

HT-199



Universidade Eduardo Mondlane

Faculdade de Letras e Ciências Sociais

Departamento de História

**A Paralisação das Minas de Carvão de Moatize e o seu Impacto,
1982-2003**

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

Autor: Francisco A. J. J. Tomo Pantie

Maputo, Maio de 2006

HT-199

A Paralisação das Minas de Carvão de Moatize e o seu Impacto, 1982-2003

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


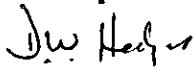
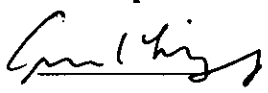
Francisco A.J. J. Tomo Pantie

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS
UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

Supervisor : Prof. Dr. David Hedges

Maputo, Maio de 2006

U.E.M. - FL.C.S.
R. E. 31463
DATA 30 / 06 / 06
AQUISIÇÃO O. F. L. T. A.
COTA HT-199

O júri			Data
O Presidente	O Supervisor	O Oponente	
			21 / 06 / 06

Declaração

Declaro que esta dissertação nunca foi apresentada, na sua essência, para a obtenção de qualquer grau. Ela resulta da minha investigação pessoal, estando indicadas no texto e na bibliografia as fontes utilizadas.

Dedicatória

Dedico este trabalho à minha esposa, Esperança, que nunca desesperou. Aos meus filhos Edgar, Flávia, Paulinha e Elton, pela paciência e sacrifícios consentidos devido a minha prolongada ausência do convívio familiar. Dedico-o também à minha mãe e à todas as minhas irmãs falecidas, particularmente à Cecília.

Agradecimentos

A finalização deste trabalho só foi possível graças a colaboração e apoio de numerosas pessoas e instituições. Gostaria, por isso, expressar os meus sinceros agradecimentos a todos os que directa e indirectamente contribuíram para que o meu sonho se tornasse realidade.

Ao meu supervisor e seu assistente, Prof. Dr. David Hedges e dr. José Cláudio Mandlate, respectivamente, que com rigor científico e de forma sábia, incasável e desinteressada dirigiram este trabalho. Aos meus irmãos Joanhina, Sérgio, Tomo, Zé, Tony, Tó e Castigo que, com o seu apoio multiforme me encorajaram e deram a força necessária para avançar para este grande empreendimento.

Jamais deixaria de agradecer as minhas cunhadas, a Ana e a Bela, pelo seu apoio incomensurável que me concederam, mas de forma muito especial à Ana que me alojou e aturou na sua própria casa, ao longo dos cinco anos que durou a minha formação.

Agradeço, igualmente, ao Sr. João Carvalho Júnior, director da Metalúrgica de Tete, por ter acreditado em mim, dispensando-me da empresa para o prosseguimento dos meus estudos. Ao meu grande AMIGO Góia, que nos momentos mais difíceis ajudou-me a suprir algumas dificuldades no seio da minha família.

À Direcção Nacional de Minas, à Direcção-Geral da Carbomoc e a todos os seus ex-trabalhadores endereço os meus sinceros agradecimentos pelas informações fornecidas e que sustentaram este trabalho. A finalizar, o meu MUITO OBRIGADO ao Graciano e ao Rocha, meus colegas do curso e, a todos os anónimos que não cabem neste espaço.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Produção das minas em 1981

Tabela 2. Evolução das Vendas, 1970-1989

Tabela 3. Necessidades de mineiros em 1982

Tabela 4. Exportação de Carvão, 1975-1986

Tabela 5. Evolução das Vendas, 1990-2001

Tabela 6. Proporção entre Trabalhadores e a Produção, 1973-1993

Tabela 7. Número de trabalhadores desvinculados, 1990-2003

Tabela 8. Relação entre o nível de escolaridade e a escala salarial

LISTA DE ABREVIATURAS

CARBOMOC – Empresa Nacional de Carvão de Moçambique, E.E.

CCM – Companhia Carbonífera de Moçambique

CFM-Centro – Caminhos de Ferro de Moçambique-Centro

CNP – Comissão Nacional do Plano

EPC – Ensino Primário Completo

ETB – Ensino Técnico Básico

ETM – Ensino Técnico Médio

PRE – Programa de Reabilitação Económica

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

RDA – República Democrática Alemã

RFA – República Federal da Alemanha

SG – Secundária Geral

SMGZ – Société Minière et Géologique du Zambeze

SSE-Marromeu – Sena Sugar Estates-Marromeu

URSS – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

LISTA DE FIGURAS

Foto 1 e 2. Posto de Saúde e Mina Chipanga XI

Foto 3 e 4. Instalações da Escola Secundária e Alguns vagões paralizados.

Foto 5 e 6. Vista parcial do bairro residencial e instalações do centro social e cultural.

RESUMO

O presente trabalho, com o título "*A Paralisação das Minas de Carvão de Moatize e o seu Impacto 1982-2003*", visa compreender, principalmente, os efeitos sobre os trabalhadores abrangidos pela racionalização da força de trabalho ocorrida na Carbomoc, na sequência da crise financeira que vinha enfrentando desde 1982.

As minas de carvão de Moatize, localizadas na vila-sede do distrito de Moatize, na província de Tete, começaram a ser exploradas de forma sistemática, a partir da segunda década do séc. XX, através da "Société Minière et Géologique du Zambeze", produzindo uma média de 10.000 ton/ano. Nos finais dos anos 40, este grupo de origem belga cedeu os direitos à Companhia Carbonífera de Moçambique, constituída por interesses portugueses e sul-africanos. Desde então, a produção daquele mineral ganhou maior dinâmica com a construção de duas grandes infra-estruturas que impulsionaram o desenvolvimento da actividade: a linha férrea ligando Moatize ao porto da Beira e a ponte ferroviária sobre o rio Zambeze.

Com a independência de Moçambique, em 1975, um conjunto de factores, dentre os quais políticos e técnico-económicos, contribuiu para à progressiva deterioração da estrutura mineira, que culminou com a estagnação da extracção de carvão nos anos subsequentes. É dentro deste contexto que, em 1978, é nacionalizada a Companhia Carbonífera de Moçambique, sendo substituída pela Empresa Nacional de Carvão de Moçambique, E.E. – Carbomoc, a partir de Maio de 1978, através do decreto-lei nº. 11/78, de 11 de Maio.

De 1978 a 1981, a tendência é de recuperação dos índices de produção do carvão, anteriormente alcançados. Mas, a partir de 1982, esta tendência é contrariada, quando

todo o sistema ferro-portuário moçambicano passa a ser um dos alvos preferenciais da desestabilização movida pela África do Sul e executada pela Renamo.

A actual Linha de Sena, que fazia parte do sistema e que constituía a principal via para o escoamento do carvão para o porto da Beira foi atacada e paralizada totalmente, a partir de 1984. Deste modo, a produção do carvão conhece uma nova “derrapagem”, provocando uma crise económico-financeira à Carbomoc. Em resposta a esta crise, a empresa optou, em 1990, pela racionalização da sua força de trabalho, que culminou com desvinculação de pouco mais de 1.000 trabalhadores, em 2003. O impacto deste processo não foi uniforme sobre todos os trabalhadores abrangidos, situação causada pela diferença de qualificações académicas e profissionais. Alguns desvinculados conseguiram com alguma facilidade reempregar-se, localmente e noutras zonas da província e do país, enquanto outros permaneceram desempregados enfrentando dificuldades para assegurar para si e seus dependentes as condições mínimas e desejáveis para a sua subsistência e bem-estar.

Índice**Pag.**

Declaração	i
Dedicatória	ii
Agradecimentos	iii
Lista de Tabelas.....	iv
Lista de Abreviaturas	v
Lista de Figuras	vi
Resumo	vii
CAPÍTULO I. INTRODUÇÃO.....	1
1.1 Contextualização	1
1.2 OBJECTIVOS	3
1.3 Balizas Cronológicas.....	3
1.4 Metodologia.....	4
1.5 Revisão da Literatura	5
CAPÍTULO II: A CRIAÇÃO DA CARBOMOC, E.E.	10
2.1 A Criação da Carbomoc, E.E. e seus antecedentes	10
2.2 A Relevância do Transporte Ferroviário e o seu Impacto	15
CAPÍTULO III: A RACIONALIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO	25
3.1 A Racionalização da Força de Trabalho	25
3.2 A Desvinculação dos Trabalhadores.....	30
CAPÍTULO IV. O IMPACTO SÓCIO-ECONÓMICO.....	35
4.1 O Impacto Sócio-Económico Sobre os Trabalhadores	35
CAPÍTULO V. CONCLUSÃO.....	46
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	48
7. Anexos.....	52

CAPÍTULO I. INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização

A conjuntura das décadas 80 e 90 resultante de efeitos combinados da desestabilização militar e económica patrocinada pela África do Sul, a estagnação económica e a seca dos meados de 1980, levou à redução ou paralização de muitas unidades económicas do país. Por outro lado, a privatização e a reestruturação empresarial que se seguiu à adopção do Programa de Reabilitação económica (PRE), em 1987, levou a que muitas empresas no país se decidissem pelo redimensionamento das suas actividades através da racionalização da sua força de trabalho.

O presente trabalho pretende analisar a paralização das minas de carvão de Moatize e o seu impacto sócio-económico sobre os trabalhadores da Carbomoc, entre 1982 e 2003.

O argumento central do trabalho gira em volta do impacto sobre os ex-trabalhadores da Carbomoc desvinculados no âmbito da racionalização acima mencionada. Todavia, e para tornar a sua abordagem mais abrangente e consequente, julgamos pertinente incluir os aspectos relevantes que caracterizaram toda a dinâmica da exploração de carvão em Moatize desde os seus primórdios.

Em termos de conteúdo, o trabalho comporta cinco capítulos, incluindo a Introdução, que integra a pergunta de partida, as hipóteses, os objectivos, as balizas cronológicas, a metodologia e a revisão da literatura. O segundo capítulo aborda o percurso histórico da Carbomoc desde a sua criação, em 1978, após a nacionalização da Companhia Carbonífera de Moçambique, que explorava as minas de carvão desde a sua fundação em 1948. Neste capítulo analisa-se, igualmente, a relevância da Linha de Sena para as minas de carvão de Moatize. O terceiro capítulo analisa o processo da racionalização da força de trabalho, na sequência da crise financeira que se abateu sobre a Carbomoc desde o início

dos anos 80. Neste capítulo, faz-se também uma caracterização do processo da desvinculação dos trabalhadores, cujos critérios não foram clara e previamente definidos. O quarto capítulo discute o impacto social e económico sobre os abrangidos pela racionalização da força de trabalho. Por último, no quinto capítulo faz-se a conclusão do trabalho.

O problema que serviu de fio condutor para a elaboração deste trabalho foi: *"Em que medida a racionalização da força de trabalho na Carbomoc afectou a vida sócio económica dos seus trabalhadores?"*

Para responder a esta pergunta de partida, foram equacionadas duas hipóteses principais que defendem que, 1) a redução da produção na Carbomoc que resultou no desemprego para os trabalhadores trouxe consequências sociais e económicas negativas para estes e seus familiares afectando o seu bem-estar; 2) a racionalização da força de trabalho na Carbomoc forçou muitos dos trabalhadores a procurar um novo emprego remunerado, a optar pela prática do comércio informal e de actividades agrícolas como estratégias de sobrevivência.

Com base nesta última hipótese fizemos menção, com bastante frequência e sobretudo no último capítulo, ao conceito de rendimento, por considerarmos que esta variável é de importância capital para a sobrevivência dos afectados, pela racionalização levada a cabo na Carbomoc

O tema terá um enfoque particular sobre a relevância do transporte ferroviário na comercialização do carvão extraído das minas de Moatize. A escolha deste tema decorre da necessidade de contribuir para o enriquecimento, compreensão e conhecimento de uma parte da história económica e social, contemporânea de Moçambique, em geral, e da

Carbomoc e seus trabalhadores, em particular, dada a importância que aquela empresa tinha na economia do país. A nível social, a exploração do carvão de Moatize revestia-se, também, de grande importância, pela sua contribuição na criação de milhares de postos de trabalho reduzindo, desta forma, os níveis de desemprego no país.

1.2 OBJECTIVOS

- **Geral**

O objectivo geral deste trabalho é analisar a paralização das minas de carvão de Moatize e o impacto que provocou no seio dos trabalhadores, entre 1982 e 2003.

- **Específicos**

O trabalho pretende discutir as principais causas que conduziram à redução da produção e do escoamento do carvão; analisar a relevância do transporte ferroviário e os esforços empreendidos pela empresa para se manter em funcionamento; analisar os contornos que caracterizaram a racionalização da força de trabalho; identificar os principais constrangimentos enfrentados pelos trabalhadores abrangidos; identificar as alternativas de emprego e as estratégias de sobrevivência encontradas pelos trabalhadores após a sua desvinculação da empresa.

1.3 Balizas Cronológicas

O período de estudo do presente trabalho vai de 1982 a 2003. Dois factores principais estiveram na definição destas balizas. A escolha de 1982 justifica-se por ter marcado o início do declínio da Carbomoc devido a queda dos índices de produção na sequência do encerramento de algumas minas, provocando uma crise económico-financeira. O encerramento das minas foi provocado pela destruição da Linha de Sena que inviabilizou,

deste modo, o escoamento do carvão para o porto da Beira, que constituía a sua principal “porta de saída” para o exterior.

O ano de 2003 assinala o fim da racionalização da força de trabalho da Carbomoc, iniciada em 1990, depois de 13 anos da sua execução. A falta de disponibilidade financeira, cujos fundos eram alocados pelo governo através do Orçamento do Estado, está na origem do longo período que o processo levou.

1.4 Metodologia

Para o alcance dos objectivos definidos neste trabalho, foram usadas várias fontes dentre as quais orais, escritas, primárias e secundárias. Nas fontes escritas foi analisado um conjunto de dados primários com base nos relatórios mensais, trimestrais, anuais ,etc., da Carbomoc e de outras instituições como a Direcção Nacional de Minas. Nas restantes instituições: Centros de Documentação do INE, Arquivo Histórico de Moçambique, Centro de Estudos Africanos/UEM, Biblioteca da Faculdade de Letras e Ciências Sociais e da Faculdade de Economia foram pesquisados dissertações, obras e artigos publicados, jornais e revistas.

Dada a natureza do trabalho que é mais qualitativo que quantitativo, foi priorizado um contacto directo com os trabalhadores afectados pela racionalização através de entrevistas semi-estruturadas a partir de um guião previamente elaborado. Estas entrevistas tinham em vista colher informações sobre os sentimentos dos abrangidos pelo processo acerca do impacto sobre as suas vidas. A escolha dos entrevistados-trabalhadores foi aleatória. Para os dirigentes da empresa, as entrevistas foram direccionadas, tendo sido entrevistados o Director Técnico de Produção, o Chefe dos Recursos Humanos e o Chefe dos Transportes.

No que diz respeito às ocupações profissionais, os trabalhadores entrevistados estão distribuídos da seguinte maneira: 19 mineiros, 2 escriturários de contabilidade, 1 electricista, 2 mecânicos, 1 técnico de laboratório e 1 condutor de automóveis. Destes, 11 conseguiram reempregar-se, 7 dos quais na mina Chipanga XI, explorada por uma concessionária sul-africana. E os restantes 15 estão a desenvolver actividades diversas, destacando-se a exploração de negócios no mercado informal e actividades agrícolas.

