



**FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS**

**DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

**Licenciatura em História**

Shelsia Agostinho Ngulele

**Caminhos de Ferro e o desenvolvimento de Moçambique: Linha Marracuene-  
Manhiça 1914-1960**

Maputo, Março de 2025

Shelsia Agostinho Ngulele

Caminhos de Ferro e o desenvolvimento de Moçambique: Linha Marracuene Manhiça  
1914-1960

Trabalho apresentado em cumprimento dos requisitos exigidos para a obtenção do  
grau de Licenciatura em História pela Universidade Eduardo Mondlane

Júri:

Professor Doutor Paulo Lopes Samboco

---

Mestre José Cláudio Mandlate

---

Maputo, Março de 2025

*Epígrafe*

*“Os trilhos não levam só mercadorias, mas também marcas do colonialismo”*

*Autor desconhecido*

### **Declaração de Honra**

Eu, Shelsia Agostinho Ngulele, declaro por minha honra que esta monografia não foi apresentada, parcial ou integralmente, em nenhuma instituição para a obtenção de qualquer grau académico e que constitui resultado de investigação pessoal, por essa razão estão indicados no texto as fontes que foram usadas, em cumprimento aos requisitos exigidos para obtenção do grau de licenciatura pela Universidade Eduardo Mondlane.

Shelsia Agostinho Ngulele

## **Dedicatória**

Dedico este trabalho a minha avó Verónica Jacinto Massinga, por estar sempre ao meu lado, pelo apoio e por ser a minha fonte de energia.

A minha mãe, Amélia António Fernandes e ao meu avô António Pedro Fernandes, uma ausência que sinto profundamente, mas que me inspira a ser a melhor versão de mim mesma.

## **Agradecimentos**

Amo ao Senhor porque ouviu a minha voz e as minhas suplicas (Salmo 116-1). Agradeço a Deus pela bondade e misericórdia, por iluminar o meu caminho e por me sustentar durante essa trajetória.

A minha avó, Verónica Massinga, por ser a minha luz, a minha força. Pelas orações, por segurar-me a cada passo que dou. Obrigada por cada sorriso, colo e abraço, pelo olhar de amor. Obrigada, minha rainha por me mostrar força e resiliência.

Ao meu avô, António Fernandes por cada palavra de incentivo desde o início da minha vida académica, obrigada pelo amor e carinho, hoje sinto não o ter por perto, eternas saudades.

As minhas mães, Elisabeth Massinga Dimande, pelo amor, carinho, apoio e pela força, por me guiar e ser fonte de inspiração, pelo colo por ser para comigo desde os meus primeiros anos de vida, pelo apoio na vida académica, pelo exemplo de força e resiliência obrigada por tudo que fez e tem feito por mim. Casimira Chiluvane, obrigada pelo amor, carinho, pelo apoio, pelo colo, por ser fonte de inspiração por estar comigo desde os meus primeiros anos de vida. O meu muito obrigada a vocês Elisabeth Dimande e Casimira Chiluvane.

Aos meus irmãos, Cândida Mbembele, pelo apoio e confiança por ser fonte de inspiração e por estar comigo em todos os momentos da licenciatura. Jorge Mbembele e Danilo Mbembele pela confiança, conselhos, por acreditarem em mim. O meu muito obrigada a toda minha família.

A minha amiga, Benigna José Seco, por todo apoio, conselhos, por servir como minha força emocional, pelas palavras de incentivo. “Ngulele, você consegue” muito obrigada, companheira.

Aos docentes do departamento de História, pelos ensinamentos e oportunidades. Ao Dr. Marlino Mubai, Dr. Paulo Lopes, Dr. José Cláudio Mandlate pela orientação e paciência.

Aos meus amigos e colegas. Rosina Mabuiangue, amiga que a faculdade me deu, Cleusia Bule, companheira de trabalhos, amiga que recebi nessa caminhada, Vasco Massigue companheiro nos estudos e amigo.

Obrigada a todos que fizeram parte da minha caminhada acadêmica.

## **Siglas e conceitos**

**A.H.M-** Arquivo Histórico de Moçambique

**Antieconómico-** O contrário do que é considerado económico, de um custo elevado e não oferece vantagens.

**Bitola-** É a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos ou carris em uma via férrea.

**Circunscrição-** Se refere a uma área delimitada geograficamente.<sup>1</sup>

**Concelho-** Subdivisão do território sob administração de um presidente da câmara e das restantes autoridades autárquicas.

**CFLM-** Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

**CF-** Caminhos de Ferro

**CFM-** Caminhos de Ferro de Moçambique.

**F.G.G-** Fundo do Governo Geral

**LM-** Lourenço Marques

**S.E-** Secção especial.

---

<sup>1</sup> <https://antoniaximenes.com>



## **Resumo**

Este trabalho debruça-se sobre a construção dos Caminhos de Ferro em Moçambique e a sua relação com o desenvolvimento socioeconómico de Moçambique. O trabalho centra-se especificamente na linha Marracuene-Manhiça que partia de Lourenço Marques (atual Maputo) para a Vila Luiza (Marracuene), e que depois de muitos anos é feita a ligação com Manhiça.

Os Caminhos de Ferro em Moçambique, construídos pelo governo colonial português tinham como principal finalidade o escoamento de matérias primas, e eram meios de fortalecer as relações económicas com os países vizinhos que não tem saída para o mar, como Zimbabwe (antiga Rodésia do Sul), Zâmbia (Rodésia do Norte), Malawi (Niassalândia) e Suazilândia. Os caminhos de ferro tinham como principal finalidade a ligação com os países vizinhos e o objetivo de extrair recursos das colónias. Poucas eram as linhas que tinham como principal finalidade o desenvolvimento da região ou a facilitar a ligação entre a metrópole e as zonas de difícil acesso.

A linha de Marracuene, uma linha secundária que ligava o distrito de Lourenço Marques e a circunscrição de Marracuene, uma vez que foram enfrentadas dificuldades para a construção de uma estrada, construiu-se um caminho de ferro que ligasse essas duas regiões, este caminho de ferro que posteriormente permitiu a construção de outras infraestruturas, o desenvolvimento agrícola da região o que beneficiou os agricultores no transporte de suas mercadorias e anos depois da sua inauguração foi construída uma estrada que ligasse Lourenço Marques a Marracuene.

Por volta de 1958, fez-se a ligação entre a linha de Marracuene e a região da Manhiça, essa conexão impulsionou o desenvolvimento da região e o crescimento da população, assim como o crescimento do interesse por aquela região pelo governo colonial, as zonas férteis que a linha Marracuene-Manhiça atravessava que se encontravam a margem do rio Incomáti permitiram o desenvolvimento de agricultores na região e permitiu o escoamento seguro dos produtos agrícolas. A linha que antes tinha uma importância interna mostrou ser muito benéfica para os planos do governo colonial português com a ligação da linha Marracuene-Manhiça com a Rodésia do Sul.

**Palavras chaves:** Caminhos de Ferro de Moçambique, Linha Marracuene-Manhiça, Desenvolvimento Socioeconómico, Infraestruturas.

## **Lista de figuras**

Figura 1: Automotora Micheline na linha principal da saída de LM.....	15
Figura 2: Automotora Micheline dos CFM na estação de Marracuene .....	16
Figura 3: Estrada Lourenço Marques-Marracuene, ao lado linha férreas.....	28
Figura 4: Extrado da Revista Colonial, 1919 .....	29
Figura 5: Ponte de embarque e a zona de ajardinamento.....	30
Figura 6: Pavilhão do chá.....	30
Figura 7: Linha de Limpopo, ligação com a Rodesia do Sul .....	36

## **Lista de Tabelas**

<b>Tabela 1:</b> Ilustração sobre o movimento de cargas e passageiros com o uso de camionagem automóvel .....	18
<b>Tabela 2:</b> População no geral .....	23
<b>Tabela 3:</b> Evolução da População Colona .....	24
<b>Tabela 4:</b> Evolução do turismo na Vila Luiza.....	27

## Índice

<i>Epígrafe</i> .....	ii
Declaração de Honra .....	iii
Dedicatória .....	iv
Agradecimentos .....	v
Siglas e conceitos .....	vii
Resumo .....	viii
Lista de figuras .....	x
Lista de Tabelas .....	x
Cronologia .....	1
Capítulo I: .....	2
1. Introdução .....	2
1.1. Objetivos .....	3
1.2. Problemática .....	3
1.3. Pergunta de partida .....	5
1.4. Argumento .....	5
1.5. Metodologia .....	5
1.6. Revisão de literatura .....	6
Capítulo II: .....	9
2. Contextualização .....	9
2.1. Transporte e a realidade colonial .....	9
Capítulo III .....	11
3. Historial de Marracuene e Manhiça .....	11
3.1. Marracuene .....	11
3.2. Manhiça .....	11

Capítulo IV .....	13
4. Início da construção da linha Marracuene-Manhiça .....	13
4.1. Caminhos de Ferro em Moçambique .....	13
4.2. Linha de Marracuene .....	14
4.3. A linha de Manhiça .....	16
Capítulo V .....	20
5. Desenvolvimento socioeconómico.....	20
5.1. Plano de fomento 1953-1958.....	20
5.2. Crescimento da população .....	21
5.3. Desenvolvimento agrícola .....	24
5.4. Desenvolvimento turístico .....	26
5.5. Desenvolvimento de infraestruturas .....	27
Capítulo- VI.....	31
6. O papel da linha Marracuene-Manhiça no sistema colonial português .....	31
6.1. Importância da Linha Marracuene-Manhiça .....	31
6.2. Ligação da linha com a Rodésia do Sul .....	32
Capítulo VII.....	38
Conclusão .....	38
Capítulo VII.....	40
Bibliografia.....	40

## **Cronologia**

- 07/04/1877- Chegada da expedição das obras públicas à Lourenço Marques. Que foi encarregada do estudo da linha do Transvaal.
- 18/05/1886- Início oficial da construção do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.
- 23/08/1910- Abertura à exploração do primeiro troço do Caminho de Ferro de Gaza.
- 1914- Inaugurada a linha de Xinavane.
  - Início da construção da Linha Lourenço Marques-Marracuene.
- 1918- Inaugurada a Linha Lourenço Marques-Marracuene.
- 1920- Construção da estrada Lourenço Marques-Marracuene.
- 1929- Inicia o alargamento da bitola da linha de Marracuene para bitola Normal.
- 1930- Termina o alargamento da bitola da linha de Marracuene.
- 1939- Inicia-se o estudo para o prolongamento da linha de Marracuene até Manhiça.
- 1953- Início da ligação ferroviária entre Lourenço Marques e Rodésia do Sul.
- 1954- Termina o prolongamento da linha de Marracuene até Manhiça.
  - Inicia o prolongamento da Linha da Manhiça até Ungubana
- 1955- Inaugurada a Linha Lourenço Marques-Rodésia do Sul.
- 1957- A circunscrição de Manhiça é elevada a concelho.
- 1958- Sai o primeiro comboio de Marracuene para Manhiça.
  - Termina o prolongamento da linha Marracuene-Manhiça para Ungubana.
  - Linha da Rodésia do Sul é ligada a linha do Limpopo, passando a aliviar o troço de Moamba.

