



UNIVERSIDADE  
E D U A R D O  
MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**A CRISE ZIMBABWEANA E SEU IMPACTO PARA O CORREDOR DA  
BEIRA, c. 1990-2009**

Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a  
obtenção do grau de Mestre em História de Moçambique e África Austral da  
Universidade Eduardo Mondlane

Inordine Abdul Khadry Muchanga

Maputo, 2018

**A CRISE ZIMBABWEANA E SEU IMPACTO PARA O CORREDOR DA  
BEIRA, c. 1990-2009**

**Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a  
obtenção do grau de Mestre em História de Moçambique e África Austral da  
Universidade Eduardo Mondlane por Inordine Abdul Khadry Muchanga**

**Faculdade de Letras e Ciências Sociais  
Departamento de História  
Universidade Eduardo Mondlane**

**Supervisor: Prof. Doutor David Hedges**

<b>O júri</b>			<b>Data</b>
<b>O Presidente</b>	<b>O Supervisor</b>	<b>O Oponente</b>	
_____	_____	_____	____/____/____

## **Declaração**

“Declaro que esta Dissertação nunca foi apresentada para a obtenção de qualquer grau, e que ela constitui o resultado da minha investigação pessoal e das orientações do meu supervisor, estando indicadas no texto e na bibliografia as fontes que usei”.

---

*/Inordine Abdul Khadry Muchanga/*

## **Dedicatória**

*Aos meus pais: João Muchanga e Rosa Pita Sibanda, em memória, por tudo que com eles aprendi na escola da vida;*

*À Ndauanica, esposa e amiga que sempre soube esperar, partilhar momentos, acreditar nos meus estudos, renovando sempre nossa vida a dois;*

*Ao Yásir, Haniched e à Roselly, meus filhos com os quais me entusiasmo em mais viver. Em vários momentos ficaram privados de estar ao meu lado.*

## **Agradecimentos**

Os meus agradecimentos vão em primeiro lugar ao respeitado Prof. Doutor David Hedges, meu supervisor, que com muita sabedoria, ponderação, apoio material e moral soube orientar-me nas diferentes etapas do presente trabalho.

Agradeço ainda à todos professores do Curso do Mestrado em História de Moçambique e África Austral, da Faculdade de Letras e Ciências Sociais da Universidade Eduardo Mondlane, pela grande contribuição que deram na minha formação. Ao Doutor Paulo José Lopes, pelas críticas construtivas e revisão do texto o meu ta'kuta. Aos meus colegas de turma, especialmente ao Bonamar, Rosalina, Camisário, Elsa, Maria Alegria, Pereira, Moisés, que dentro de várias dificuldades sempre me apoiaram. À dra Ângela, secretária do Departamento de História o meu muito obrigado pela colaboração nos momentos que sempre quis qualquer informação de carácter administrativa, relativa a minha formação.

Os meus agradecimentos são extensivos ao sector de transporte ferroviário dos CFM-Centro, na pessoa do Eng. Chacanza, pela disponibilização dos documentos primários que serviram de suporte para a compreensão da problemática do estudo, e também por ter aceitado conceder a entrevista.

Um agradecimento especial vai para Universidade Pedagógica Delegação de Massinga por ter me autorizado a continuar com os meus estudos na Universidade Eduardo Mondlane.

À todos aqueles que directa ou indirectamente contribuíram para a materialização desta pesquisa e que não foram aqui mencionados o meu *n'dinotenda*.

## Resumo

O Corredor da Beira e a antiga Rodésia do Sul (Zimbabwe) tem um passado comum que remonta desde o século XIX quando foi concluída a ligação ferroviária entre estes em 1899. A construção das infra-estruturas ferro portuárias que hoje comportam o Corredor da Beira resulta do dinamismo do capital rodesiano e da necessidade de via de escoamento economicamente rentável por parte desta colónia britânica.

Durante os anos de 1960 o Corredor da Beira alcançou o seu ponto mais alto de manuseamento de carga em cerca de 4, 3 milhões de tons somente no ano de 1965, graças a grande contribuição dos seus clientes do hinterland, com a Rodésia do Sul a ocupar o lugar de destaque. A partir da segunda metade da década de 1960 até 1975 o volume de mercadoria manuseado pelo porto da Beira decresceu, sendo crítico entre 1976 e 1980, devido a sanções impostas ao principal cliente, a Rodésia do Sul pela Inglaterra e seus parceiros internacionais e postas em prática pelo Moçambique independente, através do encerramento das fronteiras.

Em 1980, o corredor reiniciou a sua ligação com o ex Rodésia do Sul (agora Zimbabwe). Contudo, esta situação não foi acompanhada com o crescimento do tráfego de e para Zimbabwe, pelo menos até 1986 devido a várias acções protagonizadas pela África do Sul (desde acções militares, sabotagem e psicológicas) contra este, e consequente desvio ao seu favor da grande parte da mercadoria do hinterland.

A partir de 1987 o volume da carga manuseada pelo porto da Beira começou a crescer substancialmente até pelo menos 1997, altura em que Zimbabwe começou a registar momentos conturbados que se prolongaram até a década de 2000. O presente estudo com o recurso a fontes secundárias (bibliografia) e primárias (bases de dados) dos Caminhos de Ferro de Moçambique-Centro demonstra que a crise zimbabweana das décadas de 90 e 2000 impossibilitou o país de produzir os produtos agrícolas (tabaco, algodão, açúcar, chá, cereais) que alimentavam o seu comércio internacional. Com este défice, Zimbabwe passou a exportar poucas quantidades de produtos agrícolas para o mercado regional particularmente, o sul-africano, reduzindo drasticamente as suas exportações para o resto do mundo sobretudo para o mercado da União Europeia que antes da crise constituía seu principal mercado. Perante a situação que descrevemos, o nosso argumento é que a crise zimbabweana contribuiu para a redução do tráfego de mercadoria pelo Corredor da Beira, nomeadamente no sistema ferro portuário, dada a maior dependência pelo comércio internacional deste país.

**Palavras-chave:** *Corredor da Beira, crise zimbabweana, linha férrea Beira-Mutare, oleoduto, porto da Beira.*

## Abstract

The Beira Corridor and the former South Rhodesia (Zimbabwe) they have a common past which lasts since the XIX century when it was concluded the connection of railway between both in later 1899. A construction of railway and port infrastructures which nowadays result from the Rhodesian capital dynamism and the need of exporting and economically rentable by the former British colony.

During the 1960's the Beira Corridor achieved its highest point of goods management about 3.4 million tons only in 1965, due to great contribution of its clients in the hinterland when the South Rhodesia occupied a highlighted position. From the second half of 1960 up to the 1975 the volume of the goods managed by the Beira Corridor decreased, and it turned to be critical between 1976 and 1980, due to sensations imposed to the main client South Rhodesia by England and its international partnership and put in practice by Mozambique Independent, through borders closing.

In 1980 the corridor restarted its connection with the former South Rhodesia (now Zimbabwe). However, this situation wasn't accompanied by traffic from and to Zimbabwe, at least in 1986 due to various actions taken by South Africa( from military actions ,sabotage and Psychological) against this , and consequent deviation to its great favor for the goods of hinterland.

From 1987 the volume of the goods managed from the Beira Port started to increase visibly until at least the early 1997, the moment which Zimbabwe started difficult moments which prolonged up to 2000. The present research with secondary font resources( Bibliography)and primary font based on (data base)from Mozambique Railway Centre demonstrates that the Zimbabwean crises of early 1990's to later 2000 denied the country to produce the agricultural crops (tobacco, cotton ,sugar, tea, cereals) which fed its international commerce. With deficit, Zimbabwe started to export few amounts of agricultural products for the regional market particularly, to South African highly reducing its exportations for the rest of the world above all to European Union which before the crises it was the main market. Due to the described situation, our argument is that the Zimbabwean crises contributed to reduction of goods traffic by Beira Corridor, namely on its rail and port, due to great dependence for international commerce of this.

**Key words:** *Beira Corridor; Zimbabwean Crises; Beira-Mutare Railway; Pipeline Beira Port.*

## Índice

Declaração.....	i
Dedicatória.....	ii
Agradecimentos.....	iii
Resumo.....	iv
Abstract.....	v
Índice.....	vi
Lista de tabelas.....	viii
Lista de gráficos.....	viii
Lista de Mapas.....	ix
Lista de apêndices.....	ix
Abreviaturas.....	ix
Cronologia dos acontecimentos de Zimbabwe, de 1990 a 2009.....	xi
Cronologia dos acontecimentos do Corredor da Beira, de 1990 a 2009.....	xiii
Periodização das principais mudanças no Zimbabwe.....	xiv
Periodização das principais mudanças no Corredor da Beira.....	xv
<b>Capítulo I: Introdução.....</b>	<b>1</b>
Objectivos da pesquisa.....	4
Justificativa.....	5
Revisão Bibliográfica.....	6
Problematização.....	11
Metodologia.....	14
Estrutura do trabalho.....	15
<b>Capítulo II: Evolução histórica de Zimbabwe e do Corredor da Beira entre 1980 e 1990...17</b>	
2.1. A evolução histórica do Zimbabwe nas décadas de 80 e 90.....	17
2.1.1. Localização geográfica e breve historial.....	17
2.1.2. Situação política e económica de Zimbabwe.....	19
2.1.2.1. Zimbabwe na década de 80.....	20
A política agrária de Zimbabwe na década de 1980.....	21
A reforma agrária da década de 1980.....	21

Incentivos do Estado sobre o uso da terra.....	24
Produtos de exportação de Zimbabwe e seu destino.....	25
2.1.2.2. Zimbabwe na década de 90.....	29
A política agrária de Zimbabwe na década de 1990.....	29
A reforma agrária na década de 1990.....	30
A situação sócio política de Zimbabwe na década de 1990.....	33
2.2. O Corredor da Beira entre as décadas de 1980 e 1990.....	40
2.2.1. Localização espacial e temporal do Corredor e breve historial.....	40
2.2.2. Oleoduto Beira-Zimbabwe.....	41
2.2.3. O Corredor da Beira na década de 80.....	44
2.2.4. O Corredor da Beira na década de 1990.....	47
<b>Capítulo III: A dinâmica comercial do Corredor da Beira nas décadas de 1980 e 1990.....</b>	<b>51</b>
3.1. A dinâmica comercial do Corredor da Beira com Zimbabwe na década de 1980.....	51
3.2. A dinâmica comercial do Corredor da Beira com Zimbabwe na década de 1990.....	55
<b>Capítulo IV: Impacto da Crise Zimbabweana para o Corredor da Beira, 2000-2009.....</b>	<b>61</b>
4.1. Os antecedentes económicos relacionados com a grande crise do Zimbabwe.....	62
4.2. A génese da oposição no Zimbabwe.....	63
4.3. A terra como um instrumento político.....	65
4.4. O alcance da crise do Zimbabwe para o Corredor da Beira.....	70
4.4.1. Carga internacional manuseada pelo porto da Beira.....	70
4.4.2. Mercadoria em transição de e para hinterland na década de 2000.....	78
4.4.3. A periodicidade do tráfego dos comboios de carga na linha férrea Beira-Mutare (2000-2009).....	90
4.4.4. O fluxo de contentores pela linha férrea Beira-Mutare entre 2000-2010.....	91
<b>Capítulo V: Conclusões.....</b>	<b>96</b>
<b>Fontes Consultadas.....</b>	<b>99</b>
<b>Apêndices</b>	

## **Lista de tabelas**

Tabela 1: As colheitas anuais dos produtos agrícolas de exportação, 1979-1988.....	26
Tabela 2: Total do tráfego da mercadoria agrícola e de mineração, 1997-2000 .....	56
Tabela 3: Quantidade de mercadoria em trânsito, importada e exportada pelo hinterland, 1997-2000.....	57
Tabela 4: Fluxo de mercadoria pelos principais portos sul-africanos, 1994-1998.....	57
Tabela 5: Principais exportações de Zimbabwe, de 2000-2008.....	67
Tabela 6: Preços das principais exportações do país em USD por unidade, 2000-2008.....	67
Tabela 7: Direção do comércio de Zimbabwe e seu rendimento percentual e financeiro (em USD), 2000-2008.....	68
Tabela 8: Mercadoria em trânsito no porto da Beira entre 2001 e 2006.....	71
Tabela 9: Mercadoria em trânsito no porto da Beira em tons métricos (2007-2010).....	72
Tabela 10: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2001.....	78
Tabela 11: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2002.....	79
Tabela 12: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2003.....	81
Tabela 13: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2004.....	82
Tabela 14: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2005.....	83
Tabela 15: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2006.....	83
Tabela 16: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2007.....	85
Tabela 17: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2008.....	87
Tabela 18: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2009.....	88
Tabela 19: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2010.....	88
Tabela 20: Nível de produção de cobre da Zâmbia, ente 2001-2010.....	90

## **Lista de gráficos**

Gráfico 1: Zimbabwe: greves entre 1991 e 2000.....	35
Gráfico 2: Total de carga manuseada/ano pelo porto da Beira, entre 1980 e 1989.....	52
Gráfico 3: Contribuição de Zimbabwe na carga manuseada por porto da Beira, 1981-1988.....	54
Gráfico 4: Total da Carga líquida (combustíveis) em trânsito no porto da beira, 2001-2009.....	73

Gráfico 5: Carga líquida transportada via oleoduto para Zimbabwe, 2001- 2009.....	74
Gráfico 6: Tráfego de mercadoria internacional na linha férrea Beira-Mutare, 2000 – 2010.....	75
Gráfico 7: Quantidade do combustível transportado pela via férrea Beira-Mutare, 2001-2010..	76
Gráfico 8: Tráfego anual de comboios de mercadoria na via férrea Beira-Mutare, 2000-2009...	90
Gráfico 9: Contentores em trânsito na linha férrea Beira-Mutare, 2000-2010.....	92
Gráfico 10: Volume total de mercadoria nacional em trânsito pelo Corredor da Beira, 2000 e 2010.....	93

### **Lista de Mapas**

Mapa 1: África e o Zimbabwe.....	18
Mapa 2: Zimbabwe.....	18
Mapa 3. Os Corredores da Beira e de Nacala e respectivas linhas férreas.....	41
Mapa 4. Mapa de oleodutos de África do Sul, Moçambique e Zimbabwe.....	42

### **Lista de apêndices**

APÊNDICE 1: Cronologia dos acontecimentos do Corredor da Beira.....	i
APÊNDICE 2: Cronologia dos acontecimentos de Zimbabwe.....	iv
APÊNDICE 3: Guião de entrevista para CFM-Centro (Serviço de transporte ferroviário).....	ix

## **Abreviaturas**

AFC - Agricultural finance corporation (Corporação de finanças agrícola)

AMA - Agricultural Marketing Authority (Autoridade de Marketing Agrícola)

BM - World Bank (Banco Mundial)

BSAC - British South África Company (Companhia Britânica do Sul da África)

CFM - Centro -Caminhos de Ferro de Moçambique-Centro

CONSAS - Constelação de Estados da África Austral

CPMZ - Companhia do Pipeline-Moçambique-Zimbabwe

CV- Cruz Vermelha

ESAP – Framework for Economic Reform (Programa de Ajustamento Estrutural Económica)

FMI - Fundo Monetário Internacional

FTLRP - Fast Track Land Reform Programme

GNU/GUN - Government of National Unity (Governo da Unidade Nacional)

LSCF - Large Commercial Farms (Grandes fazendas comerciais)

LRRP - Land Reform and Resettlement Programme (Programa de Reforma Agrária e Reassentamento)

MDC - *Movement for Democratic Change* (Movimento pela Mudança Democrática)

MRN - Movimento de Resistência Nacional

NCA - National Constitutional Assembly (Assembleia Nacional Constitucional)

NEDPP - National Economic Development Priority Programme (Programa Prioritário Nacional de Desenvolvimento Económico)

NOIC - Empresa nacional de infra-estrutura de petróleo do Zimbabwe

ONU - Organização das Nações Unidas

PMA - Programa Mundial de Alimentação

RDC - Democratic Republic of the Congo (República Democrática do Congo)

SACU - Southern African Customs Union (União Aduaneira da África Austral)

SADC - Southern African Development Community (Comunidade de Desenvolvimento da África Austral)

SADCC - Southern Africa Development Co-ordination Conference (Conferência de Coordenação do Desenvolvimento da África Austral)

SATCC - Comissão de Transportes e Comunicações da África Austral

SDI - Spatial Development Initiatives (Iniciativas de Desenvolvimento Espacial)

TONS - Toneladas

UE - União Europeia

ZANLA - Zimbabwean National Liberation Army (Exército de Libertação Nacional do Zimbabwe)

ZANU - Zimbabwe African National Union (União Nacional Africana do Zimbabwe)

ZANU - PF- Zimbabwe African National Union-Patriotic Front (Frente Patriótica da União Nacional Africana do Zimbabwe)

ZAPU - Zimbabwe African People's Union (União do Povo Africano do Zimbabwe)

ZCTU - Zimbabwe Congress of Trade Unions (Congresso dos Sindicatos do Zimbabwe)

ZNLWVA - Associação de Veteranos da Guerra de Libertação Nacional do Zimbabwe

### **Cronologia dos acontecimentos de Zimbabwe, de 1990 a 2009**

1990 - A data é marcada pela expiração da famosa Constituição de Lancaster House que desencorajava a reforma compulsiva da terra<sup>1</sup>.

1991 - Introdução do 1º Programa de Ajustamento Estrutural: *É anunciado pelo governo “A Framework for economic Reform-1991-1995”*. A adoção do ESAP, levou ao banimento das estratégias de crescimento voltadas para o exterior e à remoção dos incentivos à exportação<sup>2</sup>.

1992 - Foi aprovada a *Land Acquisition Act*, o qual permitia a aquisição da terra onde e quando o governo achasse conveniente, independentemente da vontade dos seus donos. Esta lei permitiu ao governo adquirir terra compulsivamente com a finalidade de a redistribuir, tendo, no entanto, ficado previsto que uma compensação financeira justa deveria ser paga<sup>3</sup>.

1995 - (Junho) A FMI suspende o Programa de ajustamento estrutural adoptado em 1991 por Zimbabwe.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>PALMER, Robin. (1990). “Land Reform in Zimbabwe, 1980-1990”. In: *African Affairs*. vol. 89, n°335, p. 163

<sup>2</sup>MUZONDIDYA, James. (2009). “From Buoyancy to Crisis, 1980-1997”. In: ref. Raftopolous, B. e Mlambo, A. *Becoming Zimbabwe. A history from the colonial period to 2008*. Harare, 2009, p.188

<sup>3</sup>CASTELO BRANCO, Luís. (2008). “África e a Crise no Zimbabwe”. *Lusitana: Política Internacional e Segurança*, n° 1. p. 51

<sup>4</sup>Idem

1997 - Zanu-PF reformula um novo programa (neste caso o segundo), o *Land Reform and Resettlement Programme* (LRRP2), que permitia a ocupação compulsiva de terra pertencente aos fazendeiros brancos<sup>5</sup>.

1999 - Criação do *Movement for a Democratic Change* (MDC) a 11 de Setembro do mesmo ano, para opor-se ao Mugabe e ZANU-PF. Neste ano o MDC apresentou um programa inserido no *Land Reform and Resettlement Programme* com objectivo de conduzir um processo de reforma justa, baseada não apenas nos aspectos distributivos, mas tendo também em atenção os aspectos da rentabilidade e do impacto ambiental<sup>6</sup>.

2000 - (Fevereiro) Propostas de referendo sobre a nova Constituição, para reforçar os poderes do chefe de Estado (são rejeitadas). Com este referendo Mugabe pretendia eliminar as limitações legais de Lancaster House e assim poder avançar para uma reforma agrária radical<sup>7</sup>.

\_\_\_\_\_(Fevereiro) início do movimento de ocupação de fazendas de cidadãos brancos pelos antigos combatentes (“reassentamento e redistribuição rápida de terras”)<sup>8</sup>.

2001 - Em Novembro, Mugabe usou seus poderes presidenciais para alterar a lei de aquisição de terra, com efeito retroactivo a Maio de 2000. A nova disposição da lei determinava que a propriedade de terra designada é transferida imediatamente, independentemente de qualquer desafio tribunal<sup>9</sup>.

2001 - Vários juízes do Tribunal, incluindo o chefe da justiça foram forçados pelo Mugabe a se aposentarem e substituídos por indivíduos percebidos para ser leal a ZANU-PF<sup>10</sup>.

2001 - O tribunal revogou a proibição de aquisição de terras, alegando que agora o governo tinha um legítimo programa de reforma agrária<sup>11</sup>.

2002 - Em Agosto o governo declarou a reforma agrária acelerada completa, após a implementação de sua política de transferência de propriedade<sup>12</sup>.

---

<sup>5</sup>PORTO, João Gomes. (2008). “Zimbabwe: Contributos para a Compreensão duma crise multifacetada”. In: *Estudos Regionais África*. Bradford University. p. 120

<sup>6</sup> CASTELO BRANCO, 2008:53

<sup>7</sup> CASTELO BRANCO, 2008:53

<sup>8</sup> CASTELO BRANCO, 2008:54

<sup>9</sup> RELATÓRIO DE HUMAN RIGHTS WATCH (2002). “Zimbabwe Fast Track Land Reform in Zimbabwe”. Vol. 14, nº1 (A). p.13. Disponível em <https://www.hrw.org/reports/2002/zimbabwe/ZimLand0302.pdf>. Acesso em 17 de Outubro de 2017.

<sup>10</sup> Ibidem: 13

<sup>11</sup> Ibidem: 13

<sup>12</sup> <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0y.htm . pp. 3>. Acesso a 08 de Março de 2017.

2003 - Sanções económicas e políticas ocidentais contra o Zimbabwe; suspensão e expulsão formal do Zimbabwe da Commonwealth; Início da migração da população zimbabweana para países vizinhos<sup>13</sup>.

2009 - Formação do Governo de Unidade Nacional (GUN); Legalização de moedas estrangeiras: dolarização (USD) & randização (Rand sul africano) das transacções económicas zimbabweanas e abolição do dólar zimbabweano.<sup>14</sup>

### **Cronologia dos acontecimentos do Corredor da Beira, de 1990 a 2009**

1992 - Marca o fim das incursões militares e de sabotagem sul-africana sobre o Corredor da Beira, tudo pelas mudanças políticas da África do Sul (o fim do apartheid).

1997 - O ano que marca o início da redução da quantidade das exportações zimbabweanas dos produtos agrícolas (tabaco, algodão, açúcar, cereais, incluindo milho) pelo Corredor da Beira<sup>15</sup>.

1998 - Formação da Cornelder Moçambique, a partir da parceria da Empresa holandesa Cornelder Holding e dos Caminhos de Ferro de Moçambique (FCM), com o propósito de gerir os terminais de carga geral do Porto da Beira e estabelecer acções de melhoramento de terminais de carga<sup>16</sup>.

1999 - Data que marca o fim da exportação do tabaco zimbabweano pelo Corredor da Beira (principal produto de obtenção de divisas de Zimbabwe)<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> RAFTOPOULOS, B (2009). “The Crisis in Zimbabwe, 1998-2008”. In RAFTOPOULOS & MLAMBO. *Becoming Zimbabwe: A history from the colonial period to 2008*. Harare. p. 218.

<sup>14</sup> VISENTINI, Paulo Fagundes. (2010). *Zimbabwe*. Brasília: Thesaurus Editora, p.9/12-3. Disponível em <http://funag.gov.br/loja/download/775-Livro-na-rua-Zimbabwe.pdf>. Acesso em 11 de Julho de 2017.

<sup>15</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003

<sup>16</sup> Agência de Informação de Moçambique (AIM). 19.01.13.

<sup>17</sup> MOZAMBIQUE PORTS AND RAILWAYS (CFM). *Mozambique. Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)* [Disponível no site da: Port Management Association of Eastern and Southern Africa, Mombasa, Kenya:] <http://www.pmaesa.org/media/docs/mozambique.pdf>. Acesso em 24 de Setembro de 2017.

2001 - Este ano é marcado pela redução acentuada do volume de mercadoria em trânsito pelo porto da Beira<sup>18</sup>. Sendo que esta situação viria a repetir-se no ano de 2004.

2003 - Data que retrata a maior queda do volume de carga líquida em trânsito pelo porto da Beira rumo aos países do hinterland<sup>19</sup>.

2009 - Data que marca o recorde de toda década de 2000 na redução do tráfego de mercadoria internacional na linha férrea Beira-Mutare (vide o gráfico 6).

## **Periodização das principais mudanças no Zimbabwe**

### 1980-1985

Introdução e desenvolvimento do “programa de crescimento com equidade”, perseguido pelo governo entre 1980 e 1985. Ele buscou reparar o legado colonial em favor dos agricultores comunais. A política agrícola foi direccionada à redução da desigualdade e ao apoio aos pequenos agricultores. A resposta da oferta pelos pequenos agricultores foi dramática, e eles se tornaram os maiores fornecedores de milho e algodão para os mercados formais dentro dos primeiros cinco anos (1980-1985) de independência<sup>20</sup>.

### 1985-1990

Em 1986, o governo tomou medidas para estimular a produção através de incentivos à exportação, introduzindo o Sistema de Retenção de Exportações e o Fundo Rotatório de Exportações e as dotações cambiais a favor dos exportadores. Ainda neste período foram criados o Conselho de Promoção Hortícola e o programa de gestão de recursos indígenas (Operação Fogueira). Além disso, a política governamental indirectamente estimulou a produção de

---

<sup>18</sup> Vide a tabela 8

<sup>19</sup> Conforme retrata o gráfico 5

<sup>20</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003

exportação através do preço de produção do milho relativamente baixo, que fez com que muitos agricultores comerciais se diversificassem em culturas comerciais destinadas aos mercados de exportação mais lucrativos<sup>21</sup>.

#### 1990/1-1995

Adopção e tentativa de implementação do Programa de Ajustamento Estrutural Económico (ESAP), entre 1991-1995. As reformas de mercado adoptadas em 1991 visavam a desregulamentação do mercado, a liberalização e a promoção das exportações. A comercialização agrícola deixou de ser regulamentada e os controlos sobre os preços domésticos foram removidos. As reformas de liberalização do mercado conduziram a um enorme aumento dos custos de produção agrícola, em particular para os alimentos para animais, os fertilizantes, os custos de transporte e os equipamentos agrícolas, em comparação com os preços dos produtos agrícolas. As taxas de juros cresceram e consequentemente os custos de produção para os agricultores comerciais tenderam a encarecer<sup>22</sup>.

#### 1995-2000

O período inicia com a suspensão do ESAP pelo FMI em 1995. O crescimento da produção desacelerou desde 1997, com o PIB real caindo 5,5 por cento em 2000 e 7,5 por cento em 2001, principalmente devido ao mau desempenho do sector agrícola<sup>23</sup>. A partir de 1998 a questão de terra tornou-se o factor mais importante no desempenho da economia de Zimbabwe. O objectivo imediato da reforma agrária a ser liderada pelo governo de Zimbabwe tinham em vista garantir a transferência da propriedade da terra para a população negra.

#### 2000-2010

Introdução do programa de “reassentamento e redistribuição rápida de terras” iniciado em 2000. O mesmo trouxe implicações mais profundas para o sector agrícola sobretudo comercial que garantia 45 por cento das exportações zimbabweana. Politicamente a década foi marcada pela vitória eleitoral da oposição nas eleições de 2008 e a criação do Governo da Unidade Nacional no ano seguinte.