Após o trabalho de campo, fez-se uma reavaliação da revisão da literatura seguida da análise, interpretação e síntese dos dados recolhidos, conforme os objectivos gerais e específicos previamente definidos.

1.5 Revisão da Literatura

Esta parte do trabalho, destina-se a apresentação da literatura relevante usada para a elaboração deste trabalho. A maior parte das fontes consultadas não se encontra publicada. Dentre os vários materiais consultados destacam-se dissertações, relatórios e artigos de jornais e revistas. Há a destacar, também, os depoimentos orais feitos pelos ex-trabalhadores da Carbomoc que serviram de base para o argumento central do presente trabalho.

Para esta revisão de literatura, foram recolhidas informações relacionadas com a exploração sistemática das minas de carvão de Moatize que remonta desde o início da década de 1920. Complementam estas informações alguns dados sobre a racionalização da força de trabalho resultante da privatização ou paralização de algumas empresas nacionais, no âmbito do Programa de Reabilitação Económica (PRE), adoptado pelo governo moçambicano, em 1987. O PRE, entre outros objectivos, visava a introdução da economia de mercado, a liberalização do comércio e a reestruturação das empresas do

Estado e sua privatização, a fim de aumentar a competitividade e a produtividade da economia¹.

O *Relatório do Programa Integrado do Carvão de Moatize*² e a tese de doutoramento de Lopo Vasconcelos³ são bastante elucidativas por fornecerem informações sobre a pesquisa e a exploração de carvão na bacia carbonífera de Moatize desde os finais do séc.XIX até os últimos anos da década de 1980. O *Relatório do Programa Integrado do Carvão de Moatize* fornece uma boa base para a elaboração de uma cronologia para o presente trabalho.

A importância que o carvão representa para a economia de Moçambique é analisada por Jourdan⁴ que refere que em termos de produção e exportação, o carvão constituiu no mineral mais importante comparado com outros minerais explorados no país, entre 1975 e 1981. Por exemplo, em 1975, o carvão contribuiu com 60% no total de toda a produção mineral e 3.5% do total das exportações do país. Destacando a relevância que a Linha de Sena tinha relativamente às minas de Moatize, refere que desde 1981 até 1984, a produção de carvão reduziu em cerca de 90%, devido à sabotagem da linha férrea que ligava Moatize ao Porto da Beira. Deste modo, a contribuição do carvão para a economia passou para 21%, no conjunto de toda a produção mineral e 0,5% quanto ao total das exportações.

Dando ênfase na relevância que a Linha de Sena tinha para o escoamento do carvão de Moatize, a obra de Nhabinde⁵ analisa os efeitos da guerra económica e de desestabilização de que foi alvo o sistema ferro-portuário moçambicano. Esta obra é

¹ Chitoquiço, 1999.

² Relatório do Programa Integrado do Carvão de Moatize, 1991.

³ Vasconcelos, 1995.

⁴ Jourdan, 1986.

⁵ Nhabinde, 1999.

importante por caracterizar a situação política e económica da África Austral, com maior ênfase a guerra de desestabilização movida pela África do Sul contra os países da região, sobretudo contra Moçambique, através da Renamo. Na sua análise sobre o impacto sócio-económico da paralização da Linha de Sena para os CFM-Centro, Ernesto⁶ aborda o papel que aquela ferrovia desempenhava para as minas da Carbomoc, bem como as consequências económicas para aquela empresa mineira. Analisa, por outro lado, as circunstâncias em que a Linha de Sena foi destruída pela Renamo.

O relatório da Carbomoc⁷ intitulado *Informação Sobre a Situação Crítica da Carbomoc e as Medidas a Tomar*, tal como o título sugere, faz o ponto da situação do momento crítico que a empresa atravessava em meados de 1990. Este relatório destaca que a partir de 1982, na sequência de problemas ligados à inoperância da Linha de Sena, que afectou o escoamento do carvão, o trabalho nas minas foi reduzido e decidiu-se pelo despedimento gradual dos trabalhadores considerados excedentários, como solução para os inúmeros problemas que a empresa enfrentava.

Para avaliar o impacto sócio-económico sobre os trabalhadores, resultante da racionalização da força de trabalho, foram importantes as dissertações de Barca⁸, Chitoquiço⁹, Jamal¹⁰, Jossene¹¹ e Quembo¹², que discutem as consequências sobre a massa laboral sempre que ocorre uma reestruturação ou o redimensionamento na actividade de várias unidades económicas, onde uma das componentes é a desvinculação de trabalhadores. A obra de Quembo destaca-se por discutir as causas da paralização da

⁶ Ernesto, 2005.

⁷ Carbomoc, 1990.

⁸ Barca, 2000.

⁹ Chitoquiço, 1999.

¹⁰ Jamal, 2003.

¹¹ Jossene, 1999.

¹² Quembo, 2004.

Sena Sugar Estates-Marromeu (SSE-Marromeu) com o objectivo de perceber o impacto que essa paralização teve sobre os trabalhadores, concluindo que foi negativo e mais acentuado nos trabalhadores efectivos que tinham a empresa como principal fonte de rendimento.

A dissertação de Barca¹³ identifica os indicadores utilizados para a determinação dos excedentários e redução da mão-de-obra, destacando a aposentação, a reforma antecipada, o despedimento por desempenho inadequado das funções e indemnização dos considerados excedentários. No caso da Carbomoc, foi usada apenas este último indicador, mesmo os que por lei deveriam ser aposentados preferiram a indemnização. A dissertação de Chitoquiço¹⁴ é bastante útil por fornecer vários conceitos usados na elaboração deste trabalho como a *racionalização da força de trabalho, trabalhador excedentário, reforma antecipada, auto-emprego e força de trabalho*.

Por último, a obra de Jossene¹⁵ avalia o impacto sobre os trabalhadores, resultante da privatização ocorrida nalgumas empresas moçambicanas do ramo alimentar e metalomecânico, com base em indicadores como o emprego, salários e regalias. Considera que os mais afectados são os mais idosos e os menos qualificados, visto que enfrentam maiores dificuldades de encontrar novo emprego.

Está evidente em quase todas as fontes consultadas que, a principal causa que levou ao encerramento gradual das minas e posterior racionalização força de trabalho da Carbomoc foi a destruição da Linha de Sena que inviabilizou toda a actividade da

¹³ Barca, 2000.

¹⁴ Chitoquiço, 1999.

¹⁵ Jossene, 1999.

empresa. Segundo as fontes orais consultadas no decurso do trabalho de campo, confirmaram as declarações de Castro Ntemantsaka¹⁶ que referiu o seguinte:

“O reatamento da exploração do carvão, num futuro próximo, permitiria reduzir os níveis de desemprego e melhorar o nível de vida sócio-económico de muitas famílias residentes, não só na vila de Moatize como em toda a província de Tete. Muitos dos antigos trabalhadores da Carbomoc ainda hoje se encontram desempregados, alguns dos quais marginalizados por não possuírem qualquer ocupação geradora de rendimentos para a sua sobrevivência”.

As dificuldades económicas decorrentes desta situação afectam o bem-estar e o ambiente da família e concorrem para a exclusão social¹⁷.

¹⁶ Administrador do distrito de Moatize em entrevista ao *Notícias*, 11.06.2002, p.2.

¹⁷ Segundo Pery (2004:21), a *exclusão social* ocorre sempre que um cidadão, uma família ou um povo não tem acesso a bens e serviços sociais básicos que permitam ter uma vida condigna.

CAPÍTULO II: A CRIAÇÃO DA CARBOMOC, E.E.

2.1 A Criação da Carbomoc, E.E. e seus antecedentes

Neste capítulo pretendemos abordar os antecedentes da mineração do carvão de Moatize e analisar o percurso histórico da Carbomoc, E.E., criada à luz da política de intervenção estatal que se situou entre 1975 e 1987. Ratificada e reforçada no III Congresso da Frelimo, realizado em Fevereiro de 1977, essa política visava consolidar os mecanismos de controlo central da economia iniciado nos primeiros anos da independência, proclamada em 1975, tendo como objectivos principais aumentar a produção e evitar actos de sabotagem.¹⁸

Numa reunião de esclarecimento aos trabalhadores da empresa recém-criada (a Empresa Nacional de Carvão de Moçambique – Carbomoc, E.E.), o então ministro do Trabalho, Alberto Cassimo, afirmava que a decisão de nacionalizar a CCM

“era mais uma concretização das Directivas Económicas e Sociais traçadas pelo III Congresso da Frelimo, segundo as quais o governo moçambicano iria tomar progressivamente os sectores-chaves da nossa economia e que a sabotagem que se vinha verificando na CCM tinha sido um dos agentes aceleradores para a nacionalização”.¹⁹

Foi este o contexto que esteve na origem da criação da Carbomoc, a 11 de Maio de 1978, através do Decreto nº.11/78 do Conselho de Ministros. De acordo com o referido decreto-lei, o seu objecto social era o exercício de todas as actividades ligadas ao ramo do carvão, nomeadamente a prospecção, sondagem, planificação, exploração, tratamento e comercialização. Faziam ainda parte das atribuições da empresa, a elaboração de estudos geológicos, mineiros, tecnológicos e económicos dos jazigos sob sua responsabilidade, bem como gerir, em seu nome, os activos detidos pelo Estado moçambicano na

¹⁸Serra, A.M. de Almeida. Política Agrária e Desenvolvimento Económico e Social na RPM, 1975-1985: Contribuição para o Estudo da Economia Política da RPM. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 1991:527.

¹⁹Notícias, 13-5-1978:1. “Carbonífera de Moçambique foi nacionalizada”

Companhia Carbonífera de Moçambique que eram de 10%.²⁰ A parte restante do capital era detida por interesses portugueses (41%) e sul-africanos (49%).

No início do século XX, a pesquisa e a exploração do carvão estava a cargo da Companhia da Zambézia que concessionou, mais tarde, os seus direitos à Companhia Hulheira do Zambeze. Esta, por não ter obtido os resultados que esperava, foi transformada na "Zambezi Mining Development Ltd.". Mais tarde juntou-se a um grupo belga dando origem à "Société Minière et Géologique du Zambeze", em 1923. O fim da concessão desta "Société", em 1948, levou à formação da Companhia Carbonífera de Moçambique (CCM), que exerceu as suas actividades até 1978, quando foi nacionalizada pelo governo moçambicano²¹.

Na sua essência, a Carbomoc, em termos de infra-estruturas, herdou o património da ex-CCM²². Após a independência, foi instalada, na CCM uma escola de minas na qual eram admitidos elementos a partir dos 21 anos e com habilitações mínimas de 6ª classe²³.

Antes da nacionalização, o governo de Moçambique introduziu algumas transformações tendentes ao melhoramento das condições de trabalho e de segurança dos mineiros, como a instalação de um posto de socorros, a criação de uma equipa de salvamento, entre outras medidas de apoio aos trabalhadores em geral, dadas as precárias condições de segurança até então existentes na empresa²⁴.

Ocupando uma área de 3.076ha, a Carbomoc distribuía-se entre zonas de exploração do carvão (minas), habitacional e zonas destinadas para as actividades auxiliares como

²⁰ Decreto n.º 11/78 de 11 de Maio, p.3, B.R. n.º 56 I Série. I

²¹ Vasconcelos, 1995:7 e Projecto Integrado de Carvão, 1991:1.

²¹ Vasconcelos, 1995:7.

²³ Informação C.D.E. n.º 2, 1977:2

²⁴ Notícias, 16-5-1978:5.

serviços técnicos e sociais e áreas de produção agrária que visava a melhoria da dieta alimentar dos seus trabalhadores²⁵.

À data da nacionalização, a CCM contava com um total de 1.200 trabalhadores, maior parte dos quais mineiros²⁶. O número de trabalhadores à data da independência é divergente segundo as várias fontes consultadas.

Após a sua criação, a acção imediata da Carbomoc foi a retoma da exploração das minas Chipanga VI e III sinistradas em 1976 e 1977, respectivamente²⁷. Neste contexto, a empresa teve que reorganizar o seu quadro de pessoal, incluindo os planos de desenvolvimento e de actividades anteriormente preparados pela ex-Companhia Carbonífera de Moçambique. Esta reorganização tinha sido imposta por imperativos resultantes dos dois acidentes nas minas acima referidas e que culminariam com a nacionalização da empresa a favor do Estado moçambicano²⁸.

Refira-se que na sequência destes acidentes, quase todos os membros de direcção da empresa, incluindo o próprio director foram mortalmente agredidos pelos trabalhadores como expressão da sua fúria e indignação pelos colegas periclitados²⁹. Deste modo, a Carbomoc teve que reorganizar o seu quadro de pessoal, visto que maior parte dos membros da direcção e da gerência técnica havia periclitado nos acidentes.³⁰

Entre 1978 e 1979, os esforços da Carbomoc foram no sentido de retomar o ritmo normal de produção do carvão. É na sequência desses esforços que são celebrados

²⁵Laissonne, 1996:39.

²⁶Tempo, nº.398, 21-5-1978:13.

²⁷Ernesto (2005:30) escreve que os dados da Carbomoc referem que a explosão de 1976 ocorrida na Chipanga VI causou a morte de cerca de 100 mineiros. E no acidente de 1977, na mina Chipanga III, morreram mais de 70 mineiros. Estes dois acidentes revelaram a acentuada queda de qualidade de gestão técnica e da segurança na exploração do carvão em Moatize.

²⁸Projecto Integrado do Carvão, Relatório Síntese, 1991:3.

²⁹Entrevista com Torres Escova Zuze, 28-1-2006 e Luís Cinturão Chachoca, 30-1-2006.

³⁰Projecto Integrado do Carvão, 1991:3.

contratos de gestão técnica e operacional com duas empresas da então República Democrática Alemã, nomeadamente a Schwarze Pumpe V.E.B. e a AHB Limex, permitindo a introdução de nova tecnologia e a racionalização das operações³¹. No âmbito destes contratos, aquelas empresas obrigavam-se a fornecer o “know how” e compra do carvão produzido pela Carbomoc.

Como resultado desses acordos, a produção das minas, que decaira consideravelmente em 1978 (236.177 ton) comparativamente ao ano de 1975 (574.845 ton), voltou a recuperar e a obter índices crescentes a partir de 1979. Importa esclarecer que o declínio de produção verificado após a independência não se deveu apenas aos acidentes verificados em 1976 e 1977. O declínio verificado esteve também ligado ao encerramento das minas Chipanga I, VI, II e V. As duas primeiras, por acidentes provocados pela presença de grisu³². As outras duas foram encerradas por esgotamento de reservas³³.

A tendência de recuperação atingiu o seu ponto máximo em 1981 quando a empresa logrou produzir 534.546 toneladas de carvão em bruto, como se pode ver na tabela 1 abaixo indicada. Até então, a maior produção de toda a história de existência das minas de carvão de Moatize tinha sido alcançada em 1975.

Tabela 1. Produção das minas em 1981

Mina	Ton/ano	Ton/dia
Chipanga III	121.096	400
Chipanga IV	164.029	500
Chipanga VII	94.650	315
Chipanga VIII	154.771	515
Total	534.546	1.780

Fonte: Programa do Carvão de Moatize, 1986:42

³¹Projecto Integrado do Carvão, Relatório Síntese, 1991.

³²Mistura gasosa inflamável, composta de metano e de ar, que se encontra nas minas de carvão onde provoca, às vezes, graves explosões em contacto com o fogo.

