

HT-115



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

O caminho de ferro trans-zambesiano, aspectos políticos e económicos da construção, 1908-1970

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

Pedro Lenine Cumbane

Maputo, 2002

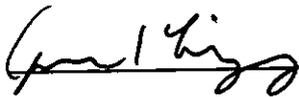
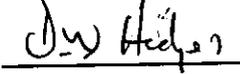
HT-115

O caminho de ferro trans-zambesiano, aspectos políticos e económicos da construção, 1908-1970

Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de Licenciatura em História da Universidade Eduardo Mondlane por Pedro Lenine Cumbane

**Departamento de História
Faculdade de Letras
Universidade Eduardo Mondlane**

Supervisor: Prof. Doutor David Hedges

| O Júri | | | Data |
|---|---|--|----------|
| O Presidente | O Supervisor | O Oponente | |
|  |  |  | 11/12/02 |

656.2(679)
C 969c

F. LETRAS D.E.C.
R. E. 29256
DATA 17/12/2002
AQUISIÇÃO aberta
COTA H-115

24

“Declaro que esta dissertação nunca foi apresentada para a obtenção de qualquer grau, e que ela constitui o resultado da minha investigação pessoal”.

*À minha mãe, Rosa João e ao meu pai, Pedro Nhiuane
que não me largaram depois que me trouxeram ao mundo.
Pelos sacrifícios consentidos pela minha educação, muito obrigado.*

AGRADECIMENTOS

A todos aqueles que directa ou indirectamente contribuíram para esta realidade e àqueles que sofrem a ansiedade de ver "bem ultrapassada" esta fase da minha vida vão os meus agradecimentos sinceros.

Um carinho muito especial vai para os meus irmãos e cunhados que me acompanharam durante a formação, aos meus amigos que sempre me deram força quando precisei. Aos meus professores e colegas de cuja convivência se moldou o meu ser académico, aquele abraço.

Agradecimentos especiais vão para o meu primo Samuel Cumbane, que me apoiou financeiramente no princípio desta carreira universitária, aos colegas e amigos José Jorge Mahumane e Pércida Albino Langa, pelas observações pontuais e revisão linguística do texto; para os amigos do AHM, especialmente, a Ruth, um chi-coração, por aquela paciência crónica.

Lá para as terras do Chiveve, os meus agradecimentos vão para o Senhor Hama, Chefe da Secretaria da Direcção Ferroviária do C.F.M-Centro, que tão pacientemente me serviu de guia durante o trabalho de campo, ao Senhor Bernardo Teresa, Chefe do Departamento de Movimento, que tanto esforço fez para me ajudar a localizar documentos sobre a TZR e ao Bogesse pelo acompanhamento na logística.

A todos os colaboradores, pessoal do GPZ, SOGIL, CFM-Sul, SATCC, muito obrigado. Reconhecimento enorme vai para o Professor Doutor David Hedges, meu supervisor, pelas correcções e pela insistência.

Resumo

O trans-zambesiano é um caminho de ferro que partindo de Blantyre, no Malawi, alcança o território de Moçambique, atravessando as províncias de Tete e Sofala. Nesta província, tem o seu fim em Dondo, ao entroncar com o Caminho de Ferro da Beira.

De uma forma geral, a estrutura dos caminhos de ferro em Moçambique foi determinada por princípios externos ligados à necessidade de escoamento de matérias primas das colónias britânicas do hinterland.

Porém, apesar destas motivações gerais, que no caso do trans-zambesiano mais parecem ter constituído um pretexto, a construção de cada caminho de ferro teve motivações específicas. Neste caso é sobretudo no traçado adoptado que se encontram as motivações políticas do empreendimento, entendendo-se que este é a soma de vários troços construídos em momentos diferentes.

Este projecto esteve a coberto das ambições imperialistas britânicas, ou mais propriamente, resulta da confrontação entre o imperialismo britânico e português na região da África Oriental Portuguesa, hoje Moçambique. Mas foram, sobretudo, os promotores dos projectos coloniais que tiveram um papel determinante para a fixação do troço definitivo do trans-zambesiano, com especial referência a Libert Oury e ao seu grupo que exercia durante as primeiras três décadas do século passado grande influência sobre o Porto da Beira e sobre a Companhia de Moçambique, a qual administrava por concessão do Governo de Portugal os territórios de Manica e Sofala, e que, por sua vez, foi a concessionária do projecto do caminho de ferro trans-zambesiano. Há também que realçar o papel inicialmente desempenhado pelos colonos de Shire Highlands, pioneiros deste caminho de ferro e das autoridades metropolitanas britânicas. O que aconteceu a seguir foi uma resposta aos desenvolvimentos que se registaram em volta do caminho de ferro.

SUMÁRIO

| |
|---|
| <i>Declaração</i> |
| <i>Dedicatória</i> |
| <i>Agradecimentos</i> |
| <i>Resumo IV</i> |
| <i>Sumário V</i> |
| <i>Lista de Tabelas VI</i> |
| <i>Lista de apêndices VI</i> |
| <i>Abreviaturas VI</i> |
| <i>Cronologia IX</i> |
| Capítulo 1. INTRODUÇÃO 1 |
| <i>1.1. Revisão bibliográfica 3</i> |
| Capítulo 2. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE O OBJECTO DE ESTUDO 10 |
| <i>2.1. Conceito e teorias sobre o transporte ferroviário: a realidade colonial 10</i> |
| <i>2.2. Enquadramento histórico do projecto do trans-zambesiano 14</i> |
| Capítulo 3. ECONOMIA POLÍTICA DA CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO TRANS-ZAMBESIANO 17 |
| <i>3.1. O estabelecimento da ligação ferroviário de Blantyre ao porto da Beira 21</i> |
| <i>3.1.1. A pressão dos colonos de Shire Highlands sobre a mão-de-obra 21</i> |
| <i>3.1.2. Os problemas da irregularidade do regime do rio Shire sobre o tráfego 24</i> |
| <i>3.1.3. O escoamento do tráfego da Niassalândia para o porto da Beira 25</i> |
| <i>3.1.4. O potencial tráfego de Moçambique e a rentabilização do caminho de ferro 29</i> |
| Capítulo 4. O CRESCIMENTO ECONÓMICO DO PERÍODO PÓS II GUERRA MUNDIAL 34 |
| <i>4.1. A importância dos jazigos minerais de Moatize para o trans-zambesiano 33</i> |
| <i>4.2. O crescimento da produção agrícola e silvícola em Moçambique e os reflexos no tráfego da TZR 36</i> |
| <i>4.3. A crescente importância económica da SSE e as suas necessidades de escoamento</i> |
| Capítulo 5. AS NOVAS RELAÇÕES ENTRE MOÇAMBIQUE E MALAWI, 1963-1970 45 |
| <i>5.1. A "nacionalização" do caminho de ferro da Trans-zambesia Railway Co, Ltd 49</i> |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS 51 |
| FONTES 54 |

Lista de tabelas

- Tabela 1. Produção e vendas do carvão da C.C.M.
- Tabela 2. Toneladas de carvão chegadas à Beira pelo serviço interno do C.F.T.
- Tabela 3. Resultados do caminho de ferro da TZR, em ambos os sentidos
- Tabela 4. Toneladas de Madeira chegadas à Beira pelo serviço interno da TZR
- Tabela 5. Toneladas de Madeira chegadas à Beira pelo serviço interno da TZR
- Tabela 6. Tráfego malawiano transitado pelo porto de Nacala

Lista de apêndices

- Apêndice I.* Figura 1. Estação de Inhaminga na actualidade
Figura 2. Estação de Inhaminga, oficinas, estado actual
- Apêndice II.* Figura 3. Porto de Quelimane na actualidade
Figura 4. Porto da Beira na actualidade
- Apêndice III.* Mapa 1. Troços principais do trans-zambesiano
- Apêndice IV.* Mapa 2. Vale do Zambeze: Potenciais áreas de desenvolvimento
Figura 5. Ponte D. Ana
- Apêndice V.* Figura 5. C.F.T.: o comboio inaugural aproximando-se de Moatize
- Apêndice VI.* Mapa 3. Traçado definitivo do trans-zambesiano

Abreviaturas

- AHM – Arquivo Histórico de Moçambique
- AHM, S.E. – Arquivo Histórico de Moçambique, Secção Especial
- CAR – Central Africa Railways
- CCM – Companhia Carbonífera de Moçambique
- CFM – Caminhos de Ferro de Moçambique

CFT – Caminho de Ferro de Tete

FGG – Fundo do Governo Geral

GPZ – Gabinete do Plano do Zambeze

ISANI. – Arquivo Histórico de Moçambique, Inspeções dos Serviços

Administrativos e Negócios Indígenas

MR – Malawi Railways

NR – Nyassaland Railways

SHR - Shire Highlands Company

SPCFT- Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

SSE – Sena Sugar Estates

TZR – Trans-zambesia Railways

UEM – Universidade Eduardo Mondlane

ZAMCO – Zambezi Consórcio Hidroeléctrico

CRONOLOGIA

- 1903 – Fundação da Shire Highlands Company na Niassalândia e assinatura do acordo entre esta companhia e as autoridades britânicas para a construção do caminho de ferro de Chiromo a Blantyre; O capital britânico passa a controlar a Companhia de Moçambique (Lima, 1971:vol.II:172)
- 1908 - (31 de Março) Abertura da ligação ferroviária de Blantyre a Port Herald; Criação por Freire de Andrade da Comissão de Melhoramentos do Porto de Quelimane (Vail, 1975:193; Lima, 1971, vol.II:131)
- 1915 - Conclusão do troço entre Port Herald e Sena, pertencente à C.A.R. (Vail,1975:193)
- 1919 (16 de Agosto) - Assinatura do Contrato condicional, respeitante à construção de um caminho de ferro desde o Porto da Beira ao rio Zambeze, entre os “Agentes da Coroa”, das administrações e Governos Ultramarinos britânicos, como representantes do Protectorado da Niassalândia e Libert Oury, Presidente do Conselho de Administração da TZR; (24 de Dezembro) – Formação da Trans-zambesia Railways Company, Ltd, em Londres (Silva,1973:17; Lima, 1971, vol.II:170-171).
- 1920 – A TZR compra da Companhia do Chemin du Fer de Beira au Zambeze a concessão da construção do caminho de ferro da Beira ao Zambeze por £30.000 (Lima, 1971, vol.II:171).
- 1922 - (31 de Março) Conclusão do troço do caminho de ferro, entre Dondo e Sena, pertencente à TZR, cujos trabalhos de assentamento da via tinham sido iniciados a 14 de Setembro de 1929. A Linha só foi oficialmente aberta a 1 de Julho de 1922; Fundação da Sena Sugar Estates (Lima, 1971, vol.II:171,211).
- 1924 – Libert Oury funda a Zambezi Mineral Development Company para explorar o

rico carvão de Moatize e prospectar outros minerais (Vail, 1977:378).

- 1925 – Por contrato celebrado entre a Companhia de Moçambique e a The Port of Beira Development Corporation Ltd., constitui-se a Companhia da Beira, que viria a associar-se à companhia britânica “Beira Works”, com sede em Londres, a quem transferiu direitos, deveres e garantias (Lima, 1991, vol.III:97)
- 1927 – Uma comissão de peritos britânicos liderada pelo General Hammond estuda a viabilidade da construção de uma ponte sobre o Zambeze (Lima, 1971, vol.II:172)
- 1930 - Constituição da Niassaland Railways (Lima, 1971, vol.II:172)
- 1935 – Abertura oficial da Ponte D.Ana, cuja construção iniciara em 1932; Encerramento da fábrica de açúcar da SSE em Caia. No ano seguinte foi encerrada a fábrica de Mopeia (Lima, 1971, vol.II:173; Sena Sugar Estates, 1942:4)
- 1938 (Abril) – Início da construção da via férrea de Tete (Lima, 1971, vol.II:247)
- 1942 (18 de Junho) – Termina a concessão da Companhia de Moçambique sobre os territórios de Manica e Sofala, tendo o Governo Português negociado a transmissão de valores tais como edifícios públicos, telégrafos, etc, pela importância de 70.000 contos – escudos (Lima, 1971, vol.III:99)
- 1948 (Dezembro) - Resgate do Porto da Beira pelo Estado Português. Em virtude de contratos anteriores, Portugal poderia resgatar o Porto a partir de 31 de Dezembro de 1946; Constituição da Companhia Carbonífera de Moçambique (Lima, 1971, vol.III:99; Lima, 1971, vo.II:230)
- 1947 – O Governo da Rodésia nacionaliza os Caminhos de ferro entrando na posse

dos direitos da Rodesia Railways que, na qualidade de exploradora da linha da Beira Railways, explorava também o Porto da Beira. Desta companhia, £84.2259 era capital investido pela South Africa Company e £175.000 pela Companhia de Moçambique (Lima, 1971, vol.II:140)

1948 - É fundada a Companhia Carbonífera de Moçambique

1949 - (29 de Julho) Inauguração da Linha Férrea de Tete; Resgate do Caminho de Ferro da Beira (Lima, 1971, vol.II:248; Lima, 1971, vol.II:146)

1950 (Junho) – Convenção entre o Governo britânico, Rodésia do Sul e Portugal que estabeleceu regras e encargos, entre outros do tráfego combinado

1951 (11 de Outubro) – Abertura oficial do Porto de Nacala

1963 – Desmoronamento da Confederação da África Central Britânica e Independência do Malawi em 1964 (Hedges, 1987:9)

1965 – Grã-Bretanha e Nações Unidas decretam sanções contra a Rodésia do Sul

1967 – Compra por Portugal da ponte D.Ana e via (situada em Moçambique), propriedades da Central Africa Railways (Nogueira, 1987:228)

1968 (30 de Abril de 1968) – A Administração da Trans-zambesia Railway Company, Ltd, passa por contrato de gestão a administrar a TZR na conta dos Caminhos de Ferro de Moçambique; (Silva, 1973:21; Lima, 1971, vol.II:173)

1969 – Abertura do ramal de Inhamitanga a Marromeu. A construção do novo ramal da S.S.E. tinha sido iniciada em 1968 (Lima, 1971, vol.II:174)

1970 – Inauguração Oficial da Ligação Malawi-Cuamba (Hedges, 1987:15)

“Argumenta-se, por vezes, contra a construção da linha férrea com o fundamento de não estar bem provado que o seu rendimento dê retribuição ao capital empregado. (...) o critério da retribuição imediata não é o único a considerar nem o verdadeiro. O direito internacional de hoje, ao tratar de colónias, não pede documentos, exige factos, e prefere um caminho de ferro ou um porto ao mais bem demonstrado dos direitos históricos” (Extracto do Relatório da comissão nomeada pela Portaria Régia de 6 de Março de 1908, sobre o caminho de ferro de Quelimane a Chire, citado em Lima, 1971, vol.II:217).

Capítulo I. INTRODUÇÃO

O objecto de estudo deste trabalho é o caminho de ferro trans-zambesiano na sua relação com o crescimento económico da região por ele directamente servida, entre os vales do Zambeze e do Shire.

No contexto actual, este caminho de ferro que na verdade é um sub-sistema ferroviário, tem sido identificado como Linha de Sena, estando em voga o discurso da sua reabilitação, passadas cerca de duas décadas após a sua paralisação definitiva, ocorrida em 1982 devido às acções de sabotagem levadas a cabo pela Renamo durante a guerra de desestabilização patrocinada pelo regime do Apartheid.

Na verdade, o caminho de ferro trans-zambesiano é um conjunto de vários troços ferroviários dependentes entre si, concebidos à volta de diferentes interesses económicos e políticos e, em certos casos, antagónicos.

De Blantyre a Port Herald, aberto em 1908, foi explorado pela Shire Highlands Railways; de Port Herald a Sena foi concluído em 1915. Com a conclusão da ponte D.Ana em 1935, este troço, explorado pela Central Africa Railways Co, Ltd totalizou 65 milhas; de Dondo a Sena, passando por Cheringoma, construído entre 1920 e 1922, foi explorado pela TZR, um troço de 289,6 km; de Moatize a D.Ana, construído e explorado pelos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique (CFM-Tete), foi aberto em 1949; de Marromeu a Inhamitanga, construído sob iniciativa da Trans-zambesia Railway Company, foi oficialmente aberto em 1969. Este último ramal vai substituir, em finais da década de 1960, o caminho de ferro de via reduzida pertencente à Sena Sugar Estates que ligava Caia a Marromeu.

Historicamente, a designação “trans-zambesiano” foi usada pelos portugueses para se referir ao projecto de caminho de ferro por eles concebido para contrariar o projecto britânico do caminho de ferro da Trans-zambésia Railway Company, Ltd. No presente trabalho, entende-se por caminho de ferro trans-zambesiano o conjunto dos cinco troços ferroviários que partindo de Blantyre alcança Dondo, incluindo os dois ramais. Estes que na conjugação dos esforços tendentes à sua rentabilização, acabaram se entrelaçando às economias do vale do Zambeze.

Estas infra-estruturas, de acordo com o nosso argumento, são muito mais do que simples partes complementares mas peças de um *puzzle* único, cuja montagem foi determinada por interesses imperialistas antagónicos à volta da região centro-austral de África, uma vez que o caminho de ferro trans-zambesiano foi concebido de acordo com princípios imperialistas e coloniais de natureza política e comercial para assegurar o escoamento de matérias primas da Niassalândia para a Europa.

Porém, o resultado negativo dos primeiros anos de exploração deste caminho de ferro mostrou a necessidade de melhor aproveitamento do potencial tráfego de Moçambique, uma constatação que coincide com a mudança de directrizes da política colonial portuguesa, que aposta no maior aproveitamento da economia da colónia, na década de 1930. A partir deste período, o tráfego interno de Moçambique torna-se imprescindível no sentido da rentabilidade do Trans-zambesiano.

A quem beneficiava, então, o caminho de ferro trans-zambesiano? Esta foi a pergunta de partida que norteou a elaboração deste trabalho que tem por objectivo geral estudar a interacção entre o estabelecimento de sistemas de transportes em África e a ideia de desenvolvimento. São objectivos específicos, identificar os principais interesses

em volta da linha, a valorização das potencialidades económicas do Vale do Zambeze e a avaliação da importância económica deste caminho de ferro.

Para responder ao nosso problema foi usada como metodologia a pesquisa bibliográfica e documental e algumas entrevistas a antigos funcionários e utentes dos serviços da Trans-zambesia Railway Co, Ltd ao longo da vasta região que esta servia.

