo ano, boias do Porto da Beira foram sabotadas por um comando sul africano.<sup>63</sup> Em 1982 a RAS definiu os estados da região austral do continente em três categorias. A primeira categoria era constituída pelos estados que colaboravam com o regime sul africano - os ditos estados conservadores. A segunda categoria eram os estados vulneráveis a pressão. A terceira categoria era constituída por aqueles estados cujo sistemas políticos e estratégicos de desenvolvimento constituíam um desafio para

<sup>62</sup> Notícias, 24.10.81; Sarguene, F. (1993):41-42.

<sup>63</sup> Notícias, 14.11.81; Hanlon, J. (1986): 138; Sarguene, F. (1993): 43.

o capitalismo do apartheid. Estas duas últimas categorias estavam sujeitos a desestabilização, como foi o sistema ferro-portuário moçambicano.

A RAS não foi somente pela desestabilização militar. No caso concreto do Malawi, país dependente do Corredor de Nacala, a RAS deu incentivos ao Malawi coagindo-o ao utilizar os transportes sul africanos em detrimento das linhas de Nacala e Sena. Por exemplo, nos finais de 1982 com encerramento da linha de Sena fertilizantes e combustíveis destinados ao Malawi ficaram retidos no Porto da Beira. Para superar esta crise a RAS concedeu em 1983 um incentivo económico de 5 mn kwachas ao Malawi para adquirir fertilizantes na RAS. Obviamente que o Malawi tinha que utilizar os transportes sul africanos acarretando enormes gastos. Para fazer face aos altos custos de transporte consequente do longo percurso para os portos sul africanos, o governo malawiano instruiu em 1983 a MITCO para solucionar a crise, de facto a MITCO conseguiu negociar tarifas contratuais na ordem de 48% para o percurso Beitbridge - Durban, incentivando que o Malawi preferisse o Porto de Durban em detrimento de Nacala. Por outro lado, o Malawi, a partir de 1980 ia tomando uma posição ambígua. Membro da SADCC, era o único país africano com relações diplomáticas com a RAS e o terceiro parceiro comercial da RAS, apesar de nessa altura escoar 5% do seu comércio externo pelo Porto do Durban e 95% pelos Portos moçambicanos. "Sinicamente" o Malawi foi anfitrião da cimeira da SADCC que se realizou de 19 a 20 de Novembro de 1981. Hanlon refere que pouco antes da cimeira o director do MR acabava de ir a Joannesburg para negociar com a SATS um acordo que incluía o aluguer de 83 vagões ao MR.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Hanlon, J. (1986):236.

Vemos o Malawi, país que mais se beneficiava do Corredor de Nacala, com um posicionamento pouco claro face ao contexto político que a África Austral vivia. Como veremos, este posicionamento foi-lhe muito caro.

A política sul-africana de desestabilização do sistema ferro-portuário moçambicano atingiu a linha férrea de Nacala a partir dos finais de 1983. Efectivamente o primeiro ataque da Renamo a uma locomotiva dos CFM-N, ocorreu a 13 de Agosto de 1983 em Caiãia a 13 Kms do distrito de Ribaúe.<sup>65</sup> A Renamo acabava de penetrar na província de Nampula "pelo distrito de Ribaúe, regulado de Mutaveia".<sup>66</sup> A partir deste momento foram sucessivas as acções destruidoras na linha férrea de Nacala. A outra via que dava o Malawi acesso ao mar, a linha de Sena, já havia sido encerrada nos finais de 1982 pela Renamo. Os ataques agravaram-se durante o ano de 1985, tendo sido a linha férrea Nacala - Nampula a mais severamente afectada comparativamente aos corredores do Maputo e Beira.<sup>67</sup>

Isto acontecia numa altura em que o Presidente Samora Machel procurando o bom relacionamento com o Malawi acabava de efectuar a primeira visita a este país, em Outubro de 1984, onde se avistou com o Presidente malawiano Kamuzu Banda. No comunicado conjunto, os dois Presidentes condenaram as actividades dos "bandidos armados" e concordaram na necessidade duma colaboração na segurança das fronteiras mútuas.<sup>68</sup>

Aparentemente julgava-se que o colaboracionismo do Malawi com a Renamo se estancaria. Ao que se julga a RAS terá ordenado a Renamo para incrementar a desestabilização na linha férrea de Nacala, pois o Malawi usando esta linha depois do encerramento da linha de Sena, seria uma vitória da estratégia da SADCC em relação à

<sup>65</sup> Informação fornecida pelo Departamento Comercial dos CFM-N.17.02.97.

<sup>66</sup> Entrevista com Sr. Issufo, Delegado Político da Renamo na Província de Nampula. 12.09.96.

<sup>67</sup> Stephens, J. (1986): 134.

<sup>68</sup> Hedges, D. (1987): 19.

CONSAS, sobre o Malawi. Portanto a África do Sul estava a coagir economicamente o Malawi, desestabilizando a linha férrea de Nacala para o obrigar a utilizar os seus portos.

As zonas onde a Renamo incidiu mais suas operações, situavam-se no Km 57 (Muiravale), Km 249 (Caramaja), Km 463 (Nacata), Km 576 (Caronga) e entre os Kms 578 e 607 no ramal de Cuamba a Lichinga.<sup>69</sup> (Vide anexo VI para conhecer estas zonas) Foram nestas zonas que a Renamo concentrou as maiores atenções tanto nos ataques a comboios como na sabotagem a linha férrea, pontes, destruição de edifícios e material circulante (locomotivas, vagões e carruagens).

O troço Nampula/Cuamba foi o mais crítico comparativamente ao troço Nampula/Nacala, chegando a estar interrompido do Km 429 (Malema) ao Km 533 (Cuamba) entre fins de 1987 a Junho de 1989. A Renamo havia retirado e destruído carris e travessas numa extensão de 20Kms.<sup>70</sup> Lourenço Fortunato ex-comandante da 7ª brigada das FAM estacionada no distrito de Cuamba, referiu-se que neste troço, em Nacata, a Renamo havia construído palhotas e bananeiras no local onde passava a linha férrea.

“Para ocuparmos este sítio em 1989, foi muito difícil. Tivemos que contar com o apoio da Força Aérea. Foi uma grande vitória porque a via estava intransitável a dois anos”.<sup>71</sup>

De Nampula a Malema, numa extensão de 237 Kms, os comboios chegavam a levar 30 dias pelo caminho, pois a Renamo montava emboscadas e desmontava carris e travessas.<sup>72</sup> José Sacur, maquinista de linha referiu-se que:

“até Malema muitas vezes apanhávamos a linha destruída. Tínhamos que tirar as travessas da retaguarda para a frente para

<sup>69</sup> Entrevista com Sr. Silva, Inspector de Movimento nos CFM-N. 13.02.97.

<sup>70</sup> Notícias, 22.06.89.

<sup>71</sup> Entrevista com Lourenço Fortunato, Comandante da 7ª Brigada de 1987 a 1989. 25.08.97.

<sup>72</sup> Entrevista com Sr. Lemos, Inspector de Traccao nos CFM-N. 13.02.97.



podermos avançar, porque eles chegavam a tirar quatro a cinco quilómetros de linha".<sup>73</sup>

Foi neste troço, no km 249 (Caramaja), que foram interrompidos os trabalhos de reabilitação da linha férrea de Nacala em Abril de 1988 por razões de segurança. A Renamo havia instalado uma base em Namilasse, entre Namina e Ribaúe, com a missão específica de impedir o avanço da reabilitação da linha férrea.<sup>74</sup> Igualmente no distrito de Murrupula "a Renamo havia instalado uma base na região de Chinga que esteve operacional até 1991, altura em que o exército governamental a destruiu. A partir desta base eram delineadas operações destruidoras a linha férrea de Nacala principalmente no troço entre Caramaja e Malema.<sup>75</sup> Sabe-se que existiam mais bases com estes objectivos, no entanto, certas limitantes não permitiram a sua identificação.