---

<sup>21</sup> Ibidem

<sup>22</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003

<sup>23</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003

## **Periodização das principais mudanças no Corredor da Beira**

1965-1975

O período é marcado pelo recorde alcançado pelo porto da Beira no manuseamento da carga em mais de 4 milhões de toneladas, no ano de 1965. Ainda neste período o corredor torna-se o objecto de interesse da Inglaterra para através deste impor sanções a Rodésia do Sul o que não veio acontecer na plenitude pois, Portugal não implementou na íntegra as sanções internacionais contra a Rodésia, visto que continuou a usar o corredor embora com certas restrições.

1976-1980

1976-1980-período de interregno do tráfego zimbabweano pelo Porto da Beira, e consequente monopolização do tráfego internacional do “hinterland” pelos portos sul-africanos<sup>24</sup>. Sofre sucessivos ataques militar da Rodésia do Sul.

1980-1985/6

Período crítico do corredor da Beira. Apesar de ter recuperado o tráfego zimbabweano, o mesmo torna-se alvo de desestabilização militar da África do Sul e do MNR (Renamo) no seu sistema ferro portuário e oleoduto.

1987-1997

Durante este período o porto da Beira beneficiou-se de projectos de reabilitação e modernização financiados pela cooperação internacional, num valor global de 500 milhões de dólares americanos. Portanto, estes múltiplos projectos fizeram do mesmo um dos mais modernos de África, sendo de destacar a dragagem do canal, a construção de modernos terminais de contentores e de petróleo e a reabilitação da linha ferroviária Beira-Mutare<sup>25</sup>. Com esta situação o corredor da Beira viu o seu tráfego a crescer apesar de estar também exposta a competitividade dos portos sul-africanos. E como forma de manter as vantagens a África do Sul

---

<sup>24</sup> SARGUENE, Eugénio Frederico (1990). “O corredor da Beira no contexto da SADCC e o período pós apartheid”. Trabalho do Fim do 3º Ano, no Âmbito de Estudos Regionais e Investigação Sobre África Austral. Instituto Superior de Relações Internacionais. Maputo. p. 14.

<sup>25</sup> Informação disponível em <http://www.cfm.co.mz/index.php/pt/infraestruturas/cfm-centro/porto-da-beira>. Acesso a 15 de Abril de 2017.

durante a década de 90 intensificou a guerra económica contra este corredor, através de oferta de serviços diversos e bonificações aos países do hinterland que optassem pelos portos sul-africanos.

1997-2010

O corredor da Beira passa a ressentir-se da crise zimbabweana que afecta o tráfego normal da mercadoria que gradualmente foi decrescendo substancialmente. Mesmo sem interrupção do tráfego de outros países do hinterland (Malawi e Zâmbia) pelo corredor, o sistema ferro portuário e o oleoduto da Beira apresentavam um rendimento muito baixo.

## Capítulo I: Introdução

O presente estudo analisa os recentes acontecimentos relacionados com a crise zimbabweana e seus efeitos no sistema de transporte da África Austral, sobretudo no comércio em trânsito pelo Corredor da Beira. O trabalho aborda o período compreendido entre 1990 a 2009. Devido a situação política e económica do Zimbabwe no período em análise, o comércio internacional deste país pelo Corredor da Beira reduziu consideravelmente, o que afectou negativamente o quadro geral do rendimento do Corredor. O cenário que se observou no Corredor da Beira no período em estudo não era novo, na década de 1970 e princípios de 1980, o Corredor da Beira viu o seu tráfego de mercadoria de e para o hinterland a decrescer, por motivos que mais adiante iremos descrever.

O que se pode dizer é que a dinâmica do tráfego de mercadorias pelo Corredor da Beira através dos seus sistemas ferro-portuário e oleoduto estiveram condicionados aos diferentes acontecimentos históricos da região austral, dos protagonistas e seus interesses. A década de 1960 pode ser considerada década de ouro para o porto da Beira, na medida em que foi concretamente em 1965 que registou o recorde de fluxo de mercadoria de cerca de 4,3 milhões de toneladas/ano, fluxo esse já mais visto na sua história. Estes números foram atingidos após o alargamento da extensão do porto, a partir de 1930 (que passou a ter maior número de cais e com capacidade para servir navios de grande porte). Os dez anos subsequentes (1965-1975) registaram um abrandamento em média do volume total de carga manuseada que passou para os cerca de 3 milhões de toneladas. O abrandamento esteve relacionado com a situação política da região caracterizada pelas guerras e sanções.<sup>26</sup>

O período entre 1976 e 1980, é marcado pela redução acentuada do volume de carga manuseada pelo porto da Beira. O volume total de carga manuseada em 1976 por exemplo, foi de 1,921.8 milhões de toneladas. No ano seguinte baixou para 1,736.0 milhões de tons, em 1978 voltou a baixar para 1,700.9 milhões de tons. Já em 1979 o volume de carga atingiu 1,722.4 milhões de tons, para o ano de 1980 regrediu para 1,520.0 milhões de tons.<sup>27</sup> Esta situação

---

<sup>26</sup> SARGUENE, Eugénio Frederico (1990). “O corredor da Beira no contexto da SADCC e o período pós apartheid”. Trabalho do Fim do 3º Ano, no Âmbito de Estudos Regionais e Investigação Sobre África Austral. Instituto Superior de Relações Internacionais. Maputo. p. 6

<sup>27</sup> Dados extraídos da tabela 10 de Sarguene (1990:33). Os mesmos não incluem as importações e exportações da Rodésia do sul, de 1977 a 1979, que estava impedido de usar o Corredor da Beira em cumprimento das sanções internacionais.

deveu-se á imposição de sanções a Rodésia do Sul (principal cliente do Corredor). Inicialmente as sanções foram impostas pela Inglaterra e seus aliados, que também foram postas em prática posteriormente por Moçambique após a sua independência através do encerramento das fronteiras com este território vizinho, impedindo assim, o uso do Corredor da Beira. Outros factores que explicam o decréscimo no total da carga manuseada pelo porto da Beira têm haver com desvio do tráfego dos portos moçambicanos para portos sul-africanos, e a ineficácia da gestão dos portos de Moçambique por motivos relacionados com a falta de pessoal especializado, que abandonara o país após a proclamação da independência em 1975.<sup>28</sup> É importante realçar que o desvio do tráfego da Beira foi reforçado com a concretização do projecto da linha ferroviária de Beitbridge em 1974, que liga a Rodésia do Sul ao porto sul-africano de Durban, a luz dos acordos entre os dois países. De certa forma o projecto Beitbridge antevia o impedimento do uso do Corredor da Beira por parte da Rodésia do Sul após a independência de Moçambique, em cumprimento das sanções impostas a este país. Todavia, só a partir de 1980 é que Zimbabwe, já livre do regime minoritário branco de Ian Smith, retomou ao uso do corredor. A retoma do uso do Corredor da Beira por Zimbabwe contribuiu para o aumento do volume total de carga anual do porto em 20.3 mil tons<sup>29</sup>.

Como referimos, o Corredor da Beira ao recuperar o seu principal cliente natural (Rodésia do sul/Zimbabwe) com quem tinha interrompido as transacções comerciais passou a registar algum incremento no tráfego, quer ferroviário, quer portuário (vide o capítulo 3), apesar do seu funcionamento irregular. Desta feita, devido a acções de agressão das suas infra-estruturas e campanhas de desinformação contra o mesmo pela África do Sul, agravado pela guerra civil que Moçambique estava mergulhado<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> SARGUENE, 1990:19

<sup>29</sup> NHABINDE, Simeão Amosse. (1999). Desestabilização e Guerra Económica no Sistema ferro-portuário de Moçambique, 1980-1997. Maputo: Livraria Universitária-UEM. P. 107

<sup>30</sup> Na sequência deste conflito as acções do Movimento de Resistência Nacional (MRN) ou “RENAMO”, sob o comando da África do Sul atingiram proporções alarmantes nos finais de 1981 quando interromperam a ligação ferroviária e rodoviária entre Beira e Zimbabwe, na sequência da destruição parcial das duas pontes (ferroviária e rodoviária) que atravessam o rio púnguè. Nessa altura o oleoduto Beira-Mutare também não escapou. Mas, a ponte ferroviária viria a ser reposta em Dezembro do mesmo ano, e o oleoduto voltou a funcionar a partir de Junho de 1982 (SARGUENE, 1990:15).

A recuperação parcial<sup>31</sup> do tráfego do Corredor da Beira não deveu-se apenas a independência do Zimbabwe e conseqüente reabertura das fronteiras deste país com Moçambique, mas também, pela acção da recém criada Southern Africa Development Coordination Conference (SADCC).

A Southern Africa Development Coordination Conference ou Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC) criada no ano de 1980, estabeleceu o Corredor da Beira como um centro estratégico das exportações e importações dos países da região sem acesso ao mar (Botswana, Zimbabwe, Zâmbia, Malawi). Esta medida tinha como propósito reduzir a maior dependência dos países membro da SADCC aos portos sul-africanos. Entretanto, para assegurar o fluxo de mercadorias de e para o Zimbabwe o Corredor da Beira passou a beneficiar de maior protecção tanto em termos de segurança particularmente de Zimbabwe que passou a vigiar militarmente a linha férrea Beira-Mutare e o oleoduto que liga também o porto da Beira ao Zimbabwe, como também passou a beneficiar-se de investimentos e apoios por parte da SADCC e seus parceiros<sup>32</sup>.

Não obstante aos progressos da SADCC através do seu órgão sectorial, da Comissão de Transportes e Comunicações da África Austral (SATCC), na reabilitação e melhoramento da rede de transportes existente, particularmente os portos/corredores e as ferrovias de Moçambique, Tanzânia e Angola, consideradas vias estratégicas para o desenvolvimento da região, em nenhum momento os portos moçambicanos em geral conseguiram superar os principais portos sul-africanos apesar de um crescimento razoável, por razões de vária ordem nomeadamente, a insegurança provocada pela já referida guerra civil movida pelo Movimento de Resistência Nacional (MRN) contra o governo de Moçambique<sup>33</sup>. A deficiente gestão dos portos e caminhos-de-ferro de Moçambique por motivos relacionados com a falta de pessoal especializado foi outro factor; para além das tarifas cada vez menos competitivas quando

---

<sup>31</sup> Preferimos assim dizer porque na verdade a independência do Zimbabwe não garantiu a mudança total do rumo dos acontecimentos, isto é, do controlo do tráfego rodesiano até então direccionado ao porto de Durban. A situação era de difícil reverter uma vez que os portos sul-africanos detinham maior capacidade organizativa favorecida pelo sistema da contentorização que já operava à escala mundial e que tinha sido introduzido nos mesmos (NHABINDE, 1999:166-7).

<sup>32</sup> SARGUENE (1990:14) e JAMINE, Elísio J. (2008). “A Integração Regional na África Austral: obstáculos e oportunidades”. Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais. PUC-SP. p. 64-5. Disponível em <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp116772.pdf>. Acesso em 18 de Junho de 2017.

<sup>33</sup> HANLON, Joseph. (1990). *SADCC in the 1990s: Development on the Front Line*. Londres: The economist Intelligent Unit, Special Report. p. 20.

comparadas com a dos principais portos sul-africanos, e pelo processo de contentorização adoptado por estes portos, que favorecia a sua maior capacidade organizativa<sup>34</sup>.

Em termos globais durante a década de 1980 o Corredor da Beira esteve longe de alcançar os níveis de manuseamento de carga alcançados nas duas décadas anteriores. Mas apesar de tudo, nos primeiros três anos da década conseguiu manter o equilíbrio da carga manuseada que não chegou a ultrapassar os cerca de 1,655.7 milhões de tons atingidas logo em 1981<sup>35</sup>. Os exemplos disso são apresentados no capítulo 3 que trata do assunto de forma sistemática.

As décadas de 1990 e de 2000 podem ser caracterizadas como décadas de viragem para o Zimbabwe na medida em que foram introduzidas novas políticas económicas que empurraram o país para a crise multidimensional. Entretanto, as novas políticas adoptadas pelo país afectaram a principal fonte de obtenção dos produtos de exportação (o sector agrário), o que no final das contas ressentiu-se no volume das exportações e importações pelo Corredor da Beira, dado ao facto do Zimbabwe constituir o principal utilizador dentre os países da região com os quais partilha o seu uso.

Sabe-se que a situação da crise que até então afecta o Zimbabwe trouxe prejuízos incalculáveis para este país, mas que o alcance destes acontecimentos não pode ser compreendido somente na vertente micro (zimbabweana) mas tendo em consideração a sua dimensão regional, particularmente em relação ao Corredor da Beira que historicamente representa a porta de entrada e saída das mercadorias do hinterland (incluindo zimbabwena).

### **Objectivos da pesquisa**

O presente trabalho estuda a crise do Zimbabwe e seu impacto para o corredor da Beira no período compreendido entre 1990 e 2009. O Estudo tem como objectivos específicos: (i) descrever a evolução histórica de Zimbabwe e do Corredor da Beira nas décadas de 1980 e 1990; (ii) analisar a dinâmica do fluxo das mercadorias de Zimbabwe pelo corredor da Beira nas décadas de 1980 e 1990 e, (iii) perceber como a crise do Zimbabwe afectou a dinâmica comercial do Corredor da Beira entre 1990 e 2009.

---

<sup>34</sup> STEPHENS, Jeanne. “A baixa de preços e preservação da dependência”, Maputo: *Estudos Moçambicanos* n° 5/6, 1986, p. 130. Disponível em [http://www.mozambiquehistory.net/periodicals/estud\\_moc/05-06/stephens\\_em\\_05-06.pdf](http://www.mozambiquehistory.net/periodicals/estud_moc/05-06/stephens_em_05-06.pdf). Acesso em 18 de Junho de 2017.

<sup>35</sup> SARGUENE, 1990:33

## Justificativa

A escolha do tema prende-se com a necessidade de compreender o impacto da crise do Zimbabwe para o corredor da Beira, 1990-2009. O estudo envolve dois países da região austral, nomeadamente Zimbabwe e Moçambique. Esta escolha foi feita pela imperativa necessidade de explicar a história económica regional tendo o corredor como seu foco. A pesquisa constitui também oportunidade ímpar de desenvolver metodologias de recolha de estatísticas económicas, dados importantes para compreendermos a importância do Zimbabwe para a dinâmica comercial do Corredor da Beira.

A escolha do Corredor da Beira deveu-se por um lado pelo facto de constituir uma das principais porta de entrada e saída das mercadorias de e para Zimbabwe, e conseqüentemente representar um dos maiores empreendimentos de entradas de divisas para Moçambique resultantes de pagamentos de prestação de serviços (transporte) por parte do Zimbabwe e dos demais países do hinterland que usam o referido Corredor. Por outro, pelas relações económicas entre Moçambique e Zimbabwe que datam desde a definição das fronteiras, caracterizadas pela utilização dos portos e caminhos-de-ferro que actualmente representam o Corredor da Beira<sup>36</sup>.

A pesquisa abarca um período de estudo compreendido entre os anos de 1990 e 2009. A data de 1990/1, é marcada por vários acontecimentos políticos e económicos, entre eles a introdução do 1º Programa de Ajustamento Estrutural “*A Framework for economic Reform-1991-1995*”<sup>37</sup>; a adopção do liberalismo por parte do partido Zanu-PF e o início dos ataques e disputa do governo zimbabweano a questão da terra, até então protegida pela Constituição de Lancaster House que caía em desuso<sup>38</sup>. Com estes acontecimentos Zimbabwe viria a tornar-se num país economicamente falido e altamente inflacionado até ao presente momento. O ano de 2009 justifica-se por ser a data de adopção de várias medidas reformistas de carácter económicas e políticas pelo novo Governo da Unidade Nacional (GUN). Dentre estas, a opção pelas moedas estrangeiras por parte do governo de Zimbabwe (Dólar americano; Rand; Pula) e conseqüente banimento da circulação de Dólar zimbabweano, com objectivo de alavancar a economia do país. Em termos político, a data marca o período da ascensão da oposição ao poder parlamentar e executivo que viria a tomar a dianteira nas reformas económicas desta época. Essa medida

---

<sup>36</sup> TEMBE, Joel das Neves. (2012). “Moçambique e as sanções internacionais contra a Rodésia do Sul, 1965-1980”. *Cadernos de História de Moçambique*, 1. Maputo, p. 43

<sup>37</sup> MUZONDIDYA, James. (2009). “From Buoyancy to Crisis, 1980-1997”. In: ref. Raftopolous, B. e Mlambo, A. *Becoming Zimbabwe. A history from the colonial period to 2008*. Harare, 2009, p. 188.

<sup>38</sup> PALMER, Robin. (1990). “Land Reform in Zimbabwe, 1980-1990”. In: *African Affairs*. vol. 89, nº335. p.163.

adoptada pelo governo reduziu a hiperinflação a partir de 2009 e em 2010 a inflação média anual estimava-se em 4.5 por cento, registrando assim uma pequena normalização da economia<sup>39</sup>.

O nosso argumento é que a crise económica de Zimbabwe nas décadas de 1990 e 2000 que resultou na diminuição da possibilidade daquele país exportar mercadorias sobretudo de origem agrícola (tabaco, algodão, chá) que detinham na década de 1980 um peso relevante na aquisição de divisas, trouxe como impacto a redução do tráfego de mercadoria pelo Corredor da Beira, nomeadamente no sistema ferro portuário e oleoduto.

O tema em análise é muito actual, muitos dos factos nele associado são ainda visíveis e estão ao nosso alcance. A natureza económica do assunto aqui abordado exigiu-nos a recorrer a aplicação do método quantitativo que é atestado pelas estatísticas decorrentes ao longo da grande parte do texto, e com maior ênfase no 3º e 4º capítulos. A necessidade de compreender ou melhor, tirar maior proveito deste método, fez-nos recorrer ao outro método neste caso, o comparativo que a partir deste foi possível tirar certas conclusões. E finalmente para a sistematização do texto final abraçamos a análise teórica e crítica como principais métodos científicos.

### **Revisão Bibliográfica**

Não existem até então estudos realizados tanto sobre Zimbabwe como sobre Moçambique, que realçam sobre o impacto da crise do Zimbabwe para o corredor da Beira, considerado vital para a dinâmica internacional dos dois países.

Os estudos ora publicados, sistematizam o conhecimento sobre o actual Zimbabwe e sua ligação com o corredor da Beira, desde o período colonial (antes e depois de 1965), pós-colonial, até a fase das crises (a partir da década de 1990), sem no entanto, preocuparem-se na análise do impacto da crise deste país para o corredor durante a década de 2000. Nessa bibliografia, há abordagens específicas sobre o Zimbabwe e o corredor da Beira. Para as décadas de 1980 e 1990, são de grande importância e de leitura obrigatória os autores que a seguir indicamos:

Mackintosh (1986) analisa a influência do capital privado sul-africano no sistema de transporte da África Austral e seus efeitos na organização do comércio em trânsito, sobretudo entre Zimbabwe e os portos da região. Apresenta ainda uma série de implicações resultantes

---

<sup>39</sup> VISENTINI, Paulo Fagundes (2010). *Zimbabwe*. Brasília: Thesaurus Editora, p. 10. Disponível em <http://funag.gov.br/loja/download/775-Livro-na-rua-Zimbabwe.pdf>. Acesso em 11 de Julho de 2017.

desta acção sul-africana para o transporte moçambicano no contexto da SADCC, na década de 1980. O seu principal argumento é que o nível de acumulação de capital e de mudança técnica (caracterizada pela introdução do sistema de contentorização) dentro do sector de transportes na região durante a década de 70 e 80 criou condições para uma forte ligação do comércio zimbabweano à África do Sul. O estudo deste autor torna-nos mais interessante para a presente pesquisa na medida em que apresenta uma série de elementos<sup>40</sup> que acabaram transformando os portos sul-africanos como principais portas de saída e de entrada da grande parte da mercadoria dos países da região em prejuízo dos portos moçambicanos.

Stephens (1988) apresenta um estudo que concentra a sua análise nas políticas comerciais dos serviços de transportes sul-africanos e demonstra que os contratos dos preços constituíram na década de 1980 um método utilizado para manter a dependência económica em relação a África do Sul, através das ligações estratégicas de transporte, na medida em que provocava o desvio do tráfego de Moçambique. O principal argumento defendido é que a estratégia comercial protagonizada pela África do Sul de procurar manter a todo o custo a dependência dos Estados membros da SADCC em relação aos sistemas de transporte deste, tinham motivações tanto política como económicas e nunca “boa prática de negócios”.

O trabalho de Sarguene (1990) é uma tese do fim do 3º Ano, desenvolvido no âmbito de Estudos Regionais e Investigação sobre África Austral. O texto reserva-nos em trazer os diferentes momentos históricos que caracterizaram a África Austral (independências de Moçambique e Angola; as sanções contra a Rodésia do Sul; a independência do Zimbabwe e a criação da SADCC), que naturalmente tiveram maior significado tanto para a região como para o Corredor da Beira. Discute também as relações de tensão entre SADCC e a África do Sul sobre o Corredor da Beira. Se para a SADCC a questão era estabelecer o corredor da Beira como um centro estratégico das exportações e importações dos países da região sem acesso ao mar, para África do Sul a tarefa era impedir a todo custo o papel daquele Corredor. O estudo conclui que apesar das várias adversidades impostas ao Corredor da Beira, viu-se que, o mesmo até ao final da década de 80 longe de perder sua importância em relação ao seu papel natural de servir a região, continuou a ser vital tanto para Moçambique como para os países do interior (Zimbabwe,

---

<sup>40</sup> Como por exemplo, a grande influência exercida pelo capital sul-africano no Zimbabwe, sobretudo nos sectores da agricultura e mineração, considerados sectores primários; a força do capital sul-africano no sector financeiro da economia zimbabweana, que constituía elemento fundamental no funcionamento do sistema de transporte para o comércio externo deste país; a contentorização da carga geral que tornou o sistema de manuseamento da carga mais eficiente e para já, facilitada pela linha férrea de Beitbridge.

Malawi, Zâmbia ou mesmo Zaire). Este trabalho é relevante por trazer uma série de estatísticas referentes ao período do seu estudo (décadas de 70 e 80), que permitiu-nos compreender a dinâmica do tráfego ferro portuário do Corredor com o hinterland, sobretudo com a antiga Rodésia do Sul.

A obra de Nhabinde (1999) tem uma orientação específica sobre desestabilização e guerra económica no sistema ferro portuário de Moçambique nas décadas de 1980 e 1990. Detalha a guerra de sobrevivência do sistema ferroviário de Moçambique, mostrando as dificuldades que caracterizaram este sistema nos anos 80. Apresenta uma análise em volta das implicações económicas para a empresa gestora (CFM) do sistema ferro portuário do país, para além de trazer as diferentes acções de carácter técnica, política e diplomática, mobilizadas pelo Moçambique e complementadas pelo SADCC com vista a garantir a reconstrução dos corredores do país. No cômputo geral o livro estabelece a relação entre economia e guerra militar, ou seja, a complexidade da economia regional de transportes no período de guerra. O período do estudo nele abordado, aliado ao objecto de pesquisa constituem as bases de grande interesse para a compreensão do nosso tema que curiosamente encontramos neste livro a ponte para a contextualização da relação conturbada do corredor da Beira com os diferentes actores da região.

RELATÓRIO DO FAO (2003) descreve com maior precisão a importância e a estrutura do sector agrícola considerando-o como espinha dorsal da economia zimbabweana nas duas décadas que antecedem a grande crise da década de 2000. Ocupa a grande parte da pesquisa na análise da política comercial de Zimbabwe, antes e depois das reformas de 1991. Afirma claramente que na década de 80 o governo zimbabweano impôs o controlo rigoroso sobre o comércio, e ainda sobre os fluxos em moeda estrangeira e taxas de câmbios. Já com as reformas económicas de 1991, as práticas mencionadas foram parcialmente abandonadas, harmonizou-se os direitos aduaneiros, os incentivos a exportação foram suprimidos e eliminou-se os controlos cambiais. Este relatório de pesquisa do FAO constitui um grande contributo, não somente para entendermos a importância e a evolução do sector agrícola, que alimentava o comércio internacional do Zimbabwe em cerca de 40-45 por cento das exportações totais, na maioria dos anos das décadas de 80 e 90, mas também para obtermos dados estatísticos referentes as exportações e importações zimbabweanas, os destinos dos principais produtos agrícolas e a tendência evolutiva dos investimentos anuais (sobretudo externos) no sector da agricultura.

O estudo de Pedersen (2004) tem a tendência de demonstrar que a década de 1990 foi de mudança de paradigma nas relações comerciais entre Zimbabwe e África do Sul, pois, segundo o argumento defendido por este autor a mercadoria zimbabweana começou a escalar o porto de Durban com maior intensidade motivado por um lado, pelo sistema de contentorização e modernização deste porto, e por outro, pelas mudanças políticas ocorridas ainda na África do Sul em 1994 (fim do regime de apartheid e consequente reintegração do país no sistema de desenvolvimento integrado da região). Este estudioso sustenta ainda na sua pesquisa que o sistema logístico e de transporte de Zimbabwe também sofreu alterações na década de 1990 devido a factores por ele designado como externos. Nomeadamente, tendências globais, liberalização ou privatização que acabaram por liderar a reestruturação do sistema em causa. Contudo, apesar de todos os argumentos aqui apresentados, o mesmo reconhece que o descalabro económico que caracterizou o Zimbabwe a partir da segunda metade da década de 1990 também afectou o rendimento do porto de Durban, na medida em que registamos a queda das importações zimbabweanas a partir do exterior para África do Sul. O estudo de Pedersen foi útil para abordarmos o capítulo 3 e aprofundarmos as razões do desequilíbrio entre os portos sul-africanos e os moçambicanos.

Porto (2008) é estudioso especialista em relações internacionais. Desenvolve a sua pesquisa partindo dos conflitos internos (políticos e económicos) de Zimbabwe para justificar a origem do que denomina crise multifacetada do país para de seguida apresentar a dimensão internacional da mesma perante um silêncio dos países da região. Inicialmente descreve os antecedentes económicos da actual crise, o descontentamento social e os contornos do nascimento da oposição, a questão da terra e a sua instrumentalização, a diplomacia silenciosa da África do Sul, as dinâmicas internas da ZANU-PF e a forma como os zimbabweanos encaram a crise. O facto de esta pesquisa centrar o seu estudo na questão da crise torna-nos uma das principais fontes do presente estudo por se tratar de um fenómeno que veio a condicionar toda a estrutura de produção e comercialização daquela que constituía principal mercadoria do Zimbabwe em trânsito pelos corredores da região e em particular da Beira que constitui o nosso objecto de estudo.

O estudo de Bratton & Masunungure (2011) é extremamente actual e como todos outros tem grande aplicação para o presente trabalho por apresentar diversas etapas da evolução histórica de Zimbabwe. É repartido em quatro partes com características distintas. A primeira

parte da década da independência (1980-1989); A segunda da “década de ajuste” dos anos 90; A terceira da “década de crise” dos anos 2000; e a quarta e última do “período de transição” desde Setembro de 2008, quando o país embarcou em uma instável coligação do governo. Nestes diferentes momentos são abordados factores de índole política, social e económico (indicadores económicos de Zimbabwe). O primeiro período é descrito por estes autores como de fraco empenho do governo na componente desenvolvimento económico dando primazia à consolidação do poder do Estado. Para estes, na prática procurou-se adoptar a estratégia de crescimento com equidade de modo a adaptar à herança estrutural de uma economia capitalista de Estado. Estes estudiosos caracterizam o segundo período como de ressurgimento dos problemas fundamentais de longo prazo, a que podemos designar como do início da “longa marcha rumo ao descalabro político social e económico”<sup>41</sup>, que como se sabe culminou com a desestruturação de toda estrutura produtiva e comercial de Zimbabwe. O terceiro período foi de confirmação da crise generalizada. Portanto, é sobre esta fase que o nosso estudo concentra sua atenção, buscando explicações que justificam a impossibilidade de Zimbabwe de garantir maior intervenção no comércio internacional, e de usar com regularidade o corredor da Beira para esse efeito.