³³Projecto Integrado do Carvão de Moatize, 1991:22 (A exploração de carvão sempre foi perigosa devido a grande quantidade de gás metano nas galerias).

As estatísticas oficiais (CNP) divergem com as estatísticas apresentadas pela empresa e outras fontes.

A partir de 1982 e devido a limitações no transporte ferroviário, a Carbomoc viu-se forçada a reduzir a produção mineira e a suspender parte dos seus projectos de desenvolvimento que até então vinham sendo implementados³⁴.

A redução da produção do carvão e dos volumes de vendas devido a interrupções sistemáticas na circulação ferroviária ao longo da Linha de Sena resultou numa crise económico-financeira da Carbomoc que teve como uma das consequências o redimensionamento da sua força de trabalho a partir de 1990. Mas os efeitos imediatos dessa crise reflectiram-se no atraso do pagamento de salários aos trabalhadores. Chegou-se a acumular 5 a 6 meses de salários em atraso³⁵. A gravidade desta crise foi expressa nos seguintes termos pela direcção da Carbomoc num relatório de 1990:

“A baixa de produção, a falta de mercado, a necessidade da manutenção das infra-estruturas, não podem trazer uma situação financeira sã. Há problemas com os salários dos trabalhadores, há problemas com o pagamento da energia eléctrica, com combustíveis e outros materiais de segurança e de produção”³⁶.

Ainda na sequência dessa crise, registou-se uma limitação na prestação dos serviços sociais oferecidos pela empresa, em benefício não somente dos seus trabalhadores e respectivas famílias como também da população circunvizinha. Dentre esses serviços destacam-se o abastecimento de energia eléctrica, água e assistência médica e medicamentosa³⁷.

³⁴ Programa do Carvão, Relatório Síntese, 1986:11.

³⁵ Entrevista com Modesto Tomás Sobreiro, 24-1-2006.

³⁶ Carbomoc, 1990:5.

³⁷ Informação sobre o Impacto da Paralisação e Reabilitação da Linha de Sena, Carbomoc, 2004:1.

2.2 A Relevância do Transporte Ferroviário e o seu Impacto

Neste sub-capítulo discutiremos as causas que conduziram a paralização da linha férrea de Sena e os esforços empreendidos pela empresa Carbomoc no sentido de se manter em funcionamento usando vias alternativas para o escoamento do carvão.

A construção dos caminhos-de-ferro de Tete tinha em vista, principalmente, responder às necessidades da indústria mineira, mais concretamente a indústria extractiva do carvão de Moatize, segundo testemunham as várias fontes consultadas.

A construção da linha férrea de Tete, integrada na Linha de Sena, surge no sentido de dar resposta às necessidades da indústria extractiva do carvão, dada a sua importância no quadro da exploração dos recursos da colónia³⁸. Do mesmo modo, descrevendo a importância da Linha de Sena para as minas de carvão de Moatize, o *Notícias* refere que “a linha férrea Beira-Moatize constitui uma via de extrema importância para o escoamento do carvão, para além de servir o tráfego entre o porto da Beira e o Malawi e a Zâmbia”³⁹. Outra infra-estrutura construída para rentabilizar as minas de carvão de Moatize, para além do caminho de ferro Beira-Niassalândia e do porto da Beira, foi a ponte ferroviária de D. Ana, em Mutarara, na província de Tete⁴⁰.

As minas de Moatize ficaram ligadas à Linha de Sena a partir de 1949. Desde então, a linha passou a constituir uma via economicamente sustentável para o transporte do carvão de Moatize para o porto da Beira, imprimindo, simultaneamente, uma nova dinâmica na exploração deste precioso mineral para a indústria transformadora então emergente. Esta

³⁸ Teixeira, Maria Luísa Norton Pinto, 1991:90

³⁹ Notícias, 17-7-1984:8

⁴⁰ Hedges, 1999:46.

dinâmica trazida pela Linha de Sena resultou, nos anos subsequentes, na abertura de novas minas pela Companhia Carbonífera de Moçambique⁴¹.

Entre 1958 e 1969 foram abertas quatro minas, nomeadamente Chipanga III (1958), Chipanga IV (1959), Chipanga V (1959) e Chipanga VI (1969). Antes da independência, a evolução das minas vai conhecer ainda a abertura da mina Chipanga VII (1972). Após a independência foram abertas as Chipanga VIII (1976) e XI (1980)⁴². As minas Chipanga IX e X, apesar de projectadas, nunca chegaram a funcionar devido a guerra. Após os trabalhos preliminares a sua entrada em funcionamento esta prevista para 1983/4. Como já se estava a verificar o encerramento de outras minas viu-se que era inútil a abertura destas. Refira-se que as minas Chipanga I e II foram abertas entre as décadas de 1930 e 1940.

As minas Chipanga VII, VIII e XI foram consideradas, em 1998, pelo Director Técnico de Produção, como sendo “praticamente novas”. Actualmente, as duas primeiras encontram-se conservadas por inundação e a última foi reaberta em 1998, por uma concessionária sul-africana, após 17 anos de conservação, igualmente, por inundação⁴³. Estudos anteriormente efectuados indicavam a existência, nestas três minas, de cerca de 15 milhões de toneladas de carvão por explorar⁴⁴.

As minas Chipangas V e VI foram abandonadas em 1976 e 1977, respectivamente, por esgotamento de reservas. Entre 1975 e 1983, a Carbomoc laborou com cinco minas, as Chipangas III, IV, VII, VIII e XI⁴⁵.

⁴¹ Ernesto (2005:30) citando Cumbane (2002:33).

⁴² Projecto Integrado do Carvão de Moatize, 1991:23 ; Mohomed, Mussá, 1998:1

⁴³ Carbomoc, 2004:1

⁴⁴ Mohomed, Mussá, 1998:1

⁴⁵ Carbomoc, 2004:1.

De uma produção de 55.000 toneladas em 1950, atingiu cerca de 270.000 toneladas em 1957. As vendas nestes anos foram de 31.600 toneladas e 249.000 toneladas, respectivamente⁴⁶.

Tabela 2. Evolução das vendas, 1970-1989 (Em 1.000 ton)

Ano	Quantidade	Ano	Quantidade
1970	327,1	1980	343,4
1971	344,1	1981	214,9
1972	366,1	1982	202,2
1973	391,0	1983	57,0
1974	377,6	1984	23,8
1975	494,9	1985	19,4
1976	385,4	1986	20,2
1977	419,9	1987	26,4
1978	135,6	1988	25,0
1979	230,9	1989	18,2

Fonte: Carbomoc, 2005

A tabela 2 mostra a evolução das vendas durante as décadas de 1970 e 1980 revelando, claramente, que a primeira década constituiu um dos melhores períodos senão o melhor em termos de exploração do carvão de Moatize. As actividades, quer a nível de produção quer a nível de vendas, cresceram principalmente a partir de 1972/3 quando o carvão viu a sua demanda aumentada em função da alta de preços do petróleo, provocada pelo conflito Israelo-Árabe, em 1973⁴⁷. A este respeito, a CCM escrevia que os preços do carvão no mercado internacional evoluíram, no decurso do exercício, de forma favorável. Tal comportamento foi consequência da crise dos combustíveis no que respeita ao carvão de queima e da carência mundial de coque.⁴⁸

Dai em diante a evolução das vendas foi sempre crescente até, pelo menos, 1980, não obstante algumas oscilações no período pós-independência devido a vários factores.

⁴⁶ Projecto Integrado de Carvão de Moatize, 1991:11 e Carbomoc, 2005.

⁴⁷ Projecto Integrado de Carvão de Moatize, 1991:2.

⁴⁸ CCM. Relatório e Contas da Administração e Parecer do Conselho Fiscal do Exercício de 1974. Junho, 1975:2.

O cenário político verificado na região austral de África e que pôs fim ao colonialismo português em Angola e Moçambique, em 1975, forçou o regime de minoria branca na África do Sul a adoptar um carácter agressivo e desestabilizador na sua política regional.

Guiada pela sua doutrina militarista conhecida por “Estratégia Total”, a RSA lançou nos finais dos anos 70 uma violenta ofensiva contra os países vizinhos caracterizada por uma acção militar directa, agressão económica e o apoio ao banditismo armado⁴⁹. Com essa política, que foi uma constante durante os anos 80, a África do Sul logrou inverter, embora indirectamente, a dinâmica na exploração do carvão em Moatize que se vinha registando desde os anos 50-60.

Como consequência, a partir de 1982, a desestabilização militar ao nosso país movida pela RSA tomou inoperacional todo o sistema ferroviário moçambicano. A Renamo foi o principal instrumento através do qual o regime do Apartheid planeou, executou e camuflou todo o processo de desestabilização⁵⁰. Foi no quadro deste contexto político-militar que em 1982 a Linha de Sena, principal via de escoamento de carvão de Moatize, começou a ser atacada até ao seu total encerramento em 1984⁵¹.

Um dos efeitos imediatos desta situação foi o encerramento de algumas minas como forma de se evitar que quantidades consideráveis de carvão ficassem indefinidamente por escoar. Nesta primeira fase, os mineiros das minas deliberadamente encerradas foram reorientados para outros sectores de actividade da empresa, a maior parte dos quais foi engrossar a força para-militar, conhecida por Força de Protecção, para a defesa das infra-

⁴⁹ Davies, 1991:157.

⁵⁰ Nhabinde, 1999:21.

⁵¹ Nhabinde (1999:39), escreve que estima-se em 52 o número de vezes que a linha foi atacada até ao seu total encerramento.

estruturas da Carbomoc. Esta força era composta por cerca de 300 homens. Até 1990 correspondia a 22% do total da força de trabalho da empresa.

Tabela 3. Necessidades de mineiros em 1982

Descrição da Mina	Real 1981	Plano 1982
Chipanga III	259	328
Chipanga IV	321	358
Chipanga VII	180	293
Chipanga VIII	234	258
Chipanga XI	100	130
Total	1.094	1.367

Fonte: Carbomoc, 2005.

Da tabela acima pode-se deprender quão era a preocupação da direcção da empresa em elevar a produção de carvão, animada pelos índices conseguidos no ano anterior, através do aumento do número de mineiros (25%) nas frentes de produção o que contribuiria, de certa forma, para a elevação dos níveis de emprego.

Até à paralização final da Linha de Sena, em 1984, a Carbomoc dispunha de um stock de cerca de 250.000 toneladas de carvão em bruto pronto para ser colocado no mercado, quer interno quer externo. Nesta primeira fase as minas encerradas foram as Chipangas VIII e XI, permanecendo abertas e em funcionamento as minas Chipanga III, IV e VII. É a partir deste momento que se pode situar o início do declínio da Carbomoc⁵².

O grande esforço, a partir de 1981, foi impedir a deterioração da estrutura física dos meios de produção. Neste exercício, assistiu-se o aumento galopante das despesas correntes e o avolumar da dívida da empresa para com terceiros.⁵³

⁵² Carbomoc, 1990:4 . A crise de mercado ou de escoamento do carvão inicia a partir de 1982 tanto interna como externamente.

⁵³ Projecto Integrado de Carvão de Moatize, 1991:3.

Tabela 4. Exportação de Carvão, 1975-1986

Ano	Quant. (em mil ton)	Valor (contos)
1975	236.6	176.800
1976	204.8	143.000
1977	173.4	143.700
1978	38.8	41.300
1979	152.2	157.700
1980	98.5	121.700
1981	236.4	344.000
1982	108.4	157.900
1983	17.3	22.400
1984	15.1	22.600
1985	9.4	13.653
1986	7.9	10.545

Fonte: Comissão Nacional do Plano (1987:55)

A tabela 4 mostra como a intensificação da desestabilização ferroviária, a partir de 1982, começou a minar a arrecadação de divisas pela Carbomoc através da exportação do carvão afectando, deste modo, a reposição do equipamento técnico e de produção para as minas e a sua contribuição para a Balança de Pagamentos do país⁵⁴.

Constituíam principais mercados do carvão, a nível externo, os seguintes países: Japão, Suécia, Roménia, RDA, Coreia do Norte, Madagáscar, África do Sul, Malawi, Zâmbia e Zimbabwe⁵⁵. Até 1982, a Carbomoc expedia para o porto da Beira, em média, 15 vagões/dia, o equivalente a 900 toneladas. Esta cifra corresponde a 50,6% da produção diária da empresa, com base nos índices de 1981. Isto significa que, mesmo em situação de relativa paz, ou seja, no período anterior a 1981, a Carbomoc conseguia escoar para o

⁵⁴ Nhabinde, 1999:46.

⁵⁵ Carbomoc, 2004:1.

porto da Beira apenas 50% da sua produção total. Uma parte da produção não escoada por via ferroviária era destinada, maioritariamente, para a Zâmbia e Malawi.

Internamente, ficaram afectados nesta acção desestabilizadora muitos outros utentes da Linha de Sena como a Fábrica de Cimentos do Dondo, as Açucareiras da Sena Sugar States de Luabo e Marromeu, os próprios CFM-Centro, o Malawi e muitos outros empreendimentos de pequena escala que se situavam ao longo da Linha. É o caso, por exemplo, das serrações de madeira no troço Dondo Muanza que foram encerradas devido a paralização desta ferrovia deixando sem emprego um grande número de trabalhadores que nelas trabalhavam⁵⁶.

Como alternativa à Linha de Sena, a Carbomoc estabeleceu, em 1987, um projecto que ficou conhecido por Projecto de Camiões. Com uma gestão administrativa e financeira autónoma da Carbomoc, o objectivo era viabilizar o escoamento do carvão por via rodoviária, apesar de as estradas terem sido um dos alvos preferenciais da desestabilização levada a cabo pela Renamo.

A frota do Projecto de Camiões era constituída por 30 camiões de marca Leyland com uma capacidade de carga de 33 toneladas cada. Parte da sua força de trabalho foi cedida pela Carbomoc no âmbito da reorientação da mão-de-obra desafectada das minas que acabavam de ser encerradas. Os restantes foram recrutados fora da empresa, como os condutores de veículos, os mecânicos entre outros⁵⁷.

Com a implementação deste projecto a Carbomoc procurou mercados alternativos no Zimbabwe mas sem sucessos. Paralelamente, aumentou as suas exportações para o Malawi. Ao nível do mercado interno procurou estabelecer contactos com empresas

⁵⁶ Ernesto, 2005:38.

⁵⁷ Entrevista com Wilson Beny, 09-1-2006, Moatize.

consumidoras do carvão, mas não houve grande receptividade uma vez que grande parte das empresas tinha passado a importar o carvão sul-africano em detrimento do de Moatize⁵⁸.

Este projecto muito cedo se mostrou incapaz de cumprir os objectivos a que se propunha atingir. Vários factores como a guerra, altos custos em combustíveis, peças sobressalentes, pneus, entre outras despesas, dificultaram a sua plena execução. Nalguns casos os custos totais de transporte ultrapassavam o valor do produto transportado para o Malawi e/ou Beira via Zimbabwe⁵⁹. O relatório anual de 1990 da Carbomoc, fazia o seguinte balanço das actividades do Projecto:

“O ano de 1990 foi caracterizado por factores que influenciaram negativamente as Operações de transporte devido a conjuntura sócio-político e económica do país e do mundo, nomeadamente as alterações dos principais preços dos materiais da frota, as consequências da crise do Golfo Pérsico, a falta de mercado para o carvão e a falta de carga diversa para os nossos camiões”⁶⁰.