A tática da Renamo consistia em assaltar os comboios para obter produtos, raptar passageiros e depois destruir quanto pudessem as locomotivas, carruagens e vagões. António Marujo ex-guerrilheiro da Renamo conta como eram efectuados os ataques:

(...) "quando tínhamos minas anti-tanque colocávamos na linha férrea. Assim que a locomotiva accionasse disparávamos contra o comboio. Os nossos mājibas é que carregavam os produtos que estavam no comboio para as nossas bases. Nós os guerrilheiros queimávamos a locomotiva. Tínhamos ordens do nosso comando para destruir." (...)<sup>76</sup>

Este depoimento é confirmado por José Tapula, maquinista dos CFM-N demonstrando claramente quanto a Renamo pretendia a desestabilização do Corredor de Nacala:

(...) "foi no mês de Abril de 1984, estava no troço entre Mutivaze e Caramaja, ia para Malema. Entramos na emboscada, dispararam para a locomotiva que de imediato parou. Assaltaram o

<sup>73</sup> Entrevista com José Sacur, maquinista dos CFM-N. 13.02.97.

<sup>74</sup> Entrevista com Sr. Issufo, Delegado Político da Renamo na Província de Nampula. 12.09.96.

<sup>75</sup> Entrevista com Sr. Ernesto Ndupa, Comandante da Brigada de Protecção do Corredor de Nacala. 27.02.97.

<sup>76</sup> Entrevista com António Marujo, ex-guerrilheiro da Renamo. 25.02.97.

comboio, fizeram e desfizeram e depois queimaram a locomotiva. Eu tive sorte mas muita gente morreu" (...) <sup>77</sup>

Estes ataques tinham também como alvo passageiros que tinham o comboio como meio de transporte económico. Haya Suluhu foi raptada com a sua filha em Abril de 1988, num ataque ao comboio Nampula - Nacala pela Renamo. Eis o relato da sua captura:

(...) "eu sou de Nacala, mas casei-me com um homem de Nampula há muito tempo, desde o tempo colonial. Fiquei em Nampula até que em 1988 decidi ir visitar a minha mãe à Nacala. Fomos até Monapo e a seguir ao Monapo o comboio foi atacado. Morreu muita gente. Os bandidos entraram no comboio e encontraram-me com a minha filha, porque eu não consegui saltar do comboio, porque tinha medo, tinha medo as armas.

Eles levaram-me com outras pessoas, tiraram-nos as roupas, mas não todas as roupas. Levaram-me o relógio. Eramos seis homens e três mulheres, mais a minha filha de oito anos e uma criança pequena, cuja mãe foi morta no comboio. Levaram-nos, atrevessámos a estrada Nampula - Nacala, que acompanha a linha férrea. Quando chegámos ao mato, levaram dois homens e mataram-nos" (...) <sup>78</sup>

A Renamo praticava estes assassinatos como forma de intimidar as pessoas raptadas para não fugirem.

Até 1989, altura em que foi criada a Força de Protecção do Corredor de Nacala, os comboios eram protegidos por militares e milicianos que deixavam muito a desejar no concernente à disciplina. André Muquisse maquinista dos CFM-N refere-se a este facto da seguinte maneira:

(...) "a partir de Nampula o comboio deixava de ser dos CFM. Era um comboio dos militares. Eles é que davam ordens. Quando não cumpríamos chamboqueavam-nos. Quatro locomotivas chegavam ao ponto de se juntarem num só comboio. Eles diziam que era para

<sup>77</sup> Entrevista com José Tapula, Maquinista dos CFM-N. 13.02.97.

<sup>78</sup> Haya Suluyu, entrevistada por Geffray, C. (1991).

reunir melhor as forças. Era anti-regulamentar, mas que fazer" (...)

<sup>79</sup>

Em 1987, em Mutivaze deu-se um grave acidente no qual resultou na morte de mais de 100 pessoas. Este acidente foi imputado aos militares que não permitiram que o maquinista parasse a locomotiva no apiadeiro do Mutivaze para pedir socorro, uma vez que estava sem travões.<sup>80</sup> Provavelmente este tipo de comportamento terá contribuído para, que não houvesse defesa eficaz aos comboios até 1989 quando foi criada a Força de Protecção do Corredor de Nacala. De facto, com a formação desta força os comboios começaram a circular com relativa segurança. A Renamo, impossibilitada de enfrentar esta força coagia, as populações a desmontar a linha férrea o que por vezes originava descarrilamentos. Os finais de 1989 assinalam o início de uma relativa segurança na linha férrea de Nacala, pois, como veremos, foram tomadas medidas preventivas mais seguras. Consequentemente os comboios começaram a circular de Nacala a Entre-Lagos e vice-versa com relativa regularidade. Por essas razões, segundo o director executivo dos CFM-N, em Setembro de 1991 o transporte de carga havia aumentado no 1º semestre deste ano, tendo os CFM-N transportado 75,6% do cumprimento do plano previsto. Estes dados comparados com igual período de 1990 revelava um crescimento de ordem de 9%.<sup>81</sup>

### III.3.1. Estratégias tomadas para o funcionamento do Corredor de Nacala

Como se referiu, a partir de 1983 a guerra desencadeada pela Renamo atingiu a zona de influência interna do Corredor de Nacala. Os comboios começaram a ser vítimas de ataques constantes. Locomotivas, carruagens e vagões eram queimados

<sup>79</sup> Entrevista com André Muquisse, maquista dos CFM-N. 13.02.97.

<sup>80</sup> Entrevista Sr. Lemos, Inspector de Tracção nos CFM-N.. 13.02.97.

<sup>81</sup> Notícias, 04.09.91.

após os assaltos. Para garantir a segurança de passageiros e mercadorias e em resultado de um consenso a que se chegou no dia 19/10/84 entre os representantes do PRCN, e o então Comandante Militar da Província de Nampula, Major General Nihia,<sup>82</sup> foi destacado pelo Comando Militar Provincial de Nampula, um Comando Militar especial afecto ao Corredor de Nacala. Este Comando foi fixado no troço ferroviário de Nampula a Nacala com posições separadas de 5 a 10 Kms, permitindo assim relativa segurança. Sob protecção deste Comando foi possível concluir a primeira fase da reabilitação deste troço em Janeiro de 1987. Os comboios circulavam com protecção militar, não obstante, ocorriam alguns ataques. A colocação de carris soldados de estação a estação, com travessas de betão e bastante balastro no quadro da reabilitação de linha férrea, impossibilitou que a Renamo retirasse os carris como vinha fazendo antes, neste troço.

Os CFM-N adoptaram uma estratégia que consistia em fazer caminhar os comboios atrelados a vários vagões com travessas e carris, vagões socorro e a fazer comboios em dupla tracção e sucessão pois as viagens eram demoradas devido a constantes emboscadas e o desmontamento dos carris. A partir de 1988 os CFM-N começaram a blindar a parte frontal das locomotivas para proteger os maquinistas.<sup>83</sup>

No Niassa, a 7ª Brigada estacionada em Cuamba, escoltava os comboios de Lichinga a Cuamba até Nampula e vice versa.

A intensificação da guerra exigiu uma nova organização nos mecanismos de defesa das infraestruturas. Foi então constituído nos princípios de 1989, um órgão específico de protecção com a designação de "Brigada de Protecção do Corredor de Nacala". Contudo, a situação de segurança foi-se deteriorando. Isso preocupava não

<sup>82</sup> Comité de Coordenação do Projecto de Renovação de Linha Férrea de Nacala, Relatório da Reunião, 17 - 19/Outubro/1984: 10.