O período abarcado pelo estudo vai de 1908, data marcada pela abertura oficial do primeiro troço que compõe o trans-zambesiano (Shire Highlands Railways) até 1970, um ano após a abertura oficial do último troço, o ramal de Inhamitanga. A partir deste mesmo ano, o Malawi deixa de utilizar o trans-zambesiano como principal via de comunicação com a costa.

1.1. Revisão Bibliográfica

A administração colonial de Moçambique no século passado tornou possível o aparecimento de uma riqueza de documentos escritos, particularmente de natureza administrativa, resultante de correspondências oficiais, estudos de prospecção, etc., que se revelaram úteis na reconstituição da história do período colonial.

As características da colonização de Moçambique, particularmente até à década de 1940, caracterizada pela divisão territorial em zonas de influência do capital internacional levou a uma diversificação da origem das fontes históricas, particularmente sobre a história económica e social. Simultaneamente, esta diversidade na natureza das fontes acabou sendo um dos principais factores para a sua dispersão.

Para o caso das fontes sobre o nosso objecto de estudo, este factor mostra-se crucial no sentido negativo da dispersão, aliado a outros factores que, de certa forma,

estão ligados à natureza imperialista da colonização, nomeadamente a localização das sedes das grandes companhias fora da colónia, tal como foi o caso da Trans-Zambesia Railway Co, Ltd, (sede localizada, primeiro em Londres e depois em Lisboa), a gestão multipartida a que o caminho de ferro trans-zambesiano esteve sujeita, o processo de resgate concretizado pelo Governo Português em 1967 e a destruição das infra-estruturas da TZR no contexto da guerra de desestabilização movida pela Renamo a partir de 1976.

De acordo com White, cuja obra é útil para a localização dos documentos administrativos da companhia, algum deste material encontra-se no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, no Centre for Southern African Studies da Universidade de York, na Inglaterra, nos Arquivos Nacionais do Malawi, entre outras instituições.¹

Citando o autor, os documentos arquivados no Centre for Southern African Studies, outrora pertencentes à colecção privada de Libert Oury contêm relatórios de companhias, relatórios de visitas dos directores, contratos, acordos, minutas e correspondência geral da TZR entre 1911 e 1975. Contêm, igualmente, material similar a respeito de muitas companhias com que Libert e Vivian Oury estiveram directamente envolvidos, nomeadamente, a Companhia de Moçambique, a Central Africa Railway Company, Nyassaland Railways, Zambezi Mining Development, Nyassa Sisal Estates Ltd e a Companhia Nacional Algodoeira, junto com relatórios ocasionais e correspondência com a British South Africa Company, Companhia da Zambesia, Companhia do Boror, Sena Sugar Estates Ltd e a Rudder Trust.

¹ White, Landeg. *Bridging the Zambezi: a colonial folly*. London: Macmillan Press, 1993:xv. Esta obra é particularmente útil por trazer pormenores sobre a construção da ponte D.Ana se onde pode encontrar também algumas referências importantes como o caso de Leroy Vail, que é frequentemente citado ao longo desta dissertação

Não tendo acesso às fontes localizadas no estrangeiro, para a elaboração deste trabalho serviu-se principalmente de publicações identificadas na biblioteca do Arquivo Histórico de Moçambique (AHM) e da documentação primária depositada no mesmo arquivo. Foram também consultados os arquivos dos Caminhos de Ferro de Moçambique (C.F.M), na Beira e em Maputo, o Núcleo de Documentação da Southern African Transport Coordinator Comitee (SATCC), as Bibliotecas da Faculdade de Letras, do Núcleo de Estudos da Terra (NET) e do Centro de Estudos Africanos (CEA) da Universidade Eduardo Mondlane, para além de algumas colecções privadas.

Do Arquivo Histórico de Moçambique são particularmente úteis os documentos primários contidos no Fundo do Governo Geral (F.G.G.) e no Fundo das Inspecções dos Serviços Administrativos e Negócios Indígenas (ISANI), com referência especial para o relatório do Inspector administrativo Abel de Sousa Moutinho, elaborado no final da concessão da Companhia de Moçambique, cujo objectivo era apurar a real situação das regiões de Búzi, Chemba, Gorongosa, Manica, Marromeu, Mossurize, Sena e Sofala, territórios sob a administração desta companhia até ao final da sua concessão em 1942.² Este relatório terá sido particularmente útil para influenciar as autoridades portuguesas a repensar na valorização das potencialidades da região do vale do Zambeze, incluindo as infra-estruturas aí estabelecidas, como era o caso do caminho de ferro. Sobre a TZR, o autor fala da sua integração no contexto da economia da região de Manica e Sofala, as suas propriedades, explorações e infra-estruturas sociais dos distritos de Inhaminga e Sena.

² AHM, ISANI, Cx. 39, Moutinho, Abel de Sousa. *Relatório da Inspecção Ordinária às Circunscrições de Buzi, Chemba, Cheringoma, Chimoio, Gorongosa, Manica, Marromeu, Mossurize, Sena e Sofala (1943-1944)*, 1944

O relatório de Mário de Albuquerque e Castro Pereira dá uma ideia da importância dos jazigos minerais de Moatize, particularmente numa altura em que a Frelimo intensifica as suas acções militares na região, aberta a Frente de Tete, entre 1968-1969, e o Governo Português a procurar transmitir à opinião pública mundial a ideia da segurança e estabilidade política em Moçambique, com vista a atrair mais investimentos estrangeiros como o testemunha a construção da barragem de Cahora Bassa, nos princípios da década de 1970.³ A questão das comunicações, particularmente a ligação ferroviária de Moatize à costa é neste contexto um elemento crucial nesta luta ideológica. É de salientar que nesta mesma altura, o Malawi tratava já de desviar grande parte do seu tráfego para Nacala.

É também importante a documentação das companhias que presumivelmente teriam utilizado os serviços da TZR, com destaque para os Relatórios da Companhia Carbonífera de Moçambique⁴, que dão uma ideia sobre o crescimento da produção e das vendas do carvão que previsivelmente foi transportado através da TZR e pelo Caminho de Ferro de Tete; algumas brochuras editadas pela Sena Sugar Estates Ltd dão, também, uma ideia da importância da TZR para o escoamento da sua produção, particularmente o papel desempenhado pelo “escoadouro” de Inhamitanga.

Ainda entre as fontes primárias, os arquivos do Caminho de Ferro de Moçambique – Centro, dão poucas soluções para o problema, sendo que as fontes que melhor resposta poderiam dar às nossas questões encontram-se entre o grupo identificado por White em York. Mesmo em relação aos documentos que retractam o

³ AHM, FGG, Cx. 60, Relatórios. Albuquerque e Castro Pereira, Mário de, *Relatório da Inspeção Ordinária ao Conselho de Moatize*, 1973

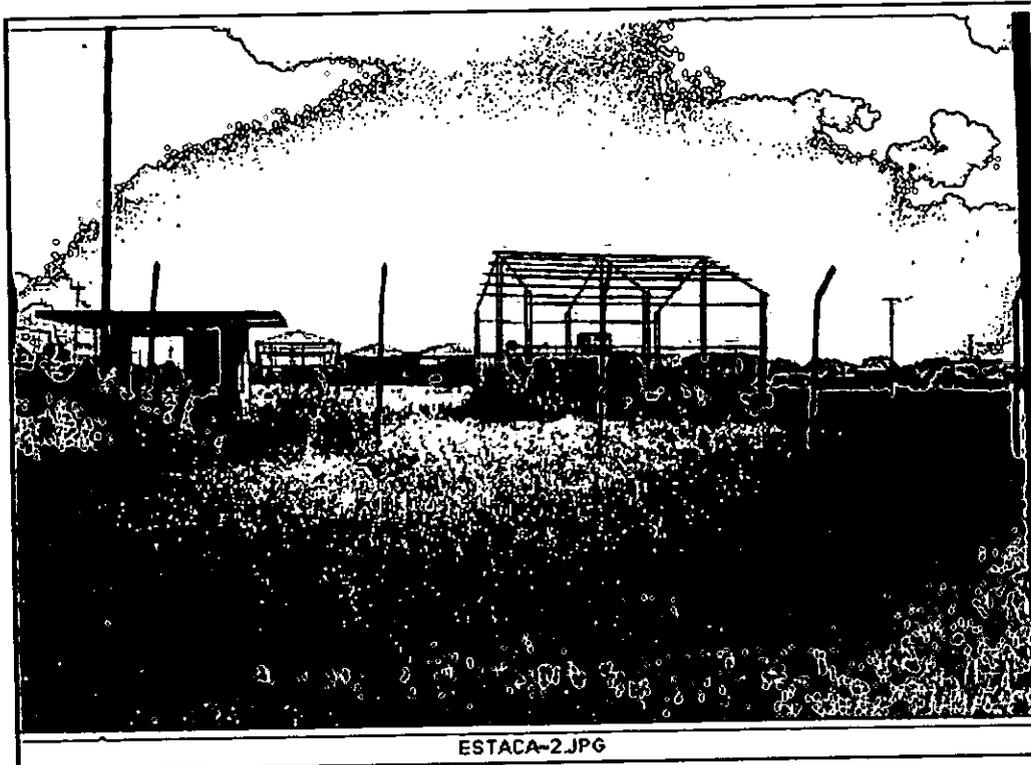
movimento diário da TZR, a inexistência de um arquivo central dificulta a sua identificação. Por outro lado, Inhaminga, onde esteve localizada a estação central da TZR foi destruída durante a guerra e grande parte do material e documentação ficou perdida. Os poucos documentos identificados, ou seja, mapas mensais de mercadorias despachadas pelo Porto e Caminho de Ferro da Beira e relação mensal de carga exportada por espécies, também produzidos ordinária e extraordinariamente pelo Serviço do Movimento, Tráfego e Tarifas, serviram para relacionar o tráfego da TZR com a sua origem.⁵

Outro documento que traz dados importantes sobre o perfil da companhia da TZR e mostra a conjuntura de incerteza quanto ao futuro da companhia registada na década de 1960 e particularmente as motivações que nortearam a construção do ramal de Inhamitanga é o Relatório da Bedaux, firma de consultoria contratada pela TZR para estudar a viabilidade e as implicações da construção de tal ramal. A finalidade deste relatório era o de actualizar as informações relacionadas com o projecto do ramal e dar esclarecimentos sobre a economia do mesmo.⁶

Por sua vez, as fontes orais, que deveriam ser outra categoria particularmente importante para o tipo de abordagem aqui desenvolvida, são escassas. Foi possível realizar algumas entrevistas com funcionários seniores dos CFM para a localização da documentação escrita, que se revelaram infrutíferas; antigos funcionários da TZR deram

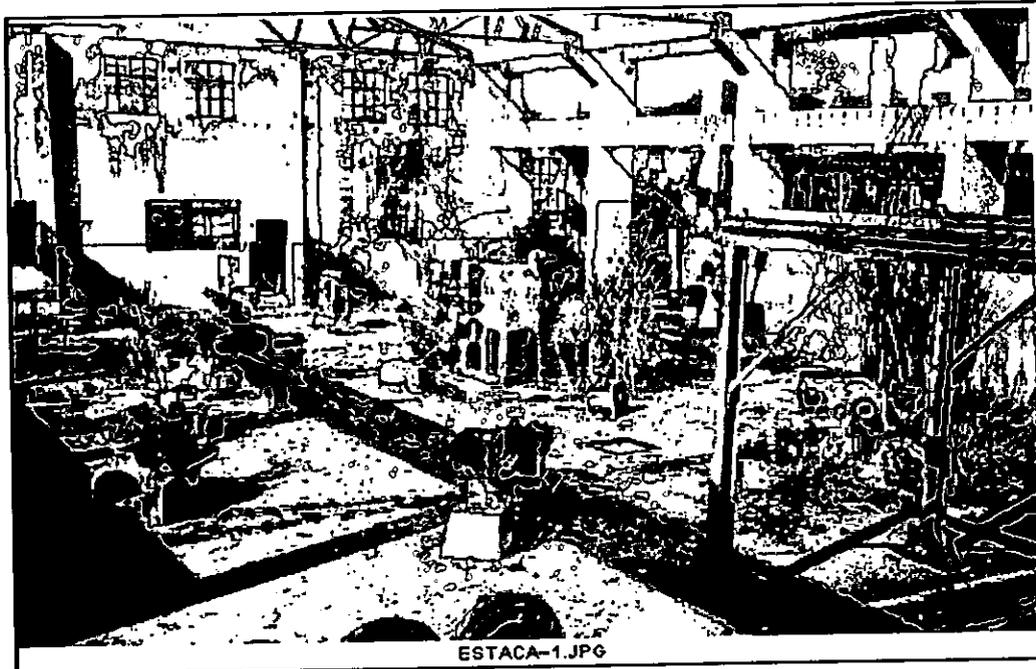
⁴ AHM, FGG, Cx. 2088, Relatórios de Serviços. Companhia Carbonífera de Moçambique, *Relatório da Companhia Carbonífera de Moçambique*, várias edições referentes aos anos 1950 a 1970. Neste arquivo, estes relatórios vão até o ano 1974.

⁵ Exemplos dos documentos referidos: Divisão de Exploração do Porto e Caminhos de Ferro de Moçambique da Beira, Serviço do Movimento, Tráfego e Tarifas. *Relação da Carga Exportada por Espécies, conforme solicitada pela Nota da Direcção dos Serviços n.2.982 ME 11/5/1949*, Beira: Escritório Central do Cais, 10 de Janeiro de 1955; Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira. Serviço do Movimento, Tráfego e Tarifas. *Mapa do Cimento Despachado durante o mês de Dezembro de 1954, Mapa E.C. n.º 7g*, Beira: Escritório Central do Cais, 9 de Janeiro de 1954



ESTACA-2.JPG

Figura 1. Estação de Inhaminga na actualidade



ESTACA-1.JPG

Figura 2. Estação de Inhaminga, oficinas (estado actual)

informações sobre o dia a dia da companhia. Mas, de uma forma geral, as fontes orais são de pouco alcance e imprecisas para este estudo por não responderem ao nosso maior problema que se cinge à volta das motivações que determinaram a existência do caminho de ferro trans-zambesiano.

Em relação aos interesses em volta do trans-zambesiano, algumas respostas são trazidas na obra de Lima que apesar de se orientar numa visão muito portuguesa, apresenta dados objectivos e muito precisos sobre acontecimentos importantes no decurso da história da TZR. A obra, em três volumes, contém transcrições de documentos oficiais, tais como diplomas ou dispositivos legais sobre o sector de transportes, discursos por ocasião de cerimónias oficiais, etc. Não sendo, contudo, uma obra de economia, o autor traz à luz dados quantitativos que ajudam a avaliar o desempenho económico da linha.⁷

Vail, que foi particularmente útil na construção do argumento deste trabalho, discute a construção da linha da TZR agrupada em sucessivas fases, determinadas por interesses dos vários grupos envolvidos, sendo que dentre estes, os menos interessados (população da Niassalândia) em o todo o processo teriam sido os mais prejudicados.⁸

Leituras paralelas como o caso de Chilundo dão pormenores sobre a evolução do sistema de transportes em Moçambique e dão subsídios teóricos sobre o impacto da construção dos caminhos de ferro em África, no geral, com dados empíricos sobre a situação particular de Moçambique. Hopkins em *An History of West Africa*, quando

⁶ AHM, FGG, Cx. 2244, Estudos. Bedaux Lda, *Revisão ampla do projecto do Ramal "SSE"*, 1968

⁷ Lima, Alfredo Pereira de. *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*. Lourenço Marques: Edição dos Caminhos de Ferro e Portos de Moçambique, 1971, 3 volumes.

⁸ Vail, Leroy. "The making of an imperial slum: Nyassaland and its railways, 1895-1935". *Journal of African History*, 1975, XVI, 1, pp.89-112. Do mesmo autor, relacionado com as implicações da construção do caminho de ferro da TZR e da ponte D.Ana, pode-se ler, Vail, Leroy. *Railway development and*



analisa o processo de instalação dos Caminhos de Ferro traz elementos úteis para uma análise comparativa.⁹ É também importante a obra de Jeanne Stephens que analisa a estrutura do sistema de transportes de Moçambique numa base regional, o que se reflecte na dependência económica dos estados da África Austral em relação à economia sul-africana.

colonial underdevelopment: The Nyassaland case. In: Palmer, R. and Parsons, N. *The roots of rural poverty in Central and Southern Africa*. London: 1977, pp.365-395

⁹ Hopkins, A.G. *An African History of West Africa*, London: Longman, 1973

Capítulo 2. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE O OBJECTO DE ESTUDO

O presente capítulo pretende apresentar, de uma forma geral, o ambiente político, técnico e físico que terá favorecido a construção do trans-zambesiano e contextualizar o objecto de estudo no quadro teórico e histórico do desenvolvimento dos caminhos de ferro, sendo que a questão dos caminhos de ferro foi largamente estudada em diferentes contextos históricos, por vários académicos, particularmente no cenário europeu, o que levou muitos a concluir erradamente sobre o impacto da construção do caminho de ferro em África.

2.1. Conceito e teorias sobre o transporte ferroviário: a realidade colonial

O estudo dos transportes pode ser encarado a dois ângulos fundamentais: o tecnológico, ou seja, o da descrição explicativa dos diferentes tipos ou processos usados para vencer as distâncias, relativamente a objectos ou pessoas, nas suas relações com as condições geográficas; e o económico, ou seja, o da influência da relação distância-meio de transportes na compreensão da formação dos espaços geográficos e económicos.¹⁰ É sobretudo sob este ângulo que se pretende abordar numa perspectiva histórica o caminho de ferro trans-zambesiano, tendo em conta que a economia de transportes visa, essencialmente, a conjugação dos seguintes factores: máxima velocidade, máxima segurança e custo mínimo (conservação, amortização e durabilidade do material, gasto em combustíveis e lubrificantes, serviços necessários à sua utilização operacional).¹¹

¹⁰ J.M.Pereira de Oliveira citado em *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, 17, Editorial Verbo, Lisboa, [s.d]:1867

¹¹ *Ibidem*:1868

Consta-nos que o maior problema da construção e na operação de transportes reside no financiamento. Em muitos casos, este é assegurado directamente pelo Estado, ou pela sua participação nos custos, financiando ou subsidiando as empresas construtoras das vias públicas.