## **Capítulo I:**

### **1. Introdução**

No âmbito da partilha de África pelas potências europeias, Portugal teve que demonstrar por ações concretas que detinha o controlo dos seus territórios. Deste modo, decidiu implementar projetos de grande e pequena escala, teria alugado algumas partes do território moçambicano para algumas companhias estrangeiras, como a Companhia de Moçambique fundada em 1888, Companhia do Niassa de 1891 e a Companhia de Zambézia de 1894, para que estas companhias pudessem explorar a região e desenvolver infraestruturas no território.

A construção do presídio de Lourenço Marques foi um dos projetos erguidos com o propósito de mostrar o seu poder sobre o território moçambicano, numa altura em que verificavam tentativas de ocupação de Lourenço Marques pelos ingleses, franceses e austríacos. Um dos grandes empreendimentos construídos nesta época, por volta de 1894, foram os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques (CFLM) atualmente denominado Caminhos de Ferro de Moçambique(CFM), uma infraestrutura de grande dimensão cuja construção levou anos.

O empreendimento era muito grande e atravessava regiões de difícil acesso e vitais para o desenvolvimento de relações comerciais com os países vizinhos. Os principais Caminhos de Ferro desenvolvidos pela Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques tinham como principal finalidade a ligação com os países vizinhos para o estabelecimento de relações com estes países, poucas eram as linhas internas ou que foram feitas para elevar economia local.

As linhas feitas pelo governo português procuravam facilitar o escoamento de recursos de Moçambique para os países do hinterland ou vice e versa. Mas as poucas linhas desenvolvidas com finalidades internas tiveram um grande contributo na economia de Moçambique durante a época colonial. Linhas que no início do seu desenvolvimento eram consideradas linhas secundárias teriam se tornado linhas principais, mostrando-se muito importantes para a economia colonial e para o estabelecimento de relações com os países do hinterland, é o caso da Linha Marracuene-Manhiça que passou de uma linha secundária para uma das linhas principais dos CFLM.

## **1.1. Objetivos**

### **Geral**

- Compreender o contributo da Linha Marracuene Manhiça no desenvolvimento socioeconómico de Moçambique.

### **Específicos**

- Descrever a evolução da Linha Marracuene-Manhiça;
- Identificar o papel da Linha Marracuene-Manhiça no desenvolvimento socioeconómico;
- Explicar como a Linha Marracuene-Manhiça tornou-se importante no sistema colonial português.

## **1.2. Problemática**

O governo português procurou demonstrar por ações que detinha poder sobre as suas colónias, em uma época em que se corria para a ocupação de África, o governo português implementou projetos no território moçambicano, assim como alugou algumas partes para as outras potências para que construíssem infraestruturas.

Em 1877 no dia 7 de Março, desembarca um corpo expedicionário de engenheiros de obras públicas portuguesas em Lourenço Marques que seriam responsáveis pela construção da cidade. Apesar do tratado de 1875 assinado entre o governo colonial e a África do Sul, o projeto de construção do Caminho de Ferro não estava formalmente incluído, o que fez com que a construção dos Caminhos de Ferro não começasse logo em 1877. Em 1884 com a convenção suplementar celebrada em Lisboa entre o governo Português e o Transvaal que é autorizado por Portugal a construção da secção moçambicana da linha que ligasse Lourenço Marques ao Transvaal. Em 1894 é que a linha de Lourenço Marques passa a estar ligada com o Transvaal. (Covane, 1989, p. 17)

Os Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) se apresentam como uma das instituições que permitem a compreensão da história de Moçambique, os Caminhos de Ferro nascem por imperativos de permitir o acesso ao mar, ao rico território do Transvaal. Para tal, passaram-se por convenções que conduziram à assinatura, em 1875 do segundo tratado de paz, amizade e comércio de 1869. (Covane, 1989, p. 17). Muitas foram as linhas que



nasceram tendo como principal finalidade o escoamento de matérias primas de Moçambique para os países que não têm acesso ao mar.

Num estudo sobre os caminhos de ferro no Norte de Moçambique, (Chilundo, 2001) observa que as linhas férreas e o transporte rodoviário são muitas vezes considerados significativos, não só para a fixação colonial, como para a penetração e expansão das relações capitalistas de produção nos países desenvolvidos. Já os primórdios da construção do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, Noronha observara que:

“De Cape town, de Durban, em torno das possessões portuguesas, de Lourenço Marques do Porto da Beira, a rede que se estende de Caminho de Ferro irá unir assim como possivelmente separar o governo com os produtores locais, mas também abrirá espaço para comoções políticas” (Noronha, 1896, p. 28)

Os Caminhos de Ferro, desde a sua fundação tem sido muito importante para o desenvolvimento de Moçambique. No início da sua construção, muitas das suas linhas eram destinadas a servir os países vizinhos, poucas eram as linhas que tinham como principal finalidade penetrar as zonas de difícil acesso para o desenvolvimento da região, como é o caso da linha Inhambane- Inharrime, que partia do Porto de Inhambane construída em 1908, esta linha tinha como principal objetivo servir o desenvolvimento das plantações de açúcar de Mutamba, esta linha ligava o Vale de Inharrime ao Porto de Inhambane e era também um ponto de partida para os trabalhadores emigrantes (Newitt, 1995).

Poucos são os estudos feitos sobre o desenvolvimento das linhas internas em Moçambique, que tinham como principal finalidade o escoamento de produtos agrícolas, que mostram como essas linhas impulsionaram o crescimento urbano, económico e social dos locais por onde a linha passa.

O principal objetivo do trabalho, é descrever a evolução da linha Marracuene-Manhiça, identificar como essa linha impulsionou o desenvolvimento socioeconómico de Moçambique no geral e explicar como essa linha secundária passou para uma linha principal, tendo se tornado importante para a Rodésia do Sul, atual Zimbabwe, até que ponto os objetivos traçados para essa linha foram alcançados.

### **1.3.Pergunta de partida**

Como os Caminhos de Ferro na linha Marracuene-Manhiça contribuíram para o desenvolvimento de Moçambique?

### **1.4.Argumento**

Os Caminhos de Ferro de Moçambique são uma das maiores infraestruturas desenvolvidas pelo governo colonial português, se não for a maior. Esse grande empreendimento que chegou a ser considerado um Estado dentro de um Estado. Foi o maior empregador e desencadeador de vilas e povoações, responsáveis pelo abastecimento de regiões que eram de difícil acesso, foram responsáveis pelo estabelecimento de relações entre o governo e os países vizinhos que na maior parte não tinham acesso para o mar.

A linha Marracuene-Manhiça uma linha secundária teria se tornado uma das principais linhas para o desenvolvimento socioeconómico de Moçambique, tendo se tornado uma linha primária com a ligação a linha do Limpopo que encontrava-se ligada a Rodésia do Sul, impulsionou o desenvolvimento agrícola na região do rio Incomáti por onde a linha passa, tendo facilitado o escoamento de produtos agrícolas, a Linha Marracuene-Manhiça foi crucial no estabelecimento de relações entre o governo colonial português e a Rodésia do sul.

### **1.5. Metodologia**

Considerando a natureza do trabalho e o ramo em que se encontra inserido, para a realização do trabalho, foi usado um procedimento específico que consiste em classificar as fontes primárias e secundárias. As fontes primárias são as contidas no Arquivo Histórico de Moçambique, sediada na Universidade Eduardo Mondlane, Fundo do Governo Geral, que diz respeito aos Caminhos de Ferro de Moçambique.

Quanto aos documentos secundários, foi efetuada uma pesquisa bibliográfica em diferentes instituições, documentos que fazem análises sobre o processo de construção dos Caminho de Ferro.

Trata-se de uma pesquisa bibliográfica e documental. Pois, usa obras elaboradas por diversos autores assim como documentos primários que na sua maioria são relatórios,

estudos feitos para a construção dessa grande infraestrutura. Tratando-se de um estudo de caso e a insuficiência de fontes que falam sobre a construção da linha Marracuene-Manhiça, foi feita uma relação entre as fontes disponíveis e analisadas com exatidão para o alcance do objetivo. Na sua maioria foram usados relatórios anuais, e jornais.

### **1.6.Revisão de literatura**

Covane, no seu livro sobre as relações económicas de Moçambique e a África do Sul que se encontra dividido em 9 capítulos, fala sobre as relações entre esses dois países faz uma análise objetiva e precisa dos acordos, convenções e tratados assinados entre a África do Sul e Moçambique durante o período colonial o que acaba nos levando para a compreensão da relação atual entre Moçambique e África do Sul no pós-independência. O autor estuda o período compreendido entre 1850-1964 aborda os acontecimentos que antecedem a ocupação dos Estados em Moçambique e posterior a essa ocupação. Ele divide em três períodos de 1897-1909 que se refere ao desenvolvimento da indústria mineira do Transvaal, com a ligação entre Lourenço Marques e o Transvaal em 1894 e deixa Moçambique muito privilegiada, mostra a importância dos Caminhos de Ferro de Moçambique para o transporte de mão de obra para o Transvaal. (Covane, 1989)

O segundo período, de 1910-1925 considerado pelo autor o mais difícil, pois com a União Sul Africana do Cabo e do Natal, começaram a se criar alguns obstáculos para os trabalhadores Moçambicanos, o funcionamento dos Portos e Caminhos de Ferro ficaram de algum modo prejudicados nesses corredores.

No terceiro período, de 1926-1964 mostra uma grande evolução depois do golpe de estado em Portugal em 1926, que culminou com a mudança de poderes, o que levou a uma nova administração, novos meios de trabalho e novas políticas laborais que fez de Moçambique um produtor de matéria prima para a indústria metropolitana.

Ribeiro, fala da evolução dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique desde a era colonial até por volta de 1960 destacando o papel da infraestrutura na economia e integração nacional do país.

O autor aborda os primeiros projetos e construções, explicando os motivos que justificaram a criação dessa infraestrutura. Ele destaca a importância dos Portos e

Caminhos de Ferro no escoamento de produtos agrícolas e como essa infraestrutura impulsionou o comércio e a economia colonial.

A autor aborda também sobre a expansão da rede ferroviária e como foi o crescimento dos Portos de Lourenço Marques e da Beira e a construção de novas linhas férreas. Devido ao período de análise do livro, o autor também aborda sobre o impacto da primeira e segunda guerra mundial na infraestrutura de transporte.

Lima, mostra que os Caminhos de Ferro de Moçambique foram um grandes projetos colonial que não abrange apenas as províncias ultramarinas de Portugal em África, esta infraestrutura carrega consigo uma complexa organização que mostra as suas diversas formas de servir a comunidade com os transportes por via férrea, rodoviário e aéreo, é um grande projeto para servir o sistema colonial no processo de penetração para o interior para aumentar a riqueza e servir os territórios vizinhos.

Segundo (Lima, 1971, p. 15):

Foi com o desenvolvimento do sistema ferroviário em Lourenço Marques que se desenvolveu a arrancada para uma obra verdadeiramente impressionante, que fez desviar para o Sul o centro de gravidade de todo o sistema ferroviário político-administrativo de Moçambique, arrastando em consequência para a baía de Lourenço Marques, a capital da província.