<sup>83</sup> Entrevista com Sr. Silva, Inspector de Movimento dos CFM-N. 13.02.97.

apenas o Governo de Moçambique mas também aos países financiadores do PRCN. A França, por exemplo, como o maior financiador da parte relativa à linha férrea, enviou uma missão militar a Nampula em Abril de 1988. Por recomendação desta missão, os trabalhos da renovação da via foram suspensos. Essa interrupção visava proporcionar algum tempo para, por um lado, reorganizar as forças de protecção às obras de renovação da via, e, por outro, mobilizar os fundos necessários à logística para a Brigada de Protecção do Corredor de Nacala.<sup>84</sup> Neste contexto, a França enviou para a província de Nampula, dois conselheiros militares para apoiarem a Brigada de Protecção do Corredor de Nacala na definição de estratégias mais eficazes para a protecção da linha férrea. Tudo indica que foi na sequência desse processo que em 1989, entre o Ministério da Defesa Nacional e o Ministério dos Transportes e Comunicações se assinou um protocolo que preconizava a afectação ao Corredor de Nacala de uma unidade militar dotada de comando próprio. Por sua vez, o Ministério dos Transportes e Comunicações comprometeu-se a garantir durante o período da vigência do protocolo, o abastecimento logístico (de acordo com os regulamentos em vigor no seio do exército) em combustível, lubrificantes e energia necessários ao funcionamento desta brigada.<sup>85</sup> O protocolo salientava a "necessidade de garantir a execução prática e segura do processo de Reabilitação do Corredor de Nacala para salvaguardar o grande volume do empreendimento (grandes somas em dívidas) e evitar o máximo de riscos para os técnicos nacionais e estrangeiros envolvidos no

---

<sup>84</sup> No entanto, prosseguiram as restantes componentes do projecto, nomeadamente, a produção de balastro em Namialo, a produção de travessa de betão e a produção de longas barras soldadas de carris em Nacala e a sua stockagem no Muchilipo.

Carta do Vice-Ministro dos Transportes e Comunicações ao Ministro da Finanças. 22.01.92. 2.02/DFI/90

<sup>85</sup> Protocolo entre o Ministério dos Transportes e Comunicações e o Ministério da Defesa Nacional sobre acções a levar a cabo na protecção do Corredor de Nacala. 17.05.89: 2.

projecto".<sup>86</sup> Para cumprir este acordo, o Ministério dos Transportes e Comunicações através da empresa CFM-N, incluiu nas suas despesas uma verba para as necessidades de protecção.

Como resultado da incapacidade de suportar financeiramente com meios locais as despesas para a protecção, a empresa CFM-N recebeu apoio financeiro do Canadá, CEE (Fundo Europeu de Desenvolvimento) e da França. Os fundos disponibilizados destinavam-se à aquisição de material de apoio logístico de que as forças de protecção careciam.<sup>87</sup>

Os encargos da defesa da linha férrea no período correspondente à segunda fase da renovação foram estimados em 1354,7 mil dólares americanos provenientes de donativos e 4103 milhões de meticais disponibilizados pelo Governo moçambicano. Devido ao volume com que os doadores participavam no programa de protecção, o seu controle na aplicação dos fundos era maior. Assim, em Dezembro de 1989, numa reunião realizada em Paris, os financiadores exigiram ao Governo moçambicano a elaboração de uma lista de materiais e equipamentos necessários à logística militar para um efectivo de 1350 homens. Propuseram também a contratação de seis conselheiros através da empresa britânica, Defense Systems Limited (DSL)<sup>88</sup> para os quais os custos seriam suportados pelos financiadores. Os financiadores sustentavam a ideia de contratação de conselheiros militares para o apoio às forças moçambicanas no

<sup>86</sup> Protocolo entre o Ministério dos Transportes e Comunicações e o Ministério da Defesa Nacional sobre acções a levar a cabo na protecção do Corredor de Nacala. 17.05.89: 2.

<sup>87</sup> A CEE/FED contribuiu com cerca de 2,2 milhões de ECO'S, o Canadá/CIDA contribuiu com cerca de 2,0 milhões de dólares canadianos, a França com FF 6,0 milhões para a aquisição de rádios - transmissores e peças sobressalentes para viaturas ACMAT.

Carta de Vice-Ministro dos Transportes e Comunicações ao Ministro das Finanças. 22.01.90: 2.  
02/DFI/90

<sup>88</sup> Estes conselheiros receberam as seguintes funções: Um conselheiro do Comandante da Brigada de Protecção do Corredor de Nacala, um conselheiro para coordenar a área de treinamento e três conselheiros para a área de protecção do estaleiro móvel.

Carta do Chefe da Brigada de Melhoramento Norte ao Gabinete do Ordenador Nacional - Cooperação RPM/CEE. 12.09.90. 068/DFI/90



estudo de mecanismos eficazes para garantir a protecção dos técnicos estrangeiros. Estes elementos indicam claramente a dependência do Governo em relação aos doadores mesmo em assuntos de segurança.

A partir dos princípios de 1987, o Malawi, começa a mudar de face com relação ao Corredor de Nacala através do envolvimento directo na protecção da linha férrea de Nacala.

Este posicionamento pode ser resultado das pressões que o Governo moçambicano vinha fazendo ao Governo malawiano no sentido deste se desligar da Renamo. Citando o jornal Notícias, Hedges afirma que durante a sua visita ao Japão, nos fins de 1986, o malgrado Presidente Machel iniciou uma campanha diplomática contra a desestabilização de Moçambique e dos projectos da SADCC, destacando o Malawi, como hospedeira e país de trânsito dos BA's.<sup>89</sup> O Presidente Samora foi mais além ao acusar publicamente o Malawi e no dia 11 de Setembro de 1986, acompanhado por líderes de países da "Linha da Frente" nomeadamente o Presidente Kaunda da Zâmbia e o Primeiro Ministro do Zimbabwe, Robert Mugabe, que se deslocaram ao Malawi, apresentaram ao Presidente Banda provas concretas do envolvimento do Malawi na desestabilização de Moçambique.<sup>90</sup>

Samora Machel durante a visita presidencial à província de Tete em Setembro de 1986, nos comícios de Ulongué, Xitima e cidade de Tete, explicou à população o envolvimento do Malawi com a Renamo frisando a dado passo que os ataques a linha férrea Nacala / Entre-Lagos, eram feitos a partir do território malawiano.<sup>91</sup> Mesmo depois da sua morte a 19 de Outubro de 1986, seu substituto, Joaquim Chissano continuou a acusar o Malawi de apoiar a desestabilização em Moçambique através da

<sup>89</sup> Hedges, D. (1987): 5.

<sup>90</sup> Caba, S. N. (1997): 59.

<sup>91</sup> Notícias 24/09/86.

Renamo. Chissano na procura de um ambiente mais favorável com o Malawi reuniu-se em Novembro de 1986 com John Tembo, membro do Comité Executivo do MPC, considerado na altura o "segundo homem" no Malawi. Neste encontro o Presidente Chissano convidou o Malawi a contribuir para a criação de condições de segurança na região, não se ficando pelas simples declarações de que não apoiava a Renamo.<sup>92</sup>

O resultado imediato deste encontro foi a formação da comissão conjunta Moçambique - Malawi, cujo primeiro encontro se realizou em 4 de Dezembro em Nampula e o segundo encontro nos dias 11 e 12 de Dezembro em Lilongwe.

A 18 de Dezembro foi assinado o acordo de cooperação no domínio de defesa, segurança e ordem pública, em Lilongwe. O comunicado conjunto manifestava a vontade do Malawi de utilizar os portos da Beira e de Nacala.

Em Março de 1987 surgem as primeiras indicações da implementação do acordo. Neste mês, durante um encontro com o comissário para o desenvolvimento da CEE, H. K. Banda afirmou que o exército do Malawi iria contribuir para a protecção da linha férrea Malawi - Nacala.<sup>93</sup> Banda, esperava mostrar a sua "boa vontade" de cooperar com Moçambique, contrariando acusações do Governo moçambicano sobre o seu envolvimento com a Renamo.