No contexto colonial, no qual se insere o nosso objecto de estudo, a economia dos transportes não foge a esta regra mas apresenta uma especificidade quanto à finalidade o que muito a distingue: em raríssimos momentos, o caminho de ferro constituiu um bem público, tendo sido reduzido à utilidade marginalmente económica ou política. Rodney, afirma que foram muito raras as situações em que os caminhos de ferro beneficiaram de financiamento privado, salvo nos domínios do capital mineiro sul-africano, nas Rodésias e na própria África do Sul bem como na Serra Leoa.¹²

Na África Ocidental, o investimento privado alcançou cerca de 147 milhões de libras, dos quais metade foi aplicada em bens públicos, principalmente, caminhos de ferro. Mas, grande parte deste valor foi confinado às pequenas colónias britânicas, ricas em minérios, o que ilustra uma vez mais que o objectivo primário do colonialismo em África era, essencialmente, pilhar os recursos naturais africanos, tese da corrente dependentista que defende que em África, os caminhos de ferro não trouxeram desenvolvimento embora se tenha assistido a um considerável crescimento económico, ainda que fosse desigual. Esta posição é secundada por autores neo-marxistas como Leroy Vail, que vê nestes empreendimentos apenas um instrumento de exploração.

Por sua vez, as teorias de mercado representadas por C. Farinhamark, J. Biderman D. Bovet, e que influenciaram grande parte dos académicos do seu tempo, vê

os caminhos de ferro como um factor positivo de desenvolvimento económico. Estes autores citados por Chilundo, dão relevância às novas oportunidades de mercado criadas pelo caminho de ferro.¹³

Chilundo, mais inclinado para a corrente dependentista, critica a corrente do mercado por esta ser bastante simplista e genérica. Recorrendo à base, o campesinato, o autor mostra como o benefício do caminho de ferro não foi para a maioria da população, uma vez que, não foi dada ao camponês a oportunidade de negociar os preços para os seus produtos; apenas os agricultores prósperos colonos podiam tirar proveito directo da nova situação na medida em que possuíam camiões pelos quais transportavam os seus bens até às fábricas; os camponeses vendiam os seus produtos aos comerciantes e às companhias concessionárias que agiam como intermediários no processo; os benefícios directos da expansão das estradas iam para o Estado colonial que detinha o monopólio da camionagem automóvel.¹⁴

Mas é "inegável" que o caminho de ferro em África trouxe mudanças significativas na estrutura sócio-económica e no ordenamento demográfico, na medida em que, à sua volta, desenvolveram-se grandes povoados. No caso da TZR, esta impulsionou o desenvolvimento de vilas como Sena, Dondo e Inhaminga entre outras, atraindo populações, tanto europeias como africanas. Em Inhaminga foi estabelecida uma vila povoada por funcionários brancos da TZR, muitos dos quais ingleses e portugueses. Na periferia estabeleceram-se bairros pobres de negros alguns dos quais

¹² Rodney, Walter. A economia colonial: a conquista e as novas relações de produção, 1880-1010. In: Boahen, A. Adu (coord.). *História Geral de África*, vol.vii: África sob dominação colonial, 1880-1935. Paris: Ática/UNESCO, 1985, Cap.14:420

¹³ C. Farinhamark, J.Biderman e D. Bover. *The economic analysis of rural Road Projects*. World Bank Staff Working Paper n.º 241 (Washington, 1976)

¹⁴ Chilundo, Arlindo. *Os camponeses e os caminhos de ferro e estradas em Nampula (1900-1961)*. [Maputo]: Promédia, 2001:19

eram também funcionários da companhia; outros prestavam serviços na “Vila branca” e eram clientes das suas lojas.¹⁵

Entretanto, a corrente de mercado peca por tomar como modelo o desenvolvimento protagonizado pelo caminho de ferro na Europa, uma vez que, no ocidente, o novo meio de transporte substituiu outros desajustados ao estágio de desenvolvimento económico e social da época. Tratava-se, sobretudo, da suplantação de tecnologias. Os caminhos de ferro em África, em Moçambique, e o trans-zambesiano em particular, trilharam caminhos longos sem considerar a estrutura demográfica das regiões, que tanto podiam ser densamente povoadas ou mesmo despovoadas tendo inclusive rasgado florestas densas, daí que a resposta natural da população africana às novas oportunidades foi condicionada pela natureza das infra-estruturas e pelas limitações do próprio sistema. Para minimizar a situação, as autoridades coloniais deveriam criar condições de atracção de capitais para impulsionar a produção agrícola colona e do campesinato, o que raramente aconteceu. Pelo contrário, o sistema colonial manifestou-se de forma violenta e opressiva sobre o campesinato africano, o qual foram expropriadas as terras e que foi forçado a desviar-se da sua base tradicional para abastecer em mão-de-obra, as plantações, a construção dos caminhos de ferro, entre outros empreendimentos coloniais.

¹⁵ Joaquim Francisco Janeiro, antigo funcionário da TZR entrevistado na Beira a 23.04.2002. Sobre os aspectos sociais da TZR não nos iremos aqui debruçar, mas pode-se se adiantar que a TZR acomodou-se no sistema colonial vigente em Moçambique caracterizado pela discriminação social e racial das funcionários de origem africana

2.2. Enquadramento histórico do projecto do trans-zambesiano

De acordo com Lima, a ideia de se construir um caminho de ferro de penetração que de Quelimane se dirigisse a Niassa é bastante antiga, sendo mesmo anterior ao estabelecimento do protectorado da Niassalândia, que surge em resultado da expansão da influência da British South African Company de Cecil Rhodes.¹⁶

No entanto, foi a partir das viagens de exploração de Livingstone e a sua forte convicção de que o Zambeze era a principal via de penetração para a África Central Britânica a partir do porto de Chinde que esta ideia começou a ganhar relevo. Até então, a maneira habitual de transporte de passageiros e de mercadorias para a Niassalândia era a via fluvial do Zambeze até ao ponto da sua navegabilidade. O resto da jornada para Blantyre e para Shire Highlands, era feita por carregadores africanos.

O "Modus vivendi" de 1890, que regulou as disputas coloniais entre Portugal e Inglaterra abriu à livre navegação internacional os rios Zambeze e Chire e pelo tratado de 1891, que confirmou e ampliou o acordo, foi concedido à Inglaterra o direito de dispor de uma concessão no Chinde.¹⁷

"o objectivo inglês era bem claro, pois tinha em mira a futura construção do caminho de ferro de Quelimane, segundo o traçado directo de Port Herald, e Chinde era, portanto, o porto natural da British Central Africa e do Norte da Rodésia."¹⁸

Problemas de ordem natural retardaram, no entanto, o desenvolvimento do porto. A profundidade máxima do Chinde é de somente 12 pés, o que não permitia a entrada de navios com demanda maior. A entrada não só tinha profundidade menor como também estava sujeita a contínuos assoreamentos e mudanças de direcção do canal. O resultado é

¹⁶ Lima, 1971, vol.II:189

¹⁷ Ibidem:191

que os costeiros só podem entrar no Porto de Chinde em certas condições o que por sua vez significa obviamente que o tráfego regular é afectado.¹⁹

O lançamento das linhas férreas da Beira e da Trans-zambesia Railway e do chamado trans-zambesiano português a partir do porto de Quelimane, acabaram com o mito do porto de Chinde. No entanto, convém salientar que, em certo período, quando se utilizava a via de comunicações fluviais do Zambeze este porto chegou a ser um dos que mais mercadoria movimentou, embora não fosse visitado por navios de longo curso.

A queda de Chinde a favor de Quelimane tem origem em 1908, quando Freire de Andrade, então Governador de Moçambique, criou a Comissão de Melhoramento do porto de Quelimane, medida de largo alcance para o futuro do porto, ao qual se augurava uma posição importante como testa do projectado "Transzambesiano Português" que deveria ligar a Niassalândia a Quelimane.

O porto de Quelimane fica situado junto à cidade, na margem esquerda do *Rio dos Bons Sinais*, província da Zambésia, a cerca de 12 milhas da foz. A barra do rio é móvel, o que por vezes tem causado dificuldades e limitações que demanda o porto.²⁰

No entanto é a menor demanda de manuseamento de cargas deste porto que para os seus promotores constituía a sua maior vantagem sobre o porto da Beira, já congestionado pelo tráfego local e da Rodésia. No entanto, após o final da Guerra Anglo-Boer, cresce o interesse britânico pelo porto da Beira. Impressionados pelo argumento de Sir George Goldie segundo o qual "Beira é o único canal prático de acesso para a Rodésia", as autoridades imperiais em 1903 moveram para a mesa a questão de privatizar "secretamente" a Companhia de Moçambique que controlava Beira e o

¹⁸ Lima, 1971, vol.3:120

¹⁹ AHM, FGG, Cx. 2244, Estudos, Bedaux, 1968:19

Figura 3. O porto de Quelimane na actualidade

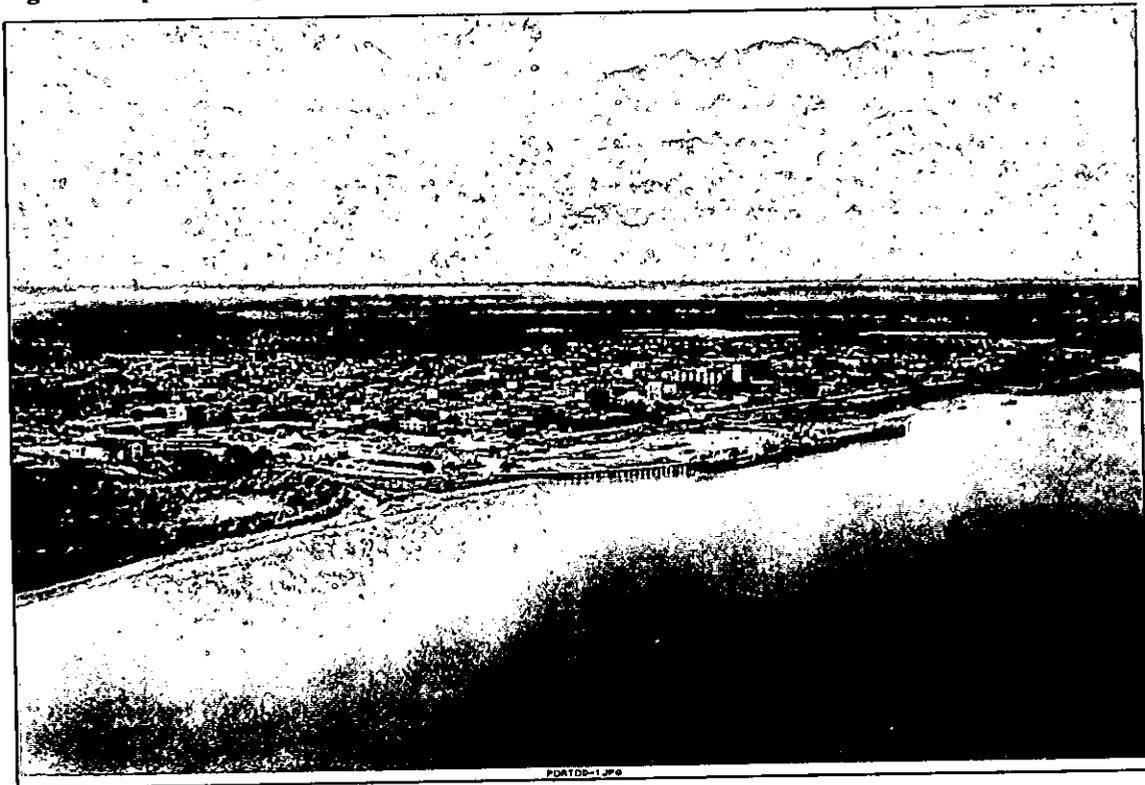
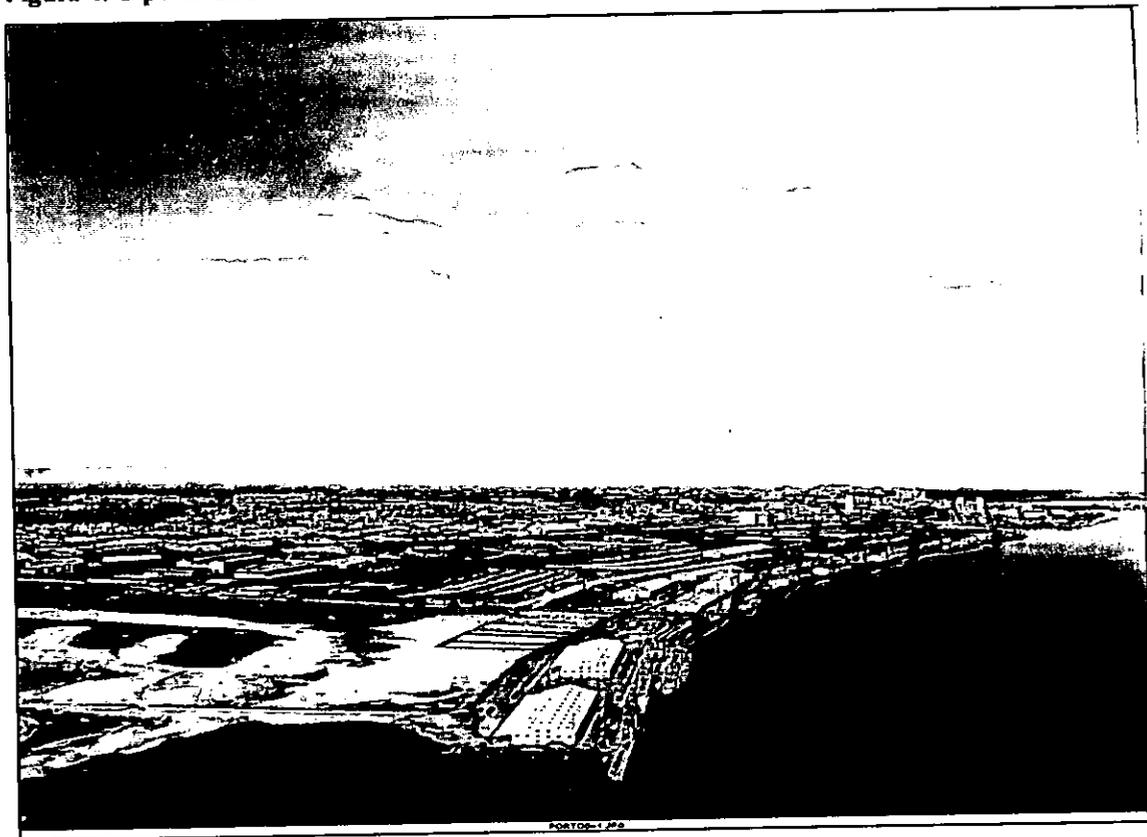


Figura 4. O porto da Beira na actualidade



hinterland num esforço para consolidar a posição britânica na área e proteger a rota da Rodésia para o mar.²¹

²⁰ Lima, 1971, vol.III:131

²¹ Vail, 1975:94

Capítulo 3. ECONOMIA POLÍTICA DA CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO TRANS-ZAMBESIANO

Neste capítulo, procura-se explicar as motivações que estiveram por detrás do projecto do Trans-zambesiano, particularmente no que respeita aos posicionamentos políticos das potências directamente envolvidas, ou seja Portugal e Inglaterra, as autoridades coloniais de Moçambique e da Niassalândia, bem como, distinguir os vários interesses de grupos individuais que tiveram um papel preponderante na materialização do projecto nas suas diferentes fases.

“a navegação do Zambeze e do Chire, incluindo todas as suas ramificações e embocaduras, será completamente livre para os navios de todas as nacionalidades. O governo português concorda em permitir e facilitar o trânsito de pessoas e de mercadorias de toda a espécie, pelas vias fluviais do Zambeze, do Chire, do Púnguè, do Busio, do Limpopo, do Save, e dos tributários destes, bem como pelos caminhos terrestres que sirvam de meios de comunicação onde os rios não forem navegáveis”. (Extracto do artigo XII do Tratado entre Portugal e Inglaterra sobre a África Oriental ajustado a 11 de Junho de 1891, em Londres)²²

O desenvolvimento dos sub-sistemas de transportes das regiões entre os vales do Shire e do Zambeze, cujos projectos são concebidos a partir dos finais do Séc.XIX irão, como veremos mais adiante, depender da existência deste tratado e de outros acordos coloniais e da situação da economia mundial, o que corresponde a afirmar que a construção dos caminhos de ferro respondeu a necessidades económicas e políticas do imperialismo ocidental. Permitiu, por exemplo, a importação para África de quantidades consideráveis de carris, locomotivas e outros materiais derivados do aço, em plena segunda revolução industrial, numa altura em que o carvão como fonte energética ia sendo gradualmente substituído na Europa pelo petróleo e electricidade. O primeiro comboio eléctrico tinha

tido apresentado na Exposição de Berlim em 1881, data que, historicamente, marca o nascimento da tracção eléctrica.²³

Os grandes cartéis internacionais do aço possibilitaram a larga expansão do caminho de ferro, encontrando em África um mercado amplo e inexplorado.²⁴ Por outro lado, a construção de infra-estruturas de caminhos de ferro implicava grandes quantidades de mão-de-obra semi-qualificada, que as potências coloniais importaram da metrópole, minimizando crises domésticas de desemprego. Segundo Vail, esta teria sido uma das motivações para a Grã-Bretanha promover a construção da ponte D. Ana sobre o Zambeze.²⁵

Austin²⁶ advoga que os propósitos da construção dos caminhos de ferro em África respondiam numa primeira fase à necessidade de controle político-militar dos territórios, dado que os caminhos de ferro, uma tecnologia consagrada na Europa, constituíam a única via de penetração para o interior, o que é pouco verdade para regiões como o Vale do Zambeze onde a principal via de penetração foi fluvial. Para sustentar a sua posição toma os exemplos da expansão francesa na zona sudânica da África Ocidental e as reacções germânicas à rebelião Maji-Maji na Tanzânia. Refere ainda que as rotas dos caminhos de ferro seguiram princípios de penetração traçados nos ambiciosos projectos coloniais britânico "Cabo-Cairo", francês "*Grande Traverse*" e germânico "*Mitelafrika*".