O autor mostra como foi o processo de construção das linhas férreas, as ligações com os países vizinhos o exemplo da Suazilândia, Pretoria com Moçambique. Esses países tinham interesses nas riquezas que Moçambique têm, o governo Português queria facilidade e segurança no escoamento de matérias prima. Fora falar das ligações internacionais, fala também dos Caminhos de Ferro no território Moçambicano como a de Xinavave, Marracuene e Manhiça que são subsidiárias do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.

Lima mostra que, o serviço dos transportes tinha interesse em servir a economia de Moçambique, o serviço de transporte procurava estudar e propor ao governo a criação, desenvolvimento ou auxílio no serviço de transporte comuns ou dos caminhos de ferro, com o objetivo de conseguir o maior volume de tráfego e tendo em vista melhorar a

economia dos sistemas ferroviários e alargamento da sua esfera de ação, procurava desenvolver as áreas potencialmente ricas, dando a preferência às que, pior servidas estejam por meio de transporte e não possuam os requerentes indispensáveis para atrair, imediatamente, a iniciativa particular (Lima, 1971, p. 245).

Como Lima afirma, a expressão Caminhos de Ferro de Moçambique não abrange apenas o sistema ferroviário da província ultramarina de Portugal, engloba toda uma vasta organização de inclui nas suas mais diversas formas de bem servir o interesse da comunidade. Os Caminhos de Ferro procuram dos seus vastos sistemas penetrar naturalmente para o interior, buscando o desenvolvimento das riquezas do território para servir não só a economia local, como também a economia dos países vizinhos (Lima, 1971, p. 9).

Do arquivo histórico de Moçambique (A.H.M), são importantes os documentos primários contidos no fundo do Governo Geral (F.G.G) e na Secção especial (S.E), com destaque especial aos telégrafos, relatórios dos CFLM, onde mostram o andamento da construção dos Caminhos de Ferro, o uso de Relatórios, documentos, o uso de fontes primárias identificados no arquivo dos CFM.

## Capítulo II:

### 2. Contextualização

#### 2.1. Transporte e a realidade colonial

Para falar do transporte pode se encarar dois ângulos diferentes: o tecnológico, se cingindo na evolução que os transportes tiveram para que pudessem ultrapassar distâncias, ser mais viáveis para a locomoção de pessoas e bens. O lado tecnológico olha para o seu desenvolvimento em relação aos meios geográficos, económicos a influência que a distância-meio de transporte na compreensão da formação dos espaços geográficos e económicos.

No contexto colonial, o desenvolvimento do transporte não observava só a questão de melhor locomoção, o desenvolvimento de transporte para um bem público. Os Caminhos de Ferro que é o nosso objeto de estudo tinha como principal finalidade o desenvolvimento económico e político, como (Walter Rodney, 1985, p. 420) afirma, foram muito raras as situações em que os Caminhos de Ferro beneficiaram de financiamento privado, salvo nos domínios do capital mineiro sul africano, nas rodésias e na própria África do sul, bem como na Serra Leoa.<sup>2</sup>

A construção de sistema de transporte e comunicações era o prelúdio da conquista, esse desenvolvimento no transporte permitiu novas agressões imperialistas, outras vias de transporte tinham como finalidade a exploração de recursos. Como afirma (Cumbane, 2002), o Caminho de Ferro em África trouxe mudanças significativas na estrutura socioeconómico e no ordenamento demográfico, na medida em que, a sua vida volta, desenvolvem-se grandes povoados.

Os Caminhos de Ferro em Moçambique trilharam caminhos longos, sem considerar a estrutura demográfica das regiões, que tanto podiam ser densamente povoadas ou mesmo despovoadas, o governo colonial devia criar condições de atracção de capitais para impulsionar a produção agrícola colona e do campesinato. Como é o caso do

---

<sup>2</sup> Rodney, Walter. A economia colonial: a conquista e as novas relações de produção, 1880-1910. In boahen, A. Adu (coord.) História geral de África, vol. VII: África sob dominação colonial. 1880-1935, paris atica/UNESCO, 1985, cap. 14;420.

desenvolvimento dos Planos de Fomento, a criação de colonatos e o desenvolvimento da Vila Luiza em Marracuene.

Para (Chilundo, 2001, p. 86), a construção das linhas férreas constituía uma tentativa por parte dos portugueses de responderem em simultâneo a preocupações estratégico-político e a problemas económicos. Como afirma Eduardo Correia, o caminho de ferro era a única forma eficiente e prática de penetrar no interior, estabelecer e sustentar a civilização europeia.

O transporte melhorado e eficiente mostrou-se uma necessidade para o governo colonial português, uma vez que poderia assegurar uma melhor e mais eficiente utilização de recursos naturais e humanos. Como mais tarde declara um oficial português:

“É vital construir um caminho de ferro para promover o desenvolvimento dos territórios ricos que ela ira atravessar. Nenhum capital esta disposto a arriscar uma exploração agrícola mineira em grande escala sem a possibilidade de transporte fácil e prático da sua produção para a costa. Sem rios navegáveis, nem sequer é económico usar camionetas de carga para distâncias de cem quilómetros, sendo ainda menos prático utilizar carregadores para uma distância tão longa...” (Chilundo, 2001, p. 88; apud Reis., 1925) .

A construção dos Caminhos de Ferro em Moçambique mostrou-se muito importante, possibilitando a consolidação da administração portuguesa em Moçambique como também para o escoamento de recursos humanos e naturais das regiões de difícil acesso para a metrópole e os países vizinhos.

## **Capítulo III**

### **3. Historial de Marracuene e Manhiça**

#### **3.1. Marracuene**

Marracuene, foi a 2 de Fevereiro de 1895 o palco do Gwaza-Muthine combate travado no âmbito das lutas de resistência Nacional, o local de uma batalha decisiva entre o governo português e o imperador Gungunhana, onde as forças portuguesas saíram vitoriosas.

Marracuene tem uma grande importância na narrativa heróica da conquista portuguesa de Moçambique, por volta de 1895, quando as forças portuguesas venceram a batalha de Gwaza-Muthine, Marracuene passou a ser visto pelos portugueses como um espaço de glória militar.

A circunscrição de Marracuene possui diversas instalações agrícolas, das quais importam as grandes plantações de bananeira, a Marracuene Agrícola Comercial, empresa que fora criada em 1928.

#### **3.2. Manhiça**

A ocupação da Manhiça pelos portugueses, processou-se sem derramamento de sangue, sendo de destacar o papel desempenhado pelo capitão Freire de Andrade na ocupação da zona em 1895. (historico, 2021)

O decreto provincial n° 78-A de 7 de Fevereiro de 1895 renomeia a divisão administrativa das então chamadas terras da coroa, que passam a estar divididas em cinco circunscrições, uma das quais, a circunscrição da Manhiça e a portaria n° 79, de 20 de Fevereiro de 1899, regulamentou o estabelecimento de casas ou de troca de géneros nas localidades pertencentes a Marracuene e Manhiça.

A portaria n° 918 de 28 de Setembro de 1918, classifica a povoação da Manhiça como de primeira classe e é reservado o terreno destinado ao projeto da povoação e seus subúrbios. Ainda em 1918, pela portaria n° 954 a 2 de Novembro é aprovado o projeto de povoação comercial da Manhiça e classificada de terceira ordem.



A circunscção da Manhiça é extinguida pela Portaria n° 11: 978, de 18 de Maio de 1957 e é criada em sua substituição o Concelho da Manhiça, com a mesma área, elevando a povoação sede à categoria de vila.

Manhiça limita-se ao norte pelo concelho de Magude; a sul com o concelho de Marracuene; a este com o concelho de Marracuene e oceano indico e a oeste com o concelho de Sabié.

## **Capítulo IV**

### **4. Início da construção da linha Marracuene-Manhiça**

#### **4.1. Caminhos de Ferro em Moçambique**

Moçambique tem uma localização privilegiada, localizada na região costeira a oeste do oceano Índico, o canal de Moçambique é um dos locais de passagem principal de rotas de tráfego marítimo internacional. A sua localização estratégica é uma potencialidade para o país e determinante nas decisões e posicionamento na cooperação regional.

A localização estratégica de Moçambique teria influenciado bastante na construção do sistema ferroviária para a ligação com os seus países vizinhos, sendo Moçambique um centro natural do transporte regional dando acesso vital para os países sem saída para o mar como: Malawi, Zâmbia, Zimbabwe, e tendo um papel central no fornecimento de transporte e serviços logísticos para a região (Meléndez-Ortiz, 2007). Como mostra (Lima, 1971), “(...) a ideia de construção de um Caminho de Ferro partindo do Transvaal para Lourenço Marques era como única porta segura que lhes garantia acesso ao mar.”

Segundo Chilundo, os Caminhos de Ferro moçambicano, surge como uma infraestrutura essencial para a saída de matérias primas e de riquezas locais para o mundo industrializado, os Caminhos de Ferro, destinavam-se a atingir dois objetivos principais que eram: A consolidação de uma administração colonial portuguesa e dar ímpeto a produção de culturas de rendimento para a exportação de produtos agrícolas (Chilundo, 2001, p. 88).

Noronha argumenta que:

“Os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques eram uma esperança, que os colonos afagavam de longe, sem acreditar na sua realização, era o pesadelo do governo inglês, o fantasma temeroso da colônia do Natal, o receio longínquo, indefinido do Cabo, um horizonte de emancipação comercial para o Transvaal.”  
(Noronha, 1896, p. 111)

A construção do primeiro troço do Caminho de Ferro Lourenço Marques- Pretória foi o que deu início a história dos Caminhos de Ferro de Moçambique em 1888, que também

ligava Lourenço Marques à Moamba. Teve também o troço de Xinavane que foi inaugurada a 5 de Outubro de 1914 até Ungubana. A via de Xinavane foi a que deu impulso para a construção da Linha de Limpopo, que tinha a intenção alargar a zona de colonização europeia no vale do Guija, onde prolongou a linha até lá, tendo sido concluído em 1937, em 1952 a linha foi prolongada para a aldeia da barragem onde se localizava o centro do plano de fomento e o povoamento de Limpopo.

O sistema ferroviário de Moçambique encontra-se dividido em duas categorias, as mais importantes linhas que se encontram centradas no Porto de Maputo, Beira e Nacala. E as linhas isoladas as de Gaza, Inhambane e Zambézia.

Os Caminhos de Ferro podem ser caracterizados como sendo para o transporte de mercadorias entre países e portos. Os Caminhos de Ferro de Moçambique eram a chave para o desenvolvimento do Sul de Moçambique.