O envolvimento do Malawi na protecção da linha férrea de Nacala iniciou-se em Maio de 1987, quando o Malawi enviou um grupo de militares e técnicos para participarem na reabilitação da linha. A Renamo respondeu à iniciativa minando o troço Cuamba/Entre-Lagos. A 7 de Junho de 1987, um telex da Agência de Informação de Moçambique citando o diário londrino Observer dava conta que no dia 25 de Maio do mesmo ano, no distrito de Malema, mais 100 elementos da Renamo

---

<sup>92</sup> Cabá, S. N. (1997): 62.

<sup>93</sup> Hedges, D. (1987): 21.



atacaram um grupo de trabalhadores ferroviários do Malawi e a força combinada de protecção constituída por militares do Malawi e de Moçambique, tendo mortos quatro soldados e cinco trabalhadores malawianos. O feitiço virara-se contra o feiticeiro. O Malawi respondeu aumentando o seu efectivo militar para 5.000 homens. Esta força operou nos troços entre o Km 272 (Namina) ao Km 533 (Cuamba) estendendo-se ao Km 610 (Entre-Lagos). A sua missão consistia essencialmente em escoltar os comboios transportando mercadorias de e para o Malawi. Durante a sua presença ao longo do Corredor de Nacala a manutenção das tropas malawianas foi suportada por um lado pelo seu governo e por outro por fundos provenientes de donativos. A Grã-Bretanha foi o país que desempenhou o maior papel nesse sentido. Por exemplo, em Dezembro de 1987, aprovou uma verba de 750 mil libras esterlinas em material não letal. O contingente malawiano permaneceu no interior de Moçambique desde os princípios de 1987 até aos finais de 1992, após assinatura do Acordo Geral de Paz para Moçambique.

## CAPÍTULO IV

### IMPLICAÇÕES E IMPACTO DA DESESTABILIZAÇÃO NO CORREDOR DE NACALA

Um relatório dos CFM asseverava categoricamente que:

(...) "não há dúvida que a questão de segurança prejudicou bastante a operacionalidade do Corredor de Nacala" (...) <sup>94</sup>

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

Devido à guerra o Corredor de Nacala perdeu o tráfego do seu potencial utilizador, o Malawi, atravessando dificuldades para o reconquistar. Filipe Nhusse, director executivo dos CFM-N teria afirmado que:

(...) "actualmente a nossa principal preocupação é recuperar o tráfego dentro da nova filosofia orgânica da empresa, procurando sobretudo ganhar credibilidade e confiança perante o mercado malawiano, oferecendo serviços com segurança e eficiência" (...) <sup>95</sup>

Para o inspector comercial dos CFM-N, António Mangor, "é do tráfego nacional e malawiano que se tem em vista a rentabilização dos CFM-N, havendo para os dois objectivos uma estratégia já delineada que assenta na captação quantitativa da carga". <sup>96</sup> Os gestores dos CFM-N estão cientes de que a sua tarefa não é fácil, pois os malawianos, por questões políticas e económicas que não poderão ser sanadas a curto prazo, continuam a insistir no uso de Durban, razão pela qual o esforço, para clarificar os malawianos que o porto natural para o seu comércio externo é indubitavelmente

---

<sup>94</sup> CFM, Relatório Anual de 1993.

<sup>95</sup> Entrevista com Filipe Nhusse, Director Executivo dos CFM-N. 27.02.97.

<sup>96</sup> Entrevista com António Mangor, Inspector Comercial dos CFM-N. 27.02.97.

Nacala, são deveras enormes. Esta posição encontra eco em Stephens entrevistada por Nhabinde:

(...) "é fácil reconstruir uma ponte, reabilitar uma linha... 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".<sup>97</sup>

Em Julho de 1995 numa comunicação oral, o Director Geral dos dos CFM afirmava:

(...) "hoje em dia quando vamos contactar os clientes para se reorientarem 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 renúncia do contrato pelos carregadores, não podemos fazer nada, voltamos para casa".<sup>98</sup>

Veja-se, por exemplo, que no Malawi, em 1990, companhias e individualidades, após a reabertura do Corredor de Nacala, estavam a fazer tudo ao seu alcance para facilitar e promover o movimento de mercadorias pela via mais longa - os portos sul africanos. Em resposta, em Maio do mesmo ano, o Governo malawiano advertiu que "qualquer companhia ou individualidade que tentasse frustrar os esforços para promover o uso do Corredor de Nacala, seria severamente castigado".<sup>99</sup> Ao que se sabe o governo não conseguiu alterar a situação.

A guerra de desestabilização na linha férrea de Nacala surgiu numa altura em que os CFM-N debatiam-se com problemas sérios na manutenção dos seus equipamentos. Os dois factores contribuíram para a redução drástica do número de

<sup>97</sup> Nhabinde, S. A. (1997): 84.

<sup>98</sup> Nhabinde, S. A. (1997): 84.

<sup>99</sup> Diário de Moçambique, 03.05.90

comboios. Aliás, a guerra inviabilizou ao mesmo tempo grande parte da rede de estradas da zona interna de influência do Porto de Nacala.

A tabela seguinte parece ser mais elucidativa em relação à quebra do tráfego doméstico de mercadorias nos CFM-N entre 1982, antes do alastramento da guerra e 1987, altura em que mais de metade da actividade económica esteve paralizada.

Tabela 4

ANOS	1982	1983	1985	1986	1987
TON.	225.000	145.000	55.000	29.000	49.000

Fonte: Ministério dos Transportes e Comunicações, Actualização do Estudo de Viabilidade do Projecto de Reabilitação da Linha Férrea de Nacala (1988): 3.

Verifica-se que em 1986 o tráfego atingiu o nível mais baixo de sempre, como resultado dos constantes ataques da Renamo aos comboios tanto de mercadorias como de passageiros. A pequena subida do tráfego que se registou em 1987 pode ter sido fruto da constante presença de tropas moçambicanas e malawianas ao longo da linha férrea.

A questão de segurança teve sérias implicações na programação do tráfego no Corredor de Nacala. Esta situação pode ser observada na tabela seguinte que mostra o fluxo de tráfego do Malawi no período de 1980 a 1984. A notável diminuição das cargas menuseadas significou um decréscimo correspondente nas receitas das trocas comerciais.<sup>100</sup> A tabela seguinte clarifica a situação.

Tabela 5

	1980	1981	1982	1983	1984
IMPORTAÇÃO	182	155	138	111	77
EXPORTAÇÃO	200	178	124	125	110

Fonte: Stephens, J. (1994): 136.

<sup>100</sup> Stephens, J. (1994): 135.

O declínio generalizado a partir de 1983, pode ser atribuído parcialmente a questões de segurança.

Com a desestabilização da linha férrea de Nacala, a partir de finais de 1983, o Malawi ficou cada vez mais dependente dos transportes da África do Sul. À primeira vista os efeitos desta tendência não são imediatamente mensuráveis. No entanto elas medem-se, fundamentalmente, em dois aspectos: entraves à economia malawiana por as suas mercadorias de importação e exportação serem consideravelmente oneradas; boicote aos portos de Nacala e Beira, os quais se encontravam em tais circunstâncias subutilizados.

Estes dois aspectos resumem-se, ao fim ao cabo, no postulado de dependência que a África do Sul pretendia impor à sub-região austral do continente em favor da sua política "Constelação de Estados".

A partir de 1984 os dias de tráfego a partir da linha férrea de Nacala subiram para trinta, correspondendo a uma perda de tráfego na ordem de 11.221 toneladas que corresponderam a uma perda de receitas de \$461.236. (Veja a tabela 6) Em contrapartida, o Malawi perdeu nesse ano 100.000 Kwachas pelos transtornos de Nacala.<sup>101</sup> Em Março de 1987, fontes malawianas admitiram que a paralização do Corredor de Nacala, causava um prejuízo anual àquele país, estimado cerca de 100 milhões de dólares.<sup>102</sup>

---

<sup>101</sup> Hanlon, J. (1986): 240.