Com o passar do tempo, o Projecto começou a ressentir-se das consequências da guerra e não só. A falta de divisas necessárias para a importação de peças sobressalentes para a manutenção e reparação das viaturas foi outro grande “Calcanhar de Aquiles” do Projecto de Camiões, inviabilizando esta alternativa que pretendia assegurar o escoamento do carvão embora não em quantidades que seriam desejáveis.

Dos 33 camiões que constituíam a frota inicial do Projecto, apenas 13 camiões estavam ainda operacionais em 1995. E em 1998, a frota era apenas de 6 camiões para uma força de trabalho composta por 63 trabalhadores, 57 dos quais acabariam por ser desvinculados entre 1999 e 2000.⁶¹

⁵⁸ Carbomoc. Relatório Anual de 1990:1

⁵⁹ Economist Intelligence Unit, n.º 4, 1987:32.

⁶⁰ Carbomoc. Relatório Anual de 1990:1

⁶¹ Wilson Beny, Chefe dos Transportes, Carbomoc. Entrevistado em Moatize, 09 de Janeiro de 2006.

Devido aos constrangimentos já mencionados o Projecto de Camiões nunca chegou a funcionar como estava previsto. Em 1997, como forma de rentabilizar a frota e fazer frente a algumas despesas como salários, alguns camiões foram parar no interior da província de Cabo Delgado para o transporte de madeira para o porto de Pemba, alugados por uma empresa sediada na cidade da Beira. Uma parte da frota passou a transportar açúcar do Malawi para o porto da Beira e, no seu retorno, transportava carga diversa para o Malawi.⁶²

Dadas as dificuldades que enfrentava, em 1998, à semelhança do que ocorria na empresa-mãe, que constituía a sua razão de existência e lhe dava a sustentabilidade necessária, o Projecto de Camiões iniciou o seu processo de racionalização da sua força de trabalho. Parte residual dessa força de trabalho composta por 6 trabalhadores foi posteriormente integrada na Carbomoc, em 2003⁶³.

Tabela 5. Evolução das Vendas, 1990-2001

Ano	Quantidade a)
1990	20,5
1991	14,2
1994	11,5
1995	20,3
1996	14,6
1997	16,1
1998	11,9
1999	19,4
2000	23,0
2001	20,9

Fonte: Carbomoc, 2005; a) Em 1.000 toneladas.

A tabela 5 é reveladora da crítica situação que se abateu sobre a Carbomoc a avaliar pelos índices das suas vendas na década 1990 comparados com os dos anos 70. Refira-se

⁶² Entrevista com Wilson Beny, 09-1-2006.

⁶³ Entrevista com Wilson Beny, 09-1-2006.

que apesar da sua paralização, em 1994, as vendas do stock de carvão acumulado prosseguiram para além de 2003.

CAPÍTULO III: A RACIONALIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO

3.1 A Racionalização da Força de Trabalho

Este capítulo analisa o redimensionamento da mão-de-obra ocorrido na Carbomoc entre 1990 e 2003. Tal como referimos no capítulo anterior, na sequência da deterioração da situação de segurança na linha férrea Moatize-Beira devido às acções militares da Renamo, a Carbomoc viu-se obrigada a encerrar algumas das suas minas para evitar uma acumulação excessiva do stock de carvão, cujo escoamento tomava-se imprevisível.

É importante destacar que esta racionalização da força de trabalho ocorrida na Carbomoc não deve ser vista como um processo isolado. Ela enquadra-se no contexto da conjuntura sócio-política e económica que Moçambique viveu nos anos 80.

A redução do emprego durante o período em análise é atribuída à guerra e à crise dos anos 80. Esta crise levou a que muitas empresas tivessem uma força de trabalho excedentária. Tratando-se de empresas estatais, os trabalhadores não eram despedidos, apesar da sua pouca ocupação nas empresas como resultado da paralização ou semi-paralização⁶⁴.

Especificamente, a crise dos anos 80 que provocou a falência dessas empresas e a destruição de inúmeras infra-estruturas pela guerra foram as principais razões da tendência de baixa do emprego. Pery⁶⁵ defende ainda que o regresso de milhares de antigos trabalhadores da ex-RDA, vulgarmente conhecidos por “madjermanes” e das minas da RAS acentuou o nível de desemprego em Moçambique.

O evoluir da situação militar e a degradação do estado das minas e respectivos equipamentos, tomaram remotas as possibilidades da empresa voltar a funcionar em pleno. É neste contexto que, em 1990, a direcção da empresa, em coordenação com o

⁶⁴ Jossene, 1999:12.

⁶⁵ Pery, 2004:18

Ministério de tutela, optou pela racionalização da força de trabalho que culminaria com a desvinculação gradual dos seus mais de mil trabalhadores. A gradualidade do processo, que levou cerca de 13 anos a ser implementado, foi condicionada pela disponibilidade de fundos que eram alocados pelo governo através do Orçamento de Estado⁶⁶.

Numa primeira avaliação, a oscilação do número de trabalhadores da empresa, a partir de 1982, sugere ou dá a impressão de o processo ter tido o seu arranque precisamente naquele ano. As fontes consultadas, sobretudo orais, na ausência de fontes escritas, não conseguem explicar o elevado número de saída de trabalhadores no período anterior a 1990, ano do início do processo. Este pormenor leva-nos a deduzir que a racionalização da força de trabalho foi efectuada em duas fases distintas. A primeira fase, a “silenciosa”, entre 1982 e 1989 e a segunda, a oficial ou aberta, iniciou em 1990 e terminou em 2003.

Importa referir, também, que os números de trabalhadores ao serviço da empresa ao longo do período em estudo, recolhidos em diversas fontes, apresentam uma grande divergência. Uma das razões de tais divergências podem ser os diferentes momentos da recolha dos dados pelos diversos autores consultados e derivada de várias circunstâncias. Sendo assim daremos mais fé aos dados recolhidos directamente na empresa.

Conforme referimos acima, apesar da racionalização da força de trabalho ter iniciado formalmente em 1990, julgamos que este processo já havia iniciado muito antes e de forma “silenciosa”, logo que os problemas económico-financeiros começaram a inviabilizar os planos da empresa, a partir de 1982, a avaliar pelo número de trabalhadores que foi reduzindo gradualmente desde então, como elucida a tabela 6.

⁶⁶ Entrevista com Rosário Jóia dos Santos, Moatize, 10-01-2006.

A explicação que se pode dar é que não houve, durante esse período, um esforço por parte da empresa em manter estável a sua força de trabalho, em face da crise financeira que enfrentava. É assim que, de acordo com a tabela 6, de 1981 a 1990, 561 trabalhadores perderam os seus postos de trabalho na empresa Carbomoc, a uma média de 67 trabalhadores por ano. Os trabalhadores desvinculados durante o referido período correspondem a cerca de 50% do total de seus colegas desvinculados entre 1990 e 2003. Segundo ainda a tabela 6, de 1982 a 1990, a produção de carvão foi processada a uma média anual de 8%, o equivalente a pouco mais de 42.000 ton/ano.

As oscilações no quadro de pessoal verificadas entre 1991 e 1993 devem-se ao facto de a empresa contratar trabalhadores eventuais por períodos que vão de 3, 6 ou mesmo 12 meses, para assegurarem algumas funções deixadas vagas pelos trabalhadores desvinculados. Nalguns casos contratava-se os próprios desvinculados, como se pode constatar da tabela 6, entre 1991 e 1993.

Mas, no período anterior a 1990 vários factores podem ser equacionados e que poderão ter contribuído para o aumento ou redução de trabalhadores em determinado momento. Mário Joannis explica que houve algumas dificuldades de integração na empresa de parte de algum pessoal formado na URSS e RDA. Dadas as imensas dificuldades com que a empresa se deparava, não era possível o pagamento de salários acima da média estipulada por lei. Descontentes com essa situação, muitos desses técnicos, na sua maioria com o nível médio e vendo goradas as suas expectativas, optavam por abandonar a empresa à procura de melhores condições salariais. Por outro lado, a incapacidade, por parte da empresa, em disponibilizar alojamento a alguns desses

técnicos, em particular, e todos os trabalhadores, em geral, terá, igualmente, levado ao abandono da empresa de alguns desses técnicos⁶⁷.

Tabela 6. Proporção entre trabalhadores e a produção

Ano	Nº.de trabalhadores	Produção (Ton)
1973	n.d.	394.200
1974	n.d.	425.800
1975	1.375(a)	574.845
1976	n.d.	527.836
1977	2.716	325.000
1978	2.522	236.177
1979	1.889	319.608
1980	1.966	408.543
1981	1.886	534.546
1982	1.881	66.577
1983	1.783	58.713
1984	1.777	66.855
1985	1.510	20.400
1986	1.372	4.215
1987	1.452	43.319
1988	1.472	23.859
1989	1.352	59.205
1990	1.325	40.411
1991	968	50.832
1992	979	12.800
1993	595	1.063

Fonte: Carbomoc (1990 e 2004), adaptado de Laissone,1996:39 ; IV Plano de Fomento, vol.3, 1973:10 ; a)Número médio ; n.d.- Números não disponíveis.

⁶⁷ Entrevistado em 27-12-2005, em Tete.

A prioridade na atribuição de alojamento era dada aos trabalhadores não originários de Moatize, ou seja, aos trabalhadores que vinham de outras províncias e em função da sua categoria ocupacional ou profissional na empresa.

A seca e a fome dos primeiros anos da década de 1980, em quase toda a província de Tete, fez com que um grande número de trabalhadores abandonasse os seus postos de trabalho à procura de alimentos. Alguns desses não mais regressavam à empresa. E os que regressavam fora do tempo permitido por lei viam os seus contratos de trabalho rescindidos por abandono do posto de trabalho⁶⁸.

Confirmando a situação de fome que afectou os trabalhadores, o director-geral da Carbomoc em entrevista ao *Noticias* em 1984 caracterizava da seguinte maneira essa situação:

“Devido a problemas da fome muitos trabalhadores da nossa empresa tiveram que abandonar os seus postos de trabalho para irem para outros distritos e m busca de alimentação, pois nós vimos que não éramos capazes de garantir o seu sustento e o das suas famílias”⁶⁹.

O cumprimento do Serviço Militar Obrigatório levou muitos jovens e trabalhadores da Carbomoc ao serviço militar, muitos dos quais não retomavam à empresa por razões várias. Todavia, os que retomavam eram reintegrados nos quadros da empresa⁷⁰.

Em contrapartida, a situação internacional dos finais da década de 1980, caracterizada pelo fim da Guerra Fria e tendo como um dos marcos a unificação das duas Alemanhas (RFA e RDA), forçou o regresso antecipado de muitos jovens trabalhadores

⁶⁸ Entrevista com Rosário Jóia dos Santos, Moatize, 10-01-2006.

⁶⁹ *Noticias*, 20-07-1984:3.

⁷⁰ Entrevista com Rosário Jóia dos Santos, Moatize, 10-01-2006.

moçambicanos. Apesar de todas as dificuldades que a empresa enfrentava acabou por absorver alguns desses “madjermanes”⁷¹.

Entretanto, a criação do Projecto de Camiões levou à transferência, em 1989, de 98 trabalhadores da Carbomoc. Ainda nesse ano, cerca de 38 trabalhadores foram reformados e/ou despedidos por motivos disciplinares. Portanto, estas podiam ser algumas das razões que fizeram com que em certos períodos o número de trabalhadores reduzisse ou aumentasse⁷².

A racionalização da força de trabalho foi a medida encontrada pela Carbomoc com vista a reduzir os elevados custos com os salários e outras despesas correntes. A evolução dos preços de diversos bens incluindo equipamentos necessários para o funcionamento das minas e outros serviços auxiliares tornou insuportável a sua sustentabilidade dada a crise financeira que se agudizava na empresa desde 1982⁷³.

3.2 A Desvinculação dos Trabalhadores

Procuraremos, neste sub-capítulo, caracterizar a forma como decorreu a desvinculação na Carbomoc. A desvinculação de trabalhadores, considerados excedentários⁷⁴, no âmbito da racionalização da força de trabalho não obedeceu a critérios de selecção clara e previamente definidos, tal como tem acontecido em processos similares.

Dentre os critérios que são adoptados em alguns processos do género, para além da iniciativa da entidade empregadora inclui-se, também, a inscrição voluntária do trabalhador. Para incentivar este último critério, a entidade empregadora oferecia um

⁷¹ Entrevista com Rosário Jóia dos Santos, Moatize, 10-01-2006.

⁷² Carbomoc, 1989: (Relatório mensal de Julho de 1989).

⁷³ Entrevista com Rosário Jóia dos Santos, Moatize, 10-01-2006.

⁷⁴ *Xitimela*, n.º 12, 2002:24 citado por Chitoquiço (1999:8) define *trabalhador excedentário* como sendo aquele que, de acordo com essa decisão, não reúne condições técnico-profissionais para as novas exigências e circunstâncias em que a empresa está a operar.

bónus percentual que podia variar até 10% sobre o valor da indemnização aos trabalhadores que aderissem voluntariamente à racionalização⁷⁵. No caso da Carbomoc não foi permitida a inscrição voluntária do trabalhador.

Muitos dos trabalhadores abrangidos por este processo referiram que o comportamento, a idade do trabalhador e o tempo de serviço prestado à empresa eram alguns dos critérios tidos em consideração, sobretudo nas primeiras fases do processo. Mas estes critérios poderiam beneficiar ou prejudicar os trabalhadores em função dos interesses de cada um atendendo que havia uns que pretendiam ser desvinculados e outros não. À medida que o processo chegava ao fim, estes critérios foram sendo ignorados, passando a selecção dos abrangidos a ser feita de forma aleatória, independentemente do nível académico e de qualquer categoria ou ocupação profissional.

Como era feita a selecção dos abrangidos nesses primeiros anos do processo? Solicitava-se ao responsável de cada sector para apresentar uma proposta dos prováveis abrangidos e cabia às chefias hierarquicamente superiores a selecção definitiva dos abrangidos em cada fase. Após a selecção, os abrangidos eram comunicados por escrito e convocados para uma reunião de esclarecimento da modalidade a ser adoptada com vista a sua desvinculação. De seguida efectuava-se o respectivo pagamento das indemnizações devidas a cada trabalhador⁷⁶.

Para o cálculo da indemnização considerava-se o tempo efectivo prestado à empresa e o salário mensal, incluindo os subsídios a que cada trabalhador tinha direito. Neste caso, a indemnização correspondia a um mês e meio de salário por cada ano de serviço

⁷⁵ Jamal, 2003:41-42.

⁷⁶ Emilio Ismael Saize e Modesto Tomás Sombreiro entrevistados em 24-1-2006 e 28-1-2006, respectivamente, em Moatize.

prestado à empresa, mais três meses de pré-aviso pela rescisão unilateral do contrato de trabalho, conforme regula a lei de trabalho actualmente em vigor⁷⁷.