Não obstante a posição defendida por Bratton & Masunungure relativamente a situação zimbabweana no período que vai desde 1980 a 1989, o entendimento de Saungweme<sup>42</sup> é que esta fase foi caracterizada por promoção de políticas que se reflectiram no desenvolvimento sócio económico do país, que incluíam a limitação de juros, taxas de câmbio, controlos cambiais e restrições comerciais, o que proporcionou uma maior dinâmica na produção dos dois principais sectores, nomeadamente, agrário e mineração até 1990. A agricultura (comercial e comunitária) foi fortemente apoiada pelo governo para garantir o fornecimento de alimentos, matérias-primas as indústrias e a exportação (de tabaco, algodão, chá). A situação descrita por Saungweme vai ao encontro do estudo do Relatório do FAO<sup>43</sup> que cita o apoio incondicional do sector agrícola por

---

<sup>41</sup> O que está entre as aspas é nosso.

<sup>42</sup> SAUNGWEME, Talknice. (2013). “Trade Dynamics in Zimbabwe: 1980-2012”. Masvingo: Great Zimbabwe University.p. 30. Disponível em [http://www.ijeronline.com/documents/volumes/Vol4Iss5SO2013/IJER%20v4i5%20so%20\(5a\).pdf%20final.pdf](http://www.ijeronline.com/documents/volumes/Vol4Iss5SO2013/IJER%20v4i5%20so%20(5a).pdf%20final.pdf). Acesso em 11 de Julho de 2017.

<sup>43</sup> RELATÓRIO DO FAO. 2003. *WTO agreement on agriculture: the implementation experience-Zimbabwe*. Study prepared for FAO by Dr. Moses Tekere (with the assistance of James Hurungo and Masiiwa Rusare). Harare.Trade and Development Studies Centre. Disponível em <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0y.htm>. Acesso a 08 de Março de 2017.

parte do governo de Zimbabwe por este sector constituir factor dinamizador da economia, contribuindo com sessenta por cento (60%) das matérias-primas exigidas pelo sector industrial e com quarenta por cento (40%) do total de receitas de exportação. As principais exportações agrícolas do Zimbabwe, em ordem decrescente, incluíam nas décadas de 80 e 90, o tabaco (60% da produção agrícola total), algodão (cerca de 10%), açúcar bruto (9%), chá e café, produtos hortícolas e milho (em anos não-secos).

Tembe (2012), analisa o contexto e as implicações das sanções internacionais aplicadas a Rodésia do Sul, em 1965 tanto para a região como para Moçambique, sobretudo quando as mesmas foram postas em práticas por Moçambique independente a partir de 1976. Na essência, este estudioso apresenta um estudo exaustivo em torno das relações económicas entre Moçambique e a Rodésia do Sul, desde da definição das fronteiras em 1891. Explica que as relações entre estes países foram desde o princípio caracterizadas pela utilização dos portos e caminhos-de-ferro e fornecimento de mão-de-obra de Moçambique. Para Tembe, a aplicação das sanções a Rodésia do Sul resultou na perda nos rendimentos do tráfego de mercadoria de e para a Rodésia do Sul e outros países de hinterland, assim como para Moçambique.

Os estudos aqui apresentados têm grande mérito para a compreensão da importância da economia zimbabweana para a região e também do papel do Corredor da Beira, para além dos conflitos (económico e político militar) que foram arrolando ao nível da região pelo monopólio de escoamento da mercadoria de e para hinterland. Uma das principais novidades para a presente pesquisa é demonstrar que a crise zimbabweana que atingiu o seu auge na década de 2000 não pode ser entendida somente o seu impacto ao nível deste país, pois, temos que alargar a sua percepção para além fronteira, dadas as relações económicas existentes sobretudo entre este com Moçambique, e que, como se sabe, datam desde o período colonial.

### **Problematização**

Na década de 1980, o Estado de Zimbabwe criou vários incentivos para garantir o cultivo e exportação dos produtos agrícolas, introduzindo o Sistema de Retenção de Exportações e o Fundo Rotatório de Exportações e as dotações cambiais a favor dos exportadores. Além disso, a política governamental indirectamente estimulou a produção de exportação através do preço de

produção do milho relativamente baixo, que fez com que muitos agricultores comerciais se diversificassem em culturas comerciais destinadas aos mercados de exportação mais lucrativos<sup>44</sup>.

A partir de 1990 Zimbabwe foi caracterizado pela descontinuidade das políticas intervencionistas, portanto, o governo embarcou segundo Bratton & Masunungure<sup>45</sup>, em reformas orientadas para o mercado, inclusive na agricultura. A comercialização agrícola deixou de ser regulamentada, tendo como principal objectivo estimular a produção agrícola orientada para a exportação.

As reformas de liberalização do mercado conduziram a um enorme aumento dos custos de produção agrícola, em particular para os alimentos para animais, os fertilizantes, os custos de transporte e os equipamentos agrícolas, em comparação com os preços dos produtos agrícolas. As taxas de juros cresceram e conseqüentemente os custos de produção para os agricultores comerciais tornaram-se elevados. Esta situação aliada à limitação das opções tecnológicas adequadas nas várias regiões agrícolas, à falta de acesso ao capital, à falta de mercados, à ausência de serviços de aconselhamento aos agricultores e as invasões de terras, resultaram no fracasso da liberalização da economia de Zimbabwe<sup>46</sup>.

Apesar da situação apresentada no parágrafo anterior, até finais da década de 1990 o sector agrícola era ainda a maior fonte de receitas de exportação, sobretudo para o mercado da União Europeia (UE), sendo o tabaco o maior produtor de moeda estrangeira cuja sua produção foi mantida até as invasões de terra nos princípios de 2000<sup>47</sup>.

A partir de 2001/2 com o recrudescimento da violência política e da expropriação das terras até então pertencentes aos fazendeiros brancos e que garantiam a produção de culturas comerciais, o país viu o seu comércio internacional a cair vertiginosamente. A população branca que garantia a produção, agora sem terra viu-se em parte forçada a abandonar o país rumo a

---

<sup>44</sup> RELATÓRIO DO FAO. (2003). *WTO agreement on agriculture: the implementation experience-Zimbabwe*. Study prepared for FAO by Dr. Moses Tekere (with the assistance of James Hurungo and Masiwa Rusare). Harare.Trade and Development Studies Centre. Disponível em <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0y.htm>. Acesso em 08 de Março de 2017.

<sup>45</sup> BRATTON, Michel and MASUNUNGURE, Eldred. (2011) “The Anatomy of Political Predation: Leaders, Elites and Coalitions in Zimbabwe, 1980-2010”, Developmental Leadership Program. p. 22-23. Disponível em: <http://www.dlprog.org/publications/the-anatomy-of-political-predation-leaders-elites-and-coalitions-in-zimbabwe-1980-2010.php>. Acesso em 20 de Fevereiro. 2017.

<sup>46</sup>RELATÓRIO DO FAO, 2003

<sup>47</sup>RELATÓRIO DO FAO, 2003

vários países da região (incluindo Moçambique) a busca do ambiente político-económico favorável para suas actividades agrícolas.

A transformação do campesinato negro que passou a beneficiar-se das terras para fazendeiro não garantiu a continuidade na produção de produtos agrícolas (tabaco, algodão, açúcar) que constituíam maior fonte de receitas de exportação.

As políticas económicas liberais iniciadas na década de 1990 e o debate sobre a questão da terra orientaram o país para uma ruptura com aparentes sucessos económicos da década de 1980. Deste forma as décadas de 1990 e 2000 eram desde já caracterizadas por uma desaceleração económica, onde a economia do país passou de estar próxima da auto-suficiência na década de 1990, para a dependência total da importação; elevado índice de desemprego; hiperinflação; para além da escassez dos produtos básicos no mercado interno. Ao nível social a política da reforma agrária culminou com a (i) migração forçada da população para países vizinhos, Europa e EUA; (ii) deslocamentos internos; (iii) redução acentuada no cultivo de culturas comerciais (tabaco, algodão, chá) que constituíam produtos de exportação (iv) erosão dos modos de vida e (v) fragilização da estrutura demográfica zimbabweana<sup>48</sup>. *Tendo em conta a essas fragilidades, a preocupação do presente trabalho é perceber até que ponto a crise Zimbabweana afectou o tráfego comercial do corredor da Beira, 1990-2009.*

Apesar do corredor da Beira não assumir o grande protagonismo como o fizera na década de 1960 não deixa de desempenhar um papel importante para a economia comercial tanto de Moçambique como dos países do interior. Assim, a sua dinâmica está condicionada a estabilidade política e a pujança económica dos referidos países do interior a quem o corredor serve. **Entretanto, qual terá sido o impacto da crise do Zimbabwe para o corredor da Beira?** Este constitui ponto de reflexão que compreende o problema e que sustenta o argumento, e a hipótese que o trabalho procura analisar é que:

A crise zimbabweana resultante de factores diversos como das políticas adoptadas por este país, nomeadamente, a *política da liberalização económica*, suportada pelo Programa de Ajustamento Estrutural de 1991 (ESAP), e o Programa da Reforma de Terra conhecido por “*Fast Track Land Reform Programme*” (FTLRP) proposto pelo governo no ano 2000, trouxeram implicações no tráfego do corredor da Beira entre 1990-2009, na medida em que o quadro das

---

<sup>48</sup> HANLON, J; MANJENGWA, J & SMART, T (2013). *Zimbabwe takes back its Land*, Sterling, VA; 2013. p.95-96.

exportações e importações de Zimbabwe através deste corredor reduziram drasticamente, isto em comparação com as três décadas anterior de 1960, 1970 e 1980. A adopção do ESAP em 1991 levou ao banimento das estratégias de crescimento voltadas para o exterior e à remoção dos incentivos à exportação. As reformas de liberalização da economia significaram na prática o aumento dos custos de produção agrícola que até então eram beneficiados pela política intervencionista do Estado através dos programas instituídos. A política da reforma agrária também adoptada pelo governo em 2000, não garantiu a maior produtividade, mas sim, a transferência da propriedade da terra, o que veio a reduzir drasticamente o potencial dos produtores comerciais<sup>49</sup>.

## **Metodologia**

Para a produção deste trabalho tomou-se como metodologia básica, recolha bibliográfica<sup>50</sup> dos documentos e dados estatísticos disponíveis no sector de transportes ferroviário dos Caminhos-de-Ferro de Moçambique-Centro. Esses últimos são fontes de grande importância porque ofereceram uma visão geral do funcionamento do sistema ferro portuário da Beira em relação ao tráfego nacional e internacional; o volume das mercadorias transaccionadas em tons; o tipo de mercadoria em trânsito em toda década de 2000; a origem da mesma, para além da periodicidade do tráfego dos comboios de mercadoria, e sobretudo, das acções desenvolvidas. A partir destas fontes foi perceptível a questão de oscilação constante do volume da carga manuseada através dos CFM-Centro, sendo o seu crescimento dependente da conjuntura regional e das apostas dos seus principais clientes (Zimbabwe) pelos serviços por si oferecidos.

Procedemos ainda pesquisas disponíveis na internet e leitura de vários jornais da década de 1990 e 2000, o que permitiu-nos primeiro, aferir o estágio de estudo do tema que analisamos, segundo colher notícias vinculadas nos jornais da época em torno do assunto, e em terceiro, confrontar a bibliografia com os documentos primários e relatórios estatísticos disponibilizados pelos CFM-Centro e por fim, elaborarmos a periodização e a cronologia dos acontecimentos de Zimbabwe e do Corredor da Beira. A leitura dos jornais “Notícias” permitiu-nos estabelecer a comparação lógica dos relatos ou factos noticiados com as abordagens feitas pelos diferentes autores que escrevem sobre a crise zimbabweana.

---

<sup>49</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003.

<sup>50</sup> As principais bibliotecas consultadas foram: Arquivo Histórico de Moçambique (AHM); Nacional (BN); Centro de Estudos Africanos (CEA), ao nível da cidade de Maputo. Na cidade da Beira foram consultados os documentos que constituem base de dados dos Caminhos-de-ferro de Moçambique Centro (CFM-Centro).

As fases que descrevemos foram intercaladas com o trabalho de campo que culminou com a condução da entrevista semi-estruturada ao responsável do sector do tráfego ferroviário dos CFM-Centro, que através deste obtivemos informações adicionais referentes as implicações da crise zimbabweana para o corredor da Beira; a espécie de mercadoria; a periodicidade do tráfego dos comboios de carga na linha férrea Beira-Mutare nas décadas de 1990 e 2000, e as soluções internas para minimizar os efeitos da crise zimbabweana para a empresa dos CFM-Centro.

Concluídas as diferentes etapas (recolha bibliográfica, pesquisa de publicações disponíveis na internet, elaboração da periodização e da cronologia sobre os objectos de estudo, entrevista, recolha e análise estatístico) passamos a interpretação, confrontação dos dados obtidos e compilação do relatório final.

### **Estrutura do trabalho**

O trabalho obedece uma estrutura constituída por cinco (5) capítulos. O capítulo I: Introdução, que consta o objecto de estudo, os objectivos gerais e específicos. A justificativa que inclui os motivos pela escolha do tema, a sua pertinência e as balizas cronológicas. O capítulo inclui ainda o argumento, a problematização, para finalizar com a apresentação da metodologia utilizada na elaboração do trabalho.

O segundo capítulo apresenta a evolução histórica de Zimbabwe e do Corredor da Beira nas décadas de 1980 e 1990. Objectivamente localiza geograficamente o Zimbabwe e o Corredor da Beira, de seguida, de forma breve mostra a evolução histórica deste país e do Corredor até na década de 1990, centrando o estudo na área político económico.

O terceiro capítulo descreve a dinâmica comercial do Corredor da Beira com Zimbabwe nas décadas de 1980 e 1990; os principais produtos de exportação e importação de Zimbabwe pelo Corredor, durante este período; apresenta explicativamente os factores políticos económicos que conduziram o Zimbabwe para adopção de novas políticas económicas a partir da década de 1990, e que conseqüentemente levaram o país a crise.

O quarto capítulo trata das implicações comerciais da crise do Zimbabwe para o Corredor da Beira. Também caracteriza o tipo de mercadoria em transição de e para Zimbabwe pelo Corredor a partir de 2000, para apurar a alteração verificada. O quinto capítulo é das

considerações finais sobre o estudo e finalmente apresentamos a lista de fontes utilizadas na elaboração do trabalho.

## **Capítulo II: Evolução histórica de Zimbabwe e do Corredor da Beira entre 1980 e 1990**

O presente capítulo descreve a evolução histórica do Zimbabwe e do Corredor da Beira no período compreendido entre as duas décadas de 1980 e 1990. Não analisa a dinâmica comercial do Corredor da Beira com o Zimbabwe, pois esta matéria é reservada ao terceiro capítulo. Na essência o capítulo localiza Zimbabwe e o Corredor da Beira, apresenta um pequeno historial tanto do país como do Corredor; ocupa-se na análise da política agrária adoptada por Zimbabwe nas duas décadas; na caracterização das reformas agrárias ocorridas nos dois momentos; nos estímulos do Estado zimbabweano sobre o uso da terra nos anos de 80, e finalmente mostra que os principais produtos agrícolas de exportação do Zimbabwe desde os primeiros anos da independência eram o tabaco, algodão, açúcar e cereais, secundados pelos produtos minerais e manufacturados.

### **2.1. A evolução histórica do Zimbabwe nas décadas de 80 e 90.**

#### **2.1.1. Localização geográfica e breve historial**

Zimbabwe é um país situado a sul do Continente africano. A superfície do país é de 390 759 km<sup>2</sup> (densidade demográfica de 30 hab. /km<sup>2</sup>) e o país não tem saída para o mar, fazendo fronteira ao sul com África do Sul, a oeste com Botsuana, a leste com Moçambique e com a Zâmbia ao norte. Essa posição geográfica propiciou que o país ingressasse na Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), que visa promover a integração e o desenvolvimento socioeconómico entre os países-membros<sup>51</sup>.

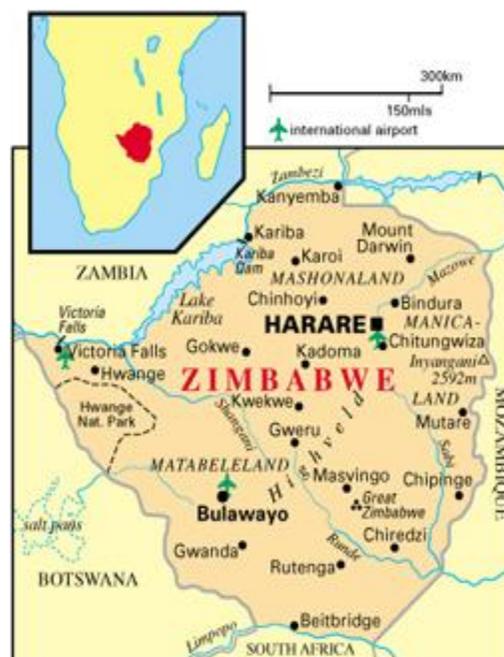
---

<sup>51</sup> VISENTINI, 2010:3-5.

Mapa 1: África e o Zimbabwe



Mapa 2: Zimbabwe



Mapa 1: Fonte: <https://pt.depositphotos.com/55137489/stock-photo-map-of-africa-with-a.html>. Acesso em 10 de Junho de 2017.

Mapa 2: Fonte: [http://worldofmonopoly.com/albert/zimbabwe\\_rhodesia.htm](http://worldofmonopoly.com/albert/zimbabwe_rhodesia.htm). Acesso em 9 de Julho de 2017.

Antes da sua independência era denominado Rodésia do Sul em homenagem ao inglês Cecil John Rhodes que dirigiu o empreendimento colonizador do território, neste caso o British South África Company (BSAC). Até 1980, aquando da sua independência, Zimbabwe esteve sob controlo do regime racista minoritário branco de Ian Smith. O acordo de 21 de Dezembro de 1979 de Lancaster House entre o regime rodesiano e os movimentos de luta de libertação de Zimbabwe, nomeadamente, o *Zimbabwe African National Union (ZANU)* de Robert Gabriel Mugabe e o *Zimbabwe African People's Union (ZAPU)* liderado por Joshua Nkomo, culminou com a realização das eleições legislativas de 28 de Fevereiro de 1980, supervisionadas pela Grã-Bretanha. As mesmas ganhas pelo ZANU<sup>52</sup>, marcaram uma nova etapa na história deste território pelo menos ao nível do poder político. A 4 de Março de 1980, Robert Mugabe foi nomeado Primeiro-Ministro, e Canaan Banana, foi empossado como Presidente da República. A 18 de

<sup>52</sup> Que conseguiu uma percentagem de 63%, equivalente a 57 deputados, contra 24% da ZAPU, correspondente a 20 deputados, e outros, 13% que garantia 3 deputados.

Abril Rodésia do Sul ascendeu oficialmente à independência passando a designar-se Zimbabwe e Salisbúria, passou a chamar-se Harare, nome de um chefe shona<sup>53</sup>.

O modelo de independência do Zimbabwe foi diferente comparativamente com dos outros países da região, sobretudo de Moçambique e Angola<sup>54</sup>. Como afirma Castelo Branco (2008:8-9) “*Houve um pacto garantindo imunidades políticas aos racistas e garantias às propriedades da minoria branca*”. Dentre as garantias aprovadas no acordo de Lancaster House, tínhamos o direito de eleição de 20 deputados para o Parlamento de 100 deputados pela comunidade branca; o respeito pelos benefícios sociais dos funcionários públicos brancos. A existência de um poder judicial independente, controlado na sua maioria por juízes brancos.

A independência do Zimbabwe em 1980, garantiu simplesmente a transferência do poder político da minoria branca para a maioria negra, resultante de processo negocial moderado. Entretanto, a capacidade negocial da minoria branca que contava com apoios externos impediu a transferência imediata da posse da terra para a maioria negra. Esta situação permitiu que nesta altura as negociações fossem possíveis, mas em contra partida adiou o problema de base, a questão da terra<sup>55</sup> que já na década de 1990 foi iniciado pelo governo de Zimbabwe que pretendia reaver a terra até então nas mãos de fazendeiros brancos a favor da população negra.

### **2.1.2. Situação política e económica de Zimbabwe**

A situação política e económica de Zimbabwe nos primeiros dez anos após a independência foi de relativa calma mercê dos acordos de Lancaster House que determinaram o *modus vivend* entre a minoria branca com a maioria negra que passou a deter o poder político do país deixando a parte da economia (posse da terra) ainda sob o domínio dos primeiros.

A economia do Zimbabwe é bastante diversificada, a qual desde o período colonial se baseia principalmente na agricultura. Outros sectores importantes da economia são a mineração, a manufactura, turismo e serviços. A agricultura contribui em 18% no PIB, e em 45% nas exportações e emprega 70% da mão-de-obra zimbabueana. O país produz: milho, horticultura,

---

<sup>53</sup> CASTELO BRANCO, Luís. (2008). “África e a Crise no Zimbabwe”. *Lusíada: Política Internacional e Segurança*, n° 1. p. 46-48.

<sup>54</sup> Para os novos governos saídos dos respectivos movimentos de luta de libertação destes países a independência significava tomar o poder político e os meios de produção outro hora pertencentes ao regime colonial ou individualidades ligadas ao sistema. Significava também a nacionalização da terra e de todos outros empreendimentos sociais e económicos.

<sup>55</sup> CASTELO BRANCO, 2008:50.

tabaco, algodão, cana-de-açúcar, feijão, chá, café, trigo, carne bovina, leite, madeira de construção<sup>56</sup>.

O Zimbabwe possui enormes riquezas minerais. A mineração contribui em 7% do PIB. Dentre os minerais que compõem o subsolo destacam-se: o ouro, os metais, diamantes, pedras preciosas, granito, níquel, cromo, minério de ferro, carvão, vanádio e amianto crisólito. O sector de manufactura contribui com 25% do PIB e os produtos incluem géneros alimentícios, bebidas, tabaco, tecidos, roupas, couro e calçados, móveis, produtos químicos e metais. Os principais produtos da economia zimbabueana são, platina, ouro, tabaco, algodão, níquel, açúcar, chá, café, carne bovina, horticultura, roupas e tecidos, amianto crisólito. A reforma agrária e a imposição de sanções sobre o Zimbabwe provocaram uma crise económica e hiperinflação galopante, encerramento de fábricas, alta taxa de desemprego e escassez de produtos de consumo<sup>57</sup>.

### **2.1.2.1. Zimbabwe na década de 80**

Neste subcapítulo apresentamos a política agrária adoptada pelo Zimbabwe durante os anos de 1980. Ainda neste espaço mostramos os produtos de exportação de Zimbabwe, e o seu destino, para além do peso que a cada produto representava na balança comercial do país.

No período pós-independência o Governo Zimbabweano adoptou uma política económica cautelosa e independente da influência e pressão dos doadores e com alguns resultados positivos em vários domínios. Todavia, Porto afirma o seguinte:

“Nessa altura, embora a questão da terra (a par do aprofundamento do processo democrático e o estado da economia) dominasse o discurso marcadamente afro-marxista de Robert Mugabe, e a violência na província de Matabeleland causasse um certo desconforto e perplexidade aos observadores internacionais, o Governo da ZANU-PF era frequentemente citado como um exemplo de boa governação política e económica no contexto de uma África Austral dilacerada pelas guerras civis e internacionalizadas em Angola, Moçambique e a luta contra o *apartheid* na África do Sul. Para todos os efeitos, o Zimbabwe detinha um funcionalismo público alargado mas eficiente, uma economia diversificada, uma base sólida de recursos humanos, um invejável sistema de educação e a maioria da população nas áreas urbanas tinha acesso a água potável e a electricidade”<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> VISENTINI, 2010:11-12

<sup>57</sup> VISENTINI, 2010:12

<sup>58</sup> PORTO, João Gomes. (2008). “Zimbabwe: Contributos para a Compreensão duma crise multifacetada”. In: *Estudos Regionais África*. Bradford University. p. 113-4

O exposto acima permite-nos referir que apesar do governo de Mugabe não ter tido o controlo imediato da terra no período pós-independência, tudo por força dos acordos de Lancaster House, estabeleceu um ambiente de convivência favorável que permitiu que a economia do Zimbabwe tornasse referência na região da África Austral. A pujança económica do país perante crises sócio económicas que caracterizavam alguns países da região como Angola e Moçambique (mergulhados em guerras civis), associado ao isolamento da África do Sul, fez do Zimbabwe o líder da zona Austral.

- **A política agrária de Zimbabwe na década de 1980**

Entre 1980 e 1990 o governo abraçou na sua primeira política agrária o “programa de crescimento com equidade” que procurava reparar o legado colonial a favor dos agricultores comunais que até a data não gozavam de apoio governamental. Após a independência, em 1980, a política agrícola foi direccionada à redução dessa desigualdade e ao apoio aos pequenos agricultores. Como resultado desta actuação do governo os pequenos agricultores tornaram-se os maiores fornecedores de milho e algodão para os mercados formais dentro dos primeiros cinco anos (1980-1985) de independência. Ao mesmo tempo, o governo instituiu um programa de reassentamento de terras e encarregou todas as instituições do sector público de darem alta prioridade à agricultura de pequenos agricultores<sup>59</sup>.

A partir de 1986 o governo estimulou a produção através de incentivos à exportação, introduzindo o Sistema de Retenção de Exportações e o Fundo Rotatório de Exportações e as dotações cambiais a favor dos exportadores. Durante toda década de 80 constatou-se que também a política governamental estimulou indirectamente a produção de exportação através do preço de produção do milho relativamente baixo, que fez com que muitos agricultores comerciais se diversificassem em culturas comerciais destinadas aos mercados de exportação mais lucrativos<sup>60</sup>.

- **A reforma agrária da década de 1980**

A reforma agrária adoptada pelo novo governo da pequena burguesia negra foi determinada pelo princípio estabelecido pela Constituição de Lancaster House de “comprador

---

<sup>59</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003.

<sup>60</sup> Ibidem

disposto, vendedor disposto”, o que vale dizer que a acção de transferência das terras até então pertencentes aos grandes produtores comerciais brancos tinha que ser de benefício de todas as partes interessadas (fazendeiros brancos, o governo e a população negra sem terra), e o processo em causa tinha como prazo o ano de 1990. Dentre deste espírito o governo abraçou o movimento reformista iniciado na década de 1970 denominado “crescimento com equidade” através do qual a redistribuição seria subordinado ao crescimento. A implementação da política governamental sobre a terra suscitou desde já conflito inter-capitalista caracterizada pelo surgimento de novas fontes de disputa, a saber, entre a burguesia negra em ascensão e o capital branco, mas também no próprio interior da pequena burguesia negra, interessada em obter maiores vantagens no processo das transferências de terra que iniciava na década de 1980<sup>61</sup>.