<sup>102</sup> Notícias 23.03.87.

Tabela 6

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRAFEGO EM 1975	239.800	239.800	239.800	239.800	239.800	239.800	239.800	239.800
TRAFEGO DO ANO	194.100	234.600	125.300	2.000	3.100	3.400	6.400	0
TRAFEGO PERIÓDICO	45.700	5.200	114.500	237.800	236.700	239.400	233.400	239.800
T. F. M. (M. KW)	39,82	4,05	43,81	48,20	53,02	59,33	64,20	70,60
V.P.S.F. (M.KW)	1.819.774	2.8.260	5.016.245	11.461.960	12.549.834	14.025.612	14.984.280	16.929.88
V.P.S.F.(USD)	1.728.785	183.269	3.561.534	6.647.937	6.902.409	6.732.294	5.943.869	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	2.348.000	2.367.000	2.364.000	2.339.000	2.398.000
TOTAL (USD)	2.185.785	235.269	4.706.534	9.025.937	9.269.409	9.096.294	8.177.869	8.492.757

Fonte: Stephens, J. (1984): anexos.

#### Legenda

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)

Aquando da inauguração da linha férrea de Nacala a Cuamba após a sua reabilitação, em Novembro de 1993, o ministro malawiano que representava o Presidente Banda na cerimónia, disse que a reabilitação da linha férrea e a paz em Moçambique estava a possibilitar mais de 60% das importações e exportações do seu país.<sup>103</sup>

Sabe-se que a base económica de Moçambique é a agricultura e que o Corredor de Nacala esta inserido numa região rica em recursos agrícolas. Antes da guerra, apesar da crise de locomotivas que os CFM-N atravessavam, o transporte ferroviário era extremamente importante para o escoamento destes produtos. Com a guerra e a consequente destruição de locomotivas, o escoamento destes produtos,

<sup>103</sup> Notícias, 10.11.93.

muitos dos quais essenciais para a exportação com os quais o país adquiria divisas, ficou impossibilitado. Por exemplo, em Junho de 1989, afirmava-se que em Malema existiam elevadas quantidades de produtos agrícolas com dificuldades de escoamento porque os CFM-N atravessavam uma grave crise de locomotivas. Nesse ano, toneladas de algodão estragaram-se no distrito de Cuamba pelas mesmas razões. Estes são alguns exemplos de quanto a guerra de desestabilização no Corredor de Nacala afectou outros sectores da economia nacional.

A população circundante da linha férrea, dependia muito do comboio para a sua sobrevivência. Com a guerra viu a sua condição económica afectada. O chefe do Posto Administrativo de Namina disse que:

(...) "antes da guerra muita gente ia de comboio a cidade de Nampula vender a sua galinha, cabrito, etc. Havia também pessoas de outros sítios para comprar os nossos produtos... A maior parte vinha de comboio porque era muito barato. Mas quando chegou a guerra tudo mudou. Era muito perigoso viajar de comboio. Sofremos muito" (...) <sup>104</sup>

No posto administrativo de Namina em 1987 foi instalado um acampamento do PRCN com uma forte protecção militar. A população na busca de segurança, aglomerou-se em volta do acampamento situado junto da estação de Namina. Em outras estações aconteceu o mesmo, caso de Malema, Cuamba e Namialo. Isto trouxe transtornos aos CFM-N. Como o inspector comercial dos CFM-N afirmou:

(...) "estas pessoas muitas vezes não tinham emprego. Algumas viviam de assaltos aos comboios. Era muito grave." <sup>105</sup>

Em 1990 o relatório anual dos CFM, afirmava que:

"a evolução dos transportes ferroviários em Moçambique de 1982 a 1990 caracterizava-se pelo aumento das desestabilizações na região em que a RAS passou a intervir directa e indirectamente em

<sup>104</sup> Entrevista com o Chefe do Posto Administrativo de Namina, 28.02.97.

<sup>105</sup> Entrevista com António Mangor, Inspector Comercial dos CFM-N, 17.02.97.

acções de agressão ao nosso país, e com grande intensidade a nível das infraestruturas e equipamentos dos CFM".<sup>106</sup>

Ao nível do Corredor de Nacala, locomotivas, vagões e carruagens foram destruídas, incluindo via férrea e estações de caminho de ferro. A tabela seguinte é mais elucidativa quanto aos danos em meios circulantes incluindo estações e linha férrea destruída desde finais de 1983 até 1987.

Tabela 6

	QUANTIDADE	RECUPERÁVEL	IRRECUPERÁVEL
LOCOMOTIVAS	9	1	8
VAGÕES/CARRUA GENS	23	7	16
VIA	36.782 Kms	36.782 Kms	-
ESTAÇÕES	8	6	2

Fonte: informação fornecida pelo Sr. Silva, inspector de movimento dos CFM-N. 17/02/97.

Para superar a crise de locomotivas, em 1987, os CFM-N tiveram que alugar ao MR o que financeiramente não era "saudável" para a empresa.

Obras de arte não foram poupadas pela guerra. Consequentemente, o tempo de trânsito aumentou havendo interrupção das operações ferroviárias bem como descarrilamentos, influenciando negativamente nos rendimentos da empresa.

A guerra afectou a linha férrea de Nacala numa altura em que os CFM-N procuravam sair da crise de quadros que a empresa enfrentou logo depois da independência. Tal como o inspector de tracção indicaria, "em tempo de paz íamos realizando alguns cursos acelerados como forma de revertemos a situação".<sup>107</sup>

A guerra não só dificultou o processo de formação, como também "consumiu" a força de trabalho. António Marípula, mecânico de obras dos CFM-N, dissera que:

<sup>106</sup> CFM, Relatório Anual, 1990.

<sup>107</sup> Entrevista com Sr. Lemos, inspector de tracção dos CFM-N, 17.02.97.



(...)” muitos trabalhadores morreram ou ficaram mutilados quando iam socorrer comboios sinistrados, porque a Renamo depois de sabotar a linha, muitas vezes minava o local, ou mesmo atacava no momento em que prestávamos socorro(...)”<sup>108</sup>.

Passageiros também não foram poupados. O número de mortos e feridos entre trabalhadores dos CFM-N e passageiros apresentados no quadro seguinte é por si só representativo.


Tabela 7 Fonte: Informação fornecida pelo Sr.Silva, inspeção de movimento nos CFM-N. 7/02/97.

ANO	MORTOS		FERIDOS	
	TRABALHADORES	PASSAGEIROS	TRABALHADORES	PASSAGEIROS
1992	2	2	1	1
1991	-	4	3	15
1989	2	10	-	14
1988	5	30	13	45
1987	15	12	10	85
1986	2	10	8	44
1985	-	-	18	22
1984	1	28	6	13

A guerra afectou negativamente o PRCN, que previsto para ser realizado em cinco anos, acabou por realizar-se em dez anos. Como se disse, este projecto foi interrompido em Abril de 1988, em Caramaja (Km250), porque as equipas técnicas do projecto eram alvo de constantes ataques da Renamo. Como consequência, até ao fim do projecto em Novembro de 1993, foram mortos quatro trabalhadores, para além de elevados danos materiais. A paragem do projecto implicou juros elevados para Moçambique, uma vez que a maior parte do dinheiro aplicado no projecto foi adquirido por meio de empréstimos

<sup>108</sup> Entrevista com António Marrípula, mecânico de obras dos CFM.