#### **4.2.Linha de Marracuene**

A linha de Marracuene é subsidiária do Porto de Lourenço Marques (atual Maputo), que partia do Porto de Lourenço Marques para Marracuene (Vila Luiza), passando por Mahotas, sobre o rio Incomáti na extensão de 35 quilómetros. A construção da linha iniciou em 1914, com o objetivo de abranger a região agrícola do Incomáti, servindo exclusivamente ao capital português para o escoamento da produção local. “Embora limitada à importância local, e apesar do seu reduzido alcance, a linha foi muito importante para o desenvolvimento económico de Marracuene.” (Texeira, abril 1991)

O primeiro troço da linha foi inaugurado a 5 de Outubro de 1918, esta linha tinha como ponto final a Vila Luiza. Inicialmente a linha de Marracuene era em via reduzida, uma vez que o principal objetivo do estado com a construção desta linha era impulsionar o turismo na região, mas foi em 1929 com o processo de alargamento da bitola passando em 1930 para uma bitola normal que é também explorada pelo Estado. Em 1930-1931 a Direção dos Serviços dos Caminhos de Ferro sofreu uma alteração, como mostra o relatório económico de 1939, esta remodelação foi essencialmente baseada na disposição da Carta orgânica de 6 de Julho de 1929, essa carta que criara a Direção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro com superintendência na construção e exploração de todos os Portos e Caminhos de Ferro da colônia, sob a administração direta do Estado.

Segundo o Relatório económico de 1940, a Carta Orgânica de 1929<sup>3</sup>, tinha o objetivo de revolucionar a administração dos Portos e Caminhos de Ferro, para que cada rede parasse de depender da administração local, mas passasse a depender apenas da administração central da colónia<sup>4</sup>. Essa remodelação tinha o objetivo de trazer um melhor resultado para o público, fornecendo um serviço eficiente e barato para o comércio (Ferro, 1940, p. 16).

A linha tinha como principal objetivo tornar a Vila Luiza um centro moderno de turismo, tendo desse modo atraído turistas locais para o rio Incomáti, impulsionando também o comércio local ao ligar o Vale de Incomáti à Lourenço Marques, e proporcionando o transporte de produtos agrícolas, principalmente legumes e bananas, para exportação para a África do Sul e o abastecimento da capital.



*FIGURA 1: AUTOMOTORA MICHELINE<sup>5</sup> NA LINHA PRINCIPAL DA SAÍDA DE LM*

---

<sup>3</sup> Para o engenheiro Pinto Teixeira, o regime de administração local estava provando sendo mal pela falta de unidade, falta de critério na fixação de vencimentos, forte situação deficitária em todas as redes, excepto na de Lourenço Marqus. Com o estabelecimento de uma administração central, foi estabelecido uma administração única e autónoma, com contabilidade e regime financeiro único, criação de meios de transporte auxiliares dos caminhos de ferro.

<sup>5</sup> Foi uma automotora ligeira criada no início dos anos 30 pela fábrica Michelin interessada em vender os seus produtos à base de borracha. A utilização das automotoras terminou com o início da segunda guerra mundial, o que originou fim dos cruzeiros.



*FIGURA 2: AUTOMOTORA MICHELINE DOS CFM NA ESTAÇÃO DE MARRACUENE*

### **4.3. A linha de Manhiça**

O prolongamento da linha de Marracuene a Manhiça, relevou os interesses do governo colonial de ir ao encontro dos agricultores na região do Incomáti. A linha da Manhiça foi a extensão da linha de Marracuene que existia desde 1918 e encontrava-se em exploração, o prolongamento da linha de Marracuene para Manhiça foi no intuito de explorar o centro agrícola da rica região de Manhiça. (Lima, 1971, p. 300)

Em 1940, no dia 9 de Abril, foi enviado um telegrafo para o Governador da colonia Tristão de Bettencourt em resposta ao seu interesse em construir uma linha que ligasse Manhiça à Marracuene. Mas muito antes de 1940, os agricultores da circunscrição de Manhiça teriam mostrado interesse em uma linha que ligasse essas duas circunscrições e os benefícios que esta ligação traria para a circunscrição, assim como para Lourenço Marques.

A ideia da construção da linha de Manhiça veio logo depois da conclusão da linha de Marracuene, quando os agricultores perceberam que a ligação com a linha de Marracuene seria benéfica para a região da Manhiça assim como para Lourenço Marques. Mas para a construção da linha levou muito tempo, como mostram os estudos feitos sobre a linha em 1937 e o Relatório Económico de 1940-43 que até aquele período ainda não se tinha chegado a uma conclusão para a construção da linha. Como mostra telegrafo enviado ao presidente:

“Os agricultores das circunscrições de Marracuene e Manhiça vem respeitosamente e por a V.exa. o seguinte: Há mais de dois anos foi efetuado o estudo para a construção de um CF desde a testa do Caminho de Ferro de

Marracuene até à sede das circunscrições da Manhiça, numa extensão de 50km aproximadamente sem que até agora se saiba qual o despacho que obteve do estudo” (Morgado, n.d.)

Os agricultores da Manhiça teriam submetido para o governo da circunscrição o anseio de ter uma linha que ligasse com a circunscrição de Marracuene. Foram feitos estudos para a construção de um caminho de ferro desde a linha de Marracuene até a circunscrição da Manhiça, seria uma extensão de 50 km aproximadamente.

Como mostra Lima, a prioridade dada a construção das linhas de Moçambique e Tete não permitiu que o prolongamento da linha fosse possível, atendendo ao pedido dos agricultores. Por volta de 1939, quando se preparava para o prolongamento da linha, veio a eclodir em Setembro a Segunda Guerra Mundial que se prolongou até 1945 o que dificultava a obtenção de matérias e criava novos embaraços par o empreendimento. (Lima, 1971, p. 300)

Foram realizados estudos para o prolongamento da linha, mas o estudo de 1939, considerou que o prolongamento da linha de Marracuene para Manhiça era antieconómico, pois o volume de cargas e passageiros não compensava a exploração e o valor que seria gasto com a construção da linha. Diferente do estudo de 1939, o relatório final da execução do I plano de fomento mostrava que a circunscrição da Manhiça podia trazer grandes benefícios para a economia colonial com a construção da linha, pois a parte mais rica do vale do Incomáti eram as das circunscrições de Marracuene e Manhiça que seriam atravessadas pela linha (Ferro, 1959, p. 841).

Como mostra o relatório de estudo para a construção do caminho de ferro da Manhiça (1927-1940), esta infraestrutura seria um grande benefício para o governo colonial, uma vez que a circunscrição tinha terras excepcionais para a prática da agricultura, de tal modo que mesmo em tempos de secas, os indígenas não passavam fome.

Esta circunscrição tinha um elevado volume de carga só com o serviço de camionagem automóvel e não era antieconómico, uma vez que só com este serviço era responsável por 43,6% a 53,1% sobre o número de passageiros transportados pela camionagem da Divisão de Lourenço Marques. Existiam também nessa circunscrição empresas privadas que se dedicavam a indústria.

*TABELA 1: ILUSTRAÇÃO SOBRE O MOVIMENTO DE CARGAS E PASSAGEIROS COM O USO DE CAMIONAGEM AUTOMÓVEL<sup>6</sup>*

Ano	Passageiros	Toneladas	Receitas
1935	65.499	706	436 contos
1936	64.592	2212	593 contos
1937	72.553	1961	576 contos
1938	80.929	922	518 contos

Este quadro mostra que a construção do Caminho de Ferro para Manhiça era uma necessidade para os agricultores, como afirma Alfredo Morgado no seu relatório para o Governador da colônia que “os agricultores não têm transportes fluviais de boa vontade, mas sim porque tem absoluta necessidade deles, enquanto não for efetuada a construção do caminho de ferro.”

A atenção dada à construção das linhas de Moçambique e Tete não permitiu satisfazer os anseios dos agricultores de imediato, a segunda guerra mundial foi também um dos fatores que impediu o prolongamento da linha uma vez que existia uma dificuldade para obtenção de material e o governo estava concentrado na produção de produtos para poder exportar para os países que estavam em guerra, sendo que o período de 1938-1944 foi o auge da produção de algodão.

A construção da linha de Marracuene e a sua ligação com Manhiça era um benefício para o governo colonial, uma vez que:

“A circunscrição de Marracuene e Manhiça são de todas as do distrito de Lourenço Marques que menores contingentes dão, e nos anos de seca que há periodicamente nos distritos de Lourenço Marques e Inhambane não custa que indígenas dessa região teriam passado fome, e a região é servida pela estada de Lourenço Marques e pelo rio Incomáti que cerca as terras ao meio.” (Morgado, n.d.)

---

<sup>6</sup> A diminuição que se verifica nos anos de 1937-1938, se deve as cheias que ocorreram nesse ano, tendo inutilizado por completo todos os bananais e parte das culturas.

O prolongamento da linha teria sido contemplado com a introdução do I Plano de Fomento em 1953-1958, que segundo Lima (1971), incluiu na lista das suas realizações o seu legítimo desejo, desse modo as aspirações dos agricultores da circunscrição da Manhiça foram alcançadas. O prolongamento da linha terminou em 1958, e aumentou a mobilidade entre as zonas de produção e as zonas de comércio.

“A 2 de Fevereiro de 1958, pela primeira vez ia sair de Vila Luiza um comboio de passageiros rumo à Manhiça, um troço mais de via férrea rasgando caminhos, Sul do Save adiante pela margem do Incomáti.” (Anon., 2 de fevereiro de 1958)

A linha para o vale do Incomáti por Marracuene, com extensão para a Manhiça e com a eventual ligação com Xinavane, linha que serviria também o vale do Incomáti, com extensão para o vale do Limpopo na direção do Guija cuja exploração foi inaugurada a 2 de janeiro.

“Os estudos para o prolongamento da linha de Marracuene para Manhiça teriam sido realizados em 1939, mas só em 1954 foram revistos e atualizados, ao mesmo tempo que se inicia o troço Manhiça-Ungubana.” (Ferro, 1959)

A linha de Marracuene-Manhiça foi muito importante para o desenvolvimento da região, tendo impulsionado a produção agrícola, o turismo pela região.



## **Capítulo V**

### **5. Desenvolvimento socioeconómico**

O principal objetivo no início da construção da Linha de Marracuene era impulsionar o desenvolvimento daquela região, desenvolver o turismo na região, e criar meios para o desenvolvimento.

Após a segunda guerra mundial, verificou-se uma revolução na indústria portuguesa, embora Portugal fosse um país agrário, a revolução concentrava-se no crescimento do poder do capital industrial e bancário. A revolução permitiu que o governo colonial fizesse o que a muito não conseguiu fazer, investir nas colónias e na promoção dos seus lucros.

“Para que a revolução tivesse sucesso, foram feitos empréstimos para facilitar a construção de infraestruturas, como os caminhos de ferro e obras nos portos” (Hedges, 1999, p. 161).

Os investimentos nas infraestruturas trouxeram para o governo português avultados lucros devido as ligações que fazia com os países vizinhos, permitiu também o fornecimento de energia, tiveram também os investimentos que se concentravam na comercialização e transformação de produtos agrícolas de exportação.

#### **5.1. Plano de fomento 1953-1958**

A partir da década de 50, o governo colonial deu novo impulso à exploração dos recursos de Moçambique. Esse impulso económico verificou-se com a introdução dos planos de fomento e a fixação dos colonos (Hedges, 1999, p. 162).