A vontade de obter um pedaço de terra fez com que os conflitos entre negros da pequena burguesia intensificassem rapidamente e de forma trágica. A pequena burguesia negra, efectivamente deixada fora do sector privado branco, redireccionou estratégias de acumulação através do Estado e recorreu a manipulação de origem étnica. Isso resultou em medidas estatais violentas e vigorosas nas províncias do sul de Matabeleland, durante o período de 1983-1987, quando a decisão do partido ZANU-PF se opôs aos guerrilheiros anteriores dissidentes do PF-ZAPU. Os contornos destes novos conflitos não são desenvolvidos no presente trabalho por não constituir o nosso principal objecto de análise<sup>62</sup>.

Com a nova conjuntura pós colonial o governo de facto iniciou o processo de reforma agrária limitado ao princípio de Lancaster House, isto é, sob o mecanismo do mercado. No total, o governo restaurou 58 mil hectares de um total de 3 milhões, reduzindo o sector agrícola comercial para cerca de 11 milhões de hectares, 29% da terra agrária, até meados da década de 80. Portanto, estes números não eram ainda de agrado para o governo, isso porque o objectivo buscado era de reassentamento de 162 mil famílias, e além disso, a terra era de baixo valor agro ecológico<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> MOYO, Sam & YEROS, Paris (2008) “Ocupaciones de tierras y reforma agrária en Zimbabwe: hacia la revolución democrática nacional”. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. *In Colección Sur-Sur*. p. 188. Disponível em <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsd/collect/clacso/index/assoc/D1413.dir/08MoYeros.pdf>. Acesso a 21 de Setembro de 2017.

<sup>62</sup> MOYO & YEROS, 2008:188-9.

<sup>63</sup> *Ibidem*: 189-190.

A grande parte das famílias foi transferida segundo o chamado “modelo A”<sup>64</sup> que atribuía 5 hectares a uma família na aldeia ao lado do terreno onde fora construída a sua habitação e com o direito do uso das terras comunitárias de pastagem fora do perímetro das aldeias. Até 1985 cerca de 90% das famílias transferidas emigraram para sua nova colónia seguindo este modelo.

Moyo & Yeros (2008) dividem o processo de reforma agrária em três períodos, que mais ao menos coincidem com a nossa estrutura do trabalho, nomeadamente: 1980-1992, caracterizado pela aplicação do método de mercado; 1992-1999, caracterizado pela aplicação conjunta dos métodos de mercado e de aquisição compulsiva da terra; e 2000-2002, o período em que o método do mercado foi deixado directamente e foi substituído por aquisição radical, compulsivo e interacção dos modelos de reforma agrária. Entretanto, cabe a este subcapítulo explicar este período cabendo o próximo explicar os dois últimos.

O período de 1980-1992, foi como tínhamos referido caracterizado grandemente pelo uso do método de mercado na transferência da terra comercial dos fazendeiros brancos a favor do campesinato. O mesmo é subdividido em dois momentos: de 1980 a 1985, e de 1985 a 1992.

Nos primeiros anos de independência registaram-se intensas ocupações de terras sobretudo de baixa qualidade. Esta acção teve grande apoio dos líderes políticos do nível local do partido ZANU-PF, principalmente na província de Manicaland. Estas ocupações incluíram terras abandonadas pelos seus proprietários brancos nas zonas libertadas durante a guerra, portanto, mais fácil de adquirir. Para isso, a partir de 1985, o Estado estabeleceu um aparelho de “controlo de usurpadores” a nível local, através de Comitês de Controlo de Usurpações sob a responsabilidade do Ministério da Administração Local, com o objectivo de monitorar a auto-provisão de terras ilegais e realizar despejos em massa<sup>65</sup>.

Entre 1985 e 1992, o ritmo das aquisições ao longo do país declinou drasticamente para 75 mil hectares por ano e para um total de aproximadamente 450 mil hectares, devido a nova postura do Estado de estancar este processo de usurpação das terras<sup>66</sup>.

---

<sup>64</sup> Para além deste, existiam ainda outros dois modelos, nomeadamente os “modelos B e C”. Sendo que o primeiro era instituição de fazendas comunitárias com vista ao uso cooperativo do terreno cultivável e das máquinas rurais, todavia, o gado devia ser de propriedade privada (seria na nossa opinião o modelo de machambas de povo, instituído em Moçambique nas décadas de 70 e 80); e o outro modelo consistia em desenvolver um trabalho conjunto entre as cooperativas das fazendas comunitárias e os pequenos agricultores que tem propriedade privada. Entretanto este modelo não terá sido concretizado. (RELATÓRIO ESTATÍSTICO ZIMBABWE 1990:62, Disponível em: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4d79c26d-5ba5-417b-8450-e167266e9b61>).

<sup>65</sup> MOYO & YEROS, 2008:192

<sup>66</sup> Ibidem: 192

No final deste primeiro período (1980-1992) os resultados da reforma agrária liderada pelo mercado mostravam ser incapaz de lidar com a questão da terra no Zimbabwe. Pois, o processo mostrava inúmeras fragilidades desde, a lentidão e seu carácter progressivo; distribuição de solos de baixo valor agro ecológico e o facto de exigir custos onerosos para um Estado zimbabweano financeiramente limitado<sup>67</sup>, apesar do mesmo beneficiar-se do financiamento do Reino Unido, como antigo poder colonial. É que o apoio que este país concedeu, em cerca de 44 milhões de dólares norte-americanos, era grosseiramente inadequado para resolver a questão agrária no Zimbabwe<sup>68</sup>.

No cômputo geral podemos afirmar que o Zimbabwe pós independência foi caracterizado pela introdução das primeiras reforma agrária que no final das contas marcaram o surgimento de agricultores comerciantes negros em larga escala, que se beneficiaram do método do mercado. Também verificou-se o endividamento financeiro do Estado para garantir a aquisição das terras que na sua maioria apresentavam solos de baixo valor agro ecológico.

- **Incentivos do Estado sobre o uso da terra**

Durante a década de 1980 o governo Zimbabweano empenhou-se na implantação de técnicas agrárias modernas para incrementar o índice de produção, que naturalmente veio a acontecer. O que deve-se tomar em conta é que em nenhum momento podemos comparar a produção das “Large Commercial Farms” “LSCFs” com os rendimentos dos minifúndios nas “Communal Areas”, pois, havia diferença marcante. O Governo esforçou-se, desde a independência, em abastecer os agricultores das antigas “Tribal Trust Lands” de fertilizantes, pesticidas e de máquinas agrícolas<sup>69</sup>.

Ainda no âmbito dos incentivos estatais o governo passou também a conceder créditos destinados a agricultura aos mini fundiários negros, contrariando a prática colonial que somente concedia-o aos latifundiários brancos. Por exemplo, em 1979 cerca de 98% dos créditos

---

<sup>67</sup> A situação era agravada pelo facto da compensação por qualquer terra apreendida fosse denominada em moeda estrangeira, enquanto o apoio dos doadores para este programa continuavam pobre e com o nível de desembolsos relativamente pequeno (FAO, 2003).

<sup>68</sup> MOYO & YEROS, 2008:200.

<sup>69</sup> RELATÓRIO ESTATÍSTICO (1990). “Zimbabwe-1990”. Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities. p. 63. Disponível em <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4d79c26d-5ba5-417b-8450-e167266e9b61>. Acesso em 22 de Setembro de 2017.

destinados à agricultura pela Corporação Agrícola de Financiamento, “Agricultural Finance Corporation” -“AFC”, foram concedidos a latifundiários brancos, sem nenhum para estes outros. Já no biénio 1984/85 um terço do volume total dos créditos concedidos pela AFC (no valor de Z\$ 180 milhões) foi concedido a minifundiários. Entretanto, presume-se até final da década o volume de crédito concedidos a agricultores negros superou pela primeira vez o volume de créditos desta mesma natureza concedidos aos brancos, sobretudo entre os anos de 1988 e 1989<sup>70</sup>.

Durante a década em análise aumentou o número de tractores adquiridos pelo governo para seu uso nos grandes latifúndios comerciais e nos territórios dos novos colonos, sendo que as pequenas superfícies de cultivo dos minifúndios não se adaptaram, sob o ponto de vista comercial, para merecerem a introdução de grandes máquinas agrícolas. Entre 1970 e 1986 por exemplo, o número de tractores subiu entre de 17.000 para 20.350. E como consequência, A quantidade de ceifeiras-debulhadoras cresceu no mesmo espaço de tempo de 320 para 580, portanto, mais de 81,3%<sup>71</sup>.

Esses constituem uma parte de conjunto dos incentivos proporcionados pelo governo zimbabweano durante a sua primeira década de governação. Portanto, pode se considerar que grande parte dos sucessos verificados nos minifúndios dos agricultores negros resultou das contribuições do governo. Em contrapartida não se pode dizer o mesmo para os grandes latifúndios comerciais dos brancos que aos poucos foram perdendo o apoio governamental o que de certa forma pode se admitir que terá com o tempo afectado a grande capacidade produtiva destes.

- **Produtos de exportação de Zimbabwe e seu destino**

Durante a década de 80 os produtos agrícolas continuaram a dominar a mercadoria de exportação, apesar de o Zimbabwe ter passado por períodos de seca (1982, 1984, 1987). O sector agrícola sendo a maior fonte de receitas de exportação, contribuía com cerca de 40-45% das exportações totais na maioria dos anos. No global o sector agrícola ressentiu das consequências dos períodos de seca que de forma nítida registou uma queda de produção agrária nacional. Após o primeiro choque no período de 1982 até 1984, a produção agrária recuperou sob melhores

---

<sup>70</sup> Ibidem: 63

<sup>71</sup> RELATÓRIO ESTATÍSTICO ZIMBABWE, 1990: 64

condições climáticas em cerca de 27% em relação aos valores de 1979/81. Não obstante a esta situação, salientar que a produção de importantes produtos agrícolas de exportação, como tabaco, algodão em rama e cana-de-açúcar, foi menos atingida pelos severos períodos de seca. O quadro 1 apresenta a colheita dos principais produtos agrícolas de exportação durante os anos de 80.

**Tabela 1: As colheitas anuais dos produtos agrícolas de exportação de Zimbabwe, 1979-1988, em/10<sup>3</sup>tons**

<b>Produto</b>	<b>1979/81</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>	<b>1983</b>	<b>1984</b>	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>
Tabaco	105	78	92	100	125	109	117	131	112
Cana-de -açúcar	2.878	3.551	3.587	3.516	3.778	3650	4.044	3800	3128
Algodão bruto, descaroçado	54	53	56	60	69	103	85	105	120

Fonte: Adaptado do RELATÓRIO ESTATÍSTICO ZIMBABWE 1990:68

Podemos observar na tabela 1 que as colheitas dos produtos agrícolas viradas para a exportação não se ressentiram das secas de 1982, 1984 e 1987, pois, as quantidades de colheita que são nos apresentados revelam esta realidade.

A colheita de 131 mil tons de tabaco em 1987, logo num dos anos de seca representou o recorde. E de acordo com o RELATÓRIO ESTATÍSTICO ZIMBABWE (1990:68) praticamente toda a produção do tabaco serviu para alimentar a exportação do país, sendo que Zimbabwe tornou-se durante este período num dos grandes exportadores mundial, posicionando-se em terceiro lugar atrás dos EUA e do Brasil.

O recorde da produção de cana-de-açúcar foi alcançado em 1986 com 4,044 milhões de tons. No período de seca do ano de 1987 a produção de cana-de-açúcar foi de 3,8 milhões de tons, tendo superado inclusive todos os anos exceptuando o ano de 1986. A redução do perigo da baixa produção nos anos de seca foi graças ao plantio desta cultura em terras irrigadas nos grandes latifúndios comerciais.

A produção do algodão aumentou em pleno ano de seca de 1987, tendo alcançado cerca de 105 mil tons e superando todos os anos anteriores. E no ano seguinte atingiu o outro recorde da década. E grande parte (cerca de 70%) serviu para exportação.

Os produtos agrícolas tinham como principal mercado de exportação a União Europeia. O segundo maior destino era o mercado regional dentro da SADC, com a África do Sul sozinho responsável por mais de 40 por cento do comércio regional<sup>72</sup>.

Para além dos produtos agrícolas a exportação zimbabweana era também suportada por produtos de mineração e, nomeadamente, ouro, ferro crómio, níquel, cobre, estanho, amianto, cobre, crómio, minério de ferro, prata e estanho. Mais de 90% deste destinava-se a exportação, sendo que o minério de crómio ocupava o terceiro lugar no mercado mundial, o que vale dizer que este minério juntamente com o tabaco representava principais produtos de obtenção de moeda estrangeira para o Zimbabwe. A crise económica mundial dos primeiros anos da década de 80 afectou severamente a produção destes recursos. Várias minas tiveram mesmo que fechar por causa do desenvolvimento desfavorável das condições de mercado a partir de 1980. A participação da indústria mineira no produto social bruto, “PIB”, entre 1980 e 1988, diminuiu de 8,8% para 7,2%. Este sector só viria a recuperar no ano de 1987<sup>73</sup>.

Finalmente, o terceiro ramo que garantia igualmente as exportações de Zimbabwe era o de produção de manufactura, que fornecia cerca de 8% no volume total das exportações do país. Sendo que os mais importantes ramos deste sector eram: indústria de tratamento e produção metalúrgica; o segundo era de indústria de produtos químicos; em terceiro lugar tínhamos a indústria de géneros alimentícios e por fim a indústria têxtil. Durante muito tempo o posicionamento em termos de valor no mercado era este, mas no período pós independência a indústria têxtil registou um desenvolvimento favorável devido ao crescimento das facilidades comerciais no mercado europeu em consequência do tratado de Lomé<sup>74</sup>.

O que se pode dizer sobre o Zimbabwe pós-independência é que, beneficiou-se de um legado institucional favorável e de ajuda externa que permitiram que o Governo proporcionasse benefícios de desenvolvimento à sua base da política rural. E, apesar da desigualdade na distribuição da terra ter sido o motivo central da luta de libertação, a nova elite política teve que evitar a reforma agrária radical a curto e médio prazo. Em vez de expropriar terras sem compensação, o governo optou por tributar a exportação e o sector da fazenda comercial. Esta

---

<sup>72</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003.

<sup>73</sup> RELATÓRIO ESTATÍSTICO ZIMBABWE 1990:84/5.

<sup>74</sup> Ibidem: 87.

situação resultava das restrições legais dos acordos de Lancaster House que determinavam que a terra só poderia ser objecto de reforma através dos princípios de mercado<sup>75</sup>.

Dadas as condições políticas e económicas favoráveis da década de 1980, várias acções foram postas em prática pelo governo zimbabweano, como descrevem Bratton & Masunungure (2010:12):

“[...] government leaders chose to invest heavily in improving access to agricultural and social services for the bulk of the population, most of whom were small-scale “communal area” farmers. Policies were revised to raise the prices paid for food crops, extend agricultural credit and technical services to smallholders, and to build secondary schools and health clinics throughout the country. On some issues – notably producer prices – there was a coincidence of interest between large- and small-scale farmers which meant that the government was able to mollify two key constituencies while at the same time meeting national goals of food security”<sup>76</sup>.

A orientação destas políticas de desenvolvimento era rotulada como o cumprimento das promessas de desenvolvimento feitas pelo ZANU-PF, onde o governo planificava alargar os serviços de curta duração do Zimbabwe-Rodésia liderado por Abel Muzorewa em 1979.

Embora, durante a década de 1980, a ZANU-PF se esforçasse para promover o desenvolvimento socioeconómico, não faltavam situações contraditórias a este empenho. Por um lado, alguns líderes regionais tentavam exercer influência informal a nível local, por exemplo, mobilizando camponeses sem terra e veteranos de guerra para ocupar fazendas comerciais em uma tentativa de pressionar o governo para acelerar a reforma agrária compulsiva. Por outro lado, alguns líderes partidários estavam “mergulhados” a tentações predadoras. Por exemplo, em 1982, um escândalo explodiu sobre uma ajuda alimentar desviada; em 1983, estudantes e grupos de mulheres se manifestaram contra a corrupção oficial; e em 1984, Mugabe alertou os ministros contra as tendências “burguesas”. Posteriormente, o governo introduziu um (Sem dentes) Código de Liderança para proibir a propriedade de empresas; propriedades de aluguer e grandes fazendas<sup>77</sup>.

Em geral, a década de 1980 foi caracterizada por crescimento económico moderado e rápido desenvolvimento no Zimbabwe. O produto interno bruto do país cresceu a uma taxa média de 4,5 entre 1980 e 1989, apesar das secas ocorridas em 1982-4 e em 1987 que tornaram a economia flutuante de ano para ano. Vários foram os factores que contribuíram para a

---

<sup>75</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:11-12.

<sup>76</sup> Ibidem: 12

<sup>77</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:12.

prosperidade da economia de Zimbabwe no período em alusão. Como exemplos claros em que a economia beneficiou de um dividendo de paz no final da Guerrilha; da eliminação das sanções comerciais contra o antigo regime dos colonos; de um afluxo embora não favorável de ajuda da comunidade internacional e da demanda reprimida de bens e serviços de uma população em crescimento<sup>78</sup>.

No âmbito institucional, o ZANU-PF alcançou o seu principal objectivo de se tornar o partido dominante no Zimbabwe na década de 1980. O mesmo acumulou capital político substancial do seu papel de liderança na luta de libertação nacional em virtude de ser partido governante, beneficiando-se de uma margem de manobra considerável para erros. A principal conquista do ZANU-PF durante esta década foi consolidar a sua própria posição política em relação a comunidade do colonizador branco e aos blocos nacionalistas rivais como PF-ZAPU.

#### **2.1.2.2. Zimbabwe na década de 90**

Neste subcapítulo apresentamos a política agrária adoptada pelo Zimbabwe durante os anos de 1990, os principais produtos de exportação de Zimbabwe, e os principais mercados de exportação, para além de descrever a situação sócio política vivida no Zimbabwe face a nova conjuntura do país.

- **A política agrária de Zimbabwe na década de 1990**

A década de 90 marcou o fim da política agrária assente no “programa de crescimento com equidade” que vinha vigorando desde 1980 com maior foco no apoio aos pequenos agricultores negros que durante o período colonial não se beneficiavam de qualquer apoio. A partir de 1990/1 o governo teve que reformular as suas políticas abraçando o “Programa de Ajustamento Estrutural”, com orientação para o mercado, inclusive na agricultura.

O objectivo primordial da nova política era a produção agrícola orientada para a exportação, mas o problema continuava a ser o de gerar uma produção agrícola relativamente maior proveniente da agricultura de pequena escala (comunal, reassentamento e pequena agricultura) para satisfazer as necessidades directas de consumo das famílias e gerar maiores rendimentos líquidos. Durante esta fase a comercialização agrícola deixou de ser regulamentada e os controlos sobre os preços domésticos foram removidos. De realçar que os incentivos à

---

<sup>78</sup> Ibidem: 13

exportação também foram eliminados gradualmente, mas, apesar desta decisão a desvalorização do dólar zimbabweano acabou estimulando as exportações ao longo da década de 1990<sup>79</sup>. É verdade que a grande disputa sobre a terra que começou a ganhar espaço a partir da segunda metade da década acabou reduzindo a capacidade de produção e exportação dos produtos agrícolas (tabaco, algodão, cana-de-açúcar, milho, entre outros) que desde os anos 80 tenham maior representatividade na balança comercial.

- **A reforma agrária na década de 1990**

Os anos de 1990 vão ser marcados por alteração no quadro da reforma agrária iniciada na década anterior e que não teve o sucesso desejado. Houve muitas expectativas tanto para o governo do Zimbabwe como para os principais parceiros internacionais do país (nomeadamente a Inglaterra como antiga colonizadora), bem como para outras esferas sociais do Zimbabwe que esperavam tirar vantagens do fim das imposições da Constituição de Lancaster House, pelo menos nas modalidades da reforma agrária que até então não eram favoráveis para a transferência célere das terras dos fazendeiros brancos para o Estado e por sua vez para os necessitados (campesinato negro).

De 1992-1999, vamos testemunhar o início do desafio do modelo de mercado de reforma agrária que vinha operando na década de 1980, sob cobertura da Constituição de Lancaster House que estabelecia o princípio de “comprador disposto, vendedor disposto” no processo de transferência de terra.

Dadas as dificuldades (já referidas no subcapítulo anterior) que o processo observou nos primeiros dez anos de independência, o governo zimbabweano empenhou-se na promulgação de disposições constitucionais para a aquisição compulsiva da terra em 1990, apesar do lançamento do Programa de Ajustamento Estrutural em 1991. Desta forma o governo deu sinais de uma mudança de direcção da política agrária, e em 1992 estabeleceu uma nova Lei de Aquisição de Terra, a *Land Acquisition Act* (vide na cronologia de Zimbabwe) que legalizou a aquisição compulsiva e compensação, sem retirar o princípio do mercado. A partir de já passamos a ter dois métodos: de Estado (aquisição compulsiva) e do mercado que entram na competição aberta. Contudo, o primeiro método gozava de maiores simpatias entre a classe do semi-proletariado e mais imediatamente, da classe burguesa negra ascendente. De facto, o capital

---

<sup>79</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003.

negro intensificaria sua presença durante a década de 90 no campo da agricultura comercial em larga escala, de modo que no final do período de reforma baseado no mercado, cerca de oitocentos agricultores comerciais negros eram donos de terra. Entre 1992 e 1997 tínhamos, cerca de 790 mil hectares, a uma taxa de 158 mil hectares por ano a favor dos agricultores negros<sup>80</sup>.

Nos princípios da década de 1990 ainda não havia conflitos abertos entre o governo e os proprietários de fazendas comerciais, até porque a lei de aquisição compulsiva não foi imediatamente aplicada<sup>81</sup>. O governo mais uma vez era cauteloso aguardando pelos desembolsos financeiros da Inglaterra e das instituições financeiras mundiais (FMI e BM) para materializar o processo da reforma agrária obedecendo o método do mercado. A introdução do primeiro Programa de Ajustamento Estrutural em 1991, amplamente aplaudido por aquelas instituições de financiamento representava para o governo zimbabweano um “balão de oxigénio” para a resolução da questão da terra dada as garantias oferecidas pelos financiadores. Este programa não teve qualquer andamento de vulto devido aos sucessos atrasos de desembolso dos fundos prometidos para a sua execução. O governo que já vinha pressionado desde da década de 80 pelas diferentes esferas sociais para a aquisição imediata da terra a favor da população negra, abandonou por definitivo a reforma agrária via o método de mercado que era recomendado pela Inglaterra e seus parceiros, e foi instrumentalizando os antigos combatentes, e seus simpatizantes a ocupar de forma violenta as fazendas dos brancos. Se por um lado este acto gozava de simpatia governamental, para o Tribunal Supremo zimbabweano (que era independente) a acção era inconstitucional, daí a condenação frequente do processo. Esta postura judicial era notícia de vários jornais da época, inclusive de Moçambique<sup>82</sup>.

O processo de usurpação de terra dos brancos ou aquisição compulsiva sem compensação foi abertamente assumido e legalizado pelo governo zimbabweano no ano de 2000 quando lançou o Programa da Reforma de Terra (Fast Track Land Reform Programme) que acobertava

---

<sup>80</sup> MOYO & YEROS, 2008:201.

<sup>81</sup> Mesmo quando o governo iniciou a aplicar enfrentou grande oposição do Tribunal Supremo de Zimbabwe em toda a década de 1990 e início de 2000, pois este condenava o acto argumentando que era inconstitucional, porque estava sendo realizado de forma violenta e desordenada. É com este braço de ferro que se manteve o tribunal em relação ao Fast Track Land Reform Programme lançado pelo governo de Mugabe em Julho de 2000, com objectivo de aquisição forçada das explorações agrícolas comerciais dos brancos até 2002. (Relatório de Human Rights Watch, 2002:13). Disponível em: <https://www.hrw.org/reports/2002/zimbabwe/ZimLand0302.pdf>.

<sup>82</sup> O Jornal *Notícias* (de Moçambique) de 23 de Março de 2000, p. 12, noticiava por exemplo, que o Supremo Tribunal do Zimbabwe ordenou no dia de 17 deste mês aos ocupantes das mais de 500 explorações agrícolas para abandonarem os locais em 24h, qualificando a ocupação de ilegal.

as ocupações de terra que ocorriam um pouco por todo o país. Esta situação agudizou ainda mais as relações já tensas entre o governo e a justiça até então independente, que como referimos condenava este tipo de reforma<sup>83</sup>.

O processo de aquisição violenta da terra dos agricultores brancos acabou por ganhar maior apoio estatal quando em 2001 o Presidente Mugabe usou seus poderes presidenciais para alterar a lei de aquisição de terra. A nova disposição defendia que a propriedade de terra designada é transferida imediatamente, independentemente de qualquer desafio tribunal, à autoridade. Para estancar por definitivo o poder judicial que desafiava o governo, vários juízes do Tribunal Supremo, incluindo o chefe de justiça foram forçados a se aposentar e substituído por indivíduos percebidos e leais a Zanu-PF. Com estas mexidas não retardou a resposta esperada pelo governo de Mugabe, pois, em Novembro de 2001, o Tribunal revogou a proibição de aquisições de terras, alegando que o governo agora tinha um legítimo programa de reforma agrária. Desta forma não restava nada senão o assalto final as propriedades agrárias dos fazendeiros brancos<sup>84</sup>.

Perante a situação arrolada no parágrafo anterior o crescimento da produção desacelerou desde 1997, com o PIB real caindo 5,5 por cento em 2000 e 7,5 por cento em 2001, principalmente devido ao mau desempenho do sector agrícola<sup>85</sup>. A principal causa desse colapso residia nos choques dos sucessivos acontecimentos que afectavam a agricultura, nomeadamente as invasões de terras, mau padrão de chuvas, má gestão económica.

Sendo a agricultura o principal sector de produção tanto de géneros alimentícios como de produtos de maior peso nas exportações do Zimbabwe, uma vez afectada assistiu-se o início da crise sem precedente motivada pela redução da capacidade de produção deste sector, assim como pela situação social que aos poucos tendia a degradar e a emergência de conflitos políticos que agudizaram com a formação do MDC em 1999.

Apesar do momento conturbado que caracterizou a década de 1990 os produtos de exportação sobretudo para o mercado da União Europeia e da SADC, continuaram a ser de origem agrícola, sendo o tabaco, açúcar bruto e refinado e o algodão a base. Os mesmos eram complementados por produtos de origem mineral e de manufactura.

---

<sup>83</sup> Ibidem: 12

<sup>84</sup> RELATÓRIO DE HUMAN RIGHTS WATCH (2002). “Zimbabwe Fast Track Land Reform in Zimbabwe”. Vol. 14, nº1 (A). p. 13. Disponível em <https://www.hrw.org/reports/2002/zimbabwe/ZimLand0302.pdf>. Acesso em 17 de Outubro de 2017.

<sup>85</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003

- **A situação sócio política de Zimbabwe na década de 1990**

A década de 1990 inicia com a expiração do acordo de Lancaster House em Abril de 1990, o último obstáculo legal que impedia qualquer acção de tomada de terra pertencente a minoria branca por parte do governo do Zimbabwe. A anteceder esta situação, os dirigentes Zimbabweanos asseguraram no Congresso Nacional da ZANU-PF de Dezembro de 1989, a aprovação de uma resolução que abria espaço para o partido único e incorporaram uma cláusula a este efeito no Acordo de Unidade. Eles argumentavam que a regra da parceria única era coerente com as tradições africanas, adequada para uma sociedade africana “sem classes”, uma alternativa necessária aos modelos multipartidários importados, internamente democrática, e um pré-requisito para uma planificação de desenvolvimento coerente<sup>86</sup>.