²² Citado em Lima, 1971, vol.III:121

²³ *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Lisboa; Rio de Janeiro: Editora Enciclopédia

²⁴ Sobre a formação dos cartéis de carris ver Lenine, 1975:630-631

²⁵ Vail, 1975:108

²⁶ Austin, Ralph. *African Economic History*. London: James Currey; Portsmouth NH, 1987:126-127. O último grande foco de resistência armada contra a presença colonial portuguesa foi sufocado em Bárue por volta de 1917

No que respeita ao financiamento da construção, Austin encontra dois modelos: a) Financiamento privado, frequente em regiões de forte potencial mineiro, como a África do Sul. Este modelo foi aplicado na África Ocidental britânica e francesa e África Oriental britânica; b) Financiamento estatal, adoptado pelas autoridades metropolitanas e coloniais em África, e que se baseou em fundos emprestados de fontes públicas e privadas ou através de incentivos estatais como a concessão de terras e garantias públicas de retorno de capital. Prevaleceu nas possessões coloniais portuguesas, alemãs, belgas e em alguns regimes da África Central Britânica.

No caso particular de financiamento do trans-zambesiano, a perspectiva de Vail enquadra-se no segundo modelo identificado por Austin. Porém, neste caso, Vail afasta a ideia de concordância entre as autoridades metropolitanas britânicas e da Niassalândia. Este autor recusa qualquer envolvimento do protectorado na promoção do caminho de ferro trans-zambeiano, no troço que atravessa o território de Moçambique, uma vez que este, procurou desde o início satisfazer os interesses dos promotores dos caminhos de ferro britânicos ao abrigo das ambições coloniais do Império, sem considerar a questão do desenvolvimento, o que se pode argumentar pelo traçado adoptado, menos apropriado do que a rota de Quelimane, que na altura se considerou mais potenciada.

Por isso, a TZR não respondia aos anseios da população colona da Niassalândia, favoráveis a uma rota mais curta e mais próxima das regiões de produção agrícola de Shire Highlands. Esta, que era sem dúvida a rota de Quelimane proposta pelos portugueses e rejeitada, também, por motivos políticos pelas autoridades britânicas. Para os britânicos, a rota de Quelimane mostrava-se inconveniente, primeiro porque a linha passaria por território português, enquanto que a rota da Beira, passando pelo território da Companhia de Moçambique, dominado pelos britânicos, apresentava vantagens

comerciais, como era o caso da isenção de pagamento de impostos alfandegários de que as mercadorias beneficiariam. O Zambeze, como nos referimos no princípio deste capítulo, estava aberto à livre navegação internacional e, obviamente, o tráfego por esta via estava isento de impostos aduaneiros. Por outro lado, o acordo colonial anglo-germano de 1898 que preconizava a partilha das colónias portuguesas concedia à Grã-Bretanha os territórios ao sul do Zambeze, enquanto que à Alemanha cabia o território ao norte.²⁷

Neste contexto, a linha da TZR foi concebida para responder a princípios políticos imperialistas britânicos, para reforçar o seu domínio sobre a África Oriental portuguesa ao sul do Zambeze, alegadamente ameaçada por uma invasão comercial americana, uma vez que os círculos imperialistas do império britânico representados por Chamberlain e o Secretário de Estado para as Colónias, Milner (influenciado por Oury) sonhavam com o ressurgimento e a concretização do Projecto colonial Cabo-Cairo de Cecil Rhodes, que embora se lhes afigurasse difícil na prática, sob ponto de vista político, mostrava-se possível através de uma expansão do imperialismo comercial. Por isso, diz Vail, a Niassalândia foi excluída num processo de tomada de decisões de seu vital interesse, em casos como o da construção do caminho de ferro da Trans-zambesia Railway Co, Ltd. Às autoridades da Nyassalândia foi apenas imposta a obrigação de cobrir as dívidas resultantes dos empreendimentos.²⁸

De resto, como conclui Hopkins, a falta de técnicas e pessoal, falta de dinheiro e ausência de cometimento para a ideia de envolvimento activo do governo nos assuntos

²⁷ Vail, 1975:101-103

²⁸ *Ibidem*:97,100. No mesmo período, a Grã-Bretanha reforçou a sua posição na Companhia do Niassa, ameaçada pelo capital alemão e também, na Companhia de Moçambique por volta da metade da década de 1910, arrecadando o poder que outrora pertencera aos belgas e franceses.

económicos significou que as autoridades coloniais tiveram um papel pouco preponderante na abertura económica dos seus territórios.²⁹ No caso da TZR o governo colonial da Niassalândia participou no empreendimento a partir da garantia de retomo de capital, como nos referimos, que lhe era imposta, embora tenha sido excluída do processo de tomada de decisões sobre os aspectos da construção.

3.1. O estabelecimento da ligação ferroviária de Blantyre ao porto da Beira

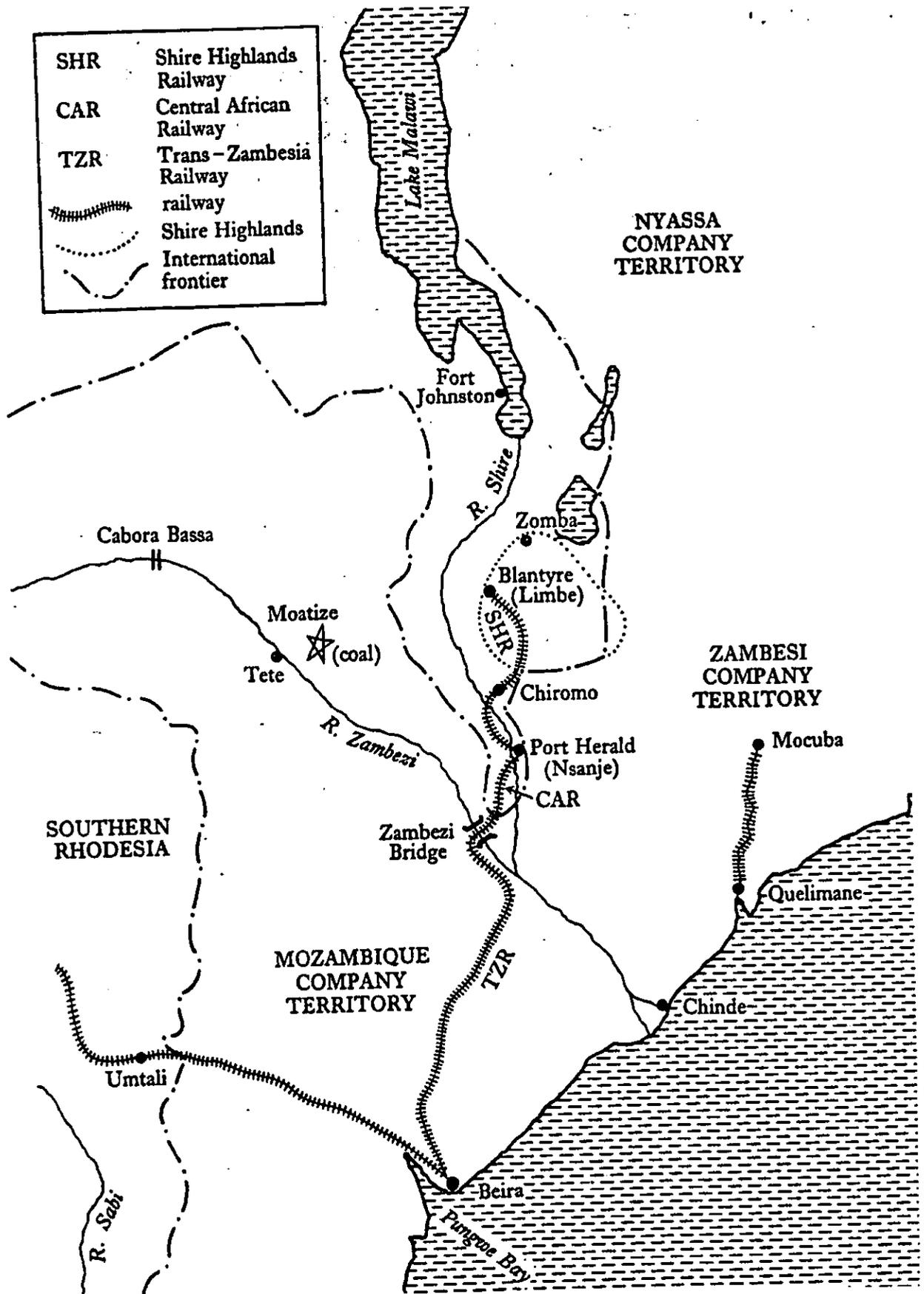
Neste sub-capítulo, procura-se periodizar o nosso objecto de estudo, assim como fazer o levantamento dos principais acontecimentos que determinaram a evolução do projecto do caminho de ferro.

De acordo com estes elementos, foi possível identificar momentos distintos relacionados com as várias fases da construção da linha e principalmente as diferentes motivações que estiveram por detrás de cada um dos passos que culminaram com a fixação dos troços definitivos do caminho de ferro trans-zambesiano.

3.1.1. A pressão dos colonos de Shire Highlands sobre a mão-de-obra

Para a instalação do novo sistema colonial em África, os imperialistas iniciaram a supressão ou adaptação das condições de produção localmente tradicionais. No caso dos transportes, na África Oriental e Central, as mercadorias eram tradicionalmente transportadas por animais de carga ou por via das condições naturais, dado que, as trocas comerciais eram pouco intensas. Com as demandas da expansão comercial europeia, a

²⁹ Hopkins, 1973:192



Mapa 1. Os treços da linha principal do trans-zambesiano (Fonte: Vail, 1975:92)

partir do último quartel do Séc.XIX foi introduzido o transporte baseado na força humana, que foi referido no capítulo anterior.³⁰

Entre finais do Séc.XIX e princípios do Séc.XX assiste-se à construção de grandes ferrovias em África e em Moçambique, em particular, devido à sua posição geo-estratégica junto ao mar, para o escoamento das matérias primas do *hinterland*.

Desde os primórdios da colonização que a Niassalândia foi tomada como uma região eminentemente agrária, ideia sustentada pelo potencial agrícola de Shire Highlands. Devido à pobreza em recursos minerais neste protectorado e em Moçambique, acabou sendo a agricultura a orientar a estrutura dos transportes nas regiões do Vale do Zambeze e Shire.

Primeiramente o transporte dos produtos agrícolas seguiu duas vias, a fluvial, do Chire ao Zambeze até ao ponto da sua navegabilidade. Melhorias nas condições de navegabilidade através do Delta do Zambeze permitiram encontrar uma passagem segura em 1889 e os paquetes puderam aproximar-se do Chinde, com ancoradouro seguro. O Chire por sua vez, era navegável apenas até ao Katunga. Daqui a a Blantyre iniciava a via terrestre, por onde as mercadorias tinham que ser penosamente transportadas por carregadores. Uma viagem do Chinde ao Chiromo levava, assim, de 4 a 8 dias, conforme a época do ano.³¹

A demanda desta forma de transporte concentrava grandes efectivos, em prejuízo doutros sectores. É neste contexto que, por iniciativa privada dos agricultores colonos da

³⁰ Chilundo, 2001:40-41. O autor subdivide os carregadores em duas categorias: a-kalakattoro – transportadores militares na sociedade Makua, que existiram entre os anos 1885-1930 e a-mashilero, ligados ao sistema colonial de transporte humano, que surge para responder à expansão da administração colonial. Estas formas de transporte foram desenvolvidas em quase toda a África colonial. Portugal, devido ao seu relativo atraso na consolidação da administração colonial efectiva e ao fraco poder de investimento alongou este transporte em certas regiões até meados do século XX.

³¹ Lima, 1971, vol.II:191

Shire Highlands, foi formada a Shire Highlands Railways Company (SHR), que teve em 1902, a concessão para construir um caminho de ferro que fosse de Blantyre a Chiromo.³² A linha em questão promovida pelos colonos de Shire Highlands destinava-se a prover a Niassalândia de uma saída para o mar, por ferrovia, substituindo o contestado transporte por carregadores humanos que, por um lado, mostrava-se desumano e por outro, emperrava, por falta de mão-de-obra o desenvolvimento agrícola aspirado pelos colonos estabelecidos em Shire Highlands. Para controlar a mão-de-obra e relançar a actividade agrícola, os colonos tinham-se desembaraçado da rivalidade de outro sector, o do recrutamento para o exterior; recorrendo à pressão sobre as autoridades coloniais conseguiram a proibição da actividade no território.³³

Foi então construído o primeiro troço do Trans-zambesiano, aberto em 1908, que passando por Chiromo, no Baixo Shire uniu Blantyre a Port Herald (hoje Nsanje). Para encorajar a conclusão da linha, o Departamento britânico dos Assuntos Externos garantiu à SHR 3200 acres de terra por cada milha terminada, mesmo contra os protestos das autoridades coloniais.

Desta forma, no escoamento dos produtos agrícolas foi eliminado o transporte por carregadores, substituído pelo caminho de ferro e manteve-se a via fluvial através do Zambeze. A Shire Highlands Railway Company foi constituída em 1896 com um capital de £100.000, tendo à sua frente homens empreendedores como Lord Balfour, Sir Charles Euan Smith, Arthur Henry Loring, William Schneider e Eugene Sharrer.³⁴

³² *Ibidem*:172

³³ Vail, 1975:90-91. O autor sublinha ainda a pressão exercida pelos missionários escoceses que consideravam que esta prática (especialmente quando exercida por mulheres e crianças) tornava-se cada vez mais insuportável e desumana à medida que crescia o comércio.

³⁴ *Ibidem*:193

Porém, o SHR não atingiu todos os objectivos preconizados no projecto da sua criação, tendo libertado a mão de obra necessária para as plantações, sem contudo, proporcionar aos colonos o tipo de transporte seguro devido à irregularidade dos dois rios e aos assoreamentos caprichosos do Chinde.³⁵

3.1.2 Os problemas da irregularidade do regime do rio Shire sobre o tráfego

Desde muito cedo que a opinião pública, particularmente a dos órgãos de informação da Niassalândia, chamou atenção para o facto do caminho de ferro da SHR não representar os interesses locais, se este não fosse complementado por uma via segura que se ligasse ao Zambese. Era bem conhecida a irregularidade do regime do rio Shire.

As dificuldades ocasionadas pela falta de curso de água nos dois rios continuaram, porém, e foi assim que se pensou na construção da linha no sentido sul para o Chindio, no Zambeze, pondo completamente de lado a navegação do rio Shire. Este segundo troço de caminho de ferro que substituiu o Rio Shire na difícil tarefa de escoar os bens da Niassalândia até ao rio Zambeze, alcançando o território de Moçambique, foi concluído em 1915. Porque, este caminho de ferro teria que correr, forçosamente, através do território português, num percurso de 43 km, para a sua exploração foi formada uma nova companhia, a Central Africa Railway Co (CAR).³⁶

Este troço tinha ainda em vista servir exclusivamente a economia da Niassalândia. Só muito mais tarde, o relatório da *Comissão Hammond* chamaria atenção para a necessidade de se estabelecer uma infra-estrutura agrícola africana sólida

³⁵ Lima, 1971, vol.II:172

³⁶ Silva, 1973:18; Lima, 1971, vol.II:172

adequada para a produção de largas quantidades de bens de exportação que pudessem sustentar o caminho de ferro.³⁷

Mas, a economia agrícola da Niassalândia não somente se mostrou incapaz de proporcionar um tráfego que garantisse receitas suficientes para o pagamento das dívidas resultantes da construção do caminho de ferro, como também foi limitada pelo próprio sistema. Por exemplo, a produção do milho no protectorado foi desencorajada para não competir com os produtores das outras colónias britânicas, a Rodésia do Sul e o Kenya.

3.1.3. O escoamento do tráfego da Niassalândia para o Porto da Beira

Um terceiro troço, o maior de todos, que partia da margem sul do Zambeze e entroncava com o Caminho de ferro da Beira em Dondo, foi construído, entre 1920 e 1922 e foi explorado pela Trans-zambesia Railway Co, Ltd., que representava os mesmos interesses da Companhia de Moçambique, que administrava por concessão de Portugal, os territórios das actuais províncias de Manica e Sofala.³⁸

Com este empreendimento, esperavam os promotores da TZR, que controlavam, igualmente, o Porto da Beira, aproveitar-se do tráfego da Shire Highlands Railways e da Central Africa Railways com destino a Beira para além do potencial tráfego interno.

“a nova linha ligada à que se projecta construir no território português, na margem esquerda deste rio até entroncar com o caminho de ferro inglês de Port Herald, constituirá igualmente uma via de penetração que trará ao nosso porto um tráfego importante”.(Extracto da acta n.º 38 da reunião de 2 de Outubro do Conselho de Administração da Companhia).³⁹

³⁷ Vail, 1975:107; Lima, 1971, vol.II:172

³⁸ Lima, 1971, vol.II:171-172

³⁹ Citado em Lima, 1971, vol.II:169

Os interesses de Oury encontram apoio nos posicionamentos dos políticos imperialistas britânicos. No entender destes, a construção do caminho de ferro serviria para consolidar a posição britânica na região à semelhança do papel desempenhado pela Union Castle Company, no norte de Moçambique, que após a I Guerra mundial adquiriu as acções alemãs da Companhia do Niassa.