Os principais pontos do I Plano de Fomento era o aproveitamento dos recursos, povoamento, comunicações e transportes. Na questão da produção esse plano incluiu a agricultura que não era só para satisfazer os desejos colonias, mas também devido ao prolongamento da linha da Manhiça até ao encontro da linha de Limpopo em Ungubana no ramal da linha de Xinavane, o que passou a constituir uma necessidade para se assegurar o escoamento do tráfego com a Rodésia do Sul.

A lei n.º 2058 de 29 de dezembro de 1952 mostra que:

“O Plano de Fomento, foi um plano parcial restrito aos grandes investimentos a efetuar pelo estado na agricultura, no reconhecimento mineiro, nas vias de comunicação e nos meios de transporte e aos investimentos a fazer por particulares, foram feitos investimentos também nas novas indústrias e no desenvolvimento de indústrias existentes”.

Como mostra (Hedges, 1999):

“A obra principal durante a vigência desse plano foi a construção dos quase 300Km da linha férrea de Lourenço Marques à Malvénia, na fronteira com a então Rodésia do Sul. O objetivo era aproveitar, plenamente o crescente tráfego da nova federação Central africana, a confederação das colônias da Rodésia do Sul (Zimbabwe), Rodésia do Norte (Zâmbia) e Niassalândia (Malawi), um bloco que facultaria um crescimento económico e acumulação rápida, particularmente na Rodésia do Sul”.

A ligação entre Lourenço Marques e Malvénia teria sido concluída em 1956, essa linha não era só do interesse da Rodésia do Sul, pois também teria impulsionado bastante o crescimento económico de Moçambique. Esta linha procurava dar ímpeto à produção de culturas de rendimento para a exportação, o crescimento da população colono pode ser associado a construção das linhas férreas nesse período.

Segundo (Lima, 1971, p. 300) o I Plano de Fomento tinha como um dos pontos na sua agenda o prolongamento da linha Marracuene para Manhiça, uma vez que com esse prolongamento da linha poderia se estender para a linha do Limpopo em Ungubana, essa linha passou a constituir uma necessidade para o escoamento do tráfego para a Rodésia. Foi devido a introdução do I Plano de Fomento que foi possível o prolongamento da Linha de Marracuene para Manhiça e a sua ligação com a Linha de Ungubana na linha do Limpopo.

## **5.2. Crescimento da população**

O plano de fomento tinha como um dos principais pontos o povoamento das colônias portuguesas, considerada esta a segunda onde de colonização.

O crescimento da população nas colónias portuguesas foi impulsionado pelas condições que o governo criou em zonas que antes não eram habitadas ou que não reuniam condições para o desenvolvimento do comércio, da agricultura entre outros. O governo teria criado condições para o escoamento de produtos como as linhas férreas feitas em cada região.

O crescimento da população em algumas regiões de Lourenço Marques está ligado ao período pós segunda guerra mundial, período esse que foi caracterizado pela onda de industrialização. Diferente de outros países europeus, Portugal usou da pequena parte dos desempregados portugueses para formar uma comunidade leal. Esta camada de auxiliares leais não era só para o desenvolvimento económico da colónia, como também para a manutenção da autoridade colonial, (Hedges, 1999).

A ideia do povoamento branco, a criação de colonatos surge em 1951, um projeto de Trigo de Moraes, ele afirma que:

“O colonato enraizado no regadio, é para brancos e negros e situa-se no caminho seguido desde sempre por Portugal na sua ação civilizadora. A vida de brancos e negros será fraternalmente ligado pelo anseio do engrandecimento espiritual da nação.” (Moraes, 1956, pp. 260-270)

Para que tivesse esse engrandecimento espiritual, o governo Português inicia o projeto de povoamento branco do vale do Limpopo, para que esse projeto fosse adiante muitos recursos foram mobilizados. A criação da Escola Técnica de Lourenço Marques em 1937, e a construção da linha de Limpopo em 1938, estes dois empreendimentos teriam criado condições para a formação de mão de obra qualificada dos colonos. Com estes dois empreendimentos foram criadas condições para o incremento da produção e a garantia do escoamento destes produtos para o principal mercado, a cidade de Lourenço Marques, (Amilai, 2008)

A implementação de empreendimentos, a construção das linhas férreas impulsionou bastante no crescimento da população, o estabelecimento dos colonos. No colonato de Limpopo, o primeiro a ser criada em 1954, foram criados empreendimentos para receber os agricultores portugueses. Os agricultores portugueses seriam alojados em terras férteis o que levou a expulsão dos nativos das áreas férteis, a expulsão dos nativos

contrariava a ideia de trigo de Morais “a vida de brancos e negros será fraternalmente ligado pelo anseio do engrandecimento espiritual da nação.”

O distrito de Lourenço Marques observou um crescimento populacional nos anos de 1950-1955 um numero elevado de colonos portugueses nas circunscricões de Marracuene e Lourenço Marques.

*TABELA 2: POPULAÇÃO NO GERAL*

	Branços	Amarelos	Indianos	mistos	Negros assimilados	Total
Total do distrito	32.805	901	6.551	8.899	1.714	50.870
Lourenço Marques	28.699	852	5.690	7.334	1.457	44.032
Manhiça	294	27	89	7.334	1.457	765
Marracuene	2.954	20	205	593	104	3.876
Maputo	342	2	209	288	36	877
Sabié	516	-	358	402	44	1.320

Fonte: Boletim geral do ultramar, 1955

Boletim geral do ultramar, 1955. pp.169:

“Em 1950 as cinco áreas administrativas que em 1955 formaram o distrito de Lourenço Marques tinham uma população total de 41.606 habitantes civilizados (senso 6.788 no concelho de Lourenço Marques, 750 na Manhiça, 811 no Maputo, 2.196bem Marracuene, 1.061 no Sabié)”.

(Amilai, 2008) afirma que a linha de Limpopo criou condições para o escoamento de produtos para o principal mercado, a cidade de Lourenço Marques. Esta linha que posteriormente foi prolongada para o Rodésia do Sul impulsionou a economia portuguesa e o crescimento da população colona.

TABELA 3: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO COLONA<sup>7</sup>

População	1930	1940	1950	1960
Total	3.885.447	5.085.627	5.738.911	6.603.653
Colona	17.842	27.438	48.213	97.245

O crescimento populacional esta ligado a construção da linha Marracuene-Manhiça. As possibilidades que esta linha trouxe para a região do Incomáti influenciou a fixação de agricultores pela região. A possibilidade de escoamento seguro de seus produtos pelos caminhos de ferro levaram ao crescimento da população nas circunscrições.

### 5.3. Desenvolvimento agrícola

(Rocha, 1999), afirma que a maior parte da população moçambicana pertencia ao setor agrícola. Esta população tinha como principais plantações a cana-de-açúcar, plantações de coqueiros, de sisal e de chá.

A produção do açúcar começou na última década do século de XIX, tendo como principais plantações o Vale de Zambeze, Vale do rio Búzi e o Vale do Incomáti. As produções dessas plantações eram para a alimentação da população rural, mas também para os milhares de trabalhadores na agroindústria, que compravam os produtos aos camponeses na sua rede de lojas.

Segundo Hedge, existiam importantes diferenças regionais, as regiões de Nampula, Cabo delgado e Zambézia é de onde vinham os principais produtores, eram os principais produtores agrícolas que na sua maioria não dependia de trabalhos nas minas sul-africanas. Diferente das outras províncias, nas províncias de Gaza, Maputo, Inhambane, o campesinato ficava sem trabalho, isso porque essa região era um repositório de mão de obra para as minas sul-africanas. Para o pagamento do imposto, neste caso o imposto de palhota, o valor vinha do salário dos mineiros, o que não impulsionava a produção agrícola. Como afirma Rocha (1999):

“Esse aspeto muda por volta de 1920, quando alguns emigrantes chegam com charruas da África do Sul o que tornou possível a criação de uma minoria

<sup>7</sup> Censo da população indígena da colônia de Moçambique, em 1930, Lourenço Marques. Imprensa Nacional, 1932. Censo da população não indígena em 1935, Lourenço Marques. Imprensa Nacional, 1936. Censo da população em 1940, Lourenço Marques. Imprensa Nacional, 1942-1945; recenseamento geral da população em 1950, Lourenço Marques. Imprensa Nacional, 1953-1955

camponesa, esse fator levou a uma maior produtividade e a acumulação de bens e o aumento das áreas de cultivadas, como no vale do Limpopo.” (Rocha, 1999)

A partir de 1930, a setor agrícola torna-se uma das atividades com maior fonte de receitas em Moçambique, o que esta associado a construção dos caminhos de ferro, uma vez que para o escoamento desses produtos foram criadas vias de acesso para a sua transportação.

Muitos dos agricultores estabelecidos ao longo da linha de Marracuene-Manhiça eram colonos agrícolas, eram maioritariamente portugueses, gregos e monhés que se dedicavam à produção de banana.

“Os vagões, de via reduzida, chegavam a Lourenço Marques, e, percorridos os 35 Km de via eram descarregados, sendo a maior parte da carga de novo carregada em vagões de via normal, porque havia grande exportação de bananas para a África do Sul.” (Lima, 1971, p. 227)



*FIGURA 1- RIO INCOMÁTI PERTO DE LOURENÇO MARQUES  
BANANAS DE MARRACUENE PARA EXPORTAÇÃO*

*FIGURA 2- ENCAIXOTANDO*



*FIGURA 3: GRANDE BANANAL DA ADMINISTRAÇÃO, UMA PLANTAÇÃO DE BANANEIRAS.*

Ao longo dos anos de 1953, o sistema de transporte da cana entre as plantações foi alvo de investimento, através da aquisição de vias férreas, locomotivas, vagonetes na iniciativa de otimizar as condições de mobilidade e produtividade.<sup>8</sup>

#### **5.4. Desenvolvimento turístico**

Com a construção da Linha Marracuene, a administração dos caminhos de Ferro de Moçambique pretendia fazer da Vila Luiza um centro de turismo moderno, atraindo turistas locais para ver os hipopótamos no rio Incomáti.

O governo colonial promoveu o aumento do tráfego de passageiros, trazendo visitantes de Lourenço Marques para visitar Marracuene. Uma das atrações que tinham naquele local, eram os hipopótamos que abundavam o rio Incomáti, para impulsionar o uso dos caminhos de Ferro, os visitantes eram trazidos de comboio saindo de Lourenço Marques para Marracuene (Ferro, 1940, p. 365).

A administração colonial focava os seus serviços no fomento de turismo na Vila Luiza e propaganda de Lourenço Marques e da colônia.

“Amanhã, domingo, dia em que se encerra a Exposição Agrícola e Industrial da Vila Luiza que a secção de publicidade dos CFM organizou em Marracuene (...). Como dissemos, além dos comboios entre Lourenço Marques e Vila Luiza, (...)

---

<sup>8</sup>Relatório e Contas do ano de 1953 (2º exercício) da sociedade Agrícola do Incomáti in AMRESS: fundo Sociedade agrícola do Incomáti

há um comboio para servir aqueles que queiram organizar seus pic-nics e almoços” (Anon., 07 de janeiro de 1939).

O governo colonial usava diferentes meios para impulsionar o turismo na Vila Luiza, a realização de exposições, excursos para a Vila Luiza. Entre os anos de 1930-1940, os colonos consideravam Marracuene “um destino ideal para um merecido descanso, tinham lugares maravilhosos para desfrutar de um domingo”.