Com este argumento Mugabe e os seus partidários pretendiam por um lado, negligenciar os apelos internacionais sobretudo da Inglaterra sobre a necessidade da democracia multipartidária e por outro, eliminar qualquer tentativa de acção dos seus opositores. Com esta cláusula os mesmos estavam condenados a desaparecer através de uma das vias, ou absorvidos ao projecto de partido-único ou marginalizados sem que sejam reconhecidos. Na prática pretendia enfraquecer os opositores. Mas os líderes partidários não poderiam impedir que os debates se iniciassem tanto na imprensa independente, como na sociedade civil, sobre as implicações de um sistema de partido único para prestação de contas. Contrariamente o que poderia imaginar o governo de Mugabe, a ideia tinha menos elite e apoio popular. Alias, as pretensões do governo de Mugabe estavam desajustadas ao tempo, uma vez que os vizinhos de Zimbabwe (Moçambique, Zâmbia) estavam “abandonar o sistema de partido-único” para abertura à concorrência multipartidária, dada a conjuntura do momento<sup>87</sup>.

Em 1990, a ZANU-PF manteve a lei colonial da proibição de reuniões e movimentos políticos. A fim de penetrar e politizar a sociedade, o Gabinete do Presidente já tinha criado seu próprio Ministro de Assuntos Políticos em 1988, alojado na sede do Partido em Harare. E, em

---

<sup>86</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003

<sup>87</sup> Para o caso de Moçambique, estava-se no período de aprovação da Constituição de 1990 que abria espaço para o sistema multipartidário. Era também o momento do fim da guerra, a luz dos acordos de paz assinado em Roma em 1992, e como corolário destes acontecimentos abria-se espaço para as primeiras eleições multipartidárias em 1994. Salientar que nesta altura na África do Sul verificava-se também mudanças. Isto é, em 1990, iniciavam negociações entre o Presidente F. W. de Klerk com ANC (Congresso Nacional Africano), PAC (Congresso Pan-Africano) e SACP, para uma Constituição democrática que formalizou a realização das primeiras eleições multirraciais em 1994, que tiveram como resultado a eleição democrática não-racial de um Governo de Unidade Nacional, e Nelson Mandela como presidente.

1992, expandiu o Gabinete para adicionar ministros residenciais em todas as províncias. Estes cargos eram para as figuras mais confiáveis do Partido. O partido-estado foi gradualmente usurpando os papéis de decisão política do Gabinete e do parlamento, e a partir daí garantia-se que o partido dominasse virtualmente todas as instituições políticas do Zimbabwe. O enfraquecimento das capacidades tecnocráticas do Estado também aliada as restrições do Ajustamento Estrutural Económico vão afectar o funcionamento e prosperidade da economia zimbabweana. E mais, a ingerência do partido em todos sectores de produção como empresas para estatais vai em última estância proliferar actos de corrupção nos serviços públicos. A busca dos dirigentes pelo controlo estendeu-se até mesmo àquelas partes da economia onde os empresários privados procuraram operar além dos limites do clientelismo oficial<sup>88</sup>.

Num contexto em que mais de 100.000 Graduados saíam do ensino médio a cada ano, perante uma economia modesta que não garantia emprego os problemas sociais económicos e políticos foram-se agudizando. Em dez anos, os salários reais dos trabalhadores dos sectores mineiro e industrial tinham diminuído aos níveis não vistos desde antes da independência. E, com o surgimento de uma África do Sul livre em 1994, o Zimbabwe começou a enfrentar um formidável concorrente regional cuja economia era, de longe, a maior e mais sofisticada do continente<sup>89</sup>.

Perante a situação descrita no parágrafo anterior, a elite dominante teve que enfrentar uma escolha política básica. Se manteria os compromissos de auto-suficiência económica e transformação socialista, ou se deveria reverter a situação estabelecendo a liberalização da economia, particularmente das empresas, seguindo o caminho escolhido por outros países da região.

Os dirigentes zimbabweanos compreenderam que precisavam de abertura até ao comércio global, promovendo exportações, e ajustando a estrutura da economia para permitir um maior papel para o livre mercado. Como aconteceu, Zimbabwe adoptou o primeiro Programa de Ajustamento Estrutural: “*A Framework for economic Reform-1991-1995*”<sup>90</sup> em 1991, com suporte do Banco Mundial.

---

<sup>88</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:17-18.

<sup>89</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:18.

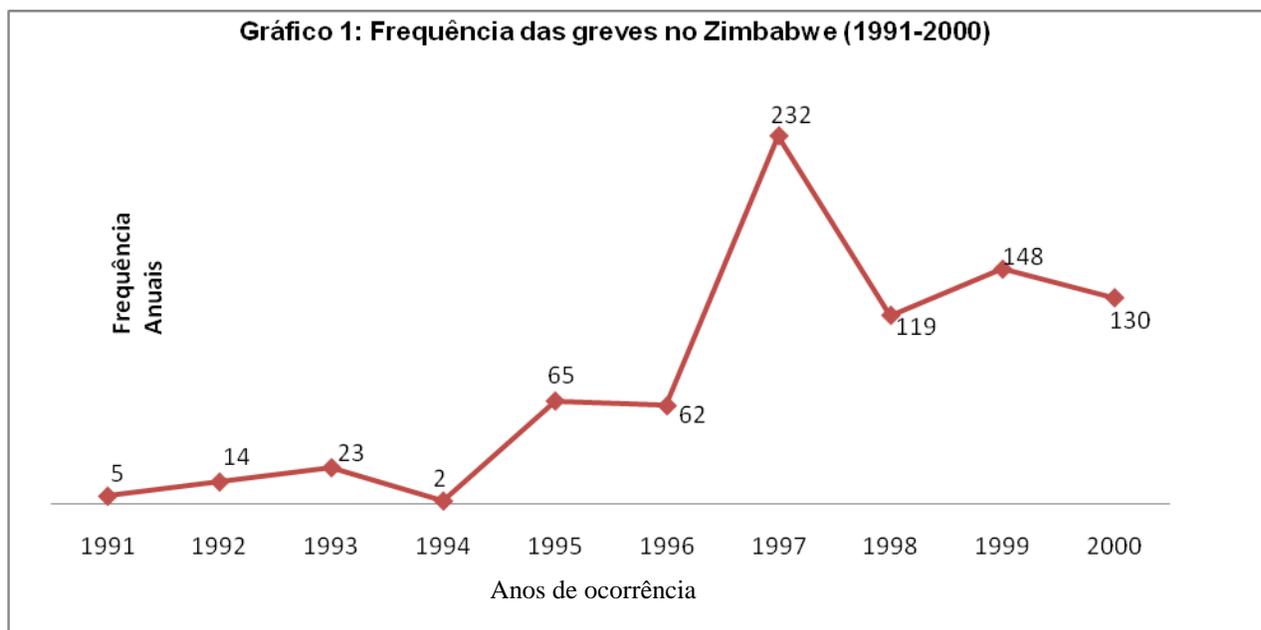
<sup>90</sup> Neste programa é adoptado o princípio (embora de forma tímida) de políticas de liberalização face ao comércio interno e externo, às taxas de câmbios, a não regularização da economia e a redução da intervenção do aparelho de Estado (MUZONDIDYA, 2009:188).

O governo zimbabweano recorreu os doadores bilaterais como o Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI) para suportar os custos da reforma ora adoptada como também para financiar enormes déficits fiscais e de transacções correntes.<sup>91</sup>

Os problemas que a economia de Zimbabwe enfrentava (seca, inflação dos preços) associados a gastos governamentais desgastantes na década de 1990, reflectiram-se na classe trabalhadora. Portanto, começaram a observar-se várias demissões nas empresas estatais e privadas, e em paralelo assistiu-se a erosão dos salários reais motivada pela inflação. Como consequência disso, o *Zimbabwe Congress of Trade Unions* (ZCTU) (organização sindical) afastou-se gradualmente da aliança que tinha com ZANU-PF, e os seus dirigentes apareceram abertamente em apoio a um sistema político alternativo e multipartidário, e Tsvangirai emergiu como a voz crítica do movimento trabalhador.<sup>92</sup>

Em protesto, os funcionários filiados ao ZCTU assumiram uma postura radical organizando greves no sector público em 1996, greve geral em 1997 e em 1998. Portanto, os anos de 1997 a 2000 foram os mais críticos, conforme ilustra o gráfico 1.

**Gráfico 1: Zimbabwe: greves entre 1991-2000**



Fonte: Adaptado de BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:21

<sup>91</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:19.

<sup>92</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:19-20

O gráfico representa as frequências anuais das greves na década de 1990 motivadas pela acção governamental contra os princípios e direitos tanto dos trabalhadores como das diferentes esferas sociais. Dado ao comportamento apresentado pelo governo, os sindicatos expandiram sua crítica ao governo para exigências mais amplas de responsabilização política. Os líderes trabalhistas fomentaram alianças com outros grupos sociais, nomeadamente estudantes universitários e activistas dos direitos humanos, que juntos demonstraram uma nova capacidade para enfrentar o governo de forma coordenada.<sup>93</sup> Podemos associar o recrudescimento das greves no ano de 1997 (conforme demonstra o gráfico 1) com emergência em grande escala das organizações que apelavam a democratização do país, e que tornaram-se principais dinamizadores das manifestações anti-governamentais.

A *National Constitutional Assembly* (NCA), é um dos exemplos de organizações que emerge em 1997, que tinha por objectivo elaborar o projecto de uma nova Constituição, e representava um passo na direcção da acção cívica colectiva. Pretendia ainda sensibilizar a população sobre a necessidade de substituir o *Lancaster House Constitution* (alterado várias vezes para cimentar o poder da ZANU-PF) com um novo estatuto nacional<sup>94</sup>.

As NCA incluindo o Zimbabwe Congress of Trade Unions (ZCTU) criaram uma campanha educativa sobre questões constitucionais disseminadas através de uma rede de reuniões em todas as províncias. A esta primeira organização, apoiando-se dos tribunais forçou com sucesso o governo a remover a proibição em suas propagandas o uso dos meios de comunicação electrónica de massa, permitindo que a campanha chegue aos moradores rurais via rádio.<sup>95</sup>

O sector não governamental no Zimbabwe não ficou parado no tempo. Dada a nova conjuntura expandiu-se para preencher as lacunas criadas pela contracção do Estado, impulsionada pelo Programa de Ajustamento Estrutural “*A Framework for economic Reform-1991-1995*”. As ONGs evoluíram a partir do papel de caridade e do alívio de trabalhos antes da independência, através de indicadores socioeconómicos e desenvolvimento de iniciativas na década de 1980, para a defesa da política e direitos humanos na década de noventa.<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:20

<sup>94</sup> NICOLAU, Victor Hugo. “Poder, Clientelismo e Violência Política no Zimbabwe: a Terceira *chimurenga*”. *Cadernos de Estudos Africanos*, [online], 2. 2002. p. 172.

<sup>95</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:21

<sup>96</sup> *Ibidem*: 20

Perante a maior pressão que sofria o regime dominante pela sociedade civil e sem qualquer possibilidade de impedir a revisão da Constituição, optou por procurar ser ele a traçar o rumo dos acontecimentos, chamando a si a responsabilidade de gerir o processo da revisão. Entretanto, o Parlamento do Zimbabwe (dominado pela ZANU-PF) criou a que se denominou *Constitutional Commission*, para tentar retirar à NCA, uma vez que o governo de Mugabe não confiava-a. Mas, o grande apoio que esta organização gozava da igreja, através do *Zimbabwe Council of Churches* e da *Catholic Commission for Justice and Peace* e ainda do *Zimbabwe Congress of Trade Unions* (ZCTU) e dos países doadores, fazia desta organização indispensável na liderança do processo de revisão constitucional<sup>97</sup>.

As posições antagónicas movidas pela revisão da Constituição, criaram as condições para contradições intestinais no regime e entre este e as forças de oposição. Contudo, as crescentes reivindicações de abertura democrática tanto dentro do partido ZANU-PF, como fora dele continuaram. A *Constitutional Commission* criada pelo Parlamento avançou para a consulta popular de modo a colher as várias sensibilidades em relação a revisão que se pretendia fazer na Constituição. Os resultados desta consulta não foram favoráveis as transformações que o regime pretendia fazer. No entanto, o regime tentou subverter os resultados da consulta popular efectuada pela Comissão parlamentar de modo a extrair as conclusões que eram do seu interesse. Mesmo assim, o povo quando chamado a participar na votação no referendo de treze de Fevereiro de 2000, sobre o projecto constitucional<sup>98</sup> elaborado pelo governo votou maioritariamente contra o texto proposto pelo regime, criando assim um caos no seio do ZANU-PF. Primeiro pelos valores monetários super avultados que tinham sido gastos na campanha publicitária a favor do projecto; segundo porque o ZANU-PF já se sentia inseguro imaginando a possível derrota nas eleições legislativas que estavam a vista<sup>99</sup>.

Todavia, como forma de fazer face a situação crucial em que se encontrava, o partido ZANU-PF desencadeou acções de intimidação violenta contra os seus opositores, sobretudo a comunidade branca que demonstrava simpatias e apoiava ao recém criado *Movement for Democratic Change* (MDC). E mais, o regime de Mugabe lançou-se no processo de incitação à ocupação das grandes explorações agrícolas como forma de garantir o eleitorado da zona rural. Estas acções de intimidação tiveram seu sucesso na zona rural sem no entanto ter o mesmo

---

<sup>97</sup> NICOLAU, 2002:172

<sup>98</sup> Um projecto constitucional que a ser aprovado, representaria a consolidação das prerrogativas do regime.

<sup>99</sup> NICOLAU, 2002:172-3

sentido na zona urbana. Facto confirmado pelos resultados das eleições gerais de Junho de 2000, em que a oposição arrancou vários deputados (58 deputados) nas cidades<sup>100</sup>.

Para compensar uma perda de apoio político, o ZANU-PF tentou reforçar a sua base entre os habitantes *Shona*, sobretudo a classe camponesa, fornecendo aos eleitores rurais alívio alimentar durante as secas e distribuindo sementes e fertilizantes. Além disso, os Conselhos Rurais e Distritais foram legalmente incorporados, estabelecendo imposto comuns as áreas do comércio e da agricultura. Todas essas acções do ZANU-PF tinham em vista, minimizar os efeitos da crise política da década 90). Ao mesmo Tempo, ZANU-PF começou a fortificar as suas relações com os chefes tradicionais, restaurando alguns de seus poderes perdidos e incluindo eles dentro da rede de patrocínios<sup>101</sup>.

No final da década de 1990, o conflito dentro da liderança do ZANU-PF havia se tornado mais evidente e menos coesa: poucos os ex-membros da PF-ZAPU permaneceram no gabinete, as falhas começaram a emergir entre rivais para garantir o sucesso de Mugabe. A perda da legitimidade política do partido já tinha sido ilustrada nas eleições presidenciais de 1996 (embora Mugabe tenha ganho por 90 por cento de votos, sobre o candidato rival retirado por causa de irregularidades)<sup>102</sup>.

Em uma série de convulsão interna, destaca-se o “braço de ferro” da Associação de Veteranos da Guerra de Libertação Nacional do Zimbabwe (ZNLWVA) liderado por *Chenjerai* que já vinha desafiando a autoridade do partido a partir 1997, protestando a sua exclusão do patrocínio do Estado que estava a ocorrer a favor dos camponeses *shonas* e líderes tradicionais. Impondo a disciplina, o presidente prontamente concedeu às demandas para gratificações e pensões generosas. Estas despesas arbitrárias e não orçamentadas não só significaram saque do tesouro público mas também precipitaram na desvalorização do valor do dólar Zimbabweano<sup>103</sup>.

A década de 2000 vai ser de “ebulição” como resultado dos fracassos políticos e económicos da década anterior. Neste caso a violência e a desordem vão se tornar os principais instrumentos do governo ZANU-PF, simbolizada mais claramente por invasões caóticas de terras

---

<sup>100</sup> NICOLAU, 2002:173

<sup>101</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:22.

<sup>102</sup> Ibidem:22

<sup>103</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:22

agrícolas comerciais. Ao mesmo tempo, o movimento da oposição oriunda da sociedade civil cresceu, oferecendo uma visão mais ordenada e constitucional do futuro.<sup>104</sup>

Em suma, a década de 1990 foi caracterizada por acontecimentos de índole económico e político que vão minar o desenvolvimento do Zimbabwe daqui para diante. A introdução do primeiro *Plano de Ajustamento Estrutural* (ESAP) em 1991, em resposta ao término do acordo de Lancaster House em 1990 que protegia a questão de terra a favor da minoria branca, vai ser um “escape” para as convulsões políticas e económicas da década. A partir deste programa, com o apoio da Inglaterra previa-se uma reforma de terra na qual todos os envolvidos (fazendeiros brancos, o governo Zimbabweano e a maioria da população negra) sairiam beneficiados, em que os primeiros recebiam a devida compensação pela expropriação das suas terras a favor do Estado zimbabweano, que por sua vez devia fazer a devida redistribuição aos agricultores negros.

Esta situação não veio acontecer. Pois, a imposição do FMI e BM, ao governo de Zimbabwe para em paralelo estabelecer o liberalismo económico não teve resultados desejados uma vez que o próprio governo não estava preparado para essas mudanças, para além de que compromisso declarado pelas entidades financeiras internacionais em garantir apoio ao programa de Ajustamento Estrutural não chegou a acontecer na sua plenitude.

Ao nível do ZANU-PF, havia uma relutância nas mudanças dada a necessidade dos quadros deste partido em acomodar seus interesses privados. Para além desta situação, a tendência do governo de Mugabe em hostilizar os seus opositores e transformar o ZANU-PF em partido-Estado instalado em todos sectores socioeconómicos vai minar o normal funcionamento do Estado e de todas instituições do país. E como consequência disso testemunhou-se movimentos de revoltas representados por organizações sindicais, estudantis, entre outras, exigindo não só os direitos dos seus constituintes que estavam a ser posto em causa mas também a responsabilização do governo de Mugabe pelo caos que o país vivia. O que resultou na criação do “Movimento para a Mudança Democrática” (MDC) no final da década, que se tornou o principal opositor do governo de Mugabe.

Em geral, a década de 1990 é marcada por uma feroz luta pela partilha de um espaço político, luta essa facilitada pela proliferação de agrupamentos dotados de agendas fortemente politizadas e cuja emergência se deve à conjuntura de liberalização da vida pública induzida pelo processo de imposição democrática. A mesma década marca uma ruptura com o passado

---

<sup>104</sup> BRATTON & MASUNUNGURE, 2010:22

caracterizado por monopólio da esfera política exercido por único partido dominante, o ZANU-PF. Um dos aspectos concretos desta dinâmica de reequilíbrio foi o despoletar de um impulso de revisão constitucional, processo esse reivindicado por actores pertencentes às elites urbanas e intelectuais e que, não encontrando grande eco no seio da grande maioria da população (de resto pouco esclarecida a esse respeito), viria a afirmar-se como mais um meio para exprimir apoio ou crítica ao governo<sup>105</sup>. Este ambiente não favoreceu o desenvolvimento sócio económico do Zimbabwe e sobretudo não garantiu que o país continuasse a ser referência regional.

## **2.2. O Corredor da Beira entre as décadas de 1980 e 1990**

### **2.2.1. Localização espacial e temporal do Corredor e breve historial**

O Corredor da Beira compreende um conjunto de infra-estruturas composto por Porto da Beira, estradas, caminhos-de-ferro e um oleoduto de 600 km com capacidade para 1,2 Mtoneladas/ano de petróleo da Beira até Harare. Este liga o porto da Beira através de estrada e caminho-de-ferro (linha Beira-Mutare) ao leste do Zimbabué, através da estrada ao Malawi e através do caminho-de-ferro à província de Tete (linha de Sena). Por estrada, através da EN1, liga-o a Inhambane, Sofala e Zambézia e, através da EN6, a Manica e Tete.<sup>106</sup>

A linha férrea Beira-Mutare remonta desde 1883 quando foi completado o primeiro troço de 100 km que partia da Beira rumo a Rodésia, sendo que a sua ligação viria a efectivar-se em 1899. Entretanto, com a sua conclusão estavam criadas todas as condições para fazer valer a função básica do porto da Beira, que era de servir as colónias britânicas do interior, para este caso, a Rodésia<sup>107</sup>. (vide o mapa 3).

---

<sup>105</sup> NICOLAU, 2002:172

<sup>106</sup> PÉREZ-NINÕ, Helena. “O caminho pela frente: desenvolvimento actual e perspectivas futuras do sector do transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique: um estudo de caso no Corredor da Beira”. Maputo: IESE, 2014. p: 202.

<sup>107</sup>SARGUENE, 1990:3.

### Mapa 3. Os Corredores da Beira e de Nacala e respectivas linhas férreas



Fonte: <https://www.google.co.mz/search?q=Mapa+do+Corredor+da+Beira>. Acesso em 15 de Junho de 2017.

O mapa ilustra os principais Corredores do centro e do norte de Moçambique, da Beira e de Nacala respectivamente, sendo o primeiro do nosso interesse. O mesmo como já referimos, é constituído pelo porto da Beira, linha férrea Beira-Mutare, oleoduto e via rodoviária que liga Beira com os diferentes países do hinterland.

#### 2.2.2. Oleoduto Beira-Zimbabwe

O oleoduto foi construído no período colonial concretamente em 1966 e funciona como sistema de abastecimento de petróleo bruto ao país vizinho (Zimbabwe). Este sistema é elemento vital para o desenvolvimento daquele país<sup>108</sup>. O mesmo parte do porto da Beira em Moçambique para Msasa, que está localizado perto de Harare (Zimbabwe). A propriedade do mesmo é compartilhada pela Companhia do Pipeline-Moçambique-Zimbabwe (CPMZ), empresa nacional de infra-estrutura de petróleo do Zimbabwe (NOIC) e Lonrho. É um canal com aproximadamente 300 km de extensão e transporta os seguintes produtos refinados de petróleo em lotes: o gasolina; o diesel; o etanol; o kerosene / Jet A1 e a parafina<sup>109</sup>.

---

<sup>108</sup> HO MIN, José. (2010). *A Importância dos Portos Marítimos de Moçambique numa Perspectiva Estratégica*. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares. p. 17. Disponível em <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/11569/1/TCOR%20HO%20MIN%20A%20import%C3%A2ncia%20dos%20Portos%20Mar%C3%ADtimos%20de%20Mo%C3%A7ambique.pdf>  
Acesso em 12 de Julho de 2017.

<sup>109</sup>TRANSNET PIPELINES. “The Pipeline Network”. Disponível em <http://www.transnet.net/BusinessWithUs/LTPF%202016/LTPF%202016%20%20Chapter%207%20Africa.pdf>.  
Acesso em 12 de Julho de 2017.

O mapa 4 demonstra a trajectória do oleoduto, primeiro da Beira até Mutare/Feruka (Zimbabwe) onde está instalada a refinaria do petróleo bruto, e de seguida, de Mutare até Msasa (Harare).

**Mapa 4. Mapa de oleodutos de África do Sul, Moçambique e Zimbabwe**



### **Legenda**

**F9**-Trajectória do oleoduto Beira-Mutare.

**F19**-Trajectória do oleoduto Mutare/Feruka-Harare.

Fonte:[http://www.theodora.com/pipelines/south\\_africa\\_mozambique\\_and\\_zimbabwe\\_oil\\_gas\\_and\\_products\\_pipelines\\_map.jpg](http://www.theodora.com/pipelines/south_africa_mozambique_and_zimbabwe_oil_gas_and_products_pipelines_map.jpg). Acesso em 12 de Julho de 2017.

O oleoduto a que nos referimos nem sempre funcionou uma vez que o mesmo como outras infra-estruturas que comportam o Corredor da Beira (porto e linhas férreas) foi alvo de sabotagem de milícias pertencentes ao movimento armado da RENAMO, no contexto da guerra civil que Moçambique estava mergulhado. Esta situação ocorreu precisamente nos finais de 1981, quando também foram interrompidas as ligações ferroviária e rodoviária entre Beira e Zimbabwe, na sequência da explosão de minas nas duas pontes que atravessam o rio Púnguè. Entretanto, o oleoduto voltou a funcionar em pleno a partir de Junho de 1982<sup>110</sup>. É importante referir que as tais sabotagens também eram atribuídas a África do Sul que nessa altura empenhou-se numa verdadeira agressão ao Corredor da Beira, enfraquecendo-o com objectivo de obrigar indirectamente aos clientes do porto moçambicano a optarem pelas suas rotas.

A avaliando pelos resultados da época que indicavam a queda do tráfego zimbabweano pelo Moçambique, de 24 por cento do total, em 1983, para 15 por cento em 1985, pode-se concluir que de certo modo, as pretensões sul-africanas foram alcançadas pelo menos em toda

---

<sup>110</sup>SARGUENE, 1990:15

primeira metade da década de 1980, embora o porto da Beira tenha conseguido manter o mesmo nível do total de carga manuseada ao longo dos anos de 1981, 1982 e 1983 (vide o gráfico 2)<sup>111</sup>.

Um dos aspectos a se tomar em conta é o facto de que o total da carga zimbabweana em trânsito por Beira em 1982 e 1983, avaliada em 735 mil tons e 731 mil tons, respectivamente, (vide o gráfico 3), cerca de 600 tons representavam a importação de combustível que seguia pelo oleoduto da Beira-Mutare<sup>112</sup>. Estes dados por si só mostram o peso com que o oleoduto representa (va) na balança comercial do Corredor da Beira.

Desde o período colonial o porto da Beira assim como a linha férrea e o oleoduto que liga Zimbabwe, representavam grande valor para os ingleses o que fez com que esses desde cedo, acentuassem os seus investimentos sobre estes empreendimentos para transportar as mercadorias de e para suas colónias, tendo em conta que Beira ocupa uma posição privilegiada para o acesso ao mar.

Durante as décadas de 1950 até 1960 foram desenvolvidas várias obras sobre o porto da Beira visando a sua ampliação. A extensão do porto foi acompanhada com o crescimento dos níveis de manuseamento de carga, até que em 1965 se registou um recorde de 4, 3 milhões de toneladas, já mais visto até essa altura<sup>113</sup>.

De 1965 a 1975, o porto da Beira e o seu corredor em geral sofreram os efeitos da tensão política que iniciara na África Austral<sup>114</sup> tendo neste caso, reduzido a media do volume total de carga manuseada e transportada para o nível de 3 milhões até 1975<sup>115</sup>.

Em dois momentos distintos a utilização do complexo ferro-portuário da Beira foi motivo de grande divergência. O primeiro momento opôs a Inglaterra e o Portugal, no período das sanções contra a Rodésia do Sul (1965-1974), e o segundo momento de tal divergência começa em 1975, e se agudiza em 1980, já não entre as mencionadas potências colonizadoras, mas sim entre a África do Sul e os novos países independentes da região (Moçambique, Angola) que se

---

<sup>111</sup>LEE, Margaret C. (1989) "The political economy of Development in Southern Africa". Published by Winston-Derek Publishers, Nashville, p. 190.

<sup>112</sup>SARGUENE, 1990:16

<sup>113</sup>SARGUENE 1990:3.