Por exemplo, para o trabalhador com 20 anos de serviço e cujo salário à data da desvinculação (1998) fosse de 357.929,00MT, o valor da indemnização seria de 12.348.550,00MT, conforme o cálculo seguinte:

1,5 mês x tempo de serviço + (1,5 x 3 meses de pré-aviso), assim	
1,5 x 20 anos de serviço = 30 meses x 357.929,00 =	10.737.870,00
4,5 meses (pré-aviso) x 357.929,00 =	<u>1.610.680,50</u>
Total	12.348.550,00

Quanto aos trabalhadores em idade limite para a reforma (55 e 60 anos para mulheres e homens, respectivamente), a posição da empresa era reformá-los. Mas a maioria dos trabalhadores nesta condição preferiu a indemnização no lugar da reforma. Julgamos que muitos optaram por essa via porque viam nisso uma grande vantagem pelo facto de terem a possibilidade de dispor de uma única vez de um valor monetário muito elevado que lhes permitisse resolver uma boa parte das suas necessidades materiais nunca antes conseguidas.

Concluída a desvinculação, os trabalhadores deixavam automaticamente de usufruir de todas as regalias a que tinham direito na empresa. Para Vasco Munguambe⁷⁸, essas regalias incluíam o direito a uma casa com água canalizada e electricidade, transporte e

⁷⁷ Lei n.º.8/98, de 20 de Julho.

⁷⁸ Entrevistado em 19-1-2006, em Tete.

cuidados de saúde (assistência médica e medicamentosa) no posto de saúde que funcionava na empresa.

A empresa dispunha também de uma escola secundária que leccionava de 6^a à 10^a classes, reservada exclusivamente para os trabalhadores e seus familiares. No princípio, o acesso à escola era gratuito, mas quando as dificuldades financeiras da empresa agudizaram-se, os seus utentes foram obrigados a participar nas despesas de funcionamento da mesma pagando uma taxa de inscrição cujo valor foi considerado por muitas das nossas fontes como sendo simbólico. Numa fase posterior, qualquer interessado, principalmente os residentes dos bairros circunvizinhos, podia frequentar a escola mediante o pagamento de uma taxa de matrícula e mensalidade diferente da que era cobrada aos trabalhadores⁷⁹.

Para o caso dos trabalhadores que ocupavam as casas da empresa podiam continuar a viver nelas por mais seis meses se assim o desejassem. Findo este período deveriam desocupá-las.

A categoria profissional mais afectada pela racionalização da força de trabalho no início foi a dos mineiros por estes constituírem a maioria da força de trabalho da empresa. Outras categorias profissionais foram abrangidas mas em menor escala.

Tabela 7. Número de trabalhadores desvinculados

Ano	Nº. de desvinculados
1990	281
1993	298
1994	155
1998	308
2002	68
2003	23
Total	1.133

Fonte: Carbomoc, Novembro 2003.

⁷⁹ Rosário Jóia dos Santos, 10-1-2006, em Moatize.

A tabela 7 mostra o n.º de trabalhadores desvinculados, que totaliza 1.133, a maioria dos quais foi desvinculada em 1998. Nos anos intercalares, como por exemplo em 1991/2, 1995, 1996/7, não se verificou a desvinculação de qualquer trabalhador por falta de fundos que eram disponibilizados pelo Estado. O outro factor que contribuiu para o prolongamento do processo foi a perspectiva que a empresa tinha em retomar a exploração de carvão tendo em conta o fim da guerra no âmbito do Acordo Geral de Paz assinado em 1992. Por outro lado, as perspectivas da reabilitação da Linha de Sena terão animado a Carbomoc a protelar por mais algum tempo o processo.

Após a última desvinculação, verificada em 2003, a *força de trabalho*⁸⁰ da Carbomoc comporta actualmente 92 trabalhadores dos quais 23 efectivos e 69 eventuais. Para além destes, existem ainda 102 reformados e 26 sinistrados⁸¹. Dado que a empresa não realiza qualquer actividade geradora de receitas, a sua existência é suportada com os subsídios do Orçamento do Estado. Nas actuais condições, a estrutura da empresa resume-se apenas a sectores indispensáveis virados para a manutenção e gestão do património, nomeadamente a Direcção-Geral, Direcção Técnica e Direcção Administrativa⁸².

⁸⁰ Chitoquiço, 1999:9. *Força de Trabalho*, é um conjunto de capacidades físicas e intelectuais que os homens têm e que as aplicam conscientemente na produção de diversos bens e serviços para a satisfação das suas necessidades.

⁸¹ Trabalhadores perecidos em acidentes de trabalho cuja pensão de sobrevivência ou de sangue é recebida pelos respectivos familiares sobreviventes. Os reformados não estão integrados no sistema de Segurança Social actualmente em vigor no país. Prevê-se que sejam integrados logo que se conclua o processo de liquidação da empresa em curso.

⁸² Estêvão Cumbane, entrevistado em 20-1-2005, na Delegação da Carbomoc, em Maputo.

CAPÍTULO IV. O IMPACTO SÓCIO-ECONÓMICO

4.1 O Impacto Sócio-Económico Sobre os Trabalhadores

O presente capítulo tem como objectivo a análise do impacto social e económico sobre os antigos trabalhadores da Carbomoc desvinculados da empresa, no âmbito da racionalização da sua força de trabalho ocorrida entre 1990 e 2003.

Para o efeito, importa definir o conceito de impacto que se pretende analisar. O *impacto sócio-económico* é um conjunto de mudanças estruturais qualitativas e quantitativas nos aspectos de natureza social e económica de uma determinada área ou região provocada por uma acção humana⁸³. Esta definição parece não ser abrangente pelo facto de não referir que essas mudanças sócio-económicas podem ocorrer não somente numa área ou região mas também num determinado grupo social e num dado momento, em resultado da dinâmica de vários factores sociais, económicos, culturais, entre outros.

No caso vertente, o impacto que se pretende analisar refere-se às mudanças a nível social e económico na vida dos antigos trabalhadores da Carbomoc, resultantes da sua desvinculação no âmbito da racionalização da força de trabalho verificada na empresa.

Deste modo, analisaremos as principais dificuldades enfrentadas por esses trabalhadores, as alternativas de emprego e as estratégias de sobrevivência encontradas pelos mesmos com vista à sua subsistência.

Uma das primeiras mudanças verificadas no contexto da racionalização da força de trabalho⁸⁴ na Carbomoc foi a perda do próprio emprego pelo trabalhador por ter sido considerado excedentário mesmo reunindo os requisitos técnico-profissionais exigidos

⁸³ Piquitai, 1998:7.

⁸⁴ Chitoquiço (1999:7-8) define *racionalização da força de trabalho* como um processo de redução da força de trabalho considerada excedentária, numa determinada empresa com o objectivo principal de se atingir uma dimensão óptima que leve a mesma a alcançar níveis consideráveis e aceitáveis de produtividade do trabalho, competitividade e eficiência económico-financeira.

para o exercício da função na empresa. Mas o que aconteceu, neste processo específico da Carbomoc, é que mesmo reunindo esses requisitos técnico-profissionais o trabalhador devia ser desvinculado, de acordo com o novo quadro do pessoal definido pela empresa num determinado momento e em função dos fundos alocados pelo Estado.

A perda de emprego resultou na interrupção dos benefícios sociais a que o trabalhador tinha direito na empresa como a assistência médico-medicamentosa, habitação, educação para os seus filhos e outros dependentes, transporte, entre outros.

Consequentemente, esta realidade trouxe alterações no seio de muitas famílias dos ex-trabalhadores da Carbomoc, sobretudo quanto à gestão diária dos vários assuntos sociais da família dadas as novas circunstâncias que passaram a caracterizar as suas vidas.

A perda destas regalias vai exigir do trabalhador um maior esforço financeiro para continuar a assegurar aqueles serviços básicos para o seu bem-estar. E este esforço só pode ser possível através do desenvolvimento de alguma actividade geradora de rendimentos.

A pesquisa de campo permitiu-nos verificar que os que não conseguiram imediatamente um novo emprego continuaram a assegurar o sustento da família com o dinheiro resultante das indemnizações. Mas quando esses valores começaram a esgotar-se, as dificuldades começaram a vir ao de cima. É a partir daqui que se podem situar as mudanças significativas entre os trabalhadores abrangidos pelo processo e que se traduziram em inúmeras dificuldades.

Especificamente, algumas dessas dificuldades foram a incapacidade de prover alimentação suficiente para a família, de aquisição de uniformes e outro material escolar para os filhos e, no que respeita aos cuidados de saúde, a falta de dinheiro para a compra

de medicamentos, em casos de doenças⁸⁵. Para os que se tinham “acomodado” nas residências atribuídas pela empresa viram-se numa situação pouco cómoda. Uma vez expirado o prazo que lhes permitia continuar nessas residências foram forçados a arrendar outras ou a construir as suas próprias residências. Este foi o caso de Vasco Munguambe que usou parte da indemnização na construção de uma casa, tendo aplicado a parte restante na aquisição de outros bens necessários para o seu lar⁸⁶.

No rol das dificuldades enfrentadas pelos ex-trabalhadores da Carbomoc há a destacar ainda, perturbações a nível psicológico, como se pode depreender das declarações de Valentim Azevedo⁸⁷ que afirma que:

“ A maior dificuldade que tive foi o abalo psicológico que se abateu sobre mim, porque nã conseguia encarar com naturalidade a realidade de ter perdido o emprego da maneira como aconteceu. Não esperava que a empresa teria o fim que teve. Contava manter o meu emprego até a idade da reforma”.

Muitos desses ex-trabalhadores passaram por situações de penúria sem meios e recursos para a sua sobrevivência quando se esgotou o dinheiro da indemnização, conforme testemunha a seguinte declaração:

“Apliquei parte do dinheiro que recebi na Carbomoc na minha machamba e na compra de vestuário e outros bens para a família. Quando o dinheiro acabou passei por situações em que já não conseguia comprar cadernos para os meus filhos e nem mesmo sal”⁸⁸.

Vasco Munguambe refere que conheceu casos de alguns dos seus antigos colegas que usaram o dinheiro da indemnização na compra de viatura na perspectiva de usá-las no negócio do transporte, vulgo “chapa 100”. Dado que algumas dessas viaturas eram inadequadas para o negócio, volvido algum tempo começaram a registar avarias e,

⁸⁵ Modesto Tomás Sombreiro, entrevistado em 24-1-2006, em Moatize.

⁸⁶ Vasco Munguambe, entrevistado em 19-1-2006.

⁸⁷ Entrevistado em 18-1-2006, em Tete.

⁸⁸ Fernando Almeida Albino, entrevistado em 30-1-2006, em Moatize.

consequentemente, a enfrentar dificuldades de proceder a respectiva manutenção e reparação, até a sua completa imobilização. Como a maior parte do dinheiro tinha sido investido na aquisição dessas viaturas, muitos desses ex-colegas acabaram ficando desprovidos de recursos financeiros que garantissem o sustento da família⁸⁹.

Que alternativas de emprego encontraram os ex-trabalhadores da Carbomoc numa altura em que a guerra havia provocado a paralização de muitas unidades económicas? Talvez por razões que ainda carecem de um maior aprofundamento, eram poucos os que encaravam o auto-emprego⁹⁰ como potencial fonte de rendimento, daí que muitos que ainda se encontravam desempregados alimentavam e ainda alimentam expectativas de assegurar um trabalho assalariado como principal fonte e solução para obtenção de rendimentos para a sua sobrevivência.

O *Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano de Moçambique*⁹¹ na sua análise sobre o papel do trabalho assalariado refere que nas áreas urbanas a mão-de-obra assalariada continua a ser uma das mais importantes fontes de rendimento, mesmo dentro do sector informal, geralmente considerado como o sector de auto-emprego por excelência.

Os dados disponíveis sobre as tendências de emprego sugerem que o emprego no sector formal, quer no campo, quer nas cidades, tem estado em declínio constante desde a

⁸⁹ Vasco Munguambe, entrevistado em 19-1-2006, em Tete.

⁹⁰ Chitoquiço (1999:9) citando *Xitimela*, n.º.12, 2002:49 escreve que o *auto-emprego* significa a criação de empresas e ou o desenvolvimento de actividades no sector informal para assegurar a sobrevivência. Inclui ainda actividades levadas a cabo nos sectores do comércio (bancas fixas nos mercados, venda ambulante e nas barracas, produção de blocos, carpintaria, alfaiataria, serviços de cabeleireiro, sapataria, reparação mecânica, entre outras actividades.

⁹¹ PNUD, 1999:51.

década de 1990. Este declínio foi causado pela combinação da guerra, a estagnação económica e a privatização e a reestruturação empresarial⁹².

O declínio do emprego no sector formal levou a que muitos dos ex-trabalhadores não se voltassem a empregar, sobretudo aqueles com qualificações profissionais reduzidas e/ou cujas profissões não se ajustavam na estrutura de emprego existente à data da sua desvinculação, como foi o caso de muitos mineiros. Desse modo, a dificuldade por parte dos abrangidos pela racionalização da força de trabalho na Carbomoc pode enquadrar-se nas conclusões apresentadas pelo *Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano de Moçambique (1999)*.

Para colmatar essa dificuldade e gorada a possibilidade de se reempregarem no sector formal, alguns ex-trabalhadores viram o auto-emprego como sua principal fonte de rendimento. Alguns aplicaram parte do valor das indemnizações na abertura de bancas, na compra de gado (bovino e caprino) para posterior revenda e venda ambulante de diversos artigos.

Emílio Ismael Saize referiu que além de construir uma casa “apliquei a parte restante da indemnização na abertura de uma banca como única forma que encontrei para garantir o sustento da minha família”⁹³.

Muitos manifestaram-se insatisfeitos pelos valores recebidos com a alegação de que eram baixos, mas reconhecem que isso “se deveu aos baixos salários que recebíamos”⁹⁴.

A interpretação inicial da maioria dos trabalhadores quando lhes foram anunciados os valores das indemnizações que cada um iria receber era de que a empresa estava a “roubar-lhes” ou a viciar os cálculos. Foi necessário fazer-se demonstrações práticas para

⁹² PNUD, 1999:54

⁹³ Entrevistado em 28-1-2006, em Moatize.

⁹⁴ Luís Cinturão Chachoca, entrevistado em 30-1-2006, em Moatize.

que entendessem o cálculo das indemnizações conforme o preceituado na lei laboral vigente no país⁹⁵.

Até certo ponto, pode-se compreender esta reacção dos trabalhadores dado o seu baixo nível de escolaridade. Apesar da sua formação na especialidade de minas, a maioria dos trabalhadores não possuía o nível primário completo.

Entretanto, o nível de formação dos trabalhadores da Carbomoc que executavam funções nas ou ligadas às minas, situava-se entre a 4ª e 9ª classes do antigo Sistema Nacional de Educação. A chefia dos turnos estava, normalmente, a cargo do pessoal com formação média. Aos trabalhadores com formação superior, como os engenheiros de minas, geólogos e outras especialidades, cabiam-lhe funções ligadas à pesquisa, planificação e gestão técnica da produção mineira⁹⁶.

Tabela 8. Tabela salarial da Carbomoc, em 1998.

Nível de Escolaridade	Escala Salarial
Ensino Primário Completo	357.929,00
Secundário Geral (6ª classe)	377.000,00
Secundário Geral (9ª classe)	649.687,00
Secundário Geral (11ª classe)	1.073.500,00
Ensino Técnico Básico	893.750,00
Ensino Técnico Médio	1.073.500,00
Bacharelato	2.864.000,00
Licenciatura	3.100.000,00

Fonte: Carbomoc, 1998 (Relação Nominal).

⁹⁵ Rosário Jóia dos Santos, 10-1-2006, em Moatize.

⁹⁶ Benjamim Valentim, 09-01-2006.