Como mostra (Lima, 1971) que:

“De 24 de Junho a 2 de Julho de 1933, foi realizada a III exposição Regional a qual foi inaugurada pelo encarregado do Governo Coronel Soares Zilhão, a exposição resultou num êxito e serviu para demonstrar o desenvolvimento agrícola da região”.

Para Marracuene (Vila Luiza), foram realizadas durante o ano de 1939 12 excursões com 575 passageiros. A excursão era uma das atividades que mais atrativos proporcionava, eram deslocados passageiros com automotoras que seguiam pelo rio Incomáti. Fora também construído o pavilhão de chá da Vila Luiza que era um grande complemento uma vez que facilitava a ida de bandas de músicas a bordo.

*TABELA 4: EVOLUÇÃO DO TURISMO NA VILA LUIZA<sup>9</sup>*

Ano	1931-32	1937	1938	1939	1940
Excursões	31	17	21	12	4
Passageiros	1 448	2 217	2 014	575	98

Desenvolver a atratividade turística em Marracuene foi um dos meios usados pelos CFM como forma de rentabilizar a sua linha férrea.

### **5.5. Desenvolvimento de infraestruturas**

Para fazer de Marracuene uma atratividade turística, o governo colonial teria desenvolvido na circunscrição de Marracuene e construção de infraestruturas, o

---

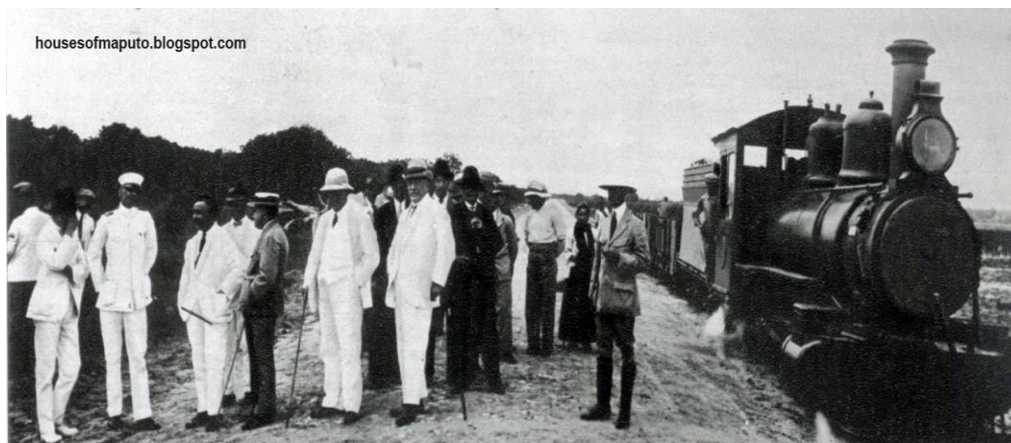
<sup>9</sup> A pouca afluência nos anos de 1939-1940 pode se justificar devido a eclosão da II Guerra Mundial que durou de 1939-1945.



ajardinamento de alguns locais para o desenvolvimento da circunscrição e o crescente aumento do interesse dos turistas pela considerada Princesa de Incomáti, Marracuene.

A construção dos Caminhos de Ferro foram também um dos principais catalisadores para a construção de infraestruturas ao longo da linha, como afirma Lima, “a Vila Luiza passou a dispor de atrativos que ficaram a dever das iniciativas do Caminhos de Ferro.” Uma vez que com a linha em funcionamento o transporte de matérias para a construção da estrada Lourenço Marques-Marracuene e, com a linha de Marracuene, ficou ainda mais seguro de se fazer o transporte de mercadorias e bens fazer.

A construção da linha Lourenço Marques-Marracuene, que foi inaugurada em 1918 teria influenciado para a construção da estrada que ligava as duas regiões. Antes da construção da linha os empreiteiros que foram encarregados de construir a estrada teriam encontrado dificuldades para o transporte de matérias e a estrada não podia ser construída por dificuldades técnicas<sup>10</sup>, mas com a construção da linha de Marracuene foi possível levar avante a construção da estrada que ligava Lourenço Marques a Marracuene, uma vez que a linha facilitou o transporte de matérias necessários para a sua construção assim como o próprio deslocamento da mão de obra que seria responsável pela construção.



*FIGURA 3: ESTRADA LOURENÇO MARQUES-MARRACUENE, AO LADO LINHA FÉRREAS*

---

<sup>10</sup> Como é o caso da Casa Koppel, de Berim que se comprometeu em fornecer automoveis capazes de fornecer a ligação com a vila, mas desistiu, devido ao um carro que foi construido para isso e não conseguiu chegar a vila. O Governador Geral, Freira de andrade ponderava construir uma estrada de ligação, mas o orcamento era muito elevado que desistiu (Lima, 1971).

O projeto de construção da estrada que ligaria Lourenço Marques a Marracuene existia desde 1911, essa estrada destinava-se a servir os agricultores estabelecidos naquela localidade. A obra chegou a ser autorizada em 1917, mas teria enfrentado dificuldades no transporte do material. Antes da inauguração da estrada em 1920, a revista colonial em 1919 mostrava o que se tinha passado para a construção da estrada.

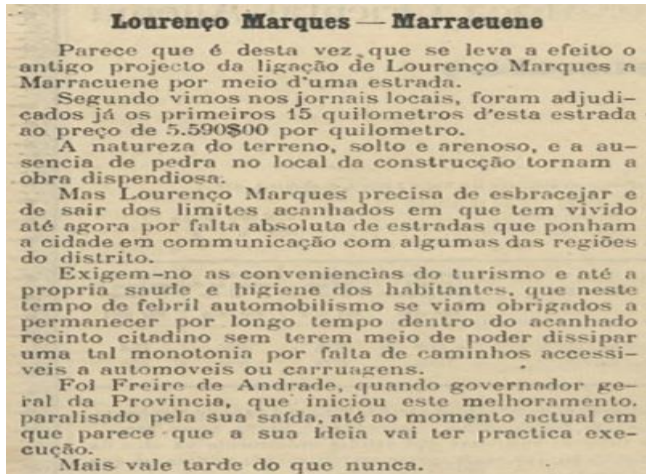


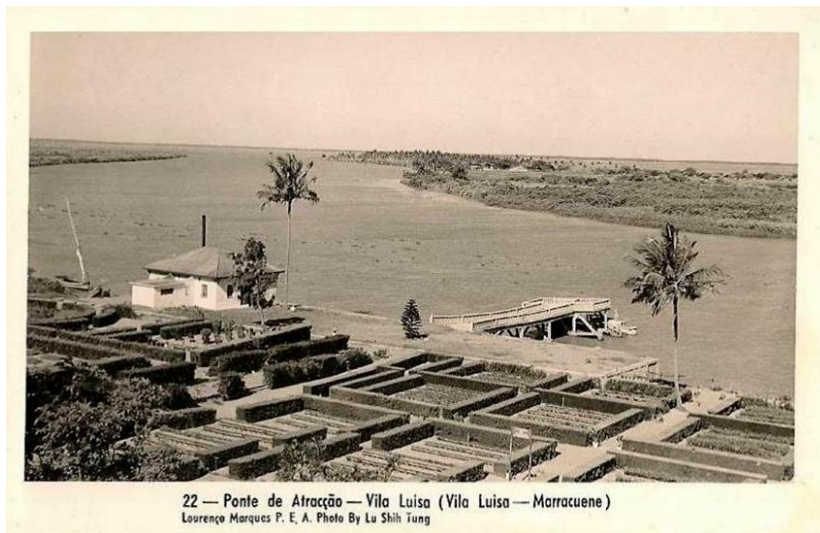
FIGURA 4: EXTRAÍDO DA REVISTA COLONIAL, 1919

Os CFLM foram também responsáveis pela plantação de árvores na parte alta habitada da vila, pelo ajardinamento da zona mais baixa onde estava a estação dos CF responsáveis também pela construção de zonas de repouso para os turistas.

Foi construída uma ponte de desembarque de passageiros por volta de 1929:

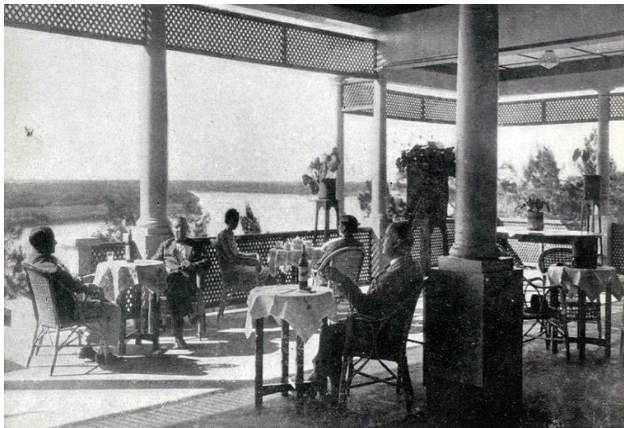
“A ponte foi construída devido as dificuldades encontradas para a construção de estrada que faria a ligação de LM e Marracuene, tanto que a ligação era feita a barco seguindo ao longo da costa da Polana entrando pelo foz do rio Incomáti acima da ilha Xefina”<sup>11</sup> (Anon., 2017)

<sup>11</sup> <https://housesofmaputo.blogspot.com/2017?04?marracuene-ligacao-lourenço-marques-por.html>



*FIGURA 5: PONTE DE EMBARQUE E A ZONA DE AJARDINAMENTO*

Os CFLM foram também responsáveis pela construção de zonas de repouso para os turistas, como é o caso do pavilhão de chá, que foi construído por volta de 1930, o povoamento florestal da região com pinheiros, o ajardinamento da zona de estação.



*FIGURA 6: PAVILHÃO DO CHÁ*

## Capítulo- VI

### 6. O papel da linha Marracuene-Manhiça no sistema colonial português

A construção das vias de comunicação em Moçambique, as linhas férreas eram principalmente para o benefício dos países vizinhos. Segundo (Cumbane, 2002), a construção dos caminhos de ferro em Moçambique foi determinada por princípios externos ligados a necessidade de escoamento de matérias primas para o hinterland, que na sua maioria não tinham ligação para o mar, poucas foram as linhas internas que o sistema colonial português construiu, linhas que tinham como principal foco o desenvolvimento interno.

A linha Inhambane-Inharrime inaugurada em 1908 e a linha de Xinavane inaugurada em 1914, foram uma das primeiras linhas internas construídas pelos portugueses. A linha Inhambane-Inharrime tinha como um dos objetivos servir o desenvolvimento das plantações de açúcar de mutamba, e a linha de Xinavane<sup>12</sup> que tinha como objetivo a exploração da região na intenção de exportar os produtos. A linha de Marracuene inaugurada em 1918 tinha como principal objetivo o desenvolvimento de turismo na Vila Luiza, linha que teria sido prolongada para Manhiça em 1958. A linha Marracuene-Manhiça beneficiou bastante a comunidade local, e atendeu aos anseios do governo colonial. O prolongamento da linha para a região de Ungubana<sup>13</sup> que passava do ramal de Xinavane uma extensão da linha de Moamba, a linha teria sido benéfica no descongestionamento da linha de Moamba.