<sup>114</sup> O porto da Beira e seu corredor é pressionado pelos ingleses para fazer valer as sanções impostas pela ONU a Rodésia do sul, devido a declaração unilateral da independência desta colónia britânica, mas sem grandes sucessos porque Portugal continuou a permitir o escoamento de mercadoria rodesiana. O posicionamento de Portugal tinha a ver com a importância das receitas do tráfico, pois, serviam de alívio à precária situação económico-financeiro deste. (SARGUENE, 1990:4-5).

<sup>115</sup> SARGUENE, 1990:3.

opunham aos regimes racistas.<sup>116</sup> Esta situação é clara demonstração da importância estratégica do porto senão de todo o Corredor da Beira para a região desde o período colonial. Não é objectivo do presente trabalho arrolar todos os a nuances ligados ao papel deste empreendimento nos diferentes momentos históricos da região, mas evidenciar a importância económica do Zimbabwe para o Corredor que representa a principal porta de entrada e saída do comércio internacional deste. Daí os próximos capítulos dedicarem-se na análise dos efeitos da crise deste país para este complexo gigantesco.

### **2.2.3. O Corredor da Beira na década de 80**

Antes de descrevermos as circunstâncias do Corredor da Beira na década de 1980 vamos recuar para os anos de 1975/6 à 1979, para entender o significado destas datas para o Corredor. Em termos políticos sabe-se que o ano de 1975 marca as independências de Moçambique e Angola. Estes eventos para Sarguene criaram uma nova situação na geoestratégia e história da região porque a África do Sul e a Rodésia do Sul perdiam um grande parceiro político “o colonialismo português”. Este acontecimento criou profundas transformações na África Austral, destacando-se a conhecida estratégia sul-africana de agressão aos Estados da região quer pela via militar assim como económica por meio da dependência dos países em relação à África do Sul<sup>117</sup>.

Segundo Stephens o significado do ano 1975/6 para o corredor da Beira e para a região assentou-se na monopolização do tráfego regional e internacional do interland pelos portos sul-africanos; na aplicação das sanções contra a Rodésia que fez com que este país deixasse de usar o corredor da Beira, facto que fez com que o tráfego deste corredor fosse revertido para os portos sul-africanos, isto é, o corredor da Beira perdeu durante este período quase todos os seus clientes e, o desvio do tráfego por Beira para portos sul-africanos custou a Moçambique mais de 57 milhões USD<sup>118</sup>. Pode-se concluir da análise de Stephens que a partir desta data o Corredor da Beira iniciou um longo período caracterizado pela fraca intervenção no escoamento de mercadoria internacional.

---

<sup>116</sup> SARGUENE, 1990:3-4.

<sup>117</sup> SARGUENE, 1990: 9

<sup>118</sup> STEPHENS, Jeanne (1986). “A baixa dos preços e a preservação da dependência”. *Estudos Moçambicanos* 5/6. Maputo. p. 132.

A década de 1980 inicia com dois acontecimentos importantíssimos tanto para a região como para o Corredor da Beira. Temos como principais acontecimentos regional a independência do Zimbabwe e a criação da SADCC. A independência do Zimbabwe culminou com a reabertura das fronteiras de Moçambique com a ex Rodésia e o reinício do tráfego zimbabweano pelo porto da Beira que significou o abandono (não totalmente) do uso dos portos sul-africanos por este país. Assim sendo, o corredor da Beira voltava a constituir um dos pólos de atenção da SADCC e da África do Sul. Sobre este assunto, Sarguene mostra que,

Se para a SADCC a questão era reactivar o corredor da Beira como um centro estratégico das exportações e importações dos países da região sem acesso ao mar, para África do Sul a tarefa era impedir a todo custo o papel daquele corredor adquirido naturalmente num longo processo histórico, de modo que aqueles países se vissem obrigados a optar pelos seus portos mantendo-os assim numa dependência quase que exclusiva do seu sistema de transportes, o que afinal conduziria as outras áreas da economia regional também estritamente dependentes da África do Sul.<sup>119</sup>

O corredor da Beira durante os anos de 1980 foi alvo de agressão sul-africana e do Movimento de Resistência Nacional em todo o seu sistema ferro-portuário incluindo o oleoduto, desde da Beira até Machipanda. O objectivo primário desta acção Sul-africana tinha em vista inviabilizar o funcionamento normal do Corredor, desviando o tráfego internacional dos países da região para os seus portos, sobretudo de Durban que desde da segunda metade de 1970 passou a ser o principal porto do comércio internacional zimbabweano<sup>120</sup>.

A acção sul-africana para desacreditar o Corredor da Beira tomou as várias formas: desde as sabotagens das infra-estruturas nele correspondente (ex. das linhas férreas); a oferta de preços baixos aos países do “hinterland” (Zimbabwe, Malawi, Zâmbia, Zaire), que constituíam clientes assíduos do Corredor da Beira, pelo uso dos portos deste; campanha de desinformação contra o sistema ferro-portuário da Beira, evocando a questão de segurança provocada pela própria África do Sul, e ineficiência no manuseamento; desvio da mercadoria zimbabweana para seus portos, beneficiando-se da grande influência do capital sul-africano nas empresas produtoras do Zimbabwe (ex. das firmas “Zimbabwe Tobacco Trade Association”; “Zimbabwe Sugar Association”); garantia de empréstimos monetários aos países do interior que queiram comprar a

---

<sup>119</sup> SARGUENE, 1990: 1

<sup>120</sup> SARGUENE, 1990: 15

mercadoria a ser transportada por vias sul-africanas; e a introdução do sistema moderno de contentorização<sup>121</sup>.

A desestabilização do sistema ferro-portuário de Moçambique resumiu-se na guerra militar caracterizada pelos ataques directos as infra-estruturas, e na guerra económica, que consistia no uso do sistema moderno de contentorização, do uso do capital na manipulação do tráfego e das rotas, redução de custos e aplicação de tarifas contratuais na escolha das rotas. Acrescida a estas acções o capital sul-africano investiu e estabeleceu um sistema de comunicações sofisticado; investiu também na informática para o controlo computarizado do seu sistema regional de transporte<sup>122</sup>.

Segundo Mackintosh, o sistema de contentorização proporcionou mudanças para a economia e organização do transporte marítimo. Dentre elas destaca que:

A contentorização encorajou muito a rápida movimentação nos portos, devido ao elevado capital e aos custos correntes dos grandes navios de contentores; a contentorização criou uma grande preferência para que os grandes de contentores passassem a escalar só em portos sul-africanos seleccionados, baldeando aqui as cargas para outros destinos; a contentorização na África Austral, tal como em outras partes, teve a tendência de alargar influência das companhias de navegação para o interior. [...] E neste caso, a Rodésia do Sul/Zimbabwe tornou-se no primeiro país do hinterland na região a abraçar esta tecnologia (no período das sanções) para de seguida explorar a linha férrea de Beitbridge construída em 1974, ligando o porto de Durban<sup>123</sup>.

Porém, face ao ambiente de certo modo hostil da África do Sul em relação ao Corredor da Beira, assistiu-se uma luta económica pela inversão da estratégia sul-africana protagonizada pela SADCC e seus parceiros na década de 1980, nomeadamente a reabilitação e o melhoramento das infra-estruturas que ligam Beira-Zimbabwe (linha férrea e o pipeline) de modo a tornar o Corredor competitivo e atraente e voltar a recuperar os seus clientes<sup>124</sup>. Por exemplo no final da década de 1980 foi construído um terminal de propósitos múltiplos na Beira com equipamento para o manuseamento de contentores, portanto, perante esta situação não havia espaço para a alegação de problemas técnicos, mas do baixo volume do tráfego. Os trabalhos de reabilitação do Corredor estabelecidos em 1986 no âmbito da SADCC terminaram em 1987.

---

<sup>121</sup> SARGUENE, 1990: 17

<sup>122</sup> NHABINDE: 107-109 e 166-167.

<sup>123</sup> MACKINTOSH, Maureen. (1986). “O Capital Privado e o Estado no Sistema de Transportes da África Austral: As Implicações da actual organização do transporte de carga na planificação de Moçambique”. *Estudos Moçambicanos* 5/6. Maputo, p. 93-4 e 88-9.

<sup>124</sup> CASTELO BRANCO, 1997:103

Para reduzir o nível das sabotagens do Corredor da Beira (desde do pipeline Beira-Mutare e linha férrea com o mesmo sentido), o Zimbabwe colocou ao longo deste cerca de três mil (3.000) homens do seu exército. Este número veio a aumentar para cerca de sete mil (7.000) a dez mil (10.000) homens, consumindo o orçamento zimbabweano em cerca de USD 100 milhões anuais. A partir de 1984 a guarnição feita pela Zimbabwean National Liberation Army (ZANLA) permitiu um serviço razoável ao longo da linha férrea Beira-Mutare<sup>125</sup>.

O melhoramento da segurança militar no Corredor da Beira, reflectiu-se também na segurança na circulação de comboios de mercadorias ao longo da linha férrea Beira-Mutare. Hanlon (1989) apud Nhabinde (1999:64) assegura que a perda do tráfego em 1987 baixou, sendo que o tráfego zimbabweano e malawiano por esta linha aumentou para 248 e 66 mil toneladas no mesmo ano, respectivamente. Esta tendência verificou-se também no porto da Beira que a partir de já iniciava nova etapa de prosperidade (vide o gráfico 2). O próximo capítulo ilustra esta dinâmica com exemplos concretos.

#### **2.2.4. O Corredor da Beira na década de 1990**

Para elucidar o lugar do corredor da Beira no processo de desenvolvimento de Zimbabwe durante a década de 1990, significa compreender a dimensão do ano 1992. O ano em alusão tem maior significado tanto para a região da SADC como para o corredor em estudo. Pois, representa o ano do fim do regime do apartheid na África do Sul, que desde década de 1980 dedicava-se na sabotagem da estrutura ferro portuária do corredor da Beira. A data também é marcada pela transformação da SADCC em SADC, integrando desde 1994 a África do Sul no bloco regional, cessando assim, as hostilidades deste em relação ao corredor da Beira. Para além de constituir o ano do fim do conflito armado em Moçambique que até então afectava negativamente o envolvimento eficiente do corredor no tráfego regional.

Se aparentemente os acontecimentos arrolados acima representavam uma oportunidade para o Corredor da Beira se afirmar ao nível da região, isso não chegou a ser relevante devido aos outros factores emergentes na região. Pois, o fim do regime de apartheid na África do Sul e conseqüente integração deste país na recém criada SADC em substituição da SADCC, vai abrir espaço para a competitividade entre os corredores da região incluindo os sul-africanos.

---

<sup>125</sup>NHABINDE: 47

Esta nova tendência vai claramente beneficiar esses últimos devido à robustez que apresentam, desde ao sistema de gestão portuária até a sua modernização, e uso do sistema de contentores<sup>126</sup> e eficiência que o sistema ferro portuário da Beira não apresentava.

Outro factor da década de 1990 que vai afectar o Corredor da Beira é o contexto vivido no Zimbabwe em que o sistema logístico e de transporte até então virado para servi-lo alterou devido a factores externos como: tendências globais, liberalização ou privatização que vão liderar a reestruturação do antigo sistema. Com isso, o comércio internacional também era afectado. Daí, entre os comerciantes e transportadores optaram por diferentes modos de transporte, criando maior concorrência mesmo dentro do Zimbabwe. Disso a África do Sul saiu a ganhar, aumentando rapidamente o seu transporte do que antes, alimentando seus portos através da mercadoria regional<sup>127</sup>.

Os factores tanto favoráveis como de limitação do processo natural do Corredor da Beira na década de 1990 serão tratados no próximo capítulo que tem a ver com a dinâmica comercial do Corredor da Beira com Zimbabwe nas décadas de 1980 e 1990. Ainda no capítulo 3 serão apresentados os números condicentes ao processo de transacção ou manuseamento de mercadorias no porto da Beira.

Antes de 1990, os acordos da região tendiam isolar a África do Sul da sua intenção de tornar os países da região (principalmente os de hinterland) dependentes da sua economia, sobretudo do seu sistema de transporte para dinamizar o comércio internacional. Para minimizar as intenções da África do Sul a SADCC elegeu o Corredor da Beira como o factor dinamizador das entradas e saídas do comércio internacional dos países membros da SADCC. Esta situação não só tinha em vista materializar os objectivos desta organização, que passavam por atribuir importância aos corredores regionais (sobretudo da Beira) para garantir a libertação das economias dos países membros da sua dependência em relação à África do Sul, mas também, tornava-se uma medida proteccionista do porto da Beira e outros em relação aos portos sul-

---

<sup>126</sup> A África do Sul tornou-se pioneira na introdução desta modernização na região precisamente em 1977 e 1980, tendo encetado a contentorização do seu comércio marítimo com a Europa e América, respectivamente. E como consequência deste processo a expedição e o despacho regionais foram monopolizados pela Manica e Rennie, dominadas pelo capital privado sul-africano. Portanto, esta última era a Safmarine (virado para o transporte marítimo) em terra (NHABINDE, 1999:97-100). O desejo sul-africano de monopolizar o sistema de transporte regional era antigo, mas até 1974 não tinha conseguido esta intenção, porque tanto o governo colonial português, como a Grã-bretanha não estavam interessados em aderir as pretensões deste país.

<sup>127</sup> PEDERSEN, Poul Ove. "Zimbabwe's changing freight transport and logistical system: Structural Adjustment and Political change". In: *Journal of Southern African Studies*, vol. 30, nº 3 (Sep., 2004), p. 599. Disponível em <http://www.jstor.org/stable/4133910>. Acesso em 15 de Junho de 2017.

africanos. O que de certo modo, garantiu uma certa vivacidade deste, apesar do ambiente hostil que foi submetido pela África do Sul.

Em termos político diplomático sobre o Corredor da Beira na década de 1990 o mesmo deixou de desempenhar o papel tanto desestabilizador que ocupara na década de 1970 face as sanções impostas a Rodésia do Sul, como estabilizador uma vez que o seu sistema ferro portuário e oleoduto foram identificados como estratégicos para o desenvolvimento das economias dos países membros da SADCC sem acesso ao mar, sem no entanto, depender dos portos sul-africanos.

Do capítulo podemos concluir que durante as décadas de 80 e 90 a situação política e económica de Zimbabwe foi grandemente influenciada por dois instrumentos fundamentais, nomeadamente pela Constituição de Lancaster House e pelo Programa de Ajustamento Estrutural. É que tanto a política agrária como a reforma foram adoptadas partindo de princípios defendidos por esses instrumentos. Se na década de 80 o governo zimbabweano optou pelo “Programa de Crescimento com Equidade” como sendo a melhor via para minimizar as desigualdades que se registavam entre os grandes agricultores brancos com os pequenos agricultores negros, já na década de 90 esta política foi reformulada para dar lugar ao “Programa de Ajustamento Estrutural”, com orientação para o mercado. Ainda nos dois momentos, a reforma agrária também procurou obedecer os princípios destes dois instrumentos. Sendo que nos anos de 1980 o governo zimbabweano iniciou o processo de reforma agrária limitado ao princípio de Lancaster House, isto é, sob o mecanismo do mercado. E na etapa a seguir passamos a ter a coabitação dos métodos do Estado (aquisição compulsiva) e do mercado que entravam na competição aberta na obtenção de terras dos agricultores brancos.

Os primeiros dez anos da independência do Zimbabwe foram de maior produção sobretudo no sector agrícola que tornou o país maior exportador da mercadoria de origem agrícola, o que não veio a acontecer nas duas décadas posteriores dado ao recrudescimento da crise.

Podemos concluir ainda que o Corredor da Beira nas duas décadas registou momentos bons e maus condicionados pela conjuntura regional. Tivemos como principais acontecimentos, o fim das sanções logo no início da década de 80 sobre o Zimbabwe que significou o retorno ao tráfego natural da mercadoria pela Beira; o recrudescimento da sabotagem sul-africana sobre o sistema ferro portuário da Beira e ao mesmo tempo a resposta da região através de destacamento

do contingente militar ao longo do Corredor para garantir a segurança, e a reabilitação e melhoramento das infra-estruturas ligadas a este para garantir a competitividade em relação aos portos sul-africanos, o que no fim das contas resultou no melhoramento do tráfego das mercadorias de e para o hinterland.

### **Capítulo III: A dinâmica comercial do Corredor da Beira nas décadas de 1980 e 1990**

O capítulo descreve a dinâmica comercial do Corredor da Beira durante as duas décadas de 1980 e de 1990. Objectivamente demonstra em números através de tabelas ou gráficos o volume das mercadorias em trânsito por este Corredor. Os principais produtos de exportação e importação de Zimbabwe durante este período, e finalmente apresenta explicativamente os factores que influenciaram para a adopção de novas políticas que conduziram o Zimbabwe a crise a partir da década de 1990.

#### **3.1. A dinâmica comercial do Corredor da Beira com Zimbabwe na década de 1980**

A década de 1980 começa politicamente com a proclamação da independência do Zimbabwe em Abril de 1980 e com ela o novo governo saído das eleições internas. Portanto, era o início do governo de Roberto Mugabe e suas políticas económicas intervencionista do Estado assente na valorização da produção agrária que garante os produtos de exportação (tabaco, algodão, açúcar bruto, chá, café) e matérias-primas para as indústrias locais de processamento.

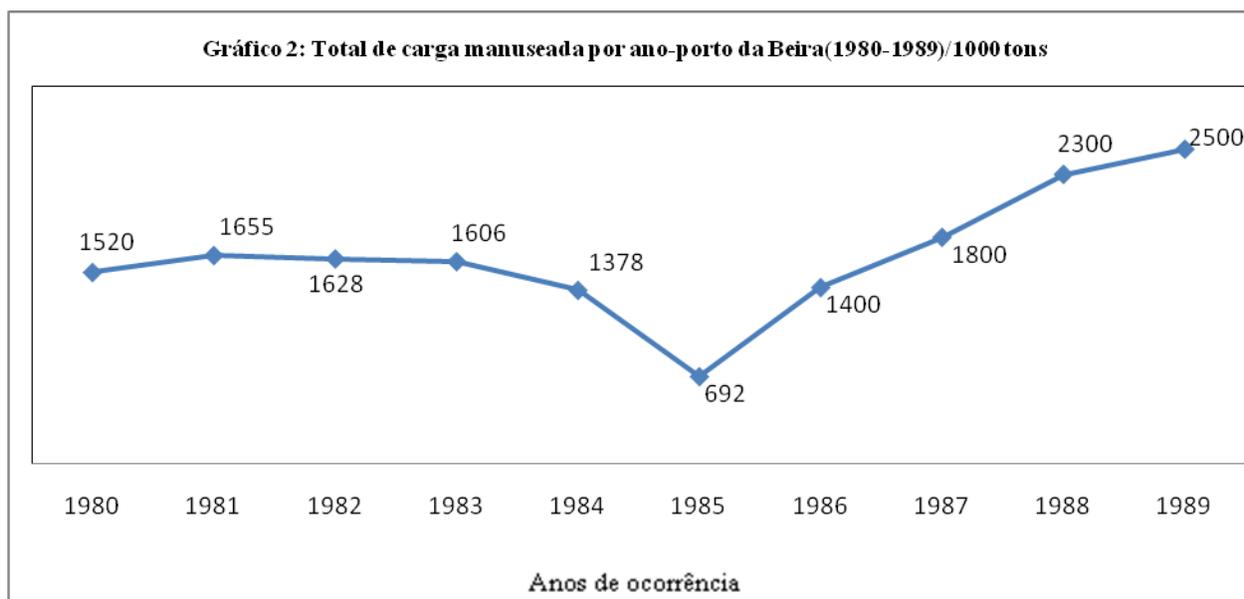
A reabertura das fronteiras de Moçambique com o vizinho Rodésia do Sul (a partir desta data denominado Zimbabwe) significou também o recomeço do tráfego pelos portos da Beira e do Maputo que desde 1976 era desviado para os portos sul-africanos. Portanto, até então os serviços portuários da Beira eram mínimos, atendendo a reduzida carga que provinha de Malawi e Zaire via Moatize, pois, era quase impossível usar a via-férrea Beira-Mutare pelo facto deste passar pela Rodésia do Sul.

Para melhor compreensão do dinamismo comercial desta década de 1980 pelo Corredor da Beira vamos dividir a década em duas partes. Sendo a primeira que vai desde 1980-1984/5 e a segunda parte que vai de 1986-1990.

A primeira fase foi caracterizada por fraco desempenho do Corredor tudo por culpa do desvio da maior parte da mercadoria do seu principal cliente, o Zimbabwe pelos portos sul-africanos. Isto vale dizer que este país exportou e importou muito menos por via Beira, o que demonstra claramente que a intenção da SADCC em tornar o Corredor da Beira como principal via de escoamento dos produtos de e para hinterland e tentar estancar a intenção da África do Sul de transformar os países da região dependentes da sua economia, sobretudo do seu sistema de

transporte, no contexto da Estratégia Total<sup>128</sup>, era ainda uma miragem, pois, não tinha encontrado solução para contrariar o rumo dos acontecimentos até então favoráveis a África do Sul. De recordar que este país já vinha desencadeando várias acções de índole militar, económico e psicológico contra o Corredor da Beira com objectivo claro de capitalizar os seus portos. O gráfico a seguir permite-nos fazer uma breve leitura em torno da situação decorrente em relação ao Corredor e ao seu cliente Zimbabwe nesta fase de 1980-1985.

**Gráfico 2: Total de carga manuseada/ano pelo porto da Beira (1980-1989) em/10<sup>3</sup> tons**



Fonte: Adaptado de SARGUENE, 1990: 16/21 e 33.

O gráfico traz nos dados relativos a carga manuseada pelo porto da Beira durante a década de 1980. O mesmo mostra que de 1980 até pelo menos 1985/6, o nível de manuseamento da carga por parte do porto era baixo com uma redução acentuada no ano de 1985. Já a partir de 1986/7, o volume de manuseamento de carga tendeu a subir. Este comportamento resulta das acções combinadas que eram desencadeadas sobre o porto da Beira durante este período. São elas, as acções vistas da SADCC na mobilização de fundos junto aos doadores para pôr em marcha o chamado “10 year Development Plan” centrado na modernização do Corredor. A vitória diplomática da SADCC ao nível internacional resultou das acções do Gabinete do

<sup>128</sup> Para garantir esse domínio sobre outros países da África Austral, a África do Sul definiu através da Constelação de Estados da África Austral (CONSAS), a acção relativa aos transportes, distribuição e comunicações como de particular importância no domínio da hegemonia regional.

Corredor da Beira, criado em 1985 pelo Decreto Ministerial Conjunto de 19 de Dezembro (criado pelo governo de Moçambique em coordenação com outros membros da SADCC) que em 1986 coordenou as conferências de doadores tanto na Beira como no estrangeiro tendo angariado cerca de seiscentos e setenta milhões de dólares para os diversos projectos inseridos no Corredor da Beira<sup>129</sup>.

A disponibilização dos fundos permitiu que se realizassem obras de modernização do porto da Beira, tornando-o competitivo com outros portos da região e em particular, sul-africanos. Pois, os justificativos que eram apresentados pelos empresários zimbabweanos para optarem pelos portos sul-africanos tinham a ver com a baixa qualidade dos serviços prestados por aquele porto, desde a fraca gestão portuária, associada ao deficiente sistema de manuseamento de carga, até ao inapropriado sistema de comunicação<sup>130</sup>. Portanto, o melhoramento do sistema de funcionamento do porto da Beira<sup>131</sup> e a garantia da segurança permanente ao longo do Corredor terão constituído motivos suficientes para justificar o ascendente tráfego pelo porto da Beira a partir de 1986.

Em 1988, tivemos outro acontecimento relevante para o Corredor que consistiu na criação do Comité Consultivo do Porto da Beira pelo Ministério dos transportes e Comunicações de Moçambique<sup>132</sup> que passou a assumir um papel importante na propaganda sobre as vantagens do uso do porto. Perante estas acções, o Corredor da Beira foi recuperando os seus clientes e consequentemente o tráfego da mercadoria em trânsito foi aumentando embora de forma tímida. Alias, a partir de 1986 Zimbabwe por exemplo, já tinha reiniciado a importar por completo os combustíveis via oleoduto da Beira, deixando de o fazer através da África do Sul, aumentando assim o volume da carga manuseada pelo porto<sup>133</sup>.

Em suma, de 1980-1985 a África do Sul conseguiu de certo modo desviar a grande parte do volume de mercadorias do hinterland (incluindo Zimbabwe principal cliente do porto da

---

<sup>129</sup> SARGUENE: 20 e 22.

<sup>130</sup> SARGUENE, 1990:19

<sup>131</sup> Consistiu como já referimos atrás, na reabilitação das infra-estruturas do Corredor, desde os cais, o canal de acesso que permitia a acostagem de navios de alta tonelagem, reabilitação da linha férrea Beira-Mutare, instalação provisória da terminal de contentores em 1988, apetrechada de recursos técnicos modernos, entre outras.

<sup>132</sup> O Comité em referência era composto por representantes de Botswana, Malawi, Zâmbia, Zimbabwe e Moçambique e tinha como objectivo manter informados os interessados no uso e desenvolvimento do sistema ferro portuário da Beira, minimizando deste modo as acções psicológicas de carácter difamatório contra o Corredor da Beira levadas a cabo pela África do Sul junto dos grandes utilizadores deste.

<sup>133</sup> SARGUENE, 1990:21 e 24.

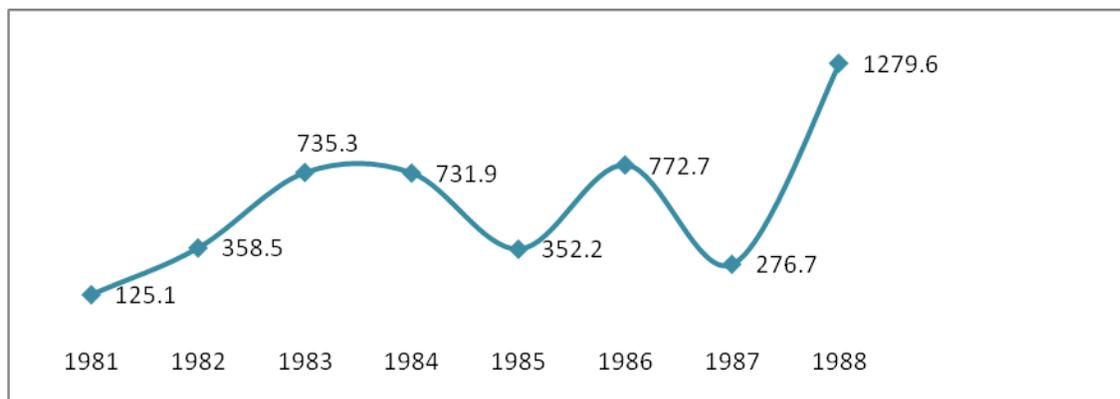
Beira) que passaria por Beira para os seus portos, mantendo deste modo, o seu domínio sobre a região.

De seguida passamos em revista as contribuições do Zimbabwe no volume da mercadoria total manuseada pelo porto da Beira na década de 1980. Nos primeiros anos da década considerados críticos para o porto, Zimbabwe contribuiu muito menos, tendo até sido superado por Malawi.

Esta situação foi evidente por exemplo, nos anos de 1981 e 1982, em que o porto da Beira manuseou cerca de 1,655 milhões de tons; 1,628 milhões de tons, respectivamente. Deste volume, Zimbabwe contribuiu com apenas 125.1 mil tons em 1981 e 358.5 mil tons em 1982, contra 500.9 mil tons, e 410.8 mil tons de Malawi respectivamente<sup>134</sup>.