A guerra obrigou que o Ministério dos Transportes e Comunicações, não vocacionado para a área militar, tivesse que drenar uma parte do seu orçamento para a defesa do Corredor de Nacala, dinheiro que poderia ser aplicado para a melhoria dos transportes no País. Esta questão está clarificada no protocolo estabelecido entre o Ministério dos Transportes e Comunicações e o Ministério da Defesa Nacional, no qual o Ministério dos Transportes responsabilizava-se na alimentação e no fornecimento de combustível e lubrificantes a Brigada de protecção do Corredor de Nacala.<sup>109</sup> Mesmo depois do Acordo Geral de Paz para Moçambique, a 4 de Outubro de 1992, os CFM tiveram que custear as despesas de desminagem ao longo do troço Cuamba / Entre-Lagos de modo a garantir máxima segurança durante as obras de reabilitação da linha férrea. Foram gastos que poderiam ser aplicados em áreas que o Ministério dos Transportes está vocacionado.



Quando em 1983 o governo moçambicano 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.<sup>110</sup> A primeira vista pode-se considerar positiva a decisão de treinar militarmente alguns trabalhadores dos CFM. Mas o certo é que estes trabalhadores poderiam estar a desenvolver outras tarefas na empresa no momento do treino militar. A guerra obrigou o desvio da mão de obra dos CFM-N para a área militar, pois, em tempo de guerra a defesa era prioridade.

<sup>109</sup> Protocolo entre o Ministério dos Transportes e Comunicações e o Ministério da Defesa Nacional, sobre acções a levar a cabo na reabilitação do Corredor de Nacala.

<sup>110</sup> DNPCFM, Relatório Anual, 1984.

Apresentado estes dados, pode-se concluir que a desestabilização do Corredor de Nacala, teve implicações e impacto negativos para a economia nacional e para o Malawi, país que em grande medida depende do Corredor de Nacala.

## CONCLUSÃO

Chegado ao fim espero ter conseguido o que me propus no início deste trabalho: analisar as implicações e impacto da guerra no Corredor de Nacala.

A importância do Corredor de Nacala para a economia nacional e para o Malawi foi claramente evidenciada neste trabalho. Não foi por acaso que as autoridades coloniais portuguesas pensaram, nos finais do século passado, na construção duma linha férrea que ligasse o Niassa a uma das baías do distrito de Moçambique. É que a região era rica em recursos agrícolas. Este factor impulsionou os portugueses à construção da linha férrea, que até a sua conclusão enfrentou dificuldades de diversa ordem. Primeiro foi o não entendimento entre os colonos quanto ao local onde se deveria construir a testa de caminho de ferro. Depois foi o que consideramos um dos maiores constrangimentos do projecto ferroviário, o financiamento. Mesmo com estas dificuldades as autoridades portuguesas avançaram com a linha férrea. Utilizando o imposto de palhota foi possível resolver uma parte das dificuldades financeiras que o empreendimento enfrentava. Os portugueses estavam conscientes da importância da linha férrea no distrito de Moçambique.

A importância da linha férrea aumentou quando o Porto de Nacala passou a ser a estação sede, em 1947, e quando esta linha foi ligada ao sistema ferroviário do Malawi em Agosto de 1971. Esta ligação foi benéfica tanto para Portugal como para o Malawi. O Malawi passou a ter uma via económica de acesso ao mar depois do Porto da Beira, Portugal, obviamente, passou a beneficiar-se das taxas que o Malawi aí pagando. Para fazer face a dinâmica que o Corredor de Nacala ia tomando, as autoridades portuguesas tiveram que dotar o Porto de Nacala com condições técnicas

capazes de responder a essa dinâmica. Isto implicou investimentos significativos. (Veja tabela 2).

Após a independência do País, a importância do Corredor de Nacala foi evidenciada não obstante a crise que os CFM-N atravessaram tendo atingido o ponto crítico em 1980. A fuga de mão de obra especializada foi um dos factores que terá originado esta crise. O Governo moçambicano à na procura de soluções contactou a SADCC e os países doadores, numa altura em que a SADCC procurava reduzir a dependência dos países membros em relação ao sistema de transporte sul africano. A resposta da SADCC e dos países doadores foi positiva iniciando-se em 1982 com o PRCN.

A RAS, no quadro da sua política de "Costelação de Estados" visando a sua hegemonia nos transportes na África Austral, equipou e financiou a Renamo onde um dos objectivos era tornar inoperacional o sistema ferro-portuário moçambicano de que o Corredor de Nacala foi alvo a partir nos finais de 1983. Portanto, não há dúvida que desestabilização do Corredor de Nacala esteve amplamente ligada ao CONSAS.

O Malawi, país que pela sua posição geográfica mais se beneficia do Corredor de Nacala envolveu-se na desestabilização de Moçambique concendo apoio a Renamo e colaborando com a RAS e ao mesmo tempo com a SADCC. Conseqüentemente, a desestabilização do Corredor de Nacala teve implicações negativas para a economia do Malawi. Este país viria a mudar de posição a partir do início de 1987 quando suas tropas foram enviadas para o interior de Moçambique para protegerem o Corredor de Nacala. O governo malawiano havia compreendido que só perdia envolvendo-se na desestabilização em Moçambique.

A presença de tropas malawianas em conjunto com as FAM permitiram que o Corredor de Nacala conhecesse relativa segurança a partir de 1989 quando foi restabelecida a ligação do Porto de Nacala ao Malawi e Lichinga, após uma interrupção de dois anos pela Renamo, no troço entre Malema a Cuamba.

Mas seja como for, a desestabilização do Corredor de Nacala teve implicações e impacto negativos para Moçambique, particularmente na suas zonas de influência, claramente demonstradas no capítulo IV.

## I. Fontes Utilizadas

### Publicações

ABRAHAMSSON, H, Transport Structures and Dependence in South Africa. The Need for a Reorientation of Nordic Aid. - Gothenburg:Norad, 1988 (Preliminary Draft).

ABRAHAMSSON, H, & NILSSON, A. Moçambique em Transição: Um Estudo da História de Desenvolvimento Durante o Período 1974 - 1992. - Maputo: CEEI/ISRI, 1994.

ADAM, Y. "A Luta pelo Futuro da Africa Austral: A Estratégia do CONSAS e SADCC", in: Estudos Moçambicanos, 3, Maputo: CEA, 1981.p.p. 64-80.

ASKIN, S. "Missão a RENAMO: a Militarização da Região", in: Cadernos de História, 8, Maputo, 1990.p.p57-72.

CALLAGHY, T.M.(ed), South Africa in Southern Africa: The Intensifying Vortex of Violence. - New York: Praeger, 1983.

CARDOSO, F.J. "SADCC e Independência na Africa Austral: Realidades e Perspectivas". Estudos Moçambicanos.-Maputo CEA, 10 (1992): 77 - 100.

CASTRO, A., O Sistema Colonial Português em África: Meados do século XX, Lisboa, ed. Caminho.

CHILUNDO, A., "Subsídios para o Estudo dos Transportes Rodoviários na Província de Nampula (1930-1954)", in: Cadernos de História, 8, Maputo, 1990. p.p. 71-80.

CHICITALA, 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.

COELHO, J. P. B., "A Primeira Frente em Tete e o Malawi", ARQUIVO, 15, Maputo, 1994. p.p.43-107.

DAVIES, R. & O'MAERA, D. "Total Strategy. 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.

DAVIES, R., "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).

DAVIES, R., "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.



DAVIES, R., " O Apartheid em Fúria: uma Análise do Regime de Botha na Conjuntura Actual", in: Estudos Moçambicanos, 5/6, Maputo: CEA, 1986. p.p. 173-183.

FAUVET, P. "Lubricando uma Máquina de Guerra". Notícias, 10.10.82.

FAUVET, Paul e GOMES, Alves, "The Mozambique National Resistance" - Supplement to AIM Information Bulletin (69), 1982.

FRELIMO, Relatório do Comité Central Apresentado ao 4 Congresso, 1983.

GENTILI, A. "Notas sobre a Política da CEE Referente a Sanções e Ajuda à África Austral" in: Zacarias(ed.) Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral. Maputo: ISRI, 1991.