#### 6.1. Importância da Linha Marracuene-Manhiça

De acordo com a distribuição geográfica das redes dos CFM é possível ver que não foram feitas para o transporte interno ou para o serviço do desenvolvimento da população. Os grandes portos estão em direção aos países vizinhos ou ligados as grandes plantações. As grandes linhas que Moçambique têm foram construídas devido aos acordos feitos com os países vizinhos que se beneficiariam da linha no transporte de trabalhadores e mercadorias.

---

<sup>12</sup> A linha é um ramal do Ressano Garcia/ Moamba. Segundo Lima segue o seguinte troço Moamba, Chinhaguanine, estacao de Magude, Xinavave.

<sup>13</sup> Entre a estacao de Magude e o ramal de Xinavane.

Os caminhos de ferro em Moçambique, assim como as linhas dos países do terceiro mundo, surgiram como uma infraestrutura essencial para a saída de matérias-primas e de riquezas locais para o mundo industrializado (Chilundo, 2001, p. 88). A linha Marracuene-Manhiça não foi uma exceção, a linha foi muito importante para a saída de riqueza da região, e mostrou-se importante para o hinterland, uma vez que passava por zonas férteis e que eram importantes na produção agrícola.

A linha de Marracuene uma das poucas que foi contruída com a intenção de desenvolver a região, impulsionando o turismo para a circunscrição de Marracuene. A sua ligação com Manhiça constituiu uma grande vantagem para o governo colonial, uma vez que a linha passaria por zonas férteis próximo ao rio Incomáti que eram zonas boas para a produção agrícola.

A linha torna-se importante para o sistema colonial, quando o governo observa que a região do Incomáti permite a produção de produtos que abastecem o mercado de Lourenço Marques, a possibilidade de ligação com Manhiça também é um dos fatores que faz desse projeto um grande catalisador da economia colonial.

Ligando a linha de Marracuene com a linha da Manhiça que passaria de zonas férteis do Incomáti, onde agricultores se dedicavam a produção de hortícolas, banana que não só abasteciam o mercado de Lourenço Marques como também a África do sul.

A linha Marracuene-Manhiça mostrou-se ainda mais importante quando em 1958 com o prolongamento da linha da Manhiça para Ungubana possibilitou a ligação de Lourenço Marques com a Rodésia do Sul por um Caminho de Ferro, o que permitiu maior escoamento de produtos agrícolas, o fortalecimento de relações entre o Governo português e o Governo da Rodésia do Sul.

## **6.2. Ligação da linha com a Rodésia do Sul**

Moçambique, por razões naturais, era considerado o pulmão da Rodésia,<sup>14</sup> devido ao baixo custo e rapidez que com que este a Rodésia do Sul tinha acesso ao mundo nas suas trocas comerciais (MASSAIETE, 1999, p. 10).

---

<sup>14</sup>Samora Machel na sua comunicação à nação sobre as agressões rodesianas e a decisão do governo moçambicano em encerrar a fronteira descreve quão eram importantes os portos moçambicanos para a economia daquele país.

O fato da Rodésia ser um país sem saída para o mar, cujo comércio externo dependia de vias e facilidades concedidas pelos países vizinhos, constitui uma desvantagem para o país, pois, mais cedo ou mais tarde iria buscar uma saída para o mercado internacional na intenção de transportar os seus produtos. Nesta desvantagem da Rodésia do Sul, o governo português viu uma oportunidade de ganhar dinheiro, observando que um caminho de ferro será necessário.

Como afirma (MASSAIETE, 1999, p. 10), devido ao crescente comércio da Rodésia do sul com o exterior, Cecil Rhodes em 1890, aventou a possibilidade do estabelecimento da ligação ferroviária entre Moçambique e Rodésia do Sul através da Beira, essa ligação que veio a ser concretizada em 1892 com o início da construção da linha Beira-Rodésia que entrou em funcionamento em 1898. O fluxo de mercadorias na Rodésia obrigou a construção de outra linha, essa questão teria sido levantada na Conferência dos Transportes que foi realizado em Johannesburg em Outubro de 1950.

Foi assinado um acordo a 20 de Junho de 1951 entre o governo português e o governo da Rodésia onde encarregou-se uma firma americana de estudar e pronunciar-se sobre três possíveis soluções para a construção da linha<sup>15</sup>. O governo português teria focado estudos para poder decidir como faria essa ligação com a Rodésia, sendo que seria conveniente fazê-la pela linha de Limpopo já existente que atravessaria uma região das autoridades portuguesas que eram conhecidas apenas como reservatórios de pretos para as minas do Transvaal ou se seria feita a ligação através da Beira.

A firma americana, no seu relatório de Junho de 1952 considerou viável qualquer das soluções, mas aconselhou a terceira que seguia o trajeto Bulawayo-Bannockbwn-Guija-Lourenço Marques. Essa conclusão chegou depois de um estudo feito em relação aos custos de construção e melhoramento.

“A hipótese de que o porto de Lourenço Marques e o troço da linha em exploração entre Lourenço Marques-Moamba satisfaria o aumento de tráfego resultante da nova ligação, preconiza a retificação da via entre Moamba e

---

<sup>15</sup> As três possíveis soluções: primeira solução- Melhoramento da Linha Bulawayo-Salisburia – Beira; Segunda solução- estabelecimento de uma nova ligação Bulawayo-West Nichols- Beitbridge-Lourenço Marques; Terceira solução- Bulawayo – Bannockbwn- Guija-Lourenço Marques.

Guija, a construção de cerca de 400 milhas de via férrea entre Guija e Bannockbwn além do melhoramento na rede rodesiana.”<sup>16</sup>

Primeiramente, a ligação Lourenço Marques e Rodésia do Sul seguiu o trajeto da linha de Limpopo, Rodésia do Sul, Guija, Moamba na ligação com a Xinavane a Linha de Ressano Garcia e depois para Lourenço Marques no porto.

O engenheiro Lopes Galvão em 1919, teria elaborado um vasto plano de desenvolvimento ferroviário, onde projetava o prolongamento da linha de Xinavane, que teria que atravessar o Incomáti, em Magude continuando a linha até atingir o Guija, e a linha prosseguiria pela margem direita até Mapai.

O prolongamento da linha Marracuene-Manhiça abriria o desenvolvimento agrícola e teria mais utilidade no projeto de irrigação do vale do Limpopo. O prolongamento da linha era de grande interesse não só para a valorização do Sul do Save como ainda, tinha em vista atingir num futuro próximo a Rodésia do Sul, cuja saída natural para o mar era Lourenço Marques.

A ligação com a Rodésia do Sul, quanto ao ponto de vista económico seria mais viável fazer a ligação com a Beira que seria mais perto, mas usando dessa alternativa, perder-se-ia uma grande oportunidade de abrir ao desenvolvimento em grandes áreas. A abertura de um novo hinterland para o Porto de Lourenço Marques que não fosse o Transvaal, daí que se decide fazer a ligação com o Porto de Lourenço Marques na intenção de proporcionar uma nova abertura para o hinterland.

“A construção de uma Linha férrea que devia seguir paralela aos vales dos rios Incomáti e Limpopo iniciou-se na década de 1910, ligando inicialmente a cidade de Moamba, a Magude e Ungubana, chegando até a Vila de Xinavane esse troço foi concluído no ano de 1914 e já colocado em operação.” (Carlos, 16 de outubro 1955)

Com a introdução do I Plano de Fomento em 1953, a linha de Limpopo foi contemplada com o prolongamento para a Rodésia do Sul. A construção da linha iniciou a 21 de Maio de 1953 e se concluiu em Agosto do mesmo ano, onde a via férrea foi levada à aldeia da

---

<sup>16</sup> Relatório final da execução do I plano de Fomento 1953-1958. Lisboa, 1958. Presidencial do conselho, 1959. Imprensa nacional. Pág. 840.

barragem numa extensão de 23km. Pouco tempo depois, prosseguiram os trabalhos até a fronteira onde o grupo avançado de terraplanagem atingiu em 20 de Abril de 1954, com cerca de um ano de antecedência sobre o prazo previsto. Devido a essa antecedência a linha foi aberta a uma exploração provisória em agosto de 1955 e definitivamente em Abril de 1957.

“Em Maio de 1953 as obras da linha de Limpopo foram retomadas, fazendo ligação com Ungubana (a ligação Ungubana a Xinavan) tornando-se até o ramal de Chócue e Caniçado, seguindo daí para o norte alcançando Chicualacuala em 1955. A segunda etapa da linha foi inaugurada a 1 de Agosto de 1955, onde o troço moçambicano inicialmente ligava Moamba e Chicualacuala utilizando a linha de Ressano Garcia entre Moamba e Maputo para aceder ao porto.” (Carlos, 16 de outubro 1955, pp. 370-410)

Além da construção da linha, foram incluídas obras de arte, edifícios, linha telegráfica, tomas de água e balastragem. A construção dessa linha superou o previsto pelos técnicos americanos, pois o volume de carga se apresentou muito superior do que fora calculado.

Em 1954, reconheceu-se a conveniência de ligar a linha Lourenço Marques-Marracuene-Manhiça a linha do Limpopo. De modo a servir toda aquela região e, ao mesmo tempo constituir uma variante ao tráfego proveniente da Linha de Limpopo aliviando o troço de Moamba, do CF de Ressano Garcia. O entroncamento da linha Marracuene-Manhiça com a linha de Limpopo seria em Ungubana.

Os estudos para o prolongamento da linha de Marracuene para Manhiça teriam sido realizados em 1939, mas só em 1954 foram revistos e atualizados, ao mesmo tempo que se inicia o troço Manhiça-Ungubana. A construção da linha foi autorizada a 8 de Maio de 1954 e a sua construção iniciou em Junho do mesmo ano.

“Em Fevereiro de 1958, foi aberto a exploração provisória a linha Marracuene-Manhiça e no fim do ano encontrava-se praticamente concluídas as terraplanagens e o assentamento de toda a via e muito adiante a construção de edifícios ao longo da nova linha que tem um desenvolvimento de 85km. Este CF terá um importante papel a desempenhar, não só no desenvolvimento das regiões



que diretamente serve como também nas comunicações com a Rodésia do Sul”  
(Ferro, 1959, p. 841)

A ligação da linha da Manhiça com Ungubana constituiu um dos elementos que favoreceu a comunicação com a Rodésia do Sul, a linha de Gaza também foi importante para a ligação de Lourenço Marques a Rodésia do Sul.

O Caminho de Ferro de Gaza que tem uma grande utilidade regional, era uma necessidade para dar produtos ricos a região, a riqueza na planície do Vale do Limpopo é atravessada pela via fluvial até ao Chibuto.

“O Caminho de Ferro de Gaza, será mais um elemento natural para garantir o aumento da receita para o CF que ora solicitávamos...a linha por consequência esta na direção mais curta de Lourenço Marques e Chai-chai, são justamente as que mais dependem do benefício da via-férrea” (Fundo do governo n°7)

A ligação da linha de Gaza a Lourenço Marques foi muito conveniente para a ligação com a Rodésia do Sul. Pois a linha sairia de - Bulawayo – Bannockbwn- Guija-Lourenço Marques, como meio de descongestionar o troço Moamba.