Perante a incapacidade dos promotores do caminho de ferro em reunir o capital necessário para o projecto, garantias financeiras foram então dadas ao projecto da ligação ferroviária de Beira ao Malawi, proposto por Oury, que simultaneamente se esperava poder bloquear a expansão comercial americana pelo sul da África Oriental Portuguesa.⁴⁰

O que ficou conhecido como “Contrato Condicional respeitante à construção de um caminho de ferro desde o porto da Beira ao rio Zambeze”, assinado a 16 de Agosto entre os “Agentes da Coroa”, das Administrações e Governos Ultramarinos Britânicos, como Representantes do Protectorado da Niassalândia e Libert Oury (Presidente do Conselho de Administração da TZR), o qual tomou a seu cargo a constituição e registo da nova Companhia estabeleceu as condições e as cláusulas de financiamento da Companhia e qual o capital necessário para a construção do caminho de ferro, o que transferiu a responsabilidade das garantias financeiras da construção do caminho de

⁴⁰ De acordo com Lima, 1971, vol.II:170, o Conselho de Administração da TZR decidira conceder a garantia de juro de 3% do capital empregue na realização do projecto, nas seguintes condições: que esse capital não excedesse os 15 milhões de francos; que o pagamento referente à garantia de juro só começasse quando toda a linha estivesse em exploração desde a Beira até ao Zambeze; que todas as quantias pagas por virtude da garantia de juro, seriam consideradas como adiantamentos que deveriam ser reembolsados pelo excesso de lucros da companhia depois das acções privilegiadas terem recebido 5%. Por outro lado, a companhia iria receber 30% na nova companhia a ser constituída, após o pagamento do dividendo ao capital - acções privilegiadas, em substituição da percentagem de 25% das acções da Compagnie du Chemin de Fer de Beira au Zambeze, a que a Companhia de Moçambique teve direito pela concessão de Porcheron, aceitando a mesma Companhia de Moçambique os referidos 30% na nova companhia em satisfação plena e inteira da participação que lhe era garantida pelo mencionado contrato;

ferro da TZR para o Protectorado da Niassalândia. Este foi induzido a garantir o pagamento de juros de 6% sobre o valor de £1.200.000, tendo assim que pagar a diferença entre £72.000 (lucro anual previsto) e os rendimentos líquidos para a distribuição da TZR, valor que no primeiro ano atingiu £36.331.⁴¹

No que respeita à sua história remota, a Trans-zambesia Railways Co. Ltd, tem a sua origem num contrato entre a Companhia de Moçambique, detentora de direitos majestáticos sobre os territórios de Manica e Sofala e Sir Leopold August Henri Porcheron, assinado a 29 de Abril de 1898. Este contrato concedia a Porcheron o direito de construir uma linha ferroviária entre a Beira e um ponto da margem sul do rio Zambeze, entre Sena e Lacerdónia. Porcheron transferiu todos os direitos, benefícios e obrigações da concessão que obtivera para a *Compagnie du Chemin de Fer de Beira au Zambezi*.⁴²

Um acordo assinado entre esta companhia e a Companhia de Moçambique a 11 de Outubro de 1912, autorizou esta última a transferir todos os direitos e obrigações para uma nova companhia a constituir-se sob a Lei Inglesa ou Belga. Esta, denominada Trans-zambesia Railway Co. Ltd, foi constituída em Londres, a 24 de Dezembro de 1919. O seu capital foi aprovado pelo Governo Português pela Portaria n.º 2039, de 4 de Novembro de 1919. A constituição desta companhia deveu-se aos esforços de Libert Oury e Nuno Queriol, ao Barão belga Emile Beuamont d'Erlanger e à política ultramarina do então Secretário Colonial britânico Visconde Milner. A 9 de Janeiro de 1920 a *Compagnie du Chemin de Fer de Beira au Zambeze* vendeu a sua concessão à

na mesma reunião deliberou-se a autorização da transferência da concessão do caminho de ferro para uma nova companhia que deveria ser organizada

⁴¹ Vail, 1977:371; Lima, 1971, vol.II:170, 171

⁴² Lima, 1971, vol.II:170

Trans-zambesia Railway Co, Ltd por £30.000 e pela emissão de 599.993 acções de 1 libra, que ficaram distribuídas entre a Companhia de Moçambique (200.000), Governo da Niassalândia (150.000), Compagnie du Chemin de Fer de Beira au Zambeze (16.500) e Libert Oury (233.493). Por concessão do mesmo governo, em 1922, a TZR abriu à exploração 254 km de via, que entroncando no Dondo, no percurso Beira-Umtáli, território administrado pela Companhia de Moçambique, alcançava a povoação de Murraça na margem direita do Zambeze. A companhia ficou ainda com o direito de utilização da linha do Caminho de Ferro da Beira, desde Dondo até à terminal da Beira.⁴³

Em termos técnicos, a construção da TZR “obedeceu às referências do carril da Beira Railway. O carril utilizado é de 30 kg/m. A camada de balastro é de 27 cm de espessura contados do topo da travessa e que corresponde sensivelmente à metade da balastragem. Todas as travessas utilizadas são metálicas, excepto em pontes, agulhas e cruzamentos. Na estação de Dondo tem marcos de referência quilométrica e marcos de referência em milhas. As curvas tem um raio mínimo de 241,4 km.⁴⁴

Ao longo do percurso do caminho de ferro da TZR foram estabelecidas 73 pontes, 153 aquedutos e, em Sena, duas estações importantes, a de Caia e a de Sena, além de outros pequenos apeadeiros que servem a região. É em Caia que a TZR entronca com a via reduzida da SSE. A Estação de Sena fica localizada junto à ponte D.Ana.

⁴³ Lima, 1971, vol.II:171-172; AHM, FGG, Cx. 352, Processos, pasta A/7. “Portos, Caminhos de Ferro e Transportes (1928-1952):2-3.

⁴⁴ AHM, FGG, Cx. 351, Relatórios de Serviços. Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Relatório do Ano Económico de 1949*. Lourenço Marques, 1950:470-471.

3.1.4. O potencial tráfego de Moçambique e a rentabilização do caminho-de-ferro

O principal problema do trans-zambesiano prendia-se com o retorno dos investimentos aplicados no troço da Trans-zambesia Railway Co, sendo que os primeiros anos da exploração revelaram um quadro muito céptico no respeitante à capacidade da linha render o suficiente para a liquidação das dívidas resultantes do empreendimento.

“No primeiro ano, o lucro da exploração foi de £35.669, no terceiro ano, apenas £23.000. Para suportar a dívida dentro do prazo estabelecido, a TRZ precisava lucrar anualmente £72.000.”⁴⁵

Esta situação levou os promotores do caminho de ferro e as autoridades britânicas a procurarem formas de melhor rentabilizar o empreendimento. Hammond que, nesta perspectiva, em 1927 estudou a viabilidade de uma ponte sobre o Zambeze recomendou que para além da exploração mineira em grande escala, medidas institucionais deveriam ser tomadas para a provisão de uma agricultura africana sólida que contribuisse para o crescimento do tráfego da Niassalândia.⁴⁶

Foi então, concebida pela Companhia de Moçambique, uma ponte sobre o Zambeze, em Sena, cujos encargos da construção foram assumidos pela recém formada Niassaland Railways (N.R.). A nova companhia absorveu a Shire Highlands Railways e adquiriu em 1930, no acto da sua constituição, acções da Central Africa Railways detentora dos direitos sobre a construção. O objectivo do empreendimento era “estabelecer a ligação directa entre as linhas da Central Africa Railway Co. Ltd e a linha

⁴⁵ Vail, 1975:106

⁴⁶ Vail, 1977:381

da Trans-zambesia Railways Co, Ltd garantindo um tráfego ferroviário contínuo entre a Niassalândia e Beira”.⁴⁷

No entender dos seus promotores a construção da ponte era um passo imprescindível para maximizar a exploração do caminho através do tráfego a ser proporcionado pelo carvão de Moatize. Esta teria sido a garantia dada para o retorno de todo o investimento aplicado no grandioso empreendimento. Libert Oury fundara, em 1924, a Zambezi Mineral Development Company para explorar o carvão de Moatize e prospectar outros minerais. O abastecimento em carvão dos navios de Beira constituía, na altura o principal objectivo de Oury.⁴⁸

Por estas alturas, já a agricultura da Niassalândia mostrava-se incapaz de rentabilizar o caminho de ferro, por um lado, e a maximização da exploração das potenciais minas de carvão enfrentava constrangimentos derivados das dificuldades de escoamento, por outro lado.

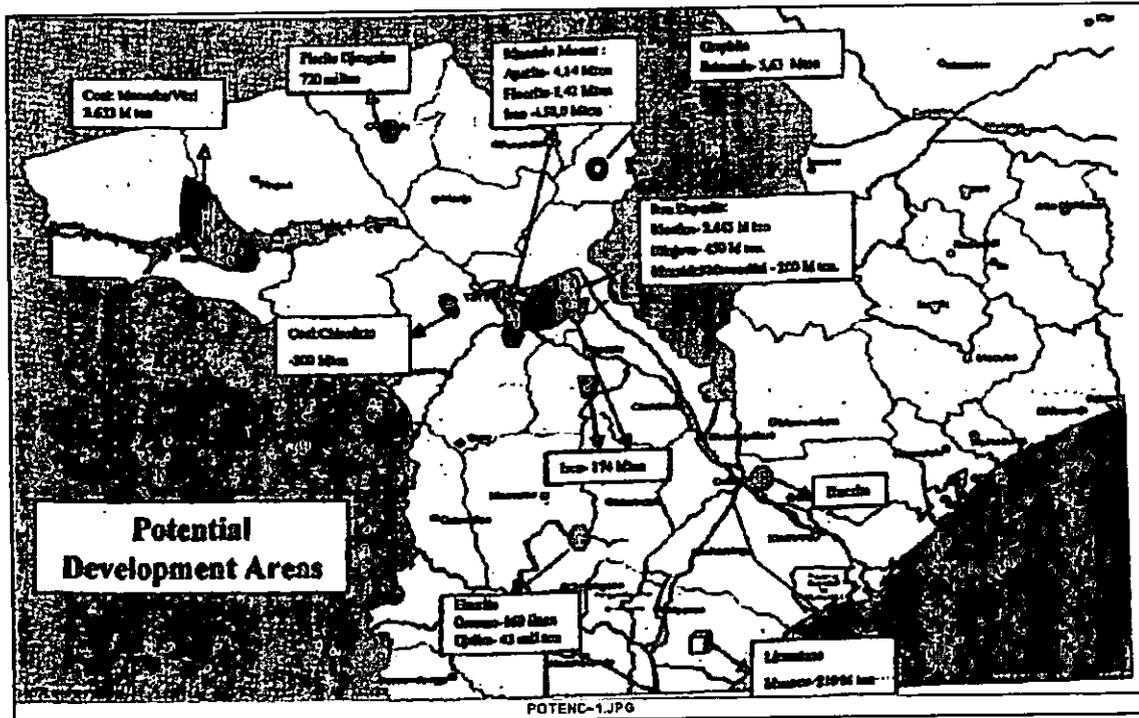
A ponte foi construída a partir de 1932, junto a Sena, pela Cleveland Bridge & Engineering Co, Ltd., sob contrato com a Central Africa Railway Co. Com 3677 km de comprimento, a Ponte D.Ana foi aberta ao tráfego a 14 de Janeiro de 1935, sob a exploração da Nyasaland Railways, Ltd, através da sua subsidiária, a Central Africa Railways Co, Ltd.⁴⁹

A construção da ponte e dos troços ferroviários de ligação com as margens norte e sul do rio foi financiada pelo Governo da Niassândia que colocou à disposição dos

⁴⁷ UEM/Departamento de História. *História de Moçambique*, vol. 3: Moçambique no auge do colonialismo, 1930-1961. Maputo: UEM/Departamento de História, 1993:46. Para pormenores detalhados sobre a construção da ponte D.Ana ver White, 1993

⁴⁸ Vail, 1977: 378

⁴⁹ Lima, 1971, vol.II:173



Mapa 2. Potencialidades económicas do Vale do Zambeze (Fonte: Executive Summary, *Preliminary diagnostic of the Development Potential of the Zambezi Valley*, Maputo: [VETAGRO], 1998)

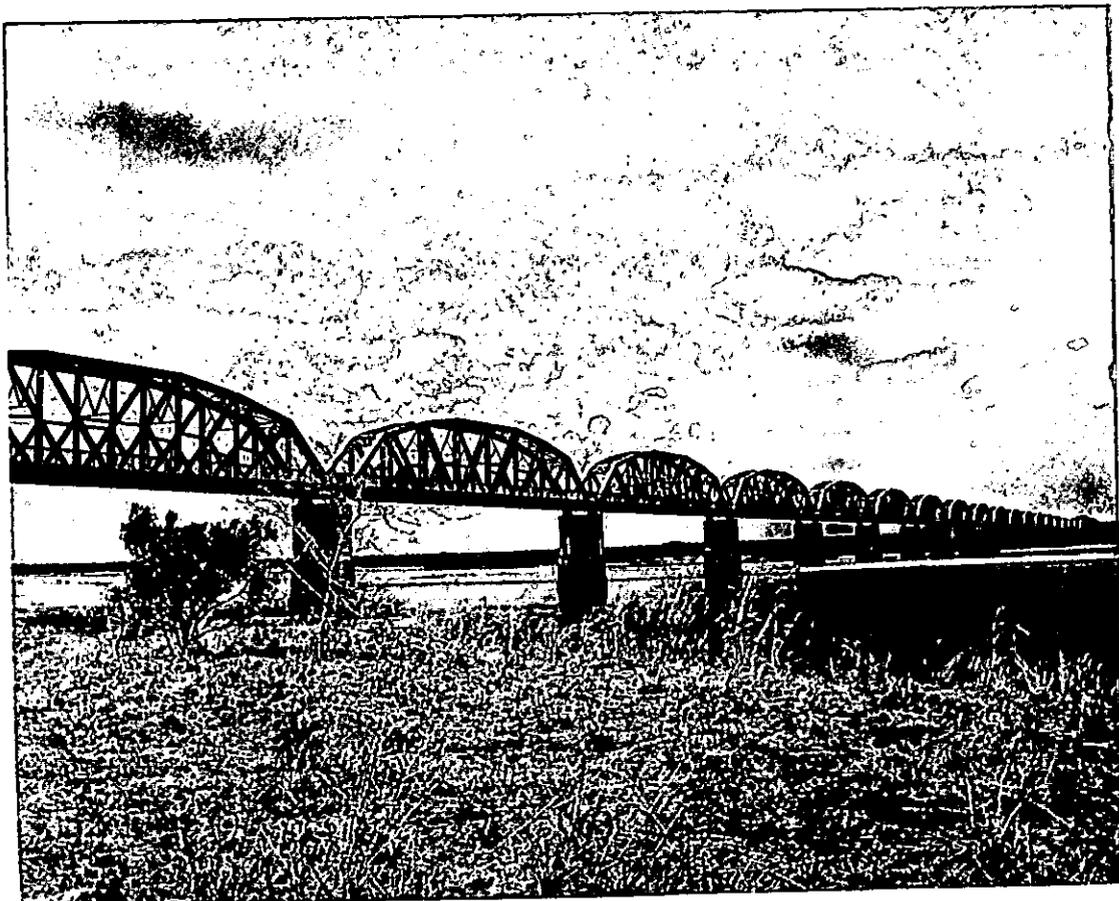


Figura 5. Ponte Dona Ana

Nyassaland Railways a importância de £2.600.000. Esta companhia, por sua vez financiou a Trans-zambesia Railway para a construção do troço da margem sul.⁵⁰

A exploração da ponte e do troço norte do caminho de ferro até à fronteira, foi confiada à TZR na conta da companhia proprietária, a CAR.⁵¹

É de referir que a Companhia de Moçambique controlada pelo grupo de Oury, detinha 3.733 acções ordinárias da recém criada Nyassaland Railways, equivalentes a 7 milhões de escudos, enquanto possuía, igualmente, participações (12 mil acções) na Companhia Carbonífera de Moçambique, no valor igual a 12 milhões de escudos.⁵²

Para melhor aproveitamento da ponte e para assegurar o escoamento do carvão pela TZR com destino ao Porto da Beira, por uma via mais rentável, a Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique iniciou, em 1938, por conta própria, a construção do ramal que, partindo de D.Ana liga às minas de Moatize. Os primeiros 100 km foram abertos à exploração em 1942, tendo sido paralisado os trabalhos até 1946 como resultado da II Guerra mundial. Em 29 de Julho de 1949, a linha foi finalmente aberta na sua extensão total.⁵³

Porém, a construção deste caminho não foi apenas movida por imperativos económicos, mas a integridade política cada vez mais ameaçada por "ambições

⁵⁰ Lima, 1971, vol.II:172

⁵¹ Silva, 1973:18

⁵² AHM, FGG, Cx. 2088. Companhia de Moçambique, *Relatório e contas da Companhia de Moçambique: gerência de 1956*, Amadora: Imprensa Portugal-Brazil, 1957:12. De acordo com Lima, 1971, vol.II:230, a Companhia Carbonífera de Moçambique descende, da Zambezi Mining Development, Ltd. Foi esta companhia, detentora de direitos mineiros em 7.500 hectares de terra na Zambésia concedidos pela Companhia da Zambésia, que não vendo lucros imediatos, apelou a um grupo financeiro belga e juntos formaram a Société Minière e Géologique du Zambeze. Em 1948, esta sociedade cedeu todos os direitos à Companhia Carbonífera de Moçambique, que se constituiu por escritura nessa data.

⁵³ *Revista Trimestral dos C.F.M.*, 1981, Jan-Março, CFM, Maputo:46; AHM, FGG, Cx. 2131. Relatórios de Serviços, Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, *Relatório referente aos anos de 1928 a 1951*. Lourenço Marques: Edição da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique:10

estranhas”, fez deste caminho de ferro, na altura, “a obra mais urgente de todas a realizar em Moçambique”.⁵⁴

⁵⁴ Lima, 1971, vol.II:241

Capítulo 4. O CRESCIMENTO ECONÓMICO DO PERÍODO PÓS II GUERRA MUNDIAL

No presente capítulo pretende-se analisar a interacção entre o caminho de ferro Trans-zambesiano e as economias da região do Vale do Zambeze que terão visivelmente subsidiado o seu tráfego regular, durante o período posterior à II Guerra mundial, sendo que, o caminho de ferro Trans-zambesiano é dentre as principais linhas ferroviárias de Moçambique, uma das que mais se serviu do tráfego interno, embora a sua concepção tivesse sido determinada por factores externos.

Durante o período de seu pleno desenvolvimento, o tráfego local foi muito intenso, alimentado particularmente, pelas indústrias açucareira e mineira, silvícola e outras ao longo do Vale do Zambeze.

No período posterior à II guerra, em escala muito superior ao que acontecera no final da Primeira Guerra, assiste-se a um crescimento económico muito considerável nas colónias da África Central Britânica e nas colónias portuguesas. Como refere Rodney, este crescimento vai se registar particularmente nas áreas de exploração mineira.

4.1 A importância dos jazigos minerais de Moatize para o Trans-zambesiano

À cerca de 24 km da Cidade de Tete, localiza-se Moatize, um distrito mineiro cujo maior potencial conhecido é o carvão, que por alturas da sua descoberta em 1836 estimava-se que existiam cerca de 105 milhões de toneladas de reservas de carvão.⁵⁵

⁵⁵ "Moçambique de Hoje", in: *Moçambique: documentário trimestral*, Março, 1944, n.º 37:49 [Tradução do artigo "Modern Mozambique" de T.C. Robertson e J.P. Voster, na revista sul-africana *Libertas*, vol.3, n.º 8, Julho de 1943]; Lima.1971, vol.II:230, descreve a descoberta do carvão em 1836 como acção de um curioso, e que o Governador dos Rios de Sena, distrito de Tete, Isidoro Manuel de Carrazedo, mandou

Este carvão, foi, inicialmente, transportado através de uma via reduzida de Moatize para Tete, onde era baldeado em barcaças rebocadas por navios de roda, na travessia do rio Zambeze.