A tabela 8 indica a relação entre o nível de escolaridade e o respectivo salário correspondente. Portanto, a atribuição do salário baseava-se no grau de escolaridade (habilitações literárias) ou na formação profissional.

Os salários (base) acima indicados não incluem subsídios a que alguns tinham direito em função das responsabilidades que lhes eram atribuídas no desempenho das suas funções nos diferentes sectores da empresa⁹⁷.

As estratégias de sobrevivência⁹⁸ adoptadas por alguns dos ex-trabalhadores da Carbomoc incluíram o corte e venda de lenha, venda de gado, venda ambulante ou em bancas fixas. Paralelamente, a agricultura foi praticada como um grande complemento àquelas actividades. Mas outros dependeram ou ainda dependem basicamente da actividade agrícola, de cuja venda dos produtos se tem mostrado como alternativa principal de rendimento⁹⁹.

Em 1987, o antigo 1º. Ministro de Moçambique discursando na Assembleia Popular sentenciava que

“...A realidade económica do país não nos deixa outra solução senão a racionalização da força de trabalho, procurar ao mesmo tempo alternativas de ocupação e emprego da força de trabalho excedentária em actividades económicas úteis, com prioridade para a actividade agrícola...”¹⁰⁰

Os que optaram por actividades agrícolas como fonte principal de rendimento foram, na sua maioria, os menos qualificados ou sem qualquer formação profissional. Destacam-

⁹⁷Rosário Jóia dos Santos, 10-1-2006, em Moatize

⁹⁸PNUD (2001:75): As *estratégias de sobrevivência* estão relacionadas com as fontes de rendimento dos agregados familiares. Segundo dados do IAF 96/97 incluem: i) trabalho na machamba (produção própria); ii) trabalho fora da machamba do agregado familiar para receber remuneração em dinheiro ou em espécie (venda da força de trabalho); iii) transferências (remessas de migrantes) e, iv) emprego formal (sector público, privado, lojas, etc.)

⁹⁹Francisco Vicente, entrevistado em 04-2-2006, Tete.

¹⁰⁰Barca, Marcelino, 2000:6.

se, dentre estes, os mineiros e outros profissionais que desempenhavam funções auxiliares nas minas ou nos serviços auxiliares na superfície¹⁰¹.

No caso dos mineiros e alguns profissionais do mesmo sector, a dificuldade de se empregarem prende-se com o facto da incapacidade do sector no concenente à oferta de postos de trabalho tendo em conta a estagnação de que foi alvo toda a produção mineral do país devido à guerra.

Mas a reabertura da Mina Chipanga XI, antes explorada pela Carbomoc, ora concessionada a uma empresa sul-africana abriu oportunidades de emprego para alguns mineiros desvinculados da Carbomoc.

João Canfunde Semo¹⁰², mineiro de profissão, ficou desempregado durante cerca de dois anos, após a sua desvinculação em 1998. Durante esse período abriu a sua machamba e trabalhou na Carbomoc sob contrato (dois meses), em 1999. E acrescenta que em 2000, *“fui admitido como mineiro na mina Chipanga XI onde me encontro a trabalhar até hoje”*.

Zondane Faqueiro¹⁰³ é outro dos mineiros que conseguiu reempregar-se na Chipanga XI imediatamente a seguir à sua desvinculação da Carbomoc. Este ex-trabalhador orgulha-se pelo facto de as suas qualificações de mineiro, com muitos anos de experiência na chefia de turnos dentro das galerias, terem tomado possível a sua admissão sem quaisquer problemas na mina Chipanga XI, razão pela qual não passou por dificuldades decorrentes da sua desvinculação da Carbomoc.

Mas muitos outros ficaram “de fora” por a mina não poder absorver um grande número de trabalhadores. As suas necessidades em mão-de-obra eram limitadas a pouco

¹⁰¹ Francisco Vicente, entrevistado em 04-2-2006, Tete.

¹⁰² Entrevistado em em 28-1-2006, em Moatize.

¹⁰³ Entrevistado em em 30-1-2006, em Moatize

menos de 100 trabalhadores, o equivalente a pouco menos de 10% do total dos trabalhadores desvinculados¹⁰⁴.

Os dados recolhidos com base nas entrevistas revelaram que para muitos abrangidos pelo processo, a principal estratégia de sobrevivência terá sido o auto-emprego. O auto-emprego parece representar a maior fonte de rendimento em todas as zonas do país. Na cidade, o trabalho assalariado é a fonte de rendimento mais importante¹⁰⁵.

Mário Joanisse¹⁰⁶, um técnico-mecânico que abandonou a Carbomoc por sua livre vontade, insatisfeito com as condições que lhe ofereceram após a sua formação na ex-União Soviética, em 1987, referiu que não encontrou dificuldades para se reempregar.

Embora em circunstâncias diferentes, Valentim Azevedo e Vasco Mungambe¹⁰⁷, ambos técnicos-básicos de contabilidade, são o exemplo dos que ficaram desempregados apenas por muito pouco tempo, ou seja, um e dois meses, respectivamente. Na sequência disso, afirmaram que não passaram por dificuldades atendendo que ainda possuíam o dinheiro da indemnização. O primeiro referiu que muitos dos antigos colegas afectos no sector administrativo e com formação estão bem colocados, um dos quais ocupa uma posição sénior na Direcção Provincial de Finanças de Tete. A maioria conseguiu empregar-se noutras empresas da cidade, assim como os motoristas. Muitos mineiros tiveram maiores dificuldades de se reempregarem.

A relativa facilidade de encontrar um novo emprego por parte de alguns dos antigos profissionais da Carbomoc pode se dever à sua formação académica ou qualificação profissional.

¹⁰⁴ Rosário Jóia dos Santos, entrevistado em 19-1-2006, em Moatize.

¹⁰⁵ PNUD, 1999:52.

¹⁰⁶ Entrevistado em 09-1-2006, em Tete.

¹⁰⁷ Entrevistados em 18 e 19-1-2006, respectivamente, em Tete.

Deste modo, pode-se concluir que o impacto não foi uniforme para todos os trabalhadores. Apesar de muitos se ressentirem da sua desvinculação na empresa, casos houve em que essa situação lhes beneficiou pelo facto de terem encontrado melhores condições salariais e de trabalho nos novos empregos, comparativamente às que tinham na Carbomoc.

Entretanto, Zondane Faqueiro comparando a actual situação na Chipanga XI com a Carbomoc refere que nesta havia melhores condições de trabalho, com todo o equipamento e material disponível. Acrescenta que tinham regalias que actualmente não usufruem e apesar de o salário naquela altura ser baixo, condizia com o custo de vida de então. Sublinha ainda que “hoje embora recebemos salários relativamente altos o custo de vida também é muito alto”¹⁰⁸.

Francisco Vicente, actualmente a trabalhar como um guarda doméstico, corroborando a afirmação do seu antigo colega disse que apesar de estar a receber um salário comparativamente alto em relação ao que auferia na Carbomoc preferia manter o emprego da Carbomoc porque tinha maior segurança.

Com base nos dados recolhidos para este trabalho, confirmaram-se as nossas hipóteses iniciais segundo as quais a desvinculação de trabalhadores na Carbomoc trouxe consequências sociais e económicas que afectaram, de algum modo, o seu bem-estar. Não obstante, alguns não se terem ressentido dessa situação devido às suas qualificações profissionais que lhes permitiram assegurar um novo emprego.

Laissonne¹⁰⁹ que estudou o impacto ambiental da mineração de carvão concluiu que a Carbomoc, desde a sua instalação, forneceu empregos a centenas de pessoas e o

¹⁰⁸ Entrevistado em 30-1-2006.

¹⁰⁹ Laissonne, 1996:54.

crescimento da vila de Moatize se deveu à exploração de carvão. Assim, com a sua paralização, a situação social e económica de muitas pessoas que dependiam da existência da empresa para a sua sobrevivência ficou afectada negativamente. Conclui ainda que a Carbomoc contribuiu no melhoramento do nível de vida da população local não só pelas oportunidades de emprego que proporcionava mas também pelos serviços sociais que prestava.

Confirma-se também a hipótese de que uma boa parte dos antigos trabalhadores da Carbomoc optou pela prática do comércio informal incluindo a prática da actividade agrícola como estratégias de sobrevivência. Para estes, a sua baixa formação profissional impediu que conseguissem um novo emprego, numa altura em que o mercado se tornava mais exigente relativamente à qualidade e eficiência da mão-de-obra.

Em suma, o impacto sócio-económico para uns foi negativo tendo em conta que após a perda do emprego não mais puderam reempregar-se, como eram as suas expectativas, e passaram dificuldades resultantes dessa situação. Por outro lado, para outros, apesar de não ter sido uma situação desejável, a sua desvinculação não se reflectiu muito nas suas vidas.

CAPÍTULO V. CONCLUSÃO

Este trabalho analisou o impacto sócio-económico sobre os trabalhadores da Carbomoc desvinculados da empresa, no âmbito da racionalização da força de trabalho ocorrida entre 1990 e 2003. Não obstante este processo ter iniciado formalmente em 1990, a oscilação acentuada do número de trabalhadores verificada desde 1981/82 levou-nos a inferir que o processo iniciara de forma “silenciosa” a partir daquele período, como resultado dos problemas financeiros que começavam a fazer-se sentir na empresa.

Mas, foi de facto, a partir de 1982 que a produção e o escoamento do carvão entraram em declínio e ficaram condicionados ao funcionamento do transporte ferroviário na Linha de Sena, entre Moatize e o porto da Beira. Este condicionamento deveu-se à desestabilização de que era alvo todo o sistema ferro-portuário moçambicano, protagonizada pela Renamo com o patrocínio do regime minoritário da África do Sul. Consequentemente, com a paralização desta ferrovia em 1984, a Carbomoc foi forçada a encerrar parte das suas minas para evitar a acumulação excessiva do carvão cujo escoamento estava inviabilizado.

A racionalização da força de trabalho foi a medida encontrada para minimizar os efeitos da crise financeira que se abatia sobre a empresa desde 1982. Sem critérios de selecção prévia e claramente definidos, o processo abrangeu, desde o seu início em 1990 até 2003, cerca de 1.133 trabalhadores, os quais foram obrigados a procurar alternativas de emprego e outras estratégias de sobrevivência. A fraca formação profissional ou académica de uns não permitiu que obtivessem novos empregos, acabando, muitos deles, por se socorrer do auto-emprego desenvolvendo actividades no sector informal, incluindo trabalho na machamba.

Em contrapartida, os trabalhadores com alguma formação profissional relevante enfrentaram menos dificuldades em se reempregar. Daí que se pode concluir que o impacto não se fez sentir de forma uniforme em todos os trabalhadores abrangidos pela racionalização. O trabalho de campo revelou que muitos trabalhadores passaram por dificuldades e outros não se ressentiram da sua desvinculação da empresa. Por outro lado, a dificuldade de emprego deveu-se ao declínio do emprego verificado nos anos 80 e 90, na sequência dos efeitos combinados da guerra, da estagnação económica, da privatização e da reestruturação empresarial, estas últimas ocorridas após a adopção do Programa de Reabilitação Económica, em 1987.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Entrevistas

- Benjamim Valentim, Director Técnico. Moatize, 09-01-2006
Emílio Ismael Saize, ex-trabalhador. Moatize, 24-01-2006
Estevão Cumbane, trabalhador da Carbomoc na Delegação de Maputo, 20-10-2005
Fernando Almeida Albino, ex-trabalhador. Moatize, 30-01-2006
Francisco Vicente, ex-trabalhador. Tete, 04-02-2006
João Canfunde Semo, ex-trabalhador. Moatize, 28-01-2006
Luís Cinturão Chachoca, ex-trabalhador. Moatize, 30-01-2006
Mário Joanisse, ex-trabalhador. Tete, 27-12-2005
Modesto Tomás Sombreiro, ex-trabalhador. Moatize, 28-1-2006
Rosário Jóia dos Santos, Chefe dos Recursos Humanos. Moatize, 10-1-2006
Torres Escova Zuze, ex-trabalhador. Moatize, 28-01-2006
Valentim Azevedo, ex-trabalhador. Tete, 18-01-2006
Vasco de Deus Munguambe, ex-trabalhador. Tete, 19-01-2006
Wilson Beny, Chefe dos Transportes. Moatize, 09-01-2006
Zondane Faqueiro, ex-trabalhador. Moatize, 30-01-2006

Dissertações

- Barca, Marcelino. *Transformação de Empresas Estatais em Empresas Públicas e Consequências para a Mão-de-Obra: O Caso dos Aeroportos de Moçambique (ADM)*. Dissertação de Licenciatura, UEM, Maputo, 2000.
- Chitoquiço, Jacinto Horácio Alexandre. *Privatização e Racionalização da Força de Trabalho: Impacto Económico e Social*. Dissertação de Licenciatura, UEM, Maputo, 1999.
- Ernesto, Ivan Roberto Pereira. *Impacto Sócio-Económico da paralização do Caminho de Ferro Trans-Zambeziano/Linha de Sena para os CFM-Centro, 1982-2003*. Dissertação de Licenciatura, UEM, Maputo, 2004.
- Jamal, Atumane. *Redimensionamento da Rede Bancária do Banco Austral: Sua Repercussão na Força de Trabalho e Rendibilidade*. Dissertação de Licenciatura, UEM, Maputo, 2003.
- Jossene, Luís. *Privatização em Moçambique: O Impacto sobre os Trabalhadores nas Pequenas e Médias Empresas nas Indústrias Alimentar e Metal-Mecânica*. Dissertação de Licenciatura, UEM, Maputo, 1999.
- Laissonne, Jacinta. *Uma Contribuição para o Estudo de Alguns Impactos Ambientais das Minas de Carvão de Moatize*. Dissertação de Licenciatura, UEM, Maputo, 2004.
- Pery, Amorim Remígio Manuel. *A Evolução da Economia Moçambicana e a promoção do Bem-Estar Sócio-Económico, 1960-2001*. Dissertação de Licenciatura, UEM, Maputo, 2004.

Piquitai, José Ruivo. *Impacto Sócio-Económico da Auto Estrada Witbank-Maputo: Estudo de Caso entre Ressano Garcia e Cidade de Maputo*. Dissertação de Licenciatura, UEM. Maputo, 1998.

Quembo, Carlos D. *Paralização da Sena Sugar Estates-Marromeu e o impacto sócio-económico para os trabalhadores, 1984-2000*. Dissertação de Licenciatura, UEM, Maputo, 2004.

Serra, A.M. de Almeida. *Política Agrária e Desenvolvimento Económico e Social na RPM, 1975-1985: Contribuição para o Estudo da Economia Política da RPM*. Lisboa. Tese de Doutoramento. Universidade Técnica de Lisboa, 1991.

Vasconcelos, Lopo António Ferreira Trigoso de Sousa e. *Contribuição para o Conhecimento dos Carvões da Bacia Carbonífera de Moatize*. Tese de Doutoramento, Universidade do Porto, 1995.

Obras e Artigos Publicados

Aderhold, Gerd. *Os interesses sociais e económicos dos trabalhadores moçambicanos e questões da política económica do Partido Frelimo*. Teses para o Doutoramento, Academia de Ciências Sociais do PSUA/Instituto do Movimento Operário Internacional. Berlim, 1987.

Amaral, Wanda do (comp). *Guia para Apresentação de Teses, Dissertações, Trabalhos de Graduação*. Maputo: Livraria Universitária, UEM, 1995.