“Reconheceu-se a necessidade de ampliar as instalações portuárias de Lourenço Marques. No ponto de vista interno, as zonas servidas por este CF encontravam-se por ora, pouco desenvolvidas, mas é de esperar que o aproveitamento hidroagrícola do Limpopo e as diligências que, pelo II Plano de Fomento vão ser feitas no setor agro-silvo-pecuário, no alto Limpopo, permitam tirar um novo rendimento económico, social desejado.” (Ferro, 1959).

A linha do Limpopo, tinha o objetivo de aproveitar o crescimento do tráfego da nova Federação Central Africana, constituída pela Rodésia do sul, Rodésia do Norte e Niassalândia, um bloco que segundo os planos britânicos facultaria o crescimento económico e acumulação de capitais, particularmente na Rodésia do sul (MASSAIETE, 1999) .

*Figura 7: Linha de Limpopo, ligação com a Rodésia do Sul*

Legenda:



Linha Marracuene-Manhica



Prolongamento da linha Marracuene-Manhica até Ungubana



Ligação com a Rodésia do Sul, passando por Guija, Ungubana, Manhica, Marracuene chegando a Lourenço Marques.



O prolongamento da linha de Manhica até ao encontro da linha de Ungubana, passou a constituir necessidade para se assegurar o escoamento do tráfego com a Rodésia do Sul, e teria relevado o interesse do Caminho de Ferro de Xinavane, que seria aliviada com essa ligação. Passando deste 1958 a ligação entre Rodésia do Sul e Lourenço Marques a atravessar o troço Rodésia do Sul, Guija, Ungubana, Manhica, Marracuene e por fim chegando ao porto de Lourenço Marques.

## **Capítulo VII**

### **Conclusão**

Moçambique tem uma localização privilegiada, é uma das principais rotas para o tráfego marítimo internacional. A posição estratégica que Moçambique possui é uma potencialidade para o país e determinante nas decisões de posicionamento na cooperação regional.

A localização estratégica de Moçambique ajudou no desenvolvimento do sistema ferroviário, uma vez que os países que fazem fronteira com Moçambique não têm saída para o mar, e a construção do caminho constituía uma vantagem para os países vizinhos assim como para Moçambique. Um ponto de acesso vital para Malawi, Zâmbia e Zimbabwe, os Caminhos de Ferro facilitaram o comércio e o fluxo de recursos.

Foram construídas linhas que ligavam com os países vizinhos, como é o caso da Linha que liga Lourenço Marques ao Transvaal, linha que servia principalmente a África do Sul. As vias férreas construídas em Moçambique foram construídas com o principal objetivo de fortalecer as relações comerciais com os países vizinhos, escoar matérias primas para essas regiões e na sua maioria faziam ligações externas.

Poucas são as linhas que foram feitas com o intuito de desenvolver as regiões internas ou chegar as zonas de difícil acesso da colônia portuguesa. A Linha Inhambane-Inharrime de 1908 tinha como principal objetivo desenvolver as plantações de açúcar de Mutamba e a Linha de Xinavane que foi construída e inaugurada por volta de 1914, tinha o principal objetivo de exploração da região na intenção de exportar os produtos.

A construção da linha de Marracuene foi logo depois da inauguração da linha de Xinavane em 1914, a linha de Marracuene tinha como principal objetivo fazer de Marracuene um centro de turismo moderno. A linha impulsionou a construção de infraestruturas na circunscrição de Marracuene.

A linha de Marracuene facilitou o escoamento de produtos agrícolas, e matérias para a construção da estrada que faz a ligação entre Lourenço Marques e Marracuene um empreendimento que fazia parte da agenda do governo colonial, mas devido a dificuldades técnicas e de escoamento não era possível a sua construção.

A ligação da linha de Marracuene com a circunscrição da Manhiça atendeu os anseios dos agricultores da região, a linha que passa pelo rio Incomáti impulsionou a produção agrícola, uma vez que a linha passava por zonas férteis, a linha oferecia um escoamento seguro dos produtos agrícolas.

A linha Marracuene-Manhiça começou como uma linha interna, secundária que ajudou no desenvolvimento da região, impulsionando a produção agrícola, o desenvolvimento de infraestruturas, um crescimento da população colona. Esta linha mostrou-se muito importante para os interesses do governo colonial com a necessidade de fazer uma ligação com a Rodésia do Sul.

Com o prolongamento da Linha de Marracuene para Manhiça que foi concluído em 1954 que foi beneficiada nos projetos do plano de fomento de 1953-1958, mostrou o interesse do Estado colonial em ir ao encontro das necessidades agrícolas dos inúmeros agricultores que trabalham a terra fértil do vale de Incomáti. Com a conclusão da linha da Manhiça foi imediatamente iniciado o prolongamento da linha da Manhiça para Ungubana que foi concluída em 1958. O prolongamento para a Ungubana passou a constituir uma necessidade para se assegurar o escoamento do tráfego com a Rodésia do Sul, a linha de Ungubana passa a ser ligada com a Linha do Limpopo por onde daquele momento em diante passaria a se fazer a ligação com a Rodésia do Sul, descongestionando a Linha de Moamba.

Em suma, a linha Marracuene-Manhiça foi muito importante para o sistema colonial, impulsionou a agricultura nas circunscrições e o desenvolvimento socioeconómico da região. A linha que antes era uma linha interna passou a ser importante para a Rodésia do Sul, a necessidade que a Rodésia do Sul tinha de ter uma saída para o mar foi atendida por essa linha. A procura de um novo hinterland para o Porto de Lourenço Marques foi sustentada pela linha Marracuene-Manhiça. A ligação da linha com a Rodésia do Sul transformou a região em um corredor estratégico para o escoamento de produtos agrícolas e minerais.

## **Capítulo VII**

### **Bibliografia**

#### **Botins e Decretos**

Boletim geral do ultramar, (1956). I serie N° 368. Agência geral do ultramar, Lisboa, Fevereiro.

Decreto provincial n°78-A de 7 de fevereiro de 1895.

Portaria n° 79, 20 de fevereiro 1899.

Portaria n° 954 de 2 de novembro.

Portaria n° 11, 975 de 18 de 1957.

Lei n° 2058 de 29 de dezembro de 1952.

#### **Revistas e jornais**

CARLOS, D., 16 de outubro 1955 . linha de Limpopo. caminhos de ferro do limpopo. *Gazeta dos cfm.*

Anon., 07 de janeiro de 1939. *jornal noticias.*

Anon., 2 de Fevereiro de 1958. Foi aberta à exploração o caminho de ferro até manhiça. *jornal noticias .*

Anon., 15 de Outubro de 1952. Diário do governo

Arquivo Histórico., 2021. *BIArquivo*, Outubro-Dezembro.

#### **Sites consultados**

Anon., 2017. <https://housesofmaputo.blogspot.com/2017?04?marracuene-ligacao-lourenço-marques-por.html>. [Online] [Acedido em 28 outubro 2024].

Anon., 2017. <https://housesofmaputo.blogspot/search/label/marracuene>. [online] [acedido em 28 Outubro 2024]

Anon., S.D. <https://journals.openedition.org/cea/5243?lang=es>. [Online] [acedido em 17 Setembro 2024]

## **Fontes primárias**

A.H.M. *Caminhos de Ferro da Manhiça-Estudos*. Pasta H-1. Governo geral: arquivo da repartição do gabinete 1927-1940.

A.H.M. *Caminhos de Ferro 13*. n°14737. 11/1913. Fundo: governo geral de Moçambique n° 7.

A.H.M. SE, a. II p.5 caixa 47 n° 7.

A.H.M. 13, c. d. f., s.d. *fundo do governo n 7*, s.l.: s.n.

A.H.M. *Caminho de Ferro da Manhiça, 1927-1940*. Fundo Governo Geral. pasta H/1 cx.280.

CFLM., s.d. *caminhos de ferro da Manhiça-estudos*. s.l., s.n.

Gabinete do governo geral. *caminhos de ferro da Manhiça-estudos*. s.l., s.n.

## **Artigos**

TEXEIRA, Maria Luisa. N. P., abril 1991. *the railways of Mozambique: A regional or colonial Project? 1895-1950*. Ottawa: canadian theses service .

AMILAI, Castilho. M., 2008. *Evolução e diferenciação de sistema agrário: situação e perspectiva para a agricultura e a agricultores no perímetro irrigado de Chókwe/Moçambique*. Porto Alegre: s.n.

## **Relatório**

Reis., J. M. d., 1925. *Relatorio do Governo aos territorios da companhias de Niassa.*, lisboa: s.n.

Ferro, c. d., 1940. *relatorio economico 1939*, s.l.: s.n.

Ferro, i. s. d. P. e. C. d., 1959. *relatorio final da execução do I plano de fomento 1953-1958*, lisboa: imprensa nacional.

## **Livros**

CHILUNDO, A. G., 2001. *os camponeses e a construção dos caminhos de ferro de Nampula (1900-1961)*. s.l.:promedia.

COVANE, L. A., 1989. *As relações económicas entre Moçambique e a África do Sul 1850-1964- acordos e regulamentos principais..* moçambique: arquivo historico de Moçambique.

HEDGES, D., 1999. *história de Moçambique: Moçambique no auge do colonialismo, 1930-1961*. Maputo: livraria universitaria .

LIMA, A. P. d., 1971. *Historia dos Caminhos de ferro de Moçambique*. Lourenço Marques: CFM.

Marques, c. d. f. d. L., s.d. *caminhos de ferro da Manhiça-estudos*. s.l., s.n.

MELÉNDEZ-ORTIZ, R., 2007. *opportunities and Risks of Liberalising Trade in Services in Mozambique*. s.l.:s.n.

MORAIS, T. d., 1956. *projeto de irrigação do vale do limpipi, 1925..* lisboa: s.n.

MORGADO, a., s.d. *caminhos de ferro da Manhiça-estudos 1927-1940*. s.l., s.n.

NEWITT, m., 1995. *história de Moçambique*. lousã: publicações Europa-America.

NORONHA, E. d., 1896. *distrito de Lourenço Marques e as suas relações com África do sul*. Lisboa : Imprensa Nacional .

ROCHA, A., 1999. o reforço do colonialismo portugues. Em: *historia de Moçambique: Moçambique no auge do colonialismo*. maputo: livraria universitaria Universidade Eduardo Mondlane.

RODNEY, WalteR, B. A., 1985. A economia colonial: a conquista e as novas relações de produção, 1880-1910.. Em: *Historia geral de Africa*. paris: atica.

## **Teses e dissertações**

BICA, Júlio. 1996. *Economia e política em transição: o estudo de caso CFM-SUL (1964-1980)*. Maputo.

CUMBANE, P. L. 2002. *O caminho de ferro trans-zambeziano, aspectos politicos e economicos da construção, 1908-1970*. Maputo: dissertação.

MASSAIETE, Boaventura. 1999. *Chicualacuala: A guerra na Fronteira 1975-1992*. Maputo, dissertação.