GEFFRAY, Chistian, A Causa das Armas: Antropologia da Guerra Contemporânea em Moçambique, Porto: Afrontamento, 1991.

HANLON, J. Beggar Your Neighbours: Apartheid Power in Southern Africa. - London: CIIR, 1986.

HANLON, J. "SADCC in the 1990s: Development on the Frontline". The Economist Intelligence Unit: Especial Report n° 1158. -London [S/L], (1989).

HANLON, J. "Sucessos e Perspectivas das Sanções contra a África do Sul". In Zacarias (ed.) A. Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral.-Maputo: ISRI, 1991: 337-354.

HEDGES, David, "Apontamentos sobre as Relações entre Malawi e Moçambique, 1961-1987", in: Caderno de História, 6, Maputo Novembro, 1987.p.p 5- 28.

JOHNSON, D. & MARTIN, D. (eds.) Destructive Engagement: Southern Africa At War.-Harare: ZPH, 1986.

JOHNSON, D. & MARTIN, D. "A África do Sul Impõe Sanções Contra os Vizinhos", in: Cadernos de História , 8, Maputo: CEA, 1987. p.p.15-38.

KGAREBE, A. (ed.) SADCC2-Maputo.- London: SADCC, 1981.

LIMA, A. P., História dos Caminhos de Ferro de Moçambique, 1971.

LIPTON, M. "O Impacto das Sanções Económicas na África do Sul". In: Zacarias (ed.), A. Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral.-Maputo:ISRI, 1981: 317-330.

MAKINTOCH, 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", in: Estudos Moçambicanos, 5/6, Maputo: CEA, 1986. p.p. 83-120.

MAHARAJ, M. "Determinantes Internas da Política Externa de Pretória", in: Estudos Moçambicanos, 7, Maputo: CEA, 1990. p.p.95-118.

MINTER, W. "The Mozambique National Resistance (RENAMO) as Described by ex-participants." Development Dialogue.-Washington, 1989 (Research Report).

MINTER, W. Apartheid's Contras: An Inquiry into the Roots of War in Angola and Mozambique.- London: Zed Books, 1994.

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.

O'LAUGHLIN, Bridget, "A Base Social da Guerra em Moçambique", in: Estudos Moçambicanos, 10, Maputo: CEA, 1992.

OLSON, T. "África do Sul e seus Vizinhos: Estratégias Regionais em Confrontação" in: Estudos Moçambicanos, 8, Maputo: CEA, 1989. p.p.15-62.

QUEIROZ, J. , Moçambique: Comunicações 1970-1973, Lorenzo Marques, Secretaria Provincial de Comunicações, 1974

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", in: Estudos Moçambicanos, 5/6, Maputo: CEA, 1986. p.p. 129-171.

SPENCE, C. F., Moçambique: África Oriental Portuguesa, Lisboa, s/e, 1965.

TAJÚ, G., "RENAMO: os Factos que Conhecemos", in: Cadernos de História, 6, Maputo, Novembro, 1987. p.p. 5-44.

VALIGY, I., "SADCC: Um Modelo de Cooperação Regional", in: Estudos Moçambicanos, 9, Maputo: CEA, 1991. p.p. 165-208.

VELOSO, J., "A África do Sul e os seus vizinhos", in: Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral, Maputo: Agostinho Zacarias/ISRI, Agosto 1991.

VINES, A., RENAMO: Terrorism in Mozambique.-London: CSAS, 1991.

VINES, A., RENAMO: From Terrorism to Democracy in Mozambique.- University of York: CSAS, 1996.

#### **Documentos não Publicados**

Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Relatórios dos Anos Económicos de 1962 a 1970, L. Marques.  
Boletim da República, 1ª série, nº 27, 6 de Julho de 1993.

BMN, Relatório de Reabilitação da linha férrea de Nacala. 13.11.93.

Carta do Ministro dos Transportes e Comunicações ao Ministro das Finanças.  
22.01.86.

Carta do Vice-Ministro dos Transportes e Comunicações ao Ministro das Finanças.  
22.01.92.

CFM, Direcção de Planificação : Informação Estatística Anual (1975-1995)

CFM, Relatório Anual, 1990.

CFM, Relatório Anual, 1993.

Carta do Chefe da BMN ao Gabinete do Ordenador Nacional - Cooperação  
RPM/CE. 12.09.90.

Comissão Técnica de Planeamento e Integração Económica da Província de  
Moçambique, Relatório de 1968 do 3º plano de Fomento 1968-1973, L.Marques.

Comité de Coordenação do Projecto de Reabilitação do Corredor de Nacala, Relatório  
da Reunião de 17 a 19 de Outubro de 1984.

DNPCF, Plano Director do Porto de Nacala: Estudo Preliminar. 1974.

DNPCF, Relatório Anual, 1984.

DNPCF, Relatório de Empresa.

Protocolo entre o Ministério da Defesa Nacional e o Ministério dos Transportes e  
Comunicações sobre acções a levar a cabo para a protecção do Corredor de Nacala,  
17.05.89.

Ministério dos Transportes e Comunicações, Estudo de Viabilidade, 1986.

Ministério dos Transportes e Comunicações, Relatório da Reabilitação do Corredor de  
Nacala.

## Entrevistas

Abel Assane, maquinista dos CFM, entrevistado em 13.02.97, em Nampula

António Carlos Chichava, maquinista CFM-N, entrevistado em 13.02.97, em Nampula.

António Mangor, Inspector Comercial dos CFM-N, entrevistado em 27.02.97, em Nampula.

António Marujo, ex-guerrilheiro da Renamo, entrevistado em 25.02.97, em Nampula.

André Muquissé, maquinista, entrevistado em 13.02.97, em Nampula.

Chefe do Posto Administrativo de Namina, entrevistado em 28.02.97, em no Posto Administrativo de Namina.

António Naquito, maquinista dos CFM-N, entrevistado em 13.02.97, em Nampula.

Filipe Nhuse, Director Executivo dos CFM-N, entrevistado em 27.02.97.

Haya Suluyu, entrevistada por Geffray, C. (1991):

M. Issufo, Delegado Político da Renamo na Provincia da Nampula, entrevistado em 12.09.96, em Nampula.

João Frinta, Camponês, entrevistado em 15.02.97, em Namina.

José Sacur, maquinista dos CFM-N, entrevistado em 13.02.97, em Nampula.

José Tapula, maquinista dos CFM-N, entrevistado em 13.03.97, em Nampula.

Sr Lemos, Inspector de Tracção dos CFM-N, entrevistado em 13.02.97, em Nampula.

Lourenço Fortunato, Comandante da 7ª Brigada das FAM de 1987 a 1989, entrevistado em 25.08.97, em Maputo.

Sr Silva, Inspector de Movimento dos CFM-N, entrevistado em 13.02.97, em Nampula.

## Publicações Periódicas

Revista Trimestral da DNPCFM, (Jan./Mar.), 1982; (Jul./Set.)1982.

Tempo (832), 1986.

Xitimela, Publicação Semestral dos CFM (nº 1,2,3).

## Teses

CABA, S., A Guerra na Província da Zambézia e o Papel do Malawi, 1975-1988.  
Universidade Eduardo Mondlane, 1997.

CHILUNDO, A. G., The Economic and Social Impact of the Rail Road Transportation  
Systems in the Colonial District of Mozambique. Thesis Submitted to the Faculty the  
Graduat School of the University of Minnesota, 1995.

NHABINDE, S. A., Desestabilização e Guerra Económica no Sistema Ferro-Portuário  
de Moçambique, 1980-1992. Universidade Eduardo Mondlane, 1997.

STEPHENS, J., The Political Economy of Transport in Mozambique: Implication for  
Regional Development. University of Sussex, 1994.