O período de maior ascensão do Corredor da Beira que inicia em 1986 teve como maior contribuinte o principal cliente, neste caso o Zimbabwe que desde já passou a usar o porto da Beira com maior regularidade. O gráfico 3 apresenta o volume da mercadoria zimbabweana que passou pelo porto da Beira.

**Gráfico 3: Contribuição de Zimbabwe na carga manuseada por porto da Beira, 1981-1988, em/10<sup>3</sup> tons**



Fonte: Adaptado de SARGUENE, 1990:16/21 e 33.

O gráfico apresenta-nos a contribuição anual de Zimbabwe no volume total da mercadoria manuseada pelo Corredor da Beira, de 1981 a 1988. Dos dados referentes a carga dos anos 1983 e 1984, cerca de 600 mil tons eram de importação do combustível através do oleoduto Beira-Mutare, e a exportação e importação de carga diversa era insignificante. Sarguene

<sup>134</sup> Ibidem: 33

(1990) admite que esta tendência poderia estar associada ao facto da importação deste produto nessa altura ser da responsabilidade do governo ou pelo menos exercia sua influência sobre o processo. Um dado importante é que o volume da carga representado em 1986 é na sua totalidade de importação do combustível via oleoduto Beira-Machipanda. Sendo, de total de 1.279.6 tons da carga geral de 1988, cerca de 921.200 tons era também de importação do combustível.

No geral, os números apresentados no gráfico permitem-nos concluir que exceptuando o ano de 1987, a partir de 1985 o tráfego das mercadorias zimbabweana representava aproximadamente metade do volume total da carga manuseada pelo porto da Beira. Se o combustível representava o principal produto de importação, a exportação era garantida por produtos agrícolas, nomeadamente, o tabaco, algodão, açúcar bruto, chá<sup>135</sup>.

### **3.2. A dinâmica comercial do Corredor da Beira com Zimbabwe na década de 1990**

Neste sob capítulo apresentamos especificamente o tráfego das mercadorias pelo Corredor da Beira de e para o hinterland. Mostramos aquilo que foi o contributo de Zimbabwe na carga manuseada pelo porto da Beira durante os anos de 1990.

A década de 1990 inicia com a introdução do Programa de Ajustamento Estrutural (ESAP) em 1991, que era o prenúncio da reestruturação do funcionamento da economia de Zimbabwe.

A dinâmica comercial do Corredor da Beira durante a década de 1990 ficou dependente da situação económica do Zimbabwe que nessa altura iniciava a sua reestruturação. No geral as exportações e importações do Zimbabwe pelo Corredor da Beira observaram dois momentos, sendo alto, pelo menos até 1997 e baixo, a partir desta data em diante. Esta situação verificada a partir da segunda metade da década de 1990 deveu-se a vários factores, externos e internos do Zimbabwe que influenciaram para esta situação.

O estudo apresentado pelo Relatório do FAO (2003) apresenta os seguintes factores: Em primeiro lugar, o surto da febre aftosa em 2001 que vai afectar o rendimento agrícola. Em segundo lugar, o ambiente político volátil e a disputa diplomática entre Harare e a União Europeia que impediram o normal processo das exportações zimbabweanas, especialmente para este mercado europeu. Em terceiro lugar, o exercício de “redistribuição rápida da terra” que

---

<sup>135</sup> RELATÓRIO DO FAO, 2003

afectou a capacidade das exportações de Zimbabwe. Por exemplo, as terras mais adequadas para a produção de culturas comerciais foram reorientadas para a produção de culturas de subsistência.

Entre os anos de 1985 e 1996/7 a quantidade das exportações dos produtos agrícolas (tabaco, algodão, açúcar, cereais, incluindo milho) era de 24 a 100 por cento. A partir de 1997, todos os produtos, exceptuando o tabaco tenderam a decrescer. O exemplo claro é das exportações de algodão que o estudo da FAO (2003:18) realizado por Moses Tekere, demonstra que durante este período, aumentaram de 18 797 toneladas em 1993, atingindo um máximo de 92 769 toneladas em 1997, tendo diminuído para 79 671 toneladas em 1998 devido a baixos rendimentos. Os preços mundiais deprimidos desde o início de 1999 diminuíram ainda mais a produção.

O comportamento descrito no parágrafo anterior vai se verificar também no tráfego do corredor da Beira que na segunda metade da década de 1990 tendeu a decrescer, como podemos verificar nas tabelas a seguir.

**Tabela 2: Total do tráfego da mercadoria agrícola e de mineração, 1997-2000 em/10<sup>3</sup> tons**

Produto	1997	1998	1999	2000
Açúcar e produtos de açúcar	17,0	12,6	11,9	54,3
Cereais	412,1	218,1	119,4	103,8
Tabaco	1,9	57,4	0,0	0,0
Chá	0,7	4,5	0,0	0,0
Granito	68,6	80,3	57, 1	96,2
Minério de ferro	0,0	0,0	0,0	62,4
Combustível	1365,5	1292,0	1230,7	1118,3

Fonte: Adaptado de MOZAMBIQUE PORTS AND RAILWAYS (CFM). *Mozambique. Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)* [Disponível no site da: Port Management Association of Eastern and Southern Africa, Mombasa, Kenya:] <http://www.pmaesa.org/media/docs/mozambique.pdf>. Acesso em 24 de Setembro de 2017.

**Tabela 3: Quantidade de mercadoria em trânsito, importada e exportada pelo hinterland, 1997-2000 em/10<sup>3</sup> tons**

País		1997	1998	1999	2000
Import.	Zimbabwe	1469,0	1391,5	1305,7	1089,1
	Malawi	91,4	74,3	43,9	40,7
	Zâmbia & outros	20,7	19,2	13,7	2,6
Export.	Zimbabwe	518,5	214,6	208,9	405,8
	Malawi	80,7	83,1	60,0	92,1
	Zâmbia & outros	46,2	31,7	51,6	7,8
<b>Total: Export-import.</b>		2.226.5	1814.4	1683.8	1638.1

Fonte: Adaptado de MOZAMBIQUE PORTS AND RAILWAYS (CFM).

<http://www.pmaesa.org/media/docs/mozambique.pdf>. Acesso em 24 de Setembro de 2017.

As tabelas 2 e 3 são elucidativas quanto a situação que caracterizou o corredor da Beira a partir da segunda metade da década de 1990. Três situações que nos saltam a vista, a primeira é que excepto o granito (embora com um baixo registo no ano de 1999) os restantes produtos baixaram gradualmente as quantidades de exportação, sendo que a exportação do tabaco e chá via Beira deixou de existir a partir de 1999. A segunda situação tem a ver com a importância que tem o Zimbabwe no volume total da mercadoria em trânsito, mesmo na situação de abrandamento da sua economia. A terceira questão está relacionada com o facto de Zimbabwe passar a exportar menos em comparação com a importação, o que revelava fortes indícios da crise (sobretudo de produção) que já começava afectar o país. Entretanto, os restantes países continuavam com o volume de exportação maior em relação a importação.

Em paralelo a situação que se verificava no corredor da Beira o porto sul-africano de Durban que Zimbabwe é também cliente, estava praticamente estacionário sem grandes registos se comparado com os outros portos sul-africanos, como ilustra a tabela 4.

**Tabela 4: Fluxo de mercadoria pelos principais portos sul-africanos, 1994-1998, em/10<sup>3</sup> tons**

Porto	Volume de carga em 10 <sup>3</sup> tons		
	1994	1996	1998
Durban (RSA)	25289	31510	31157
Richards Bay (RSA)	68736	78619	86092
Port Elizabeth (RSA)	3693	5300	5765

Fonte: Adaptado de WELLMER, Gottfried. (2000). *Between regional integration and reciprocal free trade with the European union*. Bielefeld, World House Bielefeld/Coordenação Southern África (COA). p. 36.

Os dados sobre o porto de Durban mostram claramente que o mesmo não teve grandes resultados, o que de alguma forma explica que apesar dos portos sul-africanos apresentarem custos de pagamento e custos de tempo relativamente menor comparado com o porto da Beira, também sofreram a situação da queda das importações zimbabweana, derivadas da crise económica deste país.

Em geral os desníveis acentuados dos portos sul-africanos com o porto da Beira no volume de mercadoria manuseada na década de 1990, é justificado como resultado por um lado, da modernização do sistema de transporte onde destaca-se a contentorização. Entretanto, o transporte contentorizado operava com menor taxas pela linha férrea sul-africana para Durban e com uma estrutura favorável para o sistema de contentor. E no porto da Beira embora este sistema tenha sido implantado inicialmente em 1988, o mesmo só veio a tornar-se eficiente a partir de 1998 quando a “CORNELDER”, criada neste ano passou a gerir o porto, e consequentemente estabelecendo acções de melhoramento de terminais de carga preparados para o manuseamento de contentores<sup>136</sup>.

Outro factor a tomar em conta é o papel do “Maersk”<sup>137</sup> que a partir da segunda metade de 1990 estava em rápida expansão, tendo comprado as licenças de transporte/carga com vários fretes, junto ao “SAFMARINE”, passando assim, a controlar o tráfego zimbabweano, sobretudo, no seu comércio exterior<sup>138</sup>. Pode-se justificar-se assim o desvio do tabaco contentorizado deste país que passou a escalar Durban em detrimento por exemplo do porto da Beira. Sabe-se que essas companhias detinham o capital sul-africano e já nos finais da década de 1970<sup>139</sup> já estavam estabelecidas no Zimbabwe onde construíram terminais de contentores para o armazenamento do tabaco.

A Maersk, controlando o comércio, procurou concentrar o tráfego de contentores em maiores e mais eficientes portos, onde grandes navios podem ser operados com maior frequência. Como resultado disso, aquelas exportações que alimentavam o porto da Beira eram

---

<sup>136</sup> PEDERSEN, 2004: 599.

<sup>137</sup> Maersk é um Group de origem dinamarquesa que apesar de estar ligado a variedade de sectores de negócio, detêm maior visibilidade nos sectores dos transportes e energia. Tem sido o maior operador e fornecedor de porta-contentores e navios em todo o mundo desde 1996, e sua sede está sediada em Copenhaga, Dinamarca.

<sup>138</sup> PEDERSEN, 2004:599.

<sup>139</sup> Um dos exemplos é da MANICA terminal estabelecido em 1975 que servia como receptora de recipientes ou contentores vazios para o seu empacotamento e posterior envio aos portos, para além armazenar o tabaco.

desviadas para Durban<sup>140</sup>. Desta forma, segundo Pedersen o sistema de contentorização sul-africano acabava por atrair o comércio internacional de Zimbabwe.

O argumento de Pedersen tem seu mérito mas à que compreender que o comércio internacional zimbabweano não estava na sua plenitude funcional. Perante a economia de Zimbabwe em declínio pouco significou para o porto de Durban (como ilustra a tabela 4) na medida em que o seu volume de manuseamento da mercadoria esteve estacionário durante a segunda metade da década de 1990, embora com um ligeiro crescimento.

Do capítulo podemos concluir que nas duas décadas (1980-1990) tanto o comércio internacional de Zimbabwe como o nível de manuseamento da carga pelo porto da Beira, obedeceram dois momentos de ascensão e regressão em simultâneo que demonstra o grande valor que representa o Zimbabwe no volume do produto manuseado pelo porto da Beira. Pois, de 1980-1985 o porto apresentava o nível baixo da carga manuseada. E neste mesmo período verificava-se também a pretensão de Zimbabwe pelo uso dos portos sul-africanos como sua saída preferencial para mercados internacionais devido a factores imensamente aflorados neste capítulo.

Já a partir de 1986 até meados da década de 1990 a situação era contrária. Com o melhoramento dos aspectos que impediam o uso do Corredor, o volume da mercadoria manuseada pelo porto tendeu a subir, motivado pelo recuo não totalmente de Zimbabwe que passou a usar frequentemente o Corredor da Beira.

O ano de 1997/8 começa com o novo e longo ciclo de instabilidade da economia zimbabweana motivada por razões como, más épocas agrícolas, recrudescimento da violência política, sanções impostas ao Zimbabwe pela União Europeia (principal mercado internacional do comércio zimbabweano), expropriação das terras dos farmeiros brancos pelo governo de Zimbabwe que garantiam a produção de culturas de exportação entre outras. Com esta situação o período de prosperidade do Corredor da Beira marcava paulatinamente passos no sentido regressivo, uma vez que o volume da mercadoria por si manuseado tornava-se cada vez mais reduzido. E o Zimbabwe que representa o seu principal parceiro comercial voltava a ser o grande culpado pelos insucessos do Corredor. O capítulo 4 poderá elucidar-nos esta maior dependência do Corredor pelo fluxo comercial de Zimbabwe, dado que, os restantes países do hinterland que

---

<sup>140</sup> PEDERSEN, 2004:599.

fazem também o uso do mesmo em conjunto não superam nem em volume de carga transportado, e nem em frequência do uso do porto da Beira.

#### **Capítulo IV: Impacto da Crise Zimbabweana para o Corredor da Beira, 2000-2009**

O presente capítulo centra-se essencialmente na análise evolutiva da mercadoria em trânsito pelo Corredor da Beira no sentido descendente (do hinterland para o porto) e ascendente (do porto para o hinterland) durante o período da crise de Zimbabwe, para demonstrar que a situação deste país afectou negativamente o rendimento do Corredor. O capítulo analisa ainda o tipo de produto em transição pelo Corredor da Beira durante a década de 2000, para concluir que houve alteração no formato da mercadoria motivado pela reversão das necessidades internas zimbabweana e pelo abandono do principal mercado (UE) das exportações agrícolas deste país e consequente opção pelo mercado sul-africano, e finalmente pelas dificuldades que quase toda estrutura produtiva de Zimbabwe tinha para garantir maior produção que sustente as exportações em grande escala.

O estudo que fazemos no presente capítulo tende a abarcar a década de 2000 por constituir o momento em que a crise zimbabweana atingiu o seu auge dado o recrudescimento das contradições políticas e da contínua e agressiva expropriação das terras dos fazendeiros brancos pelo regime de Mugabe a favor dos novos donos (entre camponeses negros e ex combatentes) que garantiam a hegemonia política do governo do ZANU-PF.

Apesar de assumirmos a nossa concentração a este período, não implica que não poderemos recuar sobretudo para a década de 1990 uma vez que o comportamento político económico que caracteriza esta década de 2000 resulta dos problemas que começam desde a década anterior.

Antes de analisarmos os dados atinentes a evolução comercial do Corredor da Beira com hinterland/Zimbabwe, importa trazeremos aqui os três elementos essenciais da história de Zimbabwe. O primeiro, são os antecedentes económicos que contribuíram para a crise sem precedente do país; o segundo elemento a merecer nossa explicação é a génese da oposição ao regime de Mugabe; e em terceiro lugar analisamos como a terra tornou-se um instrumento de poder no Zimbabwe. Ao finalizar, iremos então procurar compreender o impacto da crise do Zimbabwe para o Corredor da Beira. A nossa análise será basicamente sobre a evolução do comércio do Corredor com o hinterland, nomeadamente com Zimbabwe.

#### **4.1. Os antecedentes económicos relacionados com a grande crise do Zimbabwe**

A adopção do “Framework for Economic Reform 1991-1995” como o primeiro Programa de Ajustamento Estrutural terá sido a primeira “bomba” para o governo Zimbabweano e a própria economia do país. O programa ora iniciado era visto pelo governo como sendo a chave para o rápido desenvolvimento da economia que já começava mostrar sinais de desaceleração. O “Framework for Economic Reform 1991-1995” era ambicioso na medida em que previa, entre outros, um crescimento do PIB de cinco por cento ao ano baseado no crescimento acelerado das exportações e na redução do défice orçamental. Mas a sua execução dependia de outros factores externos, como financiamento, que logo em 1991 os parceiros internacionais de financiamento nomeadamente, o Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI) responderam positivamente garantindo apoio financeiro<sup>141</sup>. Foi por este espírito de garantia de apoio técnico financeiro para o programa que o governo de Zimbabwe viria a passar para a gestão do mesmo ao FMI em 1992.

Longe dos sucessos que se esperavam sobre o programa, nada de concreto viria acontecer na medida em que o mesmo não chegou a se beneficiar na íntegra dos apoios prometidos tanto pelas instituições financeiras internacionais como pelo Reino Unido e os EUA. Em causa estavam os desentendimentos que existiam entre estes com o governo de Zimbabwe. Pois, uma das exigências era a necessidade de Zimbabwe acelerar o processo da liberalização da economia. Para Porto (2008) este imbróglio associado ao aumento do desemprego que atingia os cinquenta por cento, a redução da competitividade da indústria e o agravamento do défice orçamental entre os anos de 1990 e 1995, resultaria em último caso na grande crise que levaria Zimbabwe a banca rota.

Ainda para a compreensão dos antecedentes estruturais da crise económica de Zimbabwe são apontadas as opções tomadas pelo governo em 1997 e 1998. No primeiro caso refere-se a medida tomada pelo Presidente Robert Mugabe em ordenar os pagamentos não orçamentados aos “veteranos de guerra” em Novembro de 1997 na ordem de cinco bilhões de dólares zimbabweano. No segundo caso foi também quando Mugabe autorizou o envio de tropas para a República Democrática de Congo (RDC) em meados de 1998. Essas medidas terão na altura

---

<sup>141</sup> PORTO, 2008:114

agravado o défice orçamental e contribuíram para a depreciação da moeda e consequente hiperinflação e agravamento da retracção da economia<sup>142</sup>.

Outro aspecto a ter em conta na análise sobre os antecedentes da crise tem a ver com os benefícios acumulados pela minoria da elite do partido ZANU-PF, que durante a implementação do “Framework for Economic Reform 1991-1995”, impunha a liberalização económica, estes foram ocupando lugares que lhes garantiam certos benefícios económicos resultantes de tal liberalização. Tanto que foram surgindo outros pró regime dado que o partido no poder obrigava quem quisesse se beneficiar do programa registar-se como membro do partido. Como descreve Porto “[...] o novo capital financeiro disponível para o financiamento de projectos levaria à criação de uma nova classe financeira, composta por indivíduos-chave do partido no poder [...] trabalhando em empresas nominalmente independentes”. Entretanto, este grupo que gozava de protecção das pressões inflacionárias e com acesso as divisas estrangeiras redobrava-se em comprar empresas a uma fracção do seu verdadeiro custo<sup>143</sup>.

Portanto, todas essas vicissitudes acabaram por estoirar a potencialidade da economia de Zimbabwe que a partir de 1997 foi se afundando até atingir os níveis insustentáveis, que não garantiam tanto a exportação como a importação do país. E como se não bastasse em 1998 em resposta as medidas tomadas por Mugabe, primeiro em fazer gastos não planificados para o pagamento dos veteranos de guerra em 1997, e em segundo, em enviar tropas para RDC, o FMI anunciou a suspensão do Programa de Ajustamento Estrutural iniciado em 1991.

#### **4.2. A génese da oposição no Zimbabwe**

Os problemas sócio económicos da década de 1990 vão ser “porta standar” da emergência de movimentos anti-regime governamental. Foi também na sequência destes problemas que assolavam sobretudo a maioria da população urbana que culminaram com a formação do “Movement for Democratic Change (MDC) em 1999.

Se na década de mil e novecentos e oitenta a situação sócio económica do país era tida como de relativa estabilidade e de progresso, uma nova etapa se abriu desde o início da década de mil e novecentos e noventa, marcada com a crescente instabilidade sócio económica que era consequência da liberalização da economia. Contudo, na medida em que as condições

---

<sup>142</sup>SACHIKONYE, Lloyd. “Whither Zimbabwe? Crisis & democratisation”. In *Review of African political economy*. Vol. 29. nº 91, Março de 2002, p.14. Entretanto, a operação militar para RDC gastava anualmente cerca de 360 milhões de dólares americanos em despesas. (SACHIKONYE, 2002:14)

<sup>143</sup>PORTO, 2008:115

económicas pioravam várias organizações como da sociedade civil, da principal organização sindical “Zimbabwe Congress of Trade Unions” (ZCTU), das organizações de direitos humanos e da média independente tornaram-se mais interventivos, mobilizando os seus membros e a população em geral a manifestar-se contra o governo de Mugabe. Dadas as repercussões que trazia para o regime, a reacção do Governo foi legislar contra a possibilidade de protesto através da publicação de decretos como foi o exemplo da “Labour Relations Amendment Bill”. Estes comportamentos do governo longe de intimidar essas organizações, as mesmas tornavam-se cada vez mais fortes e unidas por uma causa opondo-se veementemente ao regime e as condições sócio económicas do país<sup>144</sup>.

A primeira oposição aberta ao regime de Mugabe verificou-se com a criação da National Constitution Association (NCA) por várias organizações não governamentais com o propósito de pressionar o Governo a abrir o processo de revisão constitucional, nessa altura dominado exclusivamente pela ZANU-PF. Mais tarde a aliança tácita entre esta associação com ZCTU<sup>145</sup> levaria a formação do MDC em Fevereiro de 1999. Desde já, a oposição política ao governo estava criada e com implicações nefastas para o partido no poder. Esta realidade viria a ser posta a nu no ano de 2000 em que o governo de Mugabe teve duas derrotas nas duas frentes. Primeiro no referendo de 2000, que propunha uma nova Constituição para o país. Em segundo, ainda no mesmo ano, os resultados das eleições legislativas, embora ganhas pelo ZANU-PF, retiravam a maior parte dos assentos parlamentares deste partido a favor da oposição, e passou a ter uma diferença mínima de cinco deputados<sup>146</sup>.

Este cenário político menos favorável ao governo do ZANU-PF forçou-o a desencadear de forma contínua todo tipo de abuso e repressão contra os seus opositores e aqueles que os apoiavam. O partido optou pelo controlo absoluto de posições cruciais no governo, na administração pública e na economia, nomeando seu pessoal leal, e perseguiu aqueles que não se simpatizavam com o regime. Assim, o país era arrastada a situação crítica que em termos sócio económico já lá estava, o que naturalmente não garantia a produção e a produtividade que era necessária de modo a dinamizar a economia e o comércio internacional de Zimbabwe.

---

<sup>144</sup>PORTO, 2008:16

<sup>145</sup>Esta organização sindical que durante muito tempo esteve ligada ao partido no poder estava neste momento dissociada a este tornando-se um dos maiores opositores do seu antigo aliado, levando acabo inúmeras greves contra a situação sócio económica de Zimbabwe na segunda metade da década de 1990 (vide o gráfico 1).

<sup>146</sup>PORTO, 2008:16-17

### 4.3. A terra como um instrumento político

A situação social, económica e política precária que Zimbabwe vivia desde finais da década de mil e novecentos e noventa e com maior expressão na década de dois mil, fez com que a questão da terra que não constava na agenda nacional durante a década de mil e novecentos e oitenta tudo pela força dos acordos de Lancaster House, passasse a ser objecto de maior disputa entre o governo zimbabweano e os agricultores brancos. A mesma passou a ser fundamental para a estratégia da sobrevivência do regime de Mugabe, agora muito fragilizada e sem apoio necessário para manter a sua hegemonia.

A questão de acesso a terra para grande parte dos negros zimbabweanos era um velho problema que vinha desde o período colonial e tinha sido usado como trunfo da propaganda dos movimentos de luta de libertação de Zimbabwe nomeadamente Zimbabwe African National Union (ZANU) e o Zimbabwe African Peoples Union (ZAPU) durante a “segunda chimurenga” que se comprometiam em levar a cabo o processo de redistribuição da terra quando chegassem ao poder. Mas contra todas as previsões, essas pretensões foram adiadas para garantir o cumprimento dos acordos de Lancaster House. Todavia, aguardava-se pelo momento acordado e nas condições que também foram traçadas, que entre elas impunham o governo britânico a responsabilidade de assistência financeira, inclusive a compra de propriedades de agricultores brancos para redistribuição aos agricultores negros<sup>147</sup>.

Após os dez anos de Lancaster House tudo parecia que era desta vez que seria resolvido por ambas as partes (do lado britânico, dos agricultores brancos e do governo) o impasse sobre a terra. De facto o processo de aquisição e redistribuição da terra foi acontecendo mas não de forma célere, o que fez com que se arrastasse por toda década de 1990, devido a vários factores. São eles a recessão económica no início da década, a pressão internacional por parte das instituições financeiras e a eventual suspensão do programa de ajustamento estrutural pelo FMI. Perante esta situação, até o ano de dois mil a economia zimbabweana ainda gravitava em torno das propriedades agrícolas dos brancos que produziam e garantiam a estabilidade do comércio internacional de Zimbabwe através de exportação dos diversos produtos agrícolas<sup>148</sup>.

Tudo veio a alterar quando no mesmo ano de 2000 sobretudo após a derrota do governo no referendo nacional, Mugabe anunciou a designada “*Terceira Chimurenga*” ou terceira guerra

---

<sup>147</sup> PORTO, 2008:119

<sup>148</sup> PORTO, 2008:119

de libertação que seria caracterizada pela corrida desenfreada à ocupação das terras dos agricultores brancos nomeadamente pelos veteranos de guerra. A situação agravou-se quando em Julho de 2000, o governo decretou formalmente o início daquilo que se denominou “Fast Track Land Reform Programme”, que dava cobertura às invasões das terras dos agricultores comerciais brancos. Segundo Porto (2008:120) citando números da Commercial Farmers’ Union, *“durante o ano de 2000, um total de 1600 propriedades teriam sido ocupadas e em Janeiro de 2002, um total de 4874 explorações haviam sido designadas pelo Governo para aquisição/expropriação”*.

Não resta dúvidas que a *“Terceira Chimurenga”* dirigida pelo governo zimbabweano tinha em perspectiva primário, recuperar a confiança e apoio pelos veteranos de guerra que passaram a ser maiores beneficiários do processo, segundo resgatar o eleitorado, sobretudo, rural que embora com esta acção perdia a sua capacidade de renda devido a expropriação das propriedades dos antigos patrões, beneficiava-se com as medidas populistas do governo, de redistribuição de terra, fertilizantes e semente. Como consequência, os novos beneficiários da terra em nenhum momento conseguiram garantir a produção suficiente tanto para o mercado local como para o mercado exterior através da exportação. É assim que vamos verificar que o comércio internacional do Zimbabwe vai decrescer drasticamente em quase toda década de 2000, afectando deste modo, a economia comercial do Corredor da Beira e outros clientes com quem o país se serve.

Portanto, são todos esses factores que em conjunto representavam ou representam a crise generalizada de Zimbabwe englobando como vimos, elementos políticos, económicos e sociais que destruíram a estrutura do funcionamento pleno da economia. Certamente estas situações que fomos arrolando terão no final das contas afectado o comércio internacional do Zimbabwe. E, se tomarmos em consideração que o nosso objecto de estudo (corredor da Beira) é um dos principais veículos de transporte ou melhor porta de entrada e saída do comércio deste país, verificamos que os resultados são extremamente negativos para este corredor. Justifica-se pelo facto do Zimbabwe representar-se como principal cliente dos serviços do corredor da Beira. Daí que de seguida passamos a analisar o impacto desta crise generalizada para o Corredor.

Antes de entrarmos em detalhes naquilo que passou a ser o comportamento do Corredor da Beira face a crise zimbabweana importa apresentarmos o volume comercial sobretudo das exportações de Zimbabwe durante o período de 2000 a 2009; Preços das principais exportações

do país em dólares norte-americanos por unidade; e a direcção do comércio de Zimbabwe e seu rendimento percentual e financeiro em milhões de USD.