As dificuldades que este sistema impunha e a concorrência que o carvão de excelente qualidade de Moatize podia exercer sobre o carvão sul-rodesiano de Wankie ou mesmo britânico de Welshie, condicionado por um ambiente de negócios favorável aos sul-rodesianos da British Central Africa Company (que exerciam uma grande influência sobre o Caminho de Ferro e Porto da Beira), limitou a exploração das minas de Moatize.⁵⁶ Só para ilustrar a diferença dos níveis de exploração, a média anual máxima extraída até 1942 foi de 22 mil toneladas contra 1.282.939 extraídas em 1942 em Wankie.⁵⁷

Contudo, a utilização do ramal ferroviário de Moatize a partir de 1949, melhorou as condições de exploração ao reduzir os elevados encargos no transporte de carvão de Moatize aos centros de consumo interno e de exportação, o que incrementou a produção e as vendas da Companhia Carbonífera de Moçambique (ver tabela 1). Em relação ao tráfego de passageiros pelo Caminho de Ferro de Tete, apesar de muito fraco nos primeiros anos, denota uma tendência de crescimento. Em 1950, foram transportados 910 passageiros, para no ano seguinte o número subir para 2180.⁵⁸

amostras para Lisboa. Em 1844, o então lente da Politécnica, Oliveira Pimentel, também examinou o carvão de Tete e achou que era carvão seco e de boa qualidade. Em 1845, o carvão de Tete foi examinado na botica de Hospital de Tete e Goa e o boticário António José Cardoso achou o carvão um pouco inferior ao da produção inglesa. Depois foi Livingstone quem opinou que Tete estava no meio de um jazigo de carvão, que se estendia de Lupata ao Zumbo, rodeado de fortes cintas de ferro de excelente qualidade

⁵⁶ Vail, 1975:107,110; Lima,1971, vol.II:230 refere-se aos estudos feitos pela Société Minière et Géologique du Zambeze, criada em volta dos interesses sobre o carvão de Moatize que concluíram que este era tão bom como o de Wankie na Rodésia, e superior ao carvão tanto de Natal como de Katanga.

⁵⁷ *Moçambique: documentário trimestral*, 1944:49

⁵⁸ AHM, FGG, Relatórios, n.º 463, Caminhos de Ferro da Beira. *Relatório do Ano Económico de 1951*. Administração dos SPCFTM, mapa n.º 11

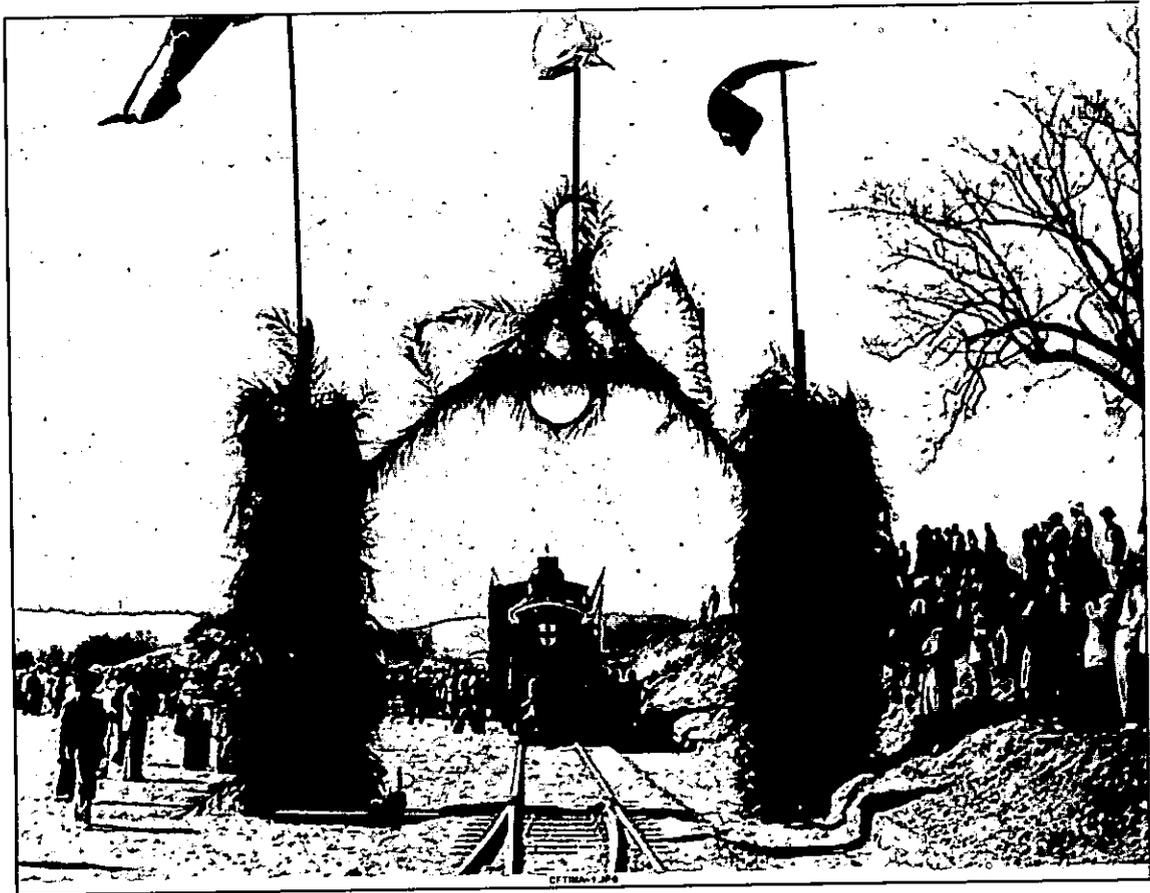


Figura 6. C.F.T.: o comboio inaugural aproximando-se de Moatize

Tabela 1. Produção e vendas do carvão da C.C.M.

| Ano | Produção (ton.) | Vendas (ton.) |
|------|-----------------|---------------|
| 1950 | 85.000 | 30.125 |
| 1954 | 141.554 | 166.775 |
| 1958 | 247.584 | 244.774 |
| 1962 | 297.603 | 259.965 |
| 1966 | 295.359,5 | 317.863 |
| 1970 | 251.015 | 327.094 |

Dados agrupados de várias edições de *Relatório da Companhia Carbonífera de Moçambique* [1950-1970]

Segundo os mesmos relatórios, a extracção do carvão pela Companhia Carbonífera de Moçambique, teve uma produção média anual até 1973 de cerca de 350 mil toneladas sendo cerca de 250 mil para o consumo geral e 100 mil para exportação, consignadas para o Porto da Beira ou para o Malawi, através da TZR.⁵⁹ A tabela abaixo mostra os dados evolutivos do tráfego do Caminho de Ferro de Tete, com destaque para o carvão de Moatize.

Tabela 2. Toneladas de carvão chegadas à Beira pelo serviço interno - C.F.T.

| | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 |
|--------|------|-------|------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|
| Carvão | 5908 | 15065 | 8121 | 17567 | 61135 | 115051 | 106048 | 84069 | 113502 | 128794 | 127608 |

Fonte: Lima, 1971, vol.II:157

4.2. O crescimento da produção agrícola e silvícola em Moçambique e os reflexos no tráfego da TZR

Como referimos anteriormente, no período posterior à II Guerra mundial o tráfego interno de Moçambique foi se tornando importante para as receitas do caminho de ferro

⁵⁹ AHM, FGG, Cx. 2088, *Relatório de Serviços da Companhia Carbonífera de Moçambique*, 1970:3; AHM, FGG, Cx. 60, Relatórios, Albuquerque e Castro Pereira, Mário de (Inspector administrativo). *Relatório da Inspeção Ordinária ao Concelho de Moatize*, 1973:7

da Trans-zambesia Railway Co, embora o tráfego malawiano continuasse a desempenhar um papel muito importante como resultado do desenvolvimento quase generalizado verificado neste período nas colónias britânicas. Em 1945, foi assinado e entrou em vigor o acordo de serviço combinado entre os CFM e os caminhos de ferro da TZR e da Niassalândia, nas bases fixadas em 1937, tendo sido adoptadas as classificações e as tarifas em uso nos mesmos.⁶⁰

Nos anos 1950 e 1951, foram transportados pelo caminho de ferro da TZR, em ambos os sentidos, um total de 216.042 e 212.080 toneladas de mercadorias, respectivamente. Por sua vez, o número de passageiros transportados pela TZR totalizou, em 1951, 178.486, dos quais, 20.857 resultantes do tráfego de sentido descendente.⁶¹

Tabela 3. Resultados do caminho de ferro da TZR, em ambos os sentidos

| Origem | Ano | Mercadorias | | | |
|--------|------|-------------|----------|--------|----------|
| | | Toneladas | Receitas | Km/ton | Rec./ton |
| N.R. | 1951 | 97727 | 907175 | 28.89 | 9.28 |
| | 1950 | 98026 | 921222 | 29.0 | 9.40 |
| T.Z.R. | 1951 | 66852 | 675283 | 28.56 | 10.10 |
| | 1950 | 98180 | 522558 | 29.0 | 5.32 |
| C.F.T. | 1951 | 47501 | 234935 | 22.87 | 4.9 |
| | 1950 | 19838 | 159473 | 29.0 | 8.04 |

Fonte: AHM., FGG, Caminho de Ferro da Beira. Relatório do ano económico de 1951. Administração dos S.P.C.F.T. da Província de Moçambique, mapas n.º 10 e 11

Na década de 1960 verifica-se uma tendência maior de crescimento do tráfego interno da TZR e do CFT. Dados referentes ao ano económico de 1966 indicam que o tráfego malawiano constituía 10% do total manuseado pelo porto.⁶²

“O tráfico do Malawi corresponde de 35 a 40% das toneladas transportadas no sistema da TZR e constitui 75% da receita de

⁶⁰ Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique. *Relatório do ano económico de 1950*. Lourenço Marques: Tipografia Notícias, 1952:319

⁶¹ AHM, S.E.a.III. Trans-zambesia Railway Company, Ltd. *Director's Report and Accounts, year ended 13rd December 1967*, 1968:3; AHM, FGG, Relatórios, n.º 463, mapas n.º 10 e 11.

⁶² AHM, FGG, Cx. 2244, Estudos. Bedaux Lda. *Revisão ampla do projecto do Ramal "SSE"*, 1968:44

mercadorias. Os números referentes a Janeiro de 1966, por exemplo, são indicativos, em muitos aspectos, em salientar que um terço do tráfego ascendente e descendente do Malawi (12.854 toneladas de um total de 35.921 toneladas) parece ser mercadoria de exportação ou importação consignadas para ou do Porto da Beira, criando uma receita superior a um terço da receita total durante esse mês (£44.078 de uma receita de £131.826)⁶³

Em relação a este tráfego, ainda com base nos dados referentes a Janeiro de 1966, o volume das mercadorias deste país transportado através da TZR é inferior ao tráfego interno mas, em contrapartida, é superior em termos de receita, o que se deve à distância percorrida pelas mercadorias do Malawi (trens-quilométrico) que era maior em relação aos clientes internos.

Por outro lado, a TZR aplicou preços especiais em benefício de certas mercadorias de exportação dos territórios de Moçambique. Os relatórios da Companhia Carbonífera de Moçambique, por exemplo, referem-se a uma redução das tarifas do carvão para exportação de que a companhia beneficiou nos princípios da década de 1960.⁶⁴ Durante a execução das obras da Barragem de Cahora Bassa, a ZAMCO beneficiou também, por acordo com o CFM, de 1973 a 1974, de preços preestabelecidos no transporte de 253.635 toneladas de cimento a partir de Dondo. Este cimento foi transportado por via rodoviária e ferroviária.⁶⁵ Para o efeito, foram requisitados vinte e oito novos contentores com capacidade para quarenta toneladas cada um, e foi construído então na estação de Moatize um silo de mil-toneladas. Para levar o cimento

⁶³ Idem

⁶⁴ AHM, S.E.a.III. p.1 n.º13, Companhia Carbonífera de Moçambique, *Relatório e Contas do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal*, exercício de 1965

⁶⁵ AHM, S.E.a.III. p.1 n.º15, Companhia de Cimentos de Moçambique. *Relatório e Contas da Administração e Parecer do Conselho Fiscal Relativos ao Exercício de 1972*. Lourenço Marques, 1973:3; Ministério do Ultramar. Gabinete do Plano do Zambeze. Informação n.º435/72/9/32/2821. Assunto: *Transportes para Cahora Bassa, pag:2*; Acta da Reunião entre a ZAMCO-GPZ, realizada em Cahora-Bassa no dia 7 de Julho de 1970:2

até Cahora Bassa foram contratados pela United Transport camiões capazes de transportar vinte e três toneladas e meia de cimento.⁶⁶

Ainda em relação às tarifas especiais, a Portaria ministerial n.º 26, para Manica e Sofala considerou a situação geográfica das concessões silvícolas segundo as distâncias locais das serrações às linhas férreas e protegeu os concessionários estabelecidos ao longo da linha férrea da TZR, onde as tarifas eram muito altas, especialmente aos madeireiros de Cheringoma e Zambézia, ficando estabelecida a taxa de Esc.50/m³ num percurso de aproximadamente 156 km (Inhaminga a Dondo).⁶⁷

A madeira em bruto ou cerrada constituía parte importante do tráfego descendente do Trans-zambesiano. Em 1943, o número de serrações existentes nos três distritos maiores produtores era no total 23, estando 15 localizadas em Cheringoma, 7 em Chimoio e 1 em Manica. No ano seguinte este número cresceu para um total de 37 serrações. A produção máxima destas serrações podia atingir cerca de 361 m³ de madeira por dia, o que corresponde ao carregamento diário de 12 vagões de caminho de ferro, cerca de 1100 pés cúbicos.⁶⁸ (ver tabela abaixo)

Tabela 4. Toneladas de madeira chegadas à Beira pelo serviço interno da TZR

| | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Madeira | 85533 | 63315 | 33502 | 40967 | 37578 | 35535 | 17185 | 17756 | 27397 | 25469 | 23293 |

Fonte: Lima, 1971, vol.II:157

Por conseguinte, o crescimento do tráfego, tanto interno como da Niassalândia levou a administração da TZR a realizar muitos investimentos na melhoria da via, reposição do

⁶⁶ Middlemas, Keith. *Cahora Bassa: Engineering and politics in Southern Africa*, London: Weidenfeld and Nicolson, 1975:121

⁶⁷ AHM, ISANI, Cx. 53. Moutinho, 1944:141

⁶⁸ AHM, FGG, Cx. 53. Borges, 1968:161

parque e em despesas com o pessoal. Se no final de 1923, depois de um ano completo de exploração, o “Activo Fixo da Companhia – imobilizações” ascendia a £1.798.237, no final de 1971, o “Activo Fixo ascendia a £8.448.161 (Esc. 634.305.297).⁶⁹

O crescimento da economia de Moçambique vai justificar então novos empreendimentos. Por iniciativa da Trans-zambesia Railway Co, Ltd construiu-se o caminho de ferro que liga a Estação de Inhamitanga na linha da TZR a Marromeu, na margem sul do Zambeze. A construção do ramal de Inhamitanga, aberto ao tráfego em 1969, foi custeado pelos CFM, sob o compromisso da SSE fornecer uma carga mínima anual de 200 mil toneladas.⁷⁰

A razão deste projecto prende-se, principalmente, do ponto de vista dos interesses da TZR, com a necessidade de encontrar alternativas locais para o desvio do tráfego do Malawi, para o corredor de Nacala, que veio a acontecer em 1969.

4.3. A crescente importância económica da SSE e as suas necessidades de escoamento

A produção açucareira apresentava-se, desde os períodos mais remotos da fundação da Sena Sugar Estates (S.S.E), em franco crescimento, apesar de algumas recensões como a verificada aquando da crise internacional do mercado de açúcar, ocorrida no contexto da crise capitalista iniciada em 1929, que culminou com o encerramento das fábricas de Caia (1935) e de Mopeia (1936). Devido a esta crise, após ter atingido 58.128 toneladas em 1935 a produção da SSE decresceu para 31.283 toneladas em 1941⁷¹ (Ver anexo).

⁶⁹ Lima, 1971, vol.II:174

⁷⁰ AHM, FGG, Cx. 53, Relatórios. Borges, 1968:174

⁷¹ Sena Sugar Estates, 1942:4

Devido à escassez de acessórios durante o período da II Guerra Mundial, as duas fábricas (de Caia e Marromeu) foram definitivamente desmontadas para responder à demanda de peças nas fábricas que estavam em actividade.

Tradicionalmente, o açúcar foi escoado por via fluvial, através do Zambeze, baseado num complicado e oneroso sistema de transporte que desembocava no Porto de Chinde, situado numa das docas do delta do Zambeze, a 99 quilómetros a sul de Quelimane.⁷²

“Barcadas liga[vam] Marromeu e Luabo, sede da companhia, com o porto de Chinde, onde se fazia o transbordo da mercadoria para barcos costeiros, que uma vez chegados ao porto da Beira, sofre novo transbordo para os barcos de longo curso com destino a Portugal.”⁷³

Paralelamente a este sistema, a SSE transportava parte da mercadoria através do caminho de ferro de via reduzida entre Marromeu e Caia, que também implicava o transbordo para os comboios da Trans-zambesia Railway Co.⁷⁴

“O caminho de ferro de Caia a Marromeu numa extensão de 90 km e com todo o material circulante, liga as propriedades de Caia e Marromeu. É utilizado no transporte de mercadorias entre as duas propriedades, e especialmente, no transporte de açúcar que se destina à Niassalândia e Rodésia e ainda, ao que por falta absoluta de transportes costeiros, é impossível fazer seguir via Chinde.”⁷⁵

Para além dos produtos da SSE este caminho de ferro transportou produtos da circunscrição de Marromeu até Caia para dali serem transportadas para Beira pela via ordinária.⁷⁶(Ver tabela abaixo).