## Jornal Notícias

24.03.70; 06.05.70; 24.11.81; 14.11.81; 10.05.85; 24.09.86; 22.06.89; 26.06.89;  
05.07.89; 26.07.89; 04.09.89; 21.02.92; 08.09.93; 15.09.93;

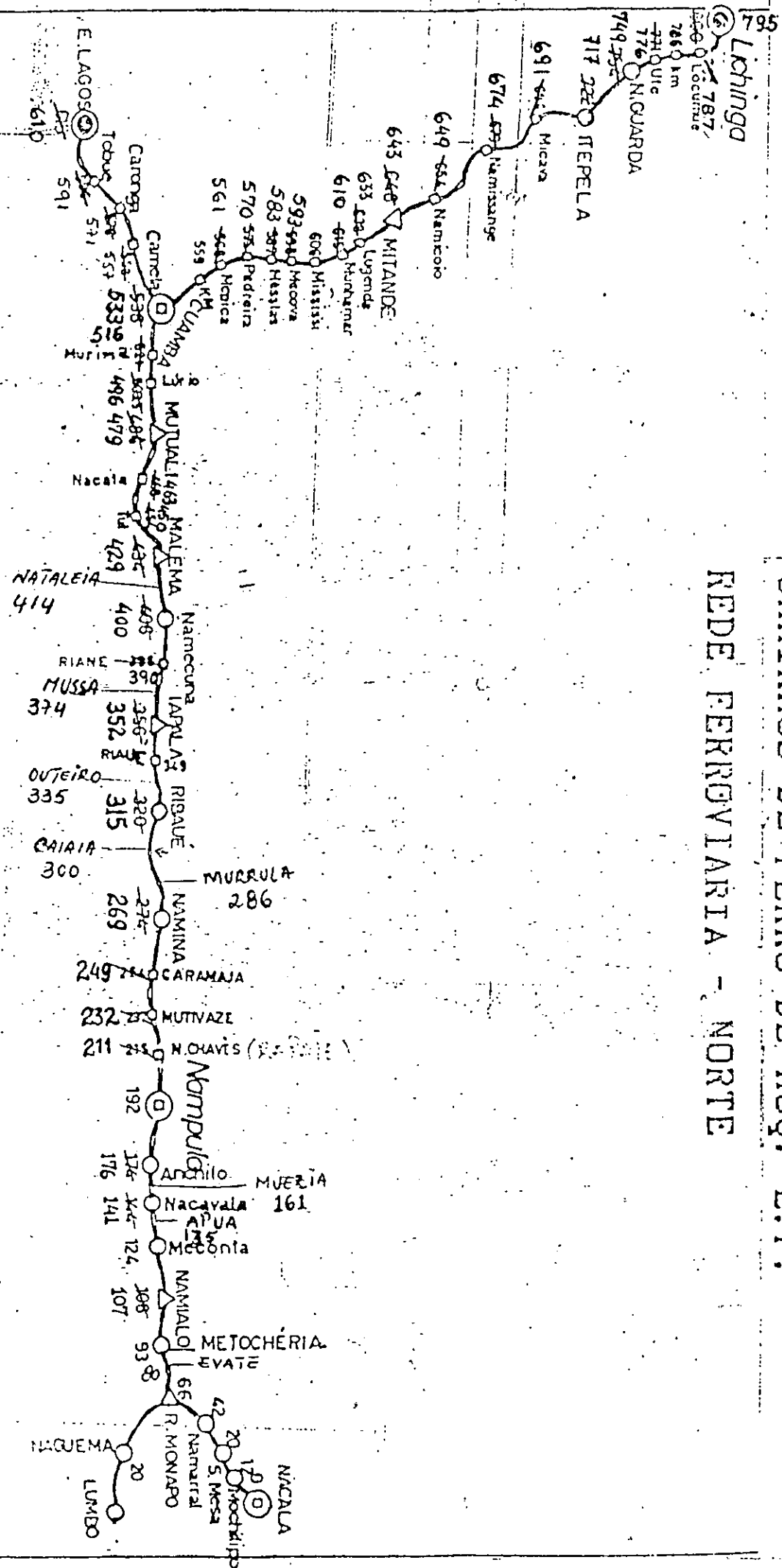
## Notícias da Beira

07.06.69; 07.07.89; 24.03.70.

1:500,000  
1:100,000  
1:50,000

PORTOS E CAMINHOS DE FERRO DE MOÇ. E.P.

REDE FERROVIÁRIA - NORTE



ANEXO I

LEGENDA

- ⊙ Estações principais
- " " classe
- △ " " " " " "
- " " " " " "
- Linha férrea
- - - - - Ajunt. dependentes



ANEXO II

ORGANISMOS E FINANCIADORES DA 1ª FASE DA REABILITAÇÃO DO  
CORREDOR DE NACALA

ORGANISMOS	FINANCIAMENTO
Caisse Centrale de Cooperation Economic (CCCE)	USD 16,0 Milhões
Pool Bancário Frances	USD 31,3 Milhões
Pool Bancário Portu	USD 27,6 Milhões
CIDA (Canadá)	USD 11,6 Milhões
Banco de Moçambique	USD 13,9 Milhões
TOTAL	USD 100,4 Milhões

Fonte: Carta do Director Nacional de Cooperação Regional e do Investimento ao Ministro dos Transporte e Comunicações.  
11/09/96: 2.

ANEXO III

ORGANISMOS E FINANCIADORES DA 2ª FASE DA REABILITAÇÃO DO  
CORREDOR DE NACALA

ORGANISMOS	FINANCIAMENTO
Pool de Bancos Portugueses	USD 10,600 Milhões
Pool de Bancos Franceses	USD 10,365 Milhões
CCCE	USD 22,000 Milhões
CIDA (Canadá)	USD 21,000 Milhões
Donativo da CEE/FED	USD 23,750 Milhões
Donativo da Itália	USD 2,200 Milhões
FINIDA	USD 1,500 Milhões
Fundo do Kuwait	USD 2,400 Milhões
Governo da R.P. Moçambique	USD 2,200 Milhões
Banco de Moçambique	MT 401,700 Milhões

Fonte: Carta do Director Nacional de Cooperação e do Investimento ao Ministro dos Transportes e Comunicações. 11/09/86: 2.

## ANEXO IV

### PROTOCOLO

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 estratégico tanto para a economia nacional, como também para os países do hiterland.

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.

## Artigo 2

O Ministério da Defesa Nacional compromete-se a colocar à disposição comando da referida Unidade uma Brigada cuja composição é de seis Batalhões orgânicos de combate e um Batalhão de Comandos.

## Artigo 3

1. O Ministério da Defesa Nacional compromete-se a fornecer à Unidade acima referida, no espírito do presente protocolo, o pessoal necessário quer em quantidade quer em qualidade para perfazer os Batalhões referidos no artigo precedente.

2. O Ministério da Defesa Nacional fornecerá também àquela Unidade material e equipamento, nomeadamente armamento e munições, conforme consta em anexo.

## Artigo 4

Os membros da força pertencente àquela Unidade, enquanto ao serviço específico do projecto, recebem os seus vencimentos através do Ministério da Defesa Nacional.

## Artigo 5

1. O Ministério dos Transportes e Comunicações compromete-se a garantir durante o período em que o presente acordo vigorar, a alimentação e o abastecimento em víveres dos militares (de acordo com o regulamento em vigor no seio do exército) assim como o combustível, lubrificantes e energia necessários ao funcionamento desta Brigada.

2. Compromete-se ainda a dotar a força de material e equipamento tais com o veículos, rádios, fardamento, medicamentos e outros, em quantidades a acordar pelas partes.

#### 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 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 fornecido 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.

#### Artigo 10

O presente Protocolo entra em vigor a partir da data da sua assinatura.

Feito em Maputo, aos \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 1989



O Ministro dos Transportes e

O Ministro da Defesa Nacional

Comunicações

---

Armando Emílio Guebuza

---

Alberto Joaquim Chipande