Comissão Nacional do Plano. *Informação Estatística, 1975-1984*. Maputo, 1985.

_____. *Informação Estatística, 1985*. Maputo, 1986.

_____. *Informação Estatística, 1986*. Maputo, 1987.

Davies, Roberts. *Política Regional Sul-Africana nos anos 90: Perspectivas para Mudança*. In: Zacarias, Agostinho (ed.). *Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral*. Conferência organizada em Maputo, 21-24 de Maio de 1990. Maputo: ISRI, 1991.

Departamento de Arqueologia e Antropologia/UEM. *Manual de Formação. Estudo Qualitativo Sobre a Pobreza*, Abril 2005.

Economist Intelligence Unit. *Country Report. Analysis of Economic and Politic Trends Every Quarter*. Tanzania-Mozambique. London, n.º. 4, 1987:32.

Gil, António Carlos. *Como Elaborar Projectos de Pesquisa*. S. Paulo: Atlas, 1987.

Hedges, David (coord). *História de Moçambique: Moçambique no Auge do Colonialismo, 1930-1961*. Maputo: Livraria Universitária, 1999, Vol. II.

Lima, Alfredo P. de. *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*. 3 vols. Lourenço Marques: Edição dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971.

Nhabinde, S.A. *Desestabilização e Guerra Económica no Sistema Ferro-Portuário de Moçambique, 1980-1997*. Maputo: Livraria Universitária/UEM, 1999.

PNUD. *Crescimento Económico e Desenvolvimento Humano: Progresso, obstáculos e desafios*. Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano de Moçambique. PNUD: Maputo, 1999.

PNUD. *Mulher, Género e Desenvolvimento Humano: Uma Agenda para o Futuro*. Relatório Nacional do Desenvolvimento Humano. PNUD: Maputo, 2001.

Quarto Plano de Fomento, Parte III, Relatórios Sectoriais. Vol.3, Indústrias Extractivas, 1973.

Quivy, Raymond ; Campenhoudt, Luc Van. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva, 1998,

República Popular de Moçambique. *Lei nr. 09/78, 11 de Maio. Cria a Empresa Nacional de Carvão, CARBOMOC, E.E.* 1978.

República de Moçambique. *Lei de Trabalho nº. 8/98, de 20 de Julho*. Maputo: Imprensa Nacional, 1998.

Richardson, Roberto Jarry et al. *Pesquisa Social: Métodos e Técnicas*. S. Paulo: Atlas, 1999. p.70-79.

Santos, Boaventura de S; Silva, Teresa Cruz e (Org.). *Moçambique e a Reinvenção da Emancipação Social*. Maputo: Centro de Formação Jurídica e Judiciária, 2004.

Teixeira, M. Luísa Norton Pinto. *The Railways of Mozambique: A Regional or A Colonial Project*. London, 1991.

Wield David. *Mozambique - Late Colonialism and Early Problems of Transition*. In: White, G.; Murray, R.; White, C. (eds.). *Revolutionary Socialist Development in The Third World*. Brighton: Wheatsheaf Books, 1983, pp.75-113.

Fontes primárias

Projecto Integrado do Carvão de Moatize. *Relatório Síntese*. Maputo, Abril 1986.

Projecto Integrado do Carvão de Moatize. Vol.1. Programa do Carvão. *Estudo de Pré-Viabilidade pela CVRD-Brasil*. Relatório Sectorial de Geologia – Parte I-VIII, Agosto de 1991.

CARBOMOC. *Informação sobre a situação crítica da Carbomoc e as medidas a tomar*. Relatório. 1990.

CARBOMOC. *Informação sobre o Impacto da Paralisação e Reabilitação da Linha Férrea de Sena*. Relatório. 2004.

Companhia Carbonífera de Moçambique. *Relatório e Contas do Conselho de Administração e Parecer do Conselho fiscal dos Exercícios de 1966, 1968, 1969, 1970 e 1974*.

Jornais e Revistas

“Na Carbonífera de Moatize: 140 mineiros soterrados”, *Notícias* (Maputo), 17 de Setembro de 1976.

“Não há esperanças de sobreviventes da tragédia de Moatize”, *Notícias* (Maputo), 18 de Setembro de 1976.

“Desastre de Moatize: Recuperados 20 corpos – Poeira de carvão, provável causa do acidente”, *Notícias* (Maputo), 20 de Setembro de 1976.

“Nacionalizadas Minas de Carvão de Moatize”. Revista *Tempo* (Maputo), nr. 398, 21 de Maio de 1978.

“Renovação da Linha Beira-Moatize”. *Notícias* (Maputo) 04 de Março de 1982.

“Carbomoc: Introduzidas novas tecnologias e especialização da mão-de-obra”, *Notícias* (Maputo), 20 de Julho de 1984.

Jossia, L. “Moatize é reservatório de grandes quantidades de carvão”. *Notícias* (Maputo), 16 de Maio de 1985.

Mohomed, Mussá. “Nas minas de Moatize: Reservas de Carvão Ascendem a 15 milhões de toneladas”. *Notícias* (Maputo), 14 de Maio de 1998.

7. Anexos

7. CRONOLOGIA

1895 – Início da exploração das minas pela Companhia Hulheira da Zambézia que foi precedida de pesquisa aos jazigos carboníferos por geólogos ingleses e franceses (Lima, 1971:244).

1922 – Foi transportado o primeiro carvão de Moatize para a cidade da Beira, para ser utilizado em centrais termo-eléctricas, locomotivas e barcaças, no respectivo porto (Vasconcelos, 1995:7).

1923 – A exploração de carvão passa a ser feita pela Sociéte Minière et Geologique du Zambeze e manda executar trabalhos de reconhecimento e levantamento geral das bacias carboníferas de Moatize, Revúbue e Morongodzi (Vasconcelos, 1995:7).

1940's – São abertas as primeiras minas subterrâneas, as Chipangas I e II (Programa Integrado do Carvão de Moatize, 1986:11).

1948 - Fundação da Companhia Carbonífera de Moçambique (Vasconcelos, 1995:7).

1949 – Inauguração da linha férrea de Tete que ligava Moatize ao sistema da Trans-Zambézia Railwys (TZR) que ligava Malawi ao porto da Beira. Um dos objectivos era o escoamento do carvão de Moatize (Lima, Vol.II, 1971:230 e Programa Integrado do Carvão de Moatize, 1986:11).

1956 – Acidente numa das minas de carvão que vitimou 32 mineiros (*Noticias*, 18-9-1976:1).

1958/9 – Abertura das minas Chipanga III, IV e V (Programa Integrado do Carvão de Moatize, 1991:23).

1975 – Independência de Moçambique. Neste ano a Companhia Carbonífera de Moçambique produziu cerca de 575 mil toneladas de carvão, a maior produção desde a sua existência em 1948 (Programa Integrado do Carvão de Moatize, 1991).

1976 – Acidente na Mina Chipanga VI (*Notícias*, 20-9-1976)

1977 – Um segundo acidente na Mina Chipanga III (Programa do Carvão de Moatize. Relatório Síntese, 1986:11).

1978 – Nacionalização da Companhia Carbonífera de Moçambique e conseqüente criação da Companhia Nacional de Carvão de Moçambique – CARBOMOC, E.E. (Lei n.9/78 de 11 de Maio).

1981 – A Carbomoc realiza a sua maior produção desde a sua criação em 1978, ao atingir quase o mesmo índice de 1975, cerca de 534 mil toneladas (Programa Integrado do Carvão de Moatize, 1991).

1982 – A Linha de Sena começa a ser atacada e o tráfego é interrompido, voltando a reabrir ainda no mesmo ano. Início do declínio da Carbomoc como resultado do encerramento de algumas minas e do escoamento de carvão (Ernesto, 2005:VI).

1984 – Em Setembro deste ano havia segurança relativa de se voltar a escoar o carvão de Moatize em face da reabertura parcial da Linha de Sena (Nhabinde, 1994:46).

- Encerramento definitivo da Linha de Sena depois de sucessivas interrupções (Ernesto, 2005:VI).

1986 – Destruição da Ponte D.Ana, quando cerca de 4.000 homens da Renamo foram infiltrados em Moçambique a partir do Malawi (Nhabinde, 1999:55).

1988 – A gestão da Carbomoc passa a ser feita integralmente por moçambicanos que desde 1978 era feita em parceria com uma empresa da RDA (Döring, 1999:198).

1990 – Início da racionalização da força de trabalho na Carbomoc, com a desvinculação de 281 trabalhadores (Carbomoc, Novembro, 2003).

- Fim de toda a cooperação com a RDA, na Carbomoc (Döring, 1999:198).

1992 – Assinatura do Acordo Geral de Paz entre o Governo moçambicano e a Renamo, que abre boas perspectivas para a reabilitação da Linha de Sena (*Notícias*, 05-10-1992) e para o reatamento da extracção de carvão (Nhabinde, 1999:75).

1993 - Foi o último ano de laboração da Carbomoc. Daí em diante, a empresa nunca mais voltou a funcionar até aos dias correntes (Com base na diversa bibliografia consultada).

- São desvinculados mais 298 trabalhadores (Carbomoc, Novembro, 2003).

1994 - Paralisação efectiva da actividade extractiva de carvão pela Carbomoc. A empresa apresentava uma situação financeira muito crítica e que levantava dúvidas sobre a sua actividade no ano seguinte. (Balanço da Execução do Plano do Governo de Moçambique para 1994, 1995:21).

2003 – Fim da racionalização da força de trabalho com a desvinculação de 23 trabalhadores (Carbomoc, Novembro, 2003).

A Origem da Designação Chipanga e a Complexidade do Trabalho nas Minas

Este anexo pretende elucidar a origem do termo Chipanga e fazer uma breve descrição da complexidade das tarefas no interior das galerias.

A estrutura da bacia carbonífera de Moatize se estende por uma área de 250 Km, e as camadas exploráveis que ocorrem na designada Série Produtiva, com uma espessura de 317 m, pertencem ao sistema karroo (permo-carbónico) e assentam directamente sobre o complexo base (Pré-Câmbrico)¹.

O processo que criou condições para a formação do carvão através dos tempos deu lugar à formação de vários complexos ou camadas carbonosas que se encontram visivelmente estratificadas. Assim, são identificados os complexos “Sousa Pinto”, “Chipanga”, “Bananeira”, “Intermédio”, “Grande Falésia” e “André”². O complexo mais importante e explorado tem sido o “Chipanga”, por constituir a parte mais limpa e dispensar a lavagem do carvão. Por outro lado, a sua importância relaciona-se com a espessura das suas camadas produtivas que chegam a atingir, em média, 36 metros. Assim, a sua qualidade permite a coqueificação para a produção de combustíveis líquidos. O carvão bruto deve ser submetido a uma triagem fraccionária cujas partículas podem ser utilizadas para diversos fins. As partículas de dimensões inferiores a 1 mm são aptas para a produção do carvão de coque. As de dimensões superiores são utilizadas predominantemente como carvão de queima³. Para isso, a Carbomoc possuía duas triagens com capacidade de processamento de 600 e 800 ton/ano, respectivamente. Após

¹ Projecto Integrado de Carvão de Moatize, 1986:2-3.

² Laissonne, 1996:15.

³ Laissonne, 1996:16.

a sua classificação o carvão é carregado directamente em vagões ou é transportado para o stock em camiões⁴.

Até 1987/88 as minas funcionavam em três turnos de 8 horas cada, visando, principalmente, três tarefas: a perfuração, o desmonte e a extracção. Estas tarefas são executadas por duas equipas designadas por *frentes*. Cada frente é composta por 7 pessoas, sendo 2 para perfuração e 5 para desmonte e extracção do carvão⁵.

O método de exploração é o de câmaras e pilares. Daqui resulta uma recuperação muito baixa das reservas, cerca de 15%. A profundidade das minas vai até 300 metros, o máximo. A abertura das galerias e o arranque em desmonte é feito com perfuração e explosivo. Todo o transporte do carvão até à superfície é mecanizado⁶.

Mas por detrás daquelas três funções principais destacam-se ainda os controladores de gases (a ventilação é assegurada por ventiladores eléctricos); os bombeiros, que se encarregam do enxugo (o esgoto das águas é feito com bombas pequenas) das galerias; os escombradores, responsáveis pela verificação das rachas ou pedras suspensas que podem perigar a vida do mineiro; os madeiristas, que protegem o tecto através de madeiras para que não desabe; os mineiros extractores e os capatazes de fogo (dirigem o grupo no rebentamento do carvão). Para complementar estas tarefas, encontramos, na superfície, os guincheiros (manejam o guincho para retirar o carvão das minas) e maquinistas de banda (recebem o carvão das frentes de produção)⁷.

⁴ Projecto Integrado de Carvão de Moatize, 1986:52.

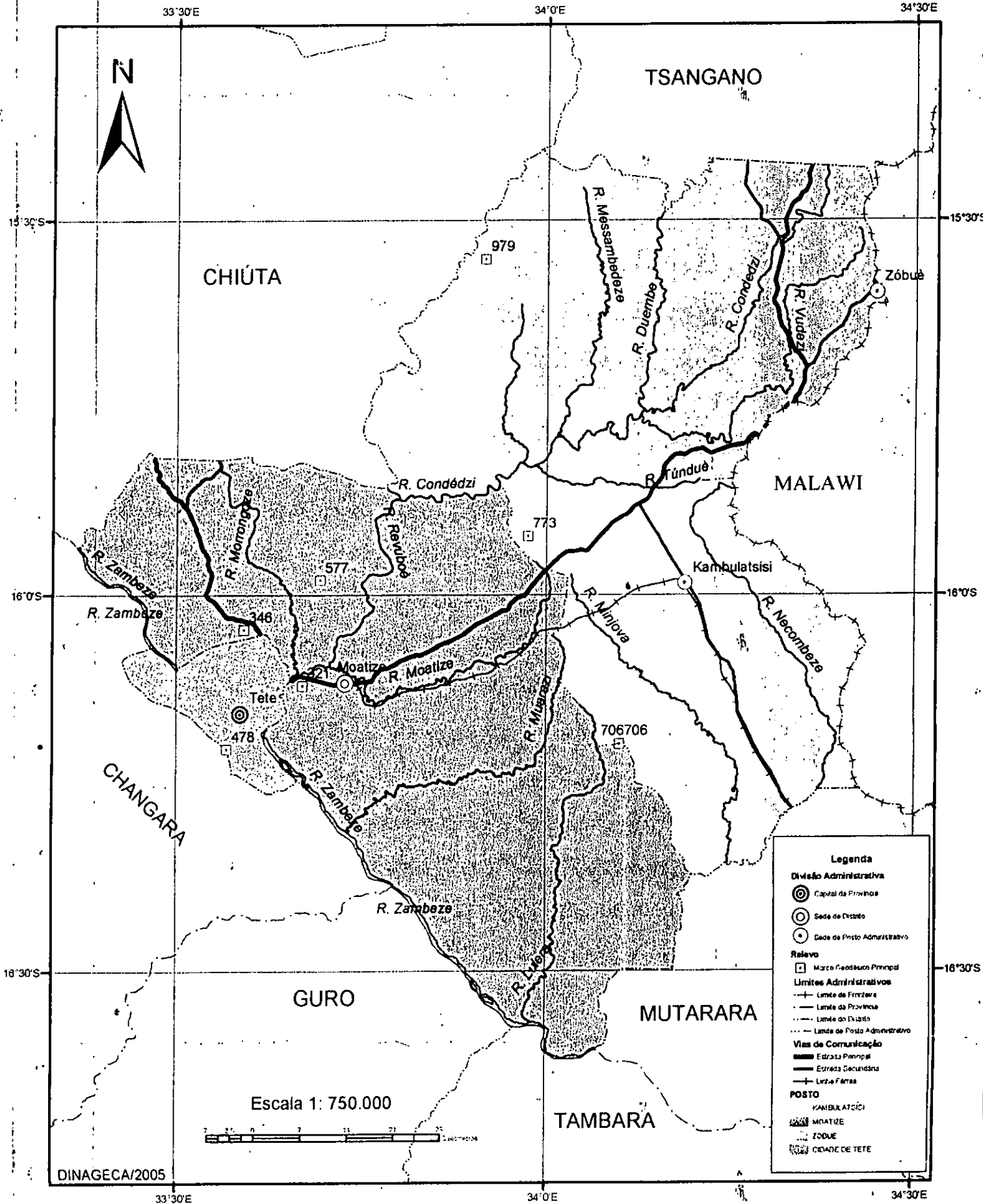
⁵ Benjamim Valentim, entrevistado em 09-01-2006. Moatize.