⁷² Lima, 1971, vol.II:121

⁷³ AHM, FGG, Cx. 53, Relatórios. Borges, 1968:61. O autor descreve os barcos que fazem ligação com porto de Chinde como tendo menos de um metro de calado e uma roda à pôpa, a transportar uma barcaça com cerca de 55 toneladas de açúcar por cada lado.

⁷⁴ Sena Sugar Estates, 1942:5, AHM, FGG, Cx. 2244, Estudos. Bedaux, 1968:77

⁷⁵ Sena Sugar Estates, 1942:5

⁷⁶ AHM, ISANI, Cx. 55. Teixeira, 1958:59

Tabela 5. Toneladas de açúcar chegadas a Beira pelo serviço interno da TZR

| | 1968 | 1969 | 1970 |
|--------|-------|-------|--------|
| Açúcar | 32281 | 74508 | 112832 |

Fonte: Lima, 1971, vol.II:157

O extracto abaixo ilustra a importância que ambos sistemas de transportes usados pela SSE tinham uma relativa importância e eram complementares.

“Embora a actual orientação da S.S.E. seja carregar o máximo de toneladas através do Chinde, em preferência a usar a via C.M.R/T.Z.R. e para Beira, o carregamento no Chinde num período de 7 meses (de 20 de Abril de 1966 até fins de Janeiro de 1967) só atinge um total de cerca de 52.000 toneladas, enquanto umas 27.000 toneladas ainda são desviadas para a outra via”.⁷⁷

Porém, a manutenção dos dois sistemas era dispendiosa, aliado às enormes perdas de produto que o sistema fluvial provocava, o que reforçou a ideia lançada por Vivian Oury, sobre a necessidade de construção de um ramal que permitisse à Sena Sugar Estates uma ligação directa com Beira.

De acordo com a projecção do Relatório da Bedaux, a construção de um novo Ramal protegeria a S.S.E., em mais larga escala do impacto de qualquer aumento nos fretes costeiros do que a continuação e extensão dos métodos usados. Usando o proposto ramal da TZR, a S.S.E. ganharia, também, inúmeras vantagens, nomeadamente, a regularidade do transporte, menos furtos, não necessitar de investir capitais em barcaças e investimentos menores em armazéns, etc.⁷⁸ Durante a década de 1940, por exemplo, a flotilha fluvial da TZR compunha-se de 9 vapores com todo o material acessório necessário para o transporte de açúcar das propriedades para o Chinde, onde possuía

⁷⁷ AHM, FGG, Cx. 2244, Estudos. Bedaux, 1968:19

⁷⁸ Ibidem:21

também material para armazenagem de açúcar e mercadorias em trânsito e oficinas para a reparação de vapores e mais material fluvial e do porto.⁷⁹

“Foram os estudos preliminares iniciados pelas firmas Jeffares & Green, Bedaux, Ltd e Production Engineering, a solicitação uns do Trans-zambesia Railway, e outros da Sena Sugar Estates, tendo-os ultimado os C.F.M. que concluíram pela necessidade e viabilidade económica do empreendimento, depois de complexas e delicadas negociações com o T.Z.R. e Sena Sugar Estates, com quem foram firmados acordos de trabalho, tarifários e de garantias de tráfico, que possibilitaram a sua construção (Extracto do discurso do Director dos Serviços dos Caminhos de Ferro, Eng. Fernando Seixas por ocasião da inauguração do ramal de Inhamitanga).”⁸⁰

O Estado Português financiou então o novo ramal de Inhamitanga a Marromeu através dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, cujo pagamento deveria ser efectuado com as receitas próprias da infra-estrutura. Foi a possibilidade de desvio da parte mais importante do tráfego malawiano da linha da TZR para Nacala (assunto no qual iremos nos debruçar no capítulo seguinte) que tomou imperativo à TZR desenvolver o tráfego local.

A administração e exploração deste troço ficou por acordo estabelecido entre os Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique na responsabilidade da Administração da Trans-zambesia Railway Co, Ltd, que administraria e exploraria na conta dos Caminhos de Ferro de Moçambique esta via de comunicação, aos quais apresentaria as contas e entregaria o excedente. Este saldo seria absorvido no pagamento de juros e amortização dos empréstimos contraídos para a sua construção durante cinco anos a contar a partir de 1971 a juro de 5%.⁸¹

⁷⁹ Sena Sugar Estates, 1942:5

⁸⁰ Lima, 1971, vol II:175

⁸¹ AHM, FGG, Cx. 2244. Serviços de Portos e Transportes de Moçambique. *Orçamento das Receitas e Despesas para o Ano Económico de 1972*. Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1972:XI. O pagamento das amortizações e juros do financiamento para a construção da linha férrea de Inhamitanga-Marromeu,

Por sua vez a Sena Sugar Estates justificava o acordo com o crescimento das suas actividades económicas, como reporta Borges:

“Em 1968 a Sena Sugar Estates produziu 28 813,6 ton. de açúcar em rama e 38 792,1 de açúcar branco cristal e 5084,2 de açúcar refinado(...) a produção de açúcar das duas propriedades do Luabo e Marromeu em 1967 foi de 134 000 toneladas, em 1968 de 150 000 e para 1970 estima-se em cerca de 200 000.”⁸²

A produção de Luabo continuou a ser escoada por via fluvial. Para reduzir o percurso dos barcos que transportavam o açúcar do Luabo, a SSE construiu um grande armazém em Marromeu, junto ao novo ramal que, através de Inhamitanga, liga ao Trans-zambesiano.⁸³

A principal vantagem económica do ramal era, indubitavelmente, o de permitir um carregamento directo para barcos de grande tonelagem e garantir a regularidade do transporte. Por outro lado, uma vez que a navegação costeira nas últimas décadas tende a simplificar as suas operações aportando somente aos portos principais de forma a reduzir os custos das operações, resultantes das dificuldades operacionais, devidas à sedimentação dos portos de tamanho médio e pequeno. Assim, o manuseamento cerca de 200.000 toneladas de açúcar anualmente (como previa a S.S.E. a partir de 1970), através do Porto de Chinde seria conclusivamente uma operação muito custosa.

foi autorizado pela Deliberação do Conselho de Administração n.º 559, de 3 de Novembro de 1967; Lima, 1971, vol.II:174

⁸² AHM, FGG, Cx. 53, Relatórios. Borges, 1968:77. Os números projectados no ano de 1970 haviam sido a meta anual assegurada como condição para a TZR levar avante o ramal de Inhamitanga

Capítulo 5. AS NOVAS RELAÇÕES ENTRE MOÇAMBIQUE E MALAWI, 1963-1970

É objectivo desde capítulo analisar as implicações das mudanças políticas ocorridas na Niassalândia em meados da década de 1960, ou seja, o desmembramento da Confederação da África Central Britânica e a Independência do Malawi, sobre a evolução do caminho de ferro Trans-zambesiano.

Desde cedo que os burocratas portugueses da metrópole definiram a economia política colonial dos transportes em função das suas rivalidades com a Inglaterra, colocando os caminhos de ferro no centro da estratégia. Sem fugir deste contexto geral, o governo colonial de Moçambique enfatizava a questão do aproveitamento e desenvolvimento das potencialidades económicas do território, particularmente, os portos nacionais.

“salvar o distrito de Moçambique com vias rápidas de comunicação rápida, é o assunto que convém atender com destreza, pois que, a pouco e pouco, se poderia fazer a ligação de qualquer dos seus magníficos portos com a British Central Africa, de modo a contrabalançar o efeito do caminho de ferro Beira/Shire”.⁸⁴ (Processo n.º1, Obra do Porto de Lourenço Marques de 20 de Setembro de 1911 a 26 de Dezembro de 1912)⁸⁵

Porém, em meados da década de 1960, a conjuntura política regional sofre profundas mudanças em resultado do desmembramento da Confederação da África Central Britânica e conseqüente independência do Malawi, em particular, o que vai libertar Portugal da pressão inglesa. Inicia-se então uma nova era de relações entre o Governo Português e o Governo Malawiano de Kamuzu Banda.

⁸³ Lima, 1971, vol.II:175

⁸⁴ Ibidem:269

A política de Kamuzu Banda caracterizada pelos esforços tendentes a agradar os sectores brancos do país permitiu o estreitamento das relações com a Grã-Bretanha cujas injecções financeiras reactivaram a economia malawiana. Estes fundos foram aplicados no sector de plantações que, beneficiando de um nível de salários extremamente baixo desenvolveu-se rapidamente. Beneficiando do seu alinhamento junto aos regimes minoritários da África Austral, o Malawi, com a ajuda da África do Sul, transferiu a sua capital para Lilónguê,⁸⁶ mais para o norte do país, arrastando, conseqüentemente os grandes interesses económicos para aquela região em prejuízo de Blantyre. O sul, Shire Highlands, permaneceria essencialmente uma região agrícola proporcionando uma situação de equilíbrio económico no país.

Foi então acelerado o projecto da ligação Cuamba-Malawi. No intuito português, esta linha deveria captar divisas provenientes da expansão económica malawiana.⁸⁷ Como referiu um responsável da Companhia Malawi Railways:

“Nacala é o nosso porto por excelência, o que não quer dizer que deixemos de utilizar o porto da Beira. O caso dos fertilizantes é uma excelente demonstração de que temos igualmente que utilizar o sistema ferroviário centro de Moçambique”.⁸⁸

De 1970, ano do início da utilização de Nacala pelo Malawi, a 1973 o tráfego deste país pela nova via cresceu mais de 10 vezes, como ilustra a tabela abaixo:

⁸⁵ Ibidem:269

⁸⁶ Hedges, David. Apontamentos sobre as relações Malawi e Moçambique, 1961-1987, *Cadernos de História*, 6 (1987):12

⁸⁷ Ibidem:10

Tabela 6. Tráfego malawiano transitado pelo Porto de Nacala

| | 1970 | 1971 | 1972 | | |
|------------|--------|--------|--------|----------|------------|
| Importação | 10.000 | 84.000 | 94.000 | Fonte: | Henderson, |
| Exportação | 4.000 | 46.400 | 60.300 | 1997:434 | |

Por sua vez, no ano de 1970, os comboios da TZR expediram para o porto da Beira uma carga líquida de 482.604 toneladas e carregaram no mesmo porto 328.431 toneladas. Desta carga, no sentido descendente, 153.394 ton. resultam do serviço combinado com Malawi Railways e 182.800 ton. do tráfego local e 146.410 ton. para o C.F.T. No sentido ascendente, 261.684 ton. resultam do serviço combinado com o Malawi Railways e 38.290 ton. do tráfego local da TZR e 28.457 ton. para o C.F.T.⁸⁹

Estes números revelam como o tráfego interno (CFT e local da TZR) vão se revelar importantes no volume global que transita pelo caminho de ferro trans-zambesiano enquanto o Malawi desvia o tráfego para Nacala.

Comparando a receita interna da Trans-zambesia Railway com a receita do Malawi Railways (ex. Nyassaland Railway) e o Caminho de Ferro de Tete, com bases em números referentes ao ano de 1966, verifica-se um substancial ascendente do tráfego interno. De um total bruto de 92.963 toneladas transportadas pela TZR, o tráfego do MR/CAR representa 38,6%, o tráfego do CFT (Ramal de Moatize) representa 38,8%, o tráfego da TZR (intercombinadas e puramente local) representa 22,6%.⁹⁰

⁸⁸ Entrevista com o Adjunto-Gerente Geral de Malawi Railways, concedida em princípios de Setembro de 1982 ao Boletim de Portos e Caminhos de Ferro ao Boletim de Portos e Caminhos de Ferro, 1982 (Jul-Agos):13

⁸⁹ Lima, 1971, vol.II:158-159

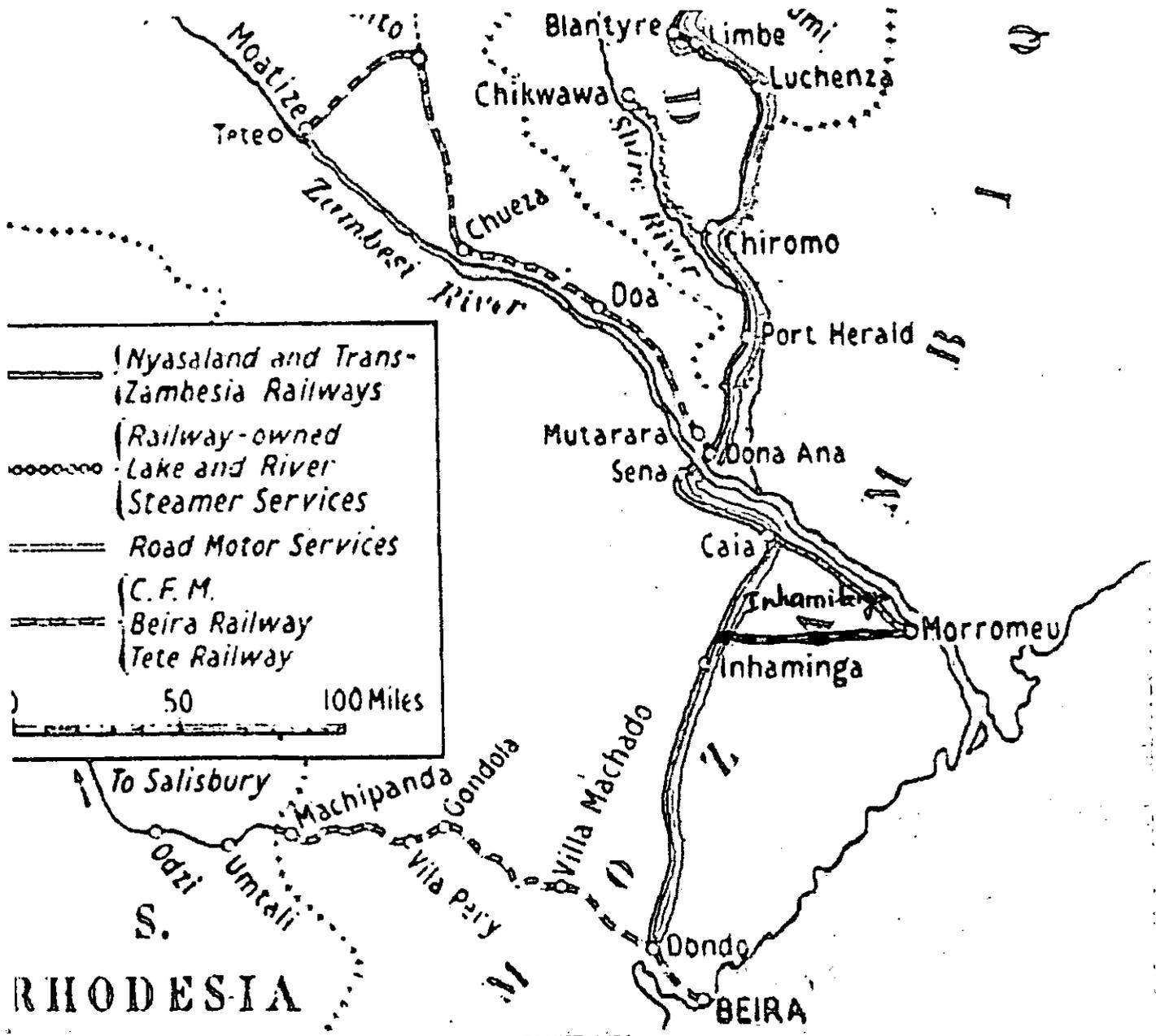
⁹⁰ AHM, FGG, Cx. 2244, Estudos. Bedaux, 1968:46

Convém, ainda, salientar que neste período, parte do tráfego apontado como sendo do MR/CAR não pertencia ao Malawi. O crescimento considerável da tonelagem e das receitas que se registou a partir de 1965, deveu-se ao tráfego da Zâmbia que passou a ser transportado pela TZR (por serviço combinado com a MR) em prejuízo da Rodésia Railways que sofria os efeitos das sanções decretadas contra o regime de Ian Smith. Como reflexo desta conjuntura política, as receitas da TZR que em 1964 foram de £1.100.000, atingiram em 1966, £1.650.000.⁹¹

O tráfego da Zâmbia pode-se considerar provisório, pelas condições que o originaram e mesmo que os serviços da Rodésia Railways continuassem inacessíveis para a Zâmbia, o tráfego deste país poderia encontrar no futuro outras alternativas de transportes, podendo-se mesmo encarar uma saída via Nacala, reforçando o projecto português para este "corredor", cujo caminho de ferro atravessava um período de explosivo desenvolvimento. Em 1969 e 1970, a receita deste caminho de ferro foi de 50.608.546 e 58.525.540 escudos, respectivamente, contra uma previsão anual de 50.608.546 escudos. Para os ano de 1972 a previsão foi fixada em 72 milhões de contos (escudos), valor superior à média e ao cobrado em 1970, tendo em atenção o aumento progressivo do tráfego que se verificava e ainda o aumento do transporte do tráfego de trânsito de e para o Malawi, através do porto de Nacala.⁹²

⁹¹ Ibidem:45

⁹² AHM, FGG, Cx. 2244. SPCFTM, 1972:xi



TRANZ-1.JPG
 Mapa 3. Traçado definitivo do trans-zambesiano (Fonte: Lima, 1971, vol II)

5.1. A “nacionalização” do caminho de ferro da Trans-zambesia Railway Company, Ltd

“Obter do Malawi um compromisso para a utilização máxima do Caminho de Ferro de Nacala, construído por nós; compra pelo Estado Português das 150.000 acções da Trans-Zambésia, que pertencem ao Malawi; compra por nós da ponte e via (situados em Moçambique) que são propriedade da Central Africa Railways, cuja titularidade por seu turno é do Malawi. Trata-se assim de uma operação combinada. Se a efectuarmos, despenderemos três milhões de libras, mas liberta-se a soberania portuguesa em Moçambique de servidões que vêm do passado. Estão fulos os ingleses, e sabemos que lutam por sabotar as negociações. Vamos ver.” (Extracto do Diário de Franco Nogueira).⁹³

Durante quarenta e um anos, de 1922 a 1963, a Trans-zambesia Railways Company foi administrada em conjunto com a Central Africa Railways Company e a Nyassaland Railways, a qual integrava a Shire Highlands Railways. Eram três empresas com sede em Londres e alguns administradores comuns.⁹⁴

Para Portugal, a nacionalização dos caminhos de ferro constituía um elemento crucial para a redução da influência do capital britânico em Moçambique e para a consolidação da soberania, o que em 1947 e 1949, conduziu ao resgate do porto e caminhos de ferro da Beira, respectivamente. Por volta deste mesmo período o Governo Português comprou à Companhia de Moçambique as 200.000 acções da Trans-zambesia Railway Co, Ltd. de que aquela era detentora. “O grande esforço realizado para a valorização do TZR integra-se no plano mais vasto do desenvolvimento da Província de Moçambique e foi este que permitiu aquele.”⁹⁵

No prosseguimento do seu “projecto nacionalista”, em 1963, o Governo Português comprou, em representação da Província de Moçambique, 150.000 acções da

⁹³ Nogueira, Franco. *Um político confessa-se* – (Diário:1960-1968), 3.ª edição, Lisboa: Civilização, 1987:228

⁹⁴ Silva, Joaquim Correia. *Caminhos de ferro, caminhos do homem: cinquentenário da TZR*. Lourenço Marques: Edição do Boletim dos CFM, 1973:20

⁹⁵ Idem



Trans-zambesia Railway Company, Ltd. Em 1964, iniciaram-se, negociações entre os Governos do Malawi e de Portugal que culminaram com a aquisição pelo último, em 1967, das 150.000 acções referentes ao troço da TZR pertencente ao Malawi, compra da ponte e via (situados em Moçambique), propriedades da Central Africa Railways, numa operação que custou cerca de três milhões de libras. Em consequência dessa aquisição, a Trans-zambésia Railway Co, Ltd incumbiu-se da exploração e controle da ponte e desse troço da linha, por conta dos Caminhos de Ferro de Moçambique. No mercado livre o Governo Português adquiriu ainda 8250 acções totalizando 558.250 acções da TZR Co. em sua posse, o correspondente a 93% do capital.⁹⁶

A 30 de Abril de 1968 foi assinado entre a Administração da Trans-zambesia Railway Company, Ltd e a Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique um Contrato de Gestão, mediante o qual os Caminhos de Ferro de Moçambique passaram a ser o agente local da Trans-zambesia Railway Co, Ltd, com os poderes e autoridade necessários para dirigir os negócios da Companhia em África.⁹⁷

A partir deste processo, caracterizado por transacções comerciais de direitos de propriedades que outrora estiveram dispersos, grande parte dos quais entre agentes de capital não português, o Governo de Portugal resgatou o caminho de ferro trans-zambesiano em todos os troços fixados no território de Moçambique.