⁶ Projecto Integrado de Carvão de Moatize, 1986:13.

⁷ Benjamim Valentim, 09-01-2006.

PROVÍNCIA DE TETE

Distrito de Moatize



DINAGECA/2005

Legenda

Divisão Administrativa

- ⊙ Capital da Província
- ⊙ Sede do Distrito
- ⊙ Sede do Posto Administrativo

Relevo

- Marco Geodésico Principal

Limites Administrativos

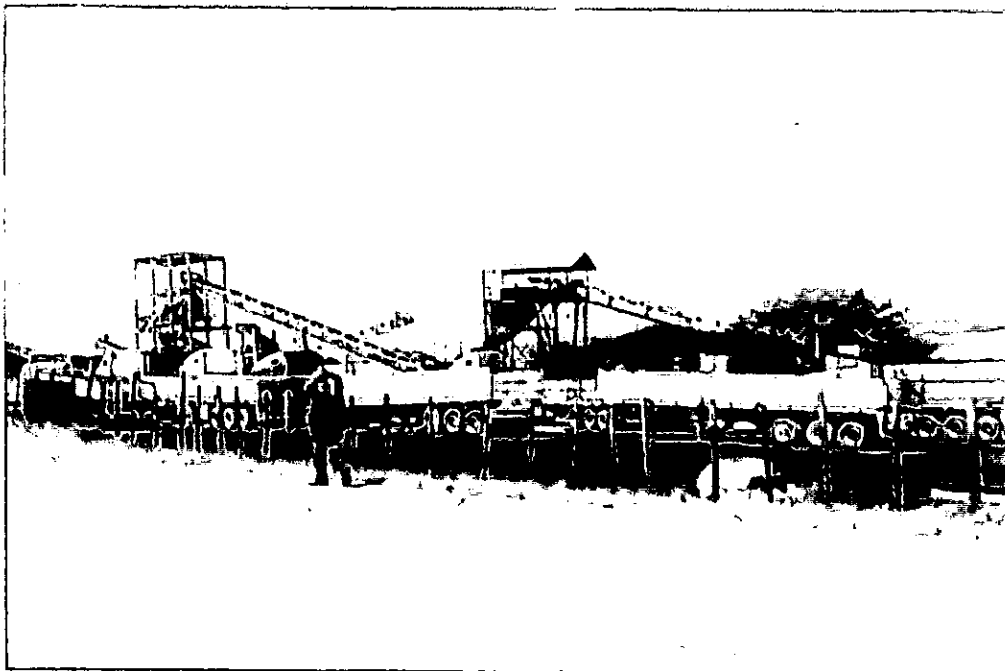
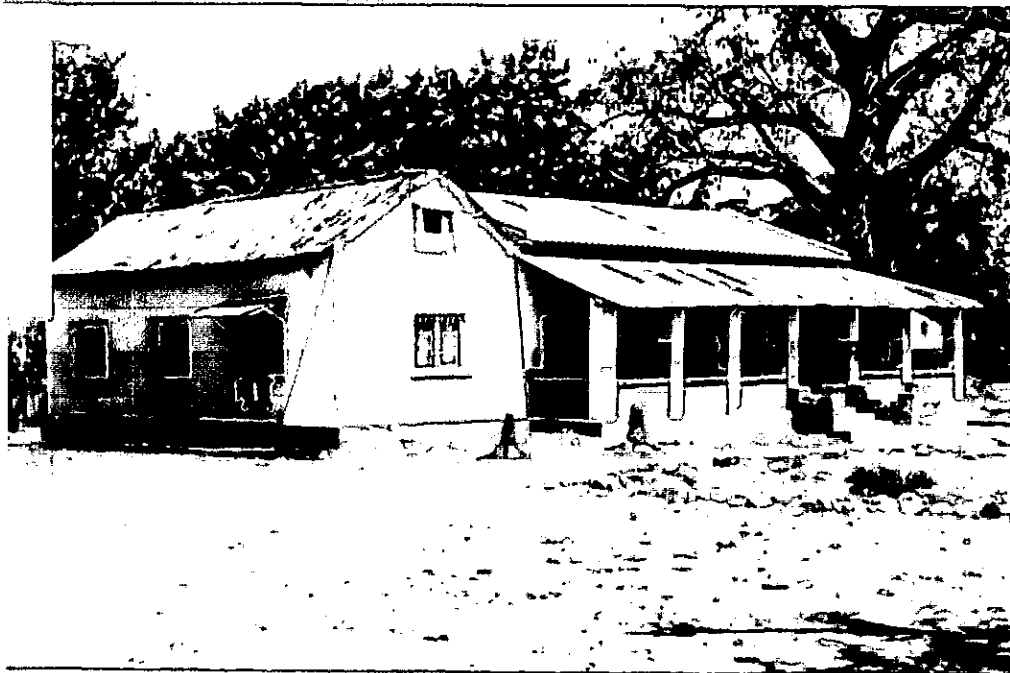
- Limite de Freguesia
- Limite da Província
- Limite do Distrito
- Limite do Posto Administrativo

Vias de Comunicação

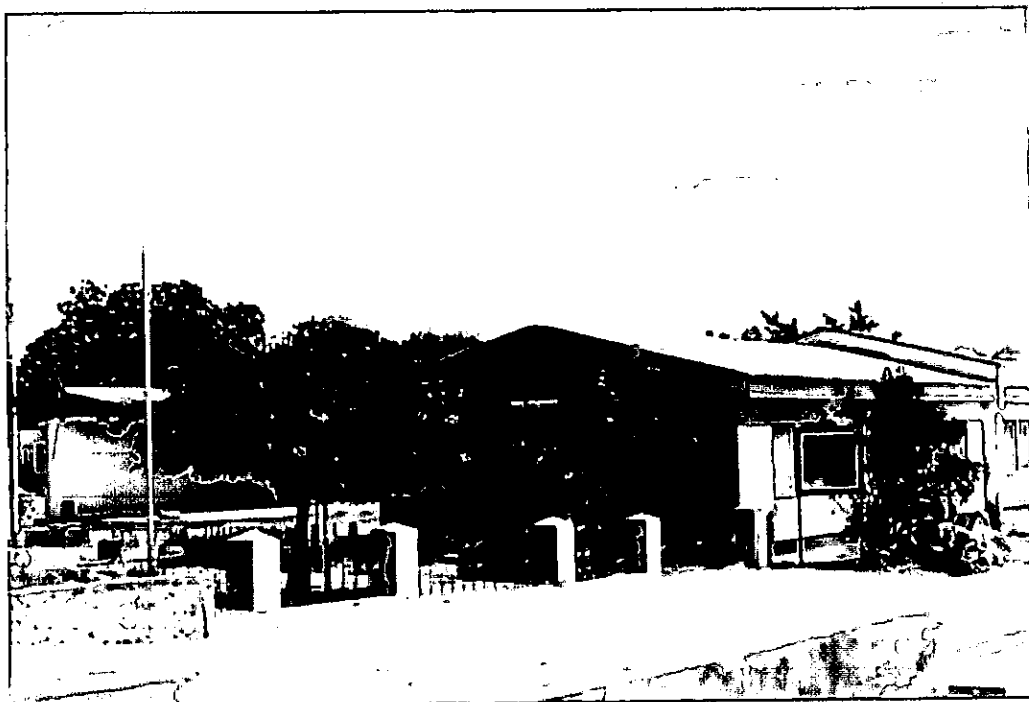
- Estrada Principal
- Estrada Secundária
- Linha Férrea

POSTO

- KAMBULATSISI
- MOATIZE
- ZÓBUÉ
- CIDADE DE TETE



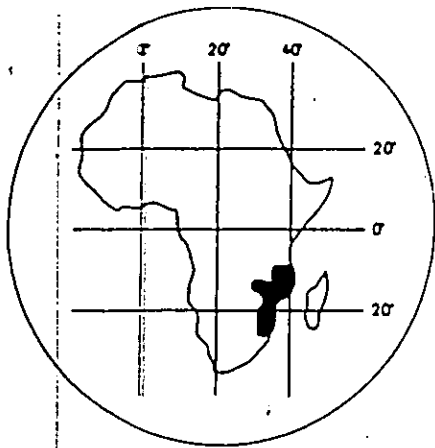
De cima para baixo: **Foto 1**- Edifício do Posto de Saúde da Carbomoc; **Foto 2**: Mina Chipanga XI, reaberta em 1998, depois de 17 anos de paralização, vendo-se em primeiro plano camiões do Malawi preparados para o carregamento de carvão.



De cima para baixo: **Foto 3-** Parte das instalações da Escola Secundária da Carbomoc;
Foto 4- Alguns vagões paralizados nas imediações da Estação dos CFM-Centro, em Moatize.

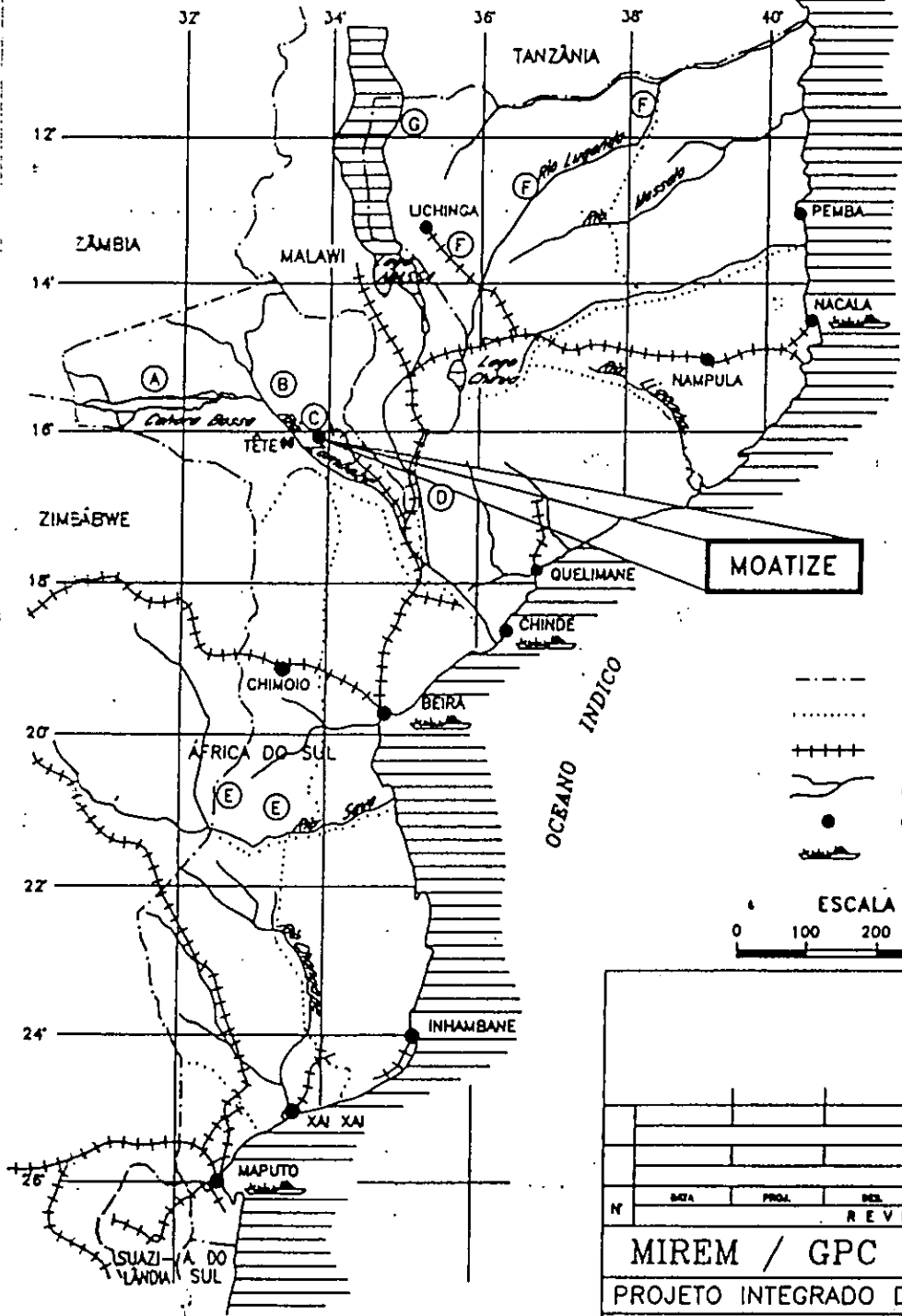


De cima para baixo: **Foto 5**- Vista parcial do bairro residencial dos trabalhadores da Carbomoc; **Foto 6**- Instalações do Centro Social e Cultural da Carbomoc.



BACIAS CARBONÍFERAS

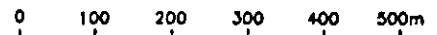
- (A) CHICOA-MECUCUÉ
- (B) SANANGOE-MEFIDEZI
- (C) MOATIZE-MINJOVA
- (D) MUTARARA
- (E) MANCHAS DE ESPUNGABERA
- (F) MANCHAS DO LUGENDA
- (G) LAGO (METANGULA-MAZOCO)



LEGENDA

- FRONTEIRAS INTERNACIONAIS
- LIMITES DE PROVINCIA
- ++++ FERROVIAS
- ~~~~ RIOS
- CAPITAIS DAS PROVINCIAS
- ▬ PRINCIPAIS PORTOS

ESCALA GRÁFICA



N	DATA	PROJ.	DEL.	CONF.	APROV.
REVISÕES					
MIREM / GPC			CVRD		
PROJETO INTEGRADO DO CARVÃO DE MOATIZE					
GTPM-GRUPO DE TRABALHO PROJETO CARVÃO DE MOÇAMBIQUE					
PROJETO	PARTES modif.	VERIF. ROBERTO	APROVADO ROBERTO	ESCALA GRÁFICA	
C. ORAÇÃO/ANEXO	VISTO		DATA 18/08/80	ARQUIVO BOMOCAMB	
No. GTPM: M.A.E. 02 B 000			revisão		
BOFI ALTOCO R.10					

Fonte: Projecto Integrado do Carvão de Moatize. Relatório Sectorial de Geologia, Vol. I, Agosto, 1991.

Figura 1 - BACIAS CARBONÍFERAS DE MOÇAMBIQUE