⁹⁶ Lima, 1971, vol.II:173

⁹⁷ Idem

FONTES

Entrevistas

Jeremias Rêgo, Director Ferroviário dos CFM-Centro. (22.04.2002)

Janeiro, Joaquim Francisco, funcionário reformado da TZR, no activo até 1975. Beira (23.04.2002)

Danilo, antigo Técnico da TZR, actualmente a trabalhar nos CFM-Centro (21.04.2002)

Teresa, Bernardo, funcionário do C.F.M-Centro, Chefe do Departamento de Movimento, afecto ao departamento desde 1972. Beira (22.04.2002)

Madeira, Joaquim, proprietário de serração em Inhaminga, Inhaminga (27.04.2002)

Lucas Mafambisse, líder comunitário em Marromeu, Inhamitanga (24.04.2002)

Grupo de actuais residentes de Inhaminga, provenientes de Cheringoma (4). Inhaminga (28.04.2004)

Grupo de actuais residentes Inhaminga, provenientes de Sena (3). Inhaminga (29.04.2004)

Anónimo, antigo funcionário da TZR Co, Ltd. Beira (30.04.2002)

Anónimo, funcionário do CFM – Centro, Beira (30.04.2002)

Anónimo, professor da Escola Secundária Samora Machel, natural de Dondo. Beira (26.04.2002)

Fontes de Arquivo

Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique. *Relatório do ano económico de 1950*. Lourenço Marques: Tipografia Notícias, 1952

AHM, FGG, Cx. 2244, Estudos. Bedaux, *Revisão ampla do projecto do ramal "SSE"*, 1968

AHM, FGG, Relatórios, n.º 463. Caminhos de Ferro da Beira. *Relatório do ano económico de 1951*. Administração dos S.P.C.F.T.M.

AHM, FGG, Cx. 2131, Relatórios de Serviços. Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. *Relatório Referente aos anos de 1928 a 1951*. Lourenço Marques: Edição da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

AHM, FGG, Cx. 2244. Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Orçamento das Receitas e Despesas: para o ano económico de 1972. Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1972

AHM, FGG, Cx. 351, Relatórios de Serviços. Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. *Relatório do ano económico de 1949*. Lourenço Marques, 1950

AHM, FGG, Cx. 60, Relatórios, Albuquerque e Castro Pereira, Mário de. *Relatório da Inspeção ordinária ao Conselho de Moatize*, 1973

AHM, FGG, Cx. 53, Relatórios, Borges, António. *Inspeção dos Serviços Administrativos. Inspeção ordinária ao Conselho de Marroneu (1963 – 1968)*, 1968

AHM, FGG, Cx. 2088, Relatórios de Serviços. Companhia Carbonífera de Moçambique. *Relatório da Companhia Carbonífera de Moçambique*, várias edições [1950-1970]

AHM, ISANI, Cx. 53, Moutinho, Abel de Sousa. *Relatório da inspeção ordinária às circunscrições de Buzi, Chemba, Cheringoma, Chimoio, Gorongosa, Manica, Marroneu, Mossurize, Sena e Sofala (1943-1944)*, 1944

AHM, ISANI, Cx. 55, Teixeira, Manuel Metelo Rapozo de Liz. *Relatório da inspeção ordinária à circunscrição de Sena*, 1958

AHM, S.E.a.III. p.1 n.º 13, Companhia Carbonífera de Moçambique, *Relatório e contas do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal*, exercício de 1965

AHM, S.E.a.III. p.1 n.º 15, Companhia de Cimentos de Moçambique. *Relatório e contas da administração e parecer do Conselho Fiscal relativos ao exercício de 1972*. Lourenço Marques, 1973,

AHM, S.E.a.III. Trans-zambesia Railway Company, Ltd. *Director's Report and Accounts, year ended 13rd December 1967*, 1968

Ministério do Ultramar. Gabinete do Plano do Zambeze. Informação n.º435/72/9/32/2821. Assunto: *Transportes para Cahora Bassa*

Acta da Reunião entre a ZAMCO-G.P.Z., realizada em Cahora-Bassa, no dia 7 de Julho de 1970

Teses e artigos não publicados

NHABINDE, Simeão Amosse. *Desestabilização e guerra económica no sistema ferroviário de Moçambique, 1980-1992*. Maputo, 1997, Dissertação, Universidade Eduardo Mondlane

Sena Sugar Estates. "A indústria açucareira na colónia de Moçambique, sua origem e desenvolvimento", Luabo: Julho, 1942

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No contexto histórico da concepção do trans-zambesiano, o caminho de ferro era, no sentido da rentabilidade, um meio consagrado para o transporte de grande tonelagem a longas distâncias e, sendo objectivo primário do sistema colonial criar condições de exploração e escoamento da produção local para as metrópoles, o meio de transporte mais adequado era, sem dúvida, o caminho de ferro com ligação aos principais portos.

O capítulo referente às teorias sobre a construção dos caminhos de ferro em África (reflectidas no processo de construção do caminho de ferro trans-zambesiano, demonstra como a concepção da época sugeria que a via férrea por si só era capaz de proporcionar um desenvolvimento económico nas regiões sob sua influência, o que é parcialmente verdade, dependendo da especificidade da região e do traçado. Mas, o que geralmente aconteceu, foi um crescimento em determinados sectores da economia.

Para o caso do trans-zambesiano, o erro de tal concepção foi constatado de imediato pelos seus promotores e para colmatá-lo, em conexão com as autoridades britânicas e portuguesas promoveram investimentos adicionais que levaram à construção da ponte D.Ana e dos dois ramais (Caminho de Ferro de Tete e a via reduzida da Sena Sugar Estates), para atrair o tráfego do carvão de Moatize e de açúcar da SSE, no intuito de aproveitar as potencialidades do tráfego de Moçambique. O desenvolvimento do tráfego interno mostrou-se imprescindível para o desenvolvimento da Trans-zambésia Railway Company, na sua tentativa de se libertar da dependência em relação ao tráfego de trânsito.

Assim, à luz das concepções actuais, tendo em conta a evolução da economia da Trans-Zambesia Railway, teria sido preferível a construção de uma boa rodovia e só à

medida que o crescimento do tráfego o justificasse poder-se-ia encarar a possibilidade da construção de um caminho de ferro no mesmo princípio que norteou a construção dos ramais e da ponte. Nestes casos, os empreendimentos surgem à posterior, mediante acordos com operadores económicos (caso do ramal de Inhamitanga), para justificar um tráfego já existente, posição que resulta de um melhor conhecimento da realidade, considerando ainda que a construção do trans-zambesiano dá-se numa altura em que o caminho de ferro começa a perder em muitas partes do mundo a hegemonia sobre o transporte de mercadorias a favor da camionagem automóvel.

Em relação ao financiamento que é discutido no capítulo 3, particularmente a questão da origem privada ou estatal do capital, conclui-se que existiu uma correlação complexa em torno de capitais com lucro, contudo insuficientes. Derivada desta situação, viu-se, por exemplo, a necessidade de garantias estatais no caso da construção do troço da Trans-zambesia Railway Co, Ltd.

Ainda neste capítulo resumiu-se como é que no contexto da concepção da linha as motivações políticas bem aproveitadas por Libert Oury sobrepuseram-se a qualquer outro interesse, pois o empreendimento da TZR foi sendo valorizado com o tempo por elementos anteriormente não previstos. Na realidade, o carvão de Moatize e o açúcar da SSE parecem ser ao longo do período estudado as únicas mercadorias com garantia da regularidade no tráfego da TZR, tanto que em finais da década de 1960, o Malawi desviou o seu tráfego para Nacala, sendo este o principal motivo que levou a TZR a apostar num novo ramal da Sena Sugar Estates.

Esta situação deixa claro que o caminho de ferro trans-zambesiano não correspondia aos anseios da autoridades e da população da Niassalândia, não se justificando o traçado adoptado que levou a obras majestosas e elevados investimentos.

O desmembramento da Confederação da África Central Britânica e a independência do Malawi em 1964, traziam uma nova realidade distante dos projectos coloniais imperialistas de Rhodes e das ideias de imperialismo comercial de Milner, tendo em atenção que os caminhos de ferros em África não ligavam, em regra, centros urbanos, mas zonas de produção agrária, mineira e industrial aos pontos de escoamentos para as metrópoles.

Assim grande parte dos troços do trans-zambesiano, nomeadamente, o que antes pertencera à C.A.R., incluindo a ponte D.Ana e a linha principal da TZR foram facilmente resgatados pelo Estado português perante uma conjuntura política totalmente favorável a este tipo de transações. Seria a partir de então a linha da TZR parte do plano português de aproveitamento das potencialidades da região do Vale do Zambeze, cujos projectos estão sendo actualmente retomados.

FONTES

Entrevistas

Jeremias Rêgo, Director Ferroviário dos CFM-Centro. (22.04.2002)

Janeiro, Joaquim Francisco, funcionário reformado da TZR, no activo até 1975. Beira (23.04.2002)

Danilo, antigo Técnico da TZR, actualmente a trabalhar nos CFM-Centro (21.04.2002)

Teresa, Bernardo, funcionário do C.F.M-Centro, Chefe do Departamento de Movimento, afecto ao departamento desde 1972. Beira (22.04.2002)

Madeira, Joaquim, proprietário de serração em Inhaminga, Inhaminga (27.04.2002)

Lucas Mafambisse, líder comunitário em Marromeu, Inhamitanga (24.04.2002)

Grupo de actuais residentes de Inhaminga, provenientes de Cheringoma (4). Inhaminga (28.04.2004)

Grupo de actuais residentes Inhaminga, provenientes de Sena (3). Inhaminga (29.04.2004)

Anónimo, antigo funcionário da TZR Co, Ltd. Beira (30.04.2002)

Anónimo, funcionário do CFM – Centro, Beira (30.04.2002)

Anónimo, professor da Escola Secundária Samora Machel, natural de Dondo. Beira (26.04.2002)

Fontes de Arquivo

Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique. *Relatório do ano económico de 1950*. Lourenço Marques: Tipografia Notícias, 1952

AHM, FGG, Cx. 2244, Estudos. Bedaux, *Revisão ampla do projecto do ramal "SSE"*, 1968

AHM, FGG, Relatórios, n.º 463. Caminhos de Ferro da Beira. *Relatório do ano económico de 1951*. Administração dos S.P.C.F.T.M.

AHM, FGG, Cx. 2131, Relatórios de Serviços. Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. *Relatório Referente aos anos de 1928 a 1951*. Lourenço Marques: Edição da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

AHM, FGG, Cx. 2244. Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, Orçamento das Receitas e Despesas: para o ano económico de 1972. Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1972

AHM, FGG, Cx. 351, Relatórios de Serviços. Administração dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes. *Relatório do ano económico de 1949*. Lourenço Marques, 1950

AHM, FGG, Cx. 60, Relatórios, Albuquerque e Castro Pereira, Mário de. *Relatório da Inspeção ordinária ao Conselho de Moatize*, 1973

AHM, FGG, Cx. 53, Relatórios, Borges, António. *Inspeção dos Serviços Administrativos. Inspeção ordinária ao Conselho de Marromeu (1963 - 1968)*, 1968

AHM, FGG, Cx. 2088, Relatórios de Serviços. Companhia Carbonífera de Moçambique. *Relatório da Companhia Carbonífera de Moçambique*, várias edições [1950-1970]

AHM, ISANI, Cx. 53, Moutinho, Abel de Sousa. *Relatório da inspeção ordinária às circunscrições de Buzi, Chemba, Cheringoma, Chimoio, Gorongosa, Manica, Marromeu, Mossurize, Sena e Sofala (1943-1944)*, 1944

AHM, ISANI, Cx. 55, Teixeira, Manuel Metelo Rapozo de Liz. *Relatório da inspeção ordinária à circunscrição de Sena*, 1958

AHM, S.E.a.III. p.1 n.º 13, Companhia Carbonífera de Moçambique, *Relatório e contas do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal*, exercício de 1965

AHM, S.E.a.III. p.1 n.º 15, Companhia de Cimentos de Moçambique. *Relatório e contas da administração e parecer do Conselho Fiscal relativos ao exercício de 1972*. Lourenço Marques, 1973,

AHM, S.E.a.III. Trans-zambesia Railway Company, Ltd. *Director's Report and Accounts, year ended 13rd December 1967*, 1968

Ministério do Ultramar. Gabinete do Plano do Zambeze. Informação n.º435/72/9/32/2821. Assunto: *Transportes para Cahora Bassa*

Acta da Reunião entre a ZAMCO-G.P.Z., realizada em Cahora-Bassa, no dia 7 de Julho de 1970

Teses e artigos não publicados

NHABINDE, Simeão Amosse. *Desestabilização e guerra económica no sistema ferro-portuário de Moçambique, 1980-1992*. Maputo, 1997, Dissertação, Universidade Eduardo Mondlane

Sena Sugar Estates. "A indústria açucareira na colónia de Moçambique, sua origem e desenvolvimento", Luabo: Julho, 1942

Sena Sugar Estates. "A indústria açucareira na colónia de Moçambique, sua origem e desenvolvimento", Luabo: Julho, 1942

STEPHENS, Jeanne. *The political economy of transport in Mozambique*. 1994. Tese, Doutoramento, University of Sussex. Institute of Development Studies, 1994

Livros, artigos publicados e periódicos

AUSTIN, Ralph. *African Economic History*. London: James Currey; Portsmouth NH, 1987

Caminhos de Ferro de Moçambique. *Boletim de Portos e Caminhos de Ferro*, Jan-Março, trimestral, CFM, Maputo [várias edições]

CHILUNDO, Arlindo. *Os camponeses e os caminhos de ferro e estradas em Nampula (1900-1961)*. [Maputo]: Promédia, 2001

GOMES, Alves. "Sena Sugar Estates: cai o monopólio - 4ª Sessão do Comité Central do Partido", *Tempo*, 410:18-24, 30-43, 1978

HEDGES, David. Apontamentos sobre as relações Malawi e Moçambique, 1961-1987, *Cadernos de História*, 6 (1987)

HENDERSON, Robert d'a. "Relations of Neighbourliness - Malawi and Portugal, 1964-74", In: *The Journal of Modern African Studies*, 15, 3 (1977), pp.425-455

HOPKINS, A.G. *An African History of West Africa*, London: Longman, 1973

LENINE, V. *O Imperialismo, fase superior do capitalismo*. Lisboa: Edições Avante, 1975

LIMA, Alfredo Pereira de. *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*. Edição dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, 3 volumes.

MIDDLEMAS, Keith. Cahora Bassa: Engineering and politics in Southern Africa, London: Weidenfeld and Nicolson, 1975

"Moçambique de Hoje", in: *Moçambique: documentário trimestral*, Março, 1942, nº37:49, Tradução do artigo "Modern Mozambique" de T.C. Robertson e J.P. Voster, na revista sul-africana *Libertas*, vol.3, n.º8, Julho de 1943

MONDLANE, Eduardo. *Lutar por Moçambique*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1975

NOGUEIRA, Franco. *Um político confessa-se - (Diário: 1960-1968)*, 3ª edição, Lisboa: Civilização, 1987

SILVA, Joaquim Correia. *Caminhos de ferro, caminhos do homem: cinquentenário da TZR*. Lourenço Marques: Edição do Boletim dos CFM, 1973

UEM/Departamento de História. *História de Moçambique, vol. 3: Moçambique no auge do colonialismo, 1930-1961*. Maputo: UEM/Departamento de História, 1993

VAIL, Leroy. "The making of an imperial slum: Nyassaland and its railways, 1895-1935". *Journal of African History*, 1975, XVI, 1, pp.89-112

VAIL, Leroy. Railway development and colonial underdevelopment: The Niassalândia case, In: Palmer, R. and Parsons, N. *The roots of rural poverty in Central and Southern Africa*. London: 1977, pp.365-395

WHITE, Landeg. *Bridging the Zambezi: a colonial foll*, Hampshire; London: Macmillan Press, 1993.

Atlas e enciclopédias

Grande enciclopédia portuguesa e brasileira. Lisboa; Rio de Janeiro: Enciclopédia

Ministério da Educação e Cultura. *Atlas Geográfico*. [s.l]:1979.vol.1.p.29