**Tabela 5: Principais exportações de Zimbabwe, de 2000-2008, em/10<sup>3</sup> tons**

Produto exportado	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tabaco	177	195	141	102	69	64	67	73	71
Açúcar não refinado	150	86	59	69	79	62	82	41	74
Açúcar refinado	101	95	107	50	61	46	61	48	35
Algodão	114	80	52	48	114	95	98	94	95
Ferro cromo	245	219	293	264	248	245	191	152	82

Fonte: Adaptado de KAMINSKI, Bartłomiej & NG, Francis (2011) “Zimbabwe’s Foreign Trade Performance During the Decade of Economic Turmoil: Will Exports Recover?”. s/l. p. 38.

Disponível em

[http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/2390541239120299171/5998577-1254498644362/6461208-1300202947570/Zimbabwe\\_Trade\\_Diagnostic.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/2390541239120299171/5998577-1254498644362/6461208-1300202947570/Zimbabwe_Trade_Diagnostic.pdf). Acesso em 23

de Setembro de 2017.

**Tabela 6: Preços das principais exportações do país em USD por unidade, 2000-2008**

Produto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tabaco (\$/kg)	3.050	3.000	3.030	3.120	3.250	3.170	3.070	3.180	3.240
Açúcar não refinado (\$/kg)	0.347	0.350	0.456	0.544	0.417	0.427	0.508	0.503	0.614
Açúcar refinado (\$/kg)	0.431	0.420	0.346	0.348	0.341	0.367	0.644	0.650	0.670
Algodão (\$/kg)	1.400	1.000	1.000	1.400	1.070	1.010	1.100	1.100	1.200
Ferro Cromo (\$ '000/ton)	0.500	0.300	0.400	0.500	0.748	0.641	0.614	0.933	0.990

Fonte: Adaptado de KAMINSKI & NG, 2011:38

**Tabela 7: Direcção do comércio de Zimbabwe e seu rendimento percentual e financeiro (em USD), 2000-2008**

Destino	Em %			Valor em milhões de USD
	2000-02	2003-08	2008	2008
SACU <sup>149</sup>	14.3	30.9	37.4	834
África do Sul	10.3	27.7	34.0	759
Botsuana	3.6	2.1	2.1	46
Moçambique	0.6	0.7	0.7	15
Zâmbia	4.9	6.7	4.8	107
Malawi	2.1	2.5	1.7	38
União Europeia	38.9	25.2	21.3	476
China	7.0	7.2	6.6	148
Resto do Mundo	32.2	26.8	27.4	611
<b>Total</b>	100	100	100	2.229

Fonte: Extraído de KAMINSKI & NG, 2011:42

Proveniência	Em %			Valor em milhões de USD
	2000-02	2003-08	2008	2008
SACU	60.5	67.9	71.3	1,911
África do Sul	53.0	54.3	63.0	1,689
Botsuana	6.4	9.5	8.0	215
Moçambique	4.1	2.6	3.0	81
Zâmbia	4.1	2.6	2.4	64
Malawi	0.6	1.4	0.8	23
União Europeia	16.1	9.1	7.2	192
China	2.6	5.6	5.0	133
Resto do Mundo	12.1	10.9	10.3	277
<b>Total</b>	100	100	100	2.681

Fonte: Extraído de KAMINSKI & NG, 2011:42

As tabelas 5, 6 e 7 transmitem-nos um conjunto de informações em volta do comércio externo de Zimbabwe durante a década de 2000. A primeira análise a fazer é que a partir do ano

<sup>149</sup> Os dados da Southern African Customs Union-SACU (União Aduaneira da África Austral), representam o total do contributo comercial de todos países nela pertencente (Botsuana, Lesotho, Namíbia, África do Sul e Suazilândia). Deste modo, os dados da África do Sul e do Botsuana que aparecem separadamente não estão fora da contabilidade dos dados do SACU, apenas aparecem destacados para dar a entender que o primeiro país é que na prática detêm o domínio sobre a união e de seguida vem de longe o Botsuana.

de 2001 o nível das exportações sobretudo dos produtos agrícolas foi reduzindo a cada ano até 2008, apesar de ligeiras subidas verificadas num e outro produto num determinado ano. O exemplo concreto é da exportação do algodão no ano de 2004 que igualou a tonelagem do primeiro ano da década em 114 000 tons (vide tabela 5). O maior declínio registava-se paulatinamente nas exportações do tabaco. E se tomarmos em consideração que este produto constituía base de obtenção de divisas podemos afirmar categoricamente que a economia de Zimbabwe estava em decadência.

É difícil associarmos o declínio das exportações com o mercado, pois, a tabela 6 mostra-nos que os preços de quase todos os produtos que garantiam o comércio internacional de Zimbabwe estavam estacionários com tendências de apreciação. O preço de compra de tabaco, por exemplo, foi registando algumas subidas a partir de 2003, tendo depreciado ligeiramente no ano de 2006. O preço de ferro cromo também registou a maior subida em 2008, sendo que a sua primeira subida notável verificou-se em 2004. Esta situação é demonstrativa que a redução paulatina do volume das exportações zimbabweanas só tem a ver com os problemas internos do próprio Zimbabwe.

A tabela 7 transmite-nos três situações que marcam certamente uma ruptura com o passado. O primeiro factor está relacionado com o redimensionamento das exportações de Zimbabwe que na década de 80 e 90 tinham como principal destino o mercado da União Europeia para os países da região, sobretudo para África do Sul, a partir de 2003. Quanto as importações do Zimbabwe também tiveram o mesmo sentido, mostrando claramente a maior dependência deste país por único mercado. Esta intensa partilha de mercado sul-africano na prática rendeu mais a África do Sul uma vez que as suas exportações superaram as do Zimbabwe, com um encaixe financeiro que rondava os cerca de 1,689 milhões de dólares americanos contra o rendimento zimbabweano de cerca de 759, 000 dólares norte americanos, no ano de 2008. A segunda situação é que as exportações de Zimbabwe para o resto do mundo também reduziram de 32% alcançados nos primeiros anos da década de 2000 para 27% no ano de 2008. E por fim e não menos importante é a “agressividade” do Botsuana no mercado zimbabweano tendo sido o mais interventivo entre os restantes países da região depois da África do Sul.

Os dados que acabamos de analisar são importante para percebermos duas situações que acabaram afectando o rendimento do corredor da Beira. Uma delas é o já mencionado o

redimensionamento das exportações zimbabweanas que outrora tinham como destino o mercado europeu para o sul-africano. Esta nova situação seja ela por opção ou não, mas provavelmente tenha a ver com as sanções impostas pelo ocidente ao Zimbabwe, tiveram como implicações para o corredor a redução acentuada do tráfego uma vez que uma grande parte das exportações e importações deste país para Europa e o resto do Mundo passava por Beira. O segundo ponto é o fraco poderio do empresariado moçambicano que perante um mercado zimbabweano “baldio” e com muitas necessidades não esteve em altura de toma-lo e tornar o sistema de transporte (pelo menos ferroviário) do corredor funcional, minimizando assim o défice do tráfego provocado pelo abrandamento da economia de Zimbabwe e da fraca cooperação comercial deste com outros mercados internacionais, via este corredor.

Apesar da redução gradual da capacidade de produção de produtos de exportação de origem agrícola por parte de Zimbabwe devidos as razões já discutidas nos capítulos anteriores, viu-se que aquelas quantidades que ainda eram possíveis exportar tinham um único destino, neste caso, o mercado sul-africano. Perante esta realidade, o corredor da Beira estava mais uma vez, “órfão do seu principal parceiro comercial”, que perante a crise usou este corredor somente para exportar minérios como de granito para fora da região, talvez por este não ser de maior procura na indústria sul-africana.

#### **4.4. O alcance da crise do Zimbabwe para o Corredor da Beira**

A evolução comercial do Corredor da Beira com o hinterland na década de dois mil foi caracterizada por um declínio acentuado embora os principais utilizadores (Zimbabwe, Malawi, Zâmbia) continuassem a fazer o uso do mesmo. De seguida são representados em gráficos e tabelas dados referentes ao tráfego das mercadorias pelo porto da Beira, linha férrea Beira-Mutare e oleoduto, durante o período em causa.

##### **4.4.1. Carga internacional manuseada pelo porto da Beira**

Nesta primeira fase vamos analisar a situação da mercadoria manuseada pelo porto da Beira a partir de 2001 até 2010 de modo a compreender a evolução do tráfego internacional.

O relatório final<sup>150</sup> do estudo sobre o Corredor de Sena, usando fontes dos Caminhos de ferro-Centro traz dados referentes as quantidades de mercadoria internacional em trânsito pelo porto da Beira durante a primeira metade da década de 2000, conforme a tabela a seguir.

**Tabela 8: Mercadoria em trânsito pelo porto da Beira entre 2001 e 2006 (10<sup>3</sup> tons métricos)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Trânsito</b>	852	1,176	1,068	867	1,058	1,124
Malawi	92	401	245	333	456	427
Zimbabwe	746	767	796	503	526	562
Outros	14	8	27	31	76	135

Fonte: Adaptado do FINAL REPORT, “Project for the Study on Development of the Sena Corridor: Chapter 3 Present Situation of Transport System in the Study Area”. s/l, s/d, p. 67. Disponível em [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/1000004247\\_03.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/1000004247_03.pdf). Acesso em 20 de Agosto de 2017.

Da tabela 8 podemos constatar que desde o princípio da década até a segunda metade de dois mil o volume de carga internacional em trânsito pelo porto da Beira foi caracterizado por momentos de avanços e recuos sendo os anos de 2001 e 2004 mais críticos. Dentre os clientes que usavam o porto da Beira Zimbabwe apresentava-se como o principal contribuinte no total da mercadoria internacional em trânsito, embora ao longo da década foi reduzindo a sua capacidade de exportação e importação via este porto. Entretanto, de forma global, o índice do tráfego de carga internacional durante o período em alusão era bastante reduzido.

A tabela 9 é representada pelo volume de mercadoria em trânsito pelo porto da Beira a partir de 2007.

<sup>150</sup>FINAL REPORT, “Project for the Study on Development of the Sena Corridor: Chapter 3 Present Situation of Transport System in the Study Area”. s/l, s/d, pp. 40-80. Disponível em [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/1000004247\\_03.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/1000004247_03.pdf). Acesso em 20 de Agosto de 2017.

**Tabela 9: Mercadoria em trânsito pelo porto da Beira em tons métricas (2007-2010)**

Tráfego	2007	2008	2009	2010
Sentido descendente (exportação)	492,400	371,100	452,700	607,200
Sentido Ascendente (importação)	1,372,900	1,523,900	1,457,800	2,060,700
<b>Total</b>	<b>1,865,300</b>	<b>1,895,000</b>	<b>1,910,500</b>	<b>2,667,900</b>

Fonte: Adaptado de MURITHI, Antony, MINTZ, Samuel, SARGUENE, Federico and MENDONÇA, Casimiro, (2012). Technical Report: Logistics Review of the Beira and Nacala Corridors, under USAID Agri FUTURO Project, Maputo, Mozambique: USAID. p. 25.

Os dados representados na tabela 9 permite-nos compreender duas situações. A primeira é que durante os anos em análise, as exportações dos países do hinterland que exploram o porto (Zimbabwe, Malawi, Zâmbia) continuaram bastante reduzidas se compararmos com os dados referentes as importações efectuadas por estes. Esta tendência era clara demonstração do défice comercial de que se debatia o Zimbabwe que representa o principal utilizador do porto da Beira.

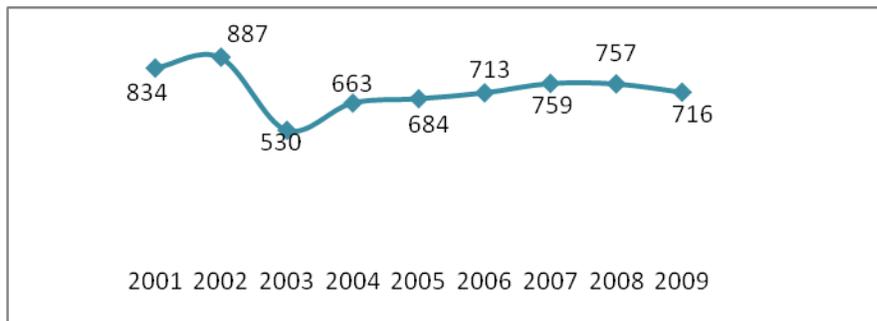
A segunda situação é referente a carga total manuseada pelo porto que exceptuando o ano de 2010 não registou subida significativa. A grande subida registada no ano de 2010 pode ter sido resultado do ressurgimento da economia zimbabweana que neste ano já se beneficiava das novas políticas económicas impostas pelo governo (GUN) formado após as eleições de 2008. Desta forma destacava o papel do Zimbabwe para a dinâmica comercial do porto.

A análise global das duas tabelas (8 e 9) permite nos aferir que os resultados registados no tráfego de mercadoria internacional no porto da Beira eram reveladores de um fraco desempenho do porto, pois, os dados dos últimos anos da década de 1980 e princípios da década de 1990 contrastam este cenário, pois, são relativamente superiores, dando a entender que o porto estava a se ressentir da redução do tráfego zimbabweano, apesar do Malawi e dos outros países do interior (Zâmbia e República Democrática do Congo) continuarem a usar o Corredor regularmente. (vide tabela 8).

Outra situação que as tabelas nos retratam é o facto da primeira metade da década de dois mil registar maior queda no tráfego da mercadoria, sendo que, a segunda metade da década (a partir de 2007) mostrar melhorias.

Os dados representados nas duas tabelas anteriores não incluem a mercadoria líquida ou seja, a quantidade dos combustíveis recebido pelo porto e em trânsito para os países do hinterland. Deste modo, o gráfico 4 traz em separado os dados em causa.

**Gráfico 4: Total da Carga líquida (combustível) em trânsito pelo porto da beira, 2001-2009, em/10<sup>3</sup> tons métricas**

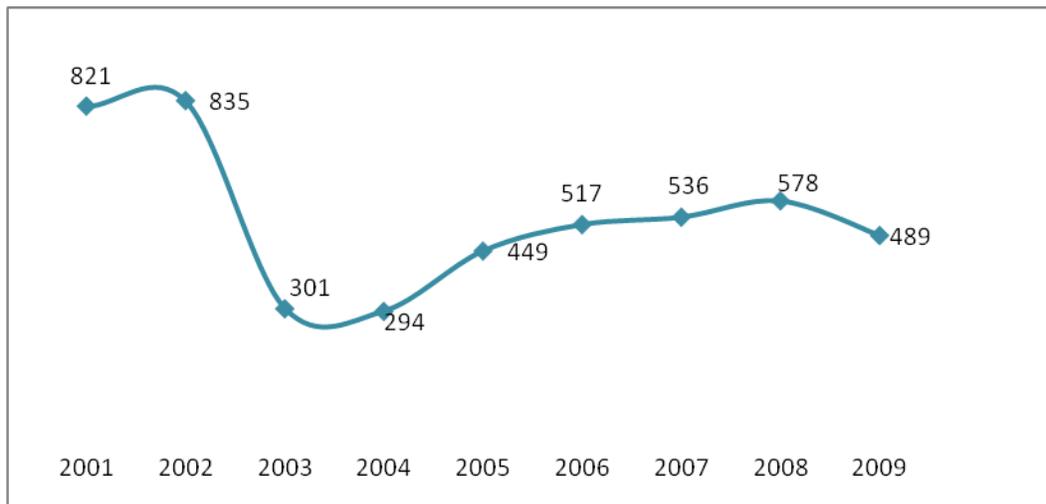


Fonte: Adaptado do FINAL REPORT, s/l: 67

A mercadoria descrita no gráfico 4 representa o volume de carga líquida em trânsito tanto para Zimbabwe como para Malawi, que podia ser transportada usando as diversas vias (ferroviária, rodoviária e oleoduto) para estes países. A maior queda verificou-se no ano de 2003 e nunca mais voltou a se registrar a quantidade de mercadoria líquida verificada nos anos de 2001 e 2002. Esta situação era reveladora da redução de importação de combustível por parte do Zimbabwe, principal cliente deste líquido.

Antes de descrevermos o cenário do tráfego ferroviário durante a década de 2000 importa mostrarmos a tendência do transporte da carga líquida pelo oleoduto Beira-Mutare que como referimos, contribui também com maior carga no volume total da mercadoria que passa por Corredor da Beira com destino ao Zimbabwe.

**Gráfico 5: Carga líquida transportada via oleoduto para Zimbabwe, 2001-2009 em/10<sup>3</sup>tons métricas**



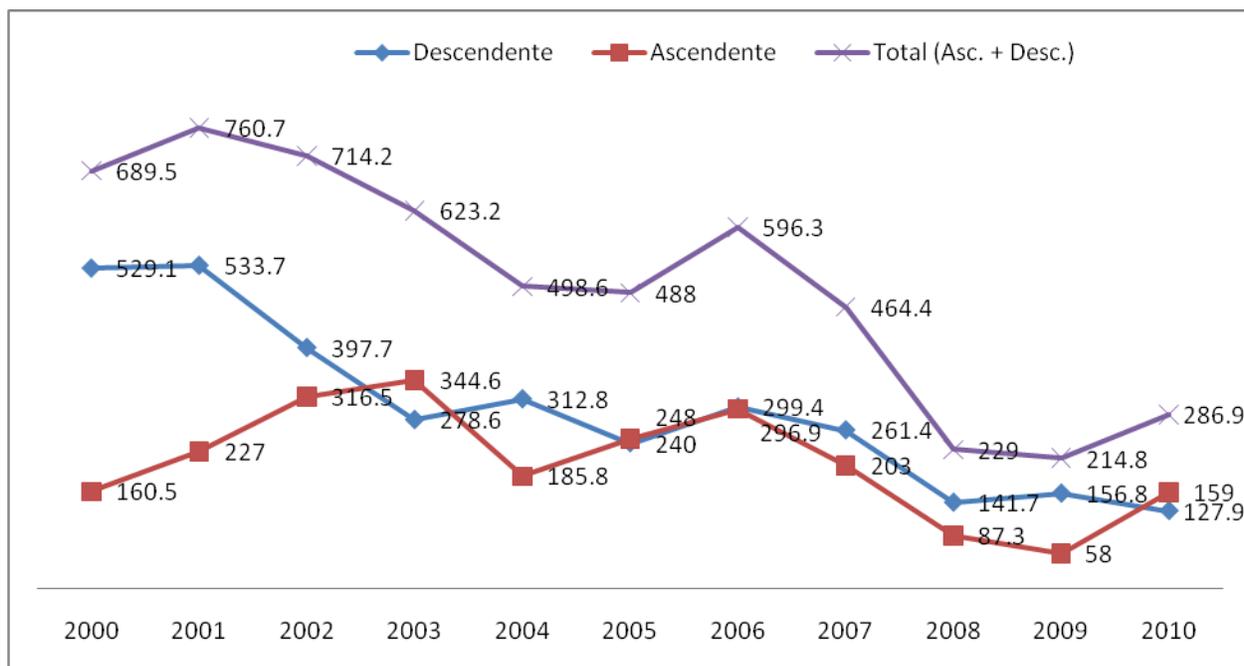
Fonte: Adaptado do FINAL REPORT, s/l: 67.

Os dados representados pelo gráfico demonstram claramente o declínio das importações do combustível por parte de Zimbabwe via oleoduto Beira-Mutare durante o período da crise. Esta situação reflectiu-se no volume total das importações do hinterland e consequentemente no rendimento do Corredor da Beira.

De seguida passamos de revista a situação da linha férrea Beira-Mutare que juntamente com o oleoduto e o porto representam o “pulmão” deste gigantesco Corredor.

O gráfico 6 traz a evolução do tráfego de mercadoria em transição no sentido ascendente (do porto para o hinterland) e descendente (do hinterland para o porto), nesta principal linha férrea que liga o porto da Beira ao Zimbabwe.

**Gráfico 6: Tráfego de mercadoria internacional pela linha férrea Beira-Mutare entre 2000-2010, em/10<sup>3</sup> tons**



Fonte: Adaptado de Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

O gráfico permite-nos compreender que nos primeiros dois anos (2000-2001) o volume de mercadoria em trânsito pela linha férrea Beira-Mutare era parcialmente elevado em relação os restantes anos da década de 2000, sobretudo, no tráfego da mercadoria que era exportado do hinterland.

A partir de 2003 verifica-se que o gráfico tende cada vez mais a decrescer, com os anos de 2008 e 2009 como os mais críticos tanto no sentido ascendente (importação do hinterland através do linha férrea) como descendente (exportação dos países do hinterland pela mesma). Contudo, exceptuando os anos de 2003, 2005 e 2010 que o volume de mercadoria no sentido ascendente era ligeiramente maior, nos restantes anos a situação era inversa.

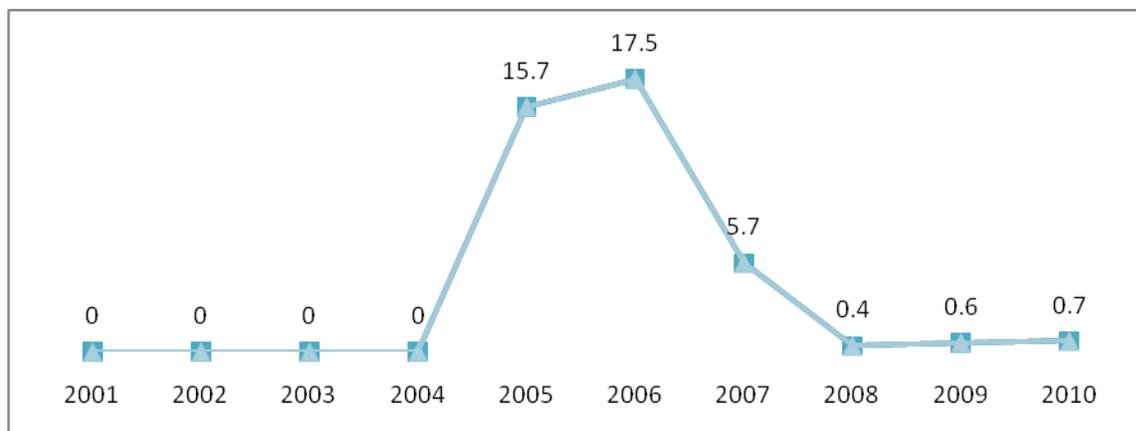
No global os momentos menos bons que caracterizam os níveis de transacção de mercadoria pela linha férrea Beira-Mutare estão claramente associados a crise do Zimbabwe que desde da década de 1990 assolam o país e com maior ênfase na década de 2000. A tendência de recessão da economia zimbabweana desde da segunda metade de 1990 fez acumular grandes prejuízos para os CFM-Centro.

Segundo o responsável do sector dos transportes ferroviário dos CFM-Centro<sup>151</sup> a crise zimbabweana não só acumulou prejuízos resultantes da redução de carga geral mas também no encaixe financeiro da pouca mercadoria em transição para Zimbabwe e vice-versa, uma vez que este país não tinha capacidade de pagar os serviços prestados pelos CFM-Centro dentro do tempo acordado, recorrendo sistematicamente o seu endividamento.

A ligeira subida do volume de mercadoria em transição a partir de 2010 pode ter explicação nas novas políticas económicas adoptadas pelo governo a partir de 2009 que tinham em vista a recuperação da economia zimbabweana.

Os dados apresentados pelo gráfico incluem a importação dos combustíveis e transporte de mercadoria contentorizada por parte do Zimbabwe através da mesma linha Beira-Mutare. De seguida os mesmos serão devidamente representados em separado para melhor compreendermos o peso desta mercadoria no volume total da mercadoria internacional manuseada pelos CFM-Centro.

**Gráfico 7: Quantidade do combustível transportado anualmente pela linha férrea Beira-Mutare, 2001-2010, em/10<sup>3</sup> tons**



Fonte: Adaptado de Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

O gráfico ilustra-nos três situações bem distintas, sendo o primeiro da inexistência de qualquer registo nos primeiros quatro anos de transporte do combustível para Zimbabwe via linha férrea. Mas contudo, o sector dos transportes ferroviários através do seu técnico por nós entrevistado admite que provavelmente nesta altura o país terá optado o uso dos camiões

<sup>151</sup> Entrevista concedida a 4 de Fevereiro de 2017.

especializados no transporte deste líquido. A opção por esta via pode estar associada aos reduzidos custos que representavam para o país, e da fraca capacidade do Zimbabwe em importar grandes quantidades de combustível mesmo via oleoduto que liga Beira-Mutare. Este cenário pode ser observado nas quantidades do combustível transportado via oleoduto que era relativamente baixo a partir de 2003 até ao fim da década de 2000 (vide o gráfico 5).

A situação que descrevemos anteriormente, era descrita no Zimbabwe como de extrema na medida em que durante os anos de 2001 e 2004 eram relatados os problemas graves de falta de combustível o que de certo modo afectava a província moçambicana de Manica (vizinha de Zimbabwe). O Jornal “NOTÍCIAS” de Moçambique noticiava no ano de 2003 esta realidade, no qual o Departamento de energia da Direcção Provincial dos Recursos Minerais e Energia de Manica, reconhecia a “invasão” de automobilistas e vários outros de origem zimbabweana à província para a compra de grandes quantidades de combustível para este país vizinho<sup>152</sup>.

A segunda situação representada pelo gráfico tem a ver com o retorno do uso da linha férrea Beira-Mutare para a importação de combustível a partir de 2005 o que veio a trazer um certo incremento no volume das mercadorias em trânsito no sentido ascendente, contrariando os números de importação do ano anterior (por parte do hinterland) bastante baixos, perante uma queda constante da mercadoria no sentido descendente (hinterland-Beira).

O terceiro cenário que se pode constatar no gráfico 7 é a redução acentuada de transporte do combustível via linha férrea a partir de 2007 sem no entanto observar qualquer melhoria substancial até o fim da década de 2000. Esta situação era geral em quase todo tipo de mercadoria que passava pelo Corredor afectando naturalmente o rendimento global do Corredor da Beira. Estas oscilações bastante gritantes no volume da importação do combustível por parte do Zimbabwe anunciavam a crise extrema pelo qual se batia, sem grandes soluções para sua economia.

A década de 2000 pode ser caracterizada como de viragem para a relação comercial do Corredor da Beira com os seus parceiros comerciais, principalmente com o Zimbabwe seu principal cliente. Duas situações ocorriam, a redução drástica do tráfego de mercadorias e a inversão do tipo de mercadorias aí em trânsito, devido também a inversão das necessidades do

---

<sup>152</sup> MACHIRICA, Victor. “Escassez de combustíveis em Manica: situação que se deve ao atraso da chegada do navio que leva o produto e à invasão de zimbabweanos ao mercado nacional”. *NOTÍCIAS*. Maputo, 05 de Junho. 2003. P.6.

Zimbabwe motivadas pelas crises internas. De seguida podemos observar estas tendências a partir dos gráficos dos produtos em trânsito no Corredor da Beira (porto da Beira e linha férrea Beira-Mutare) desde o ano de 2001 até o final da década.

#### 4.4.2. Mercadoria em transição de e para hinterland na década de 2000

As mercadorias em transição pelo Corredor da Beira (porto e caminhos de ferro) incluíam produtos de tipo agrícola e minerais como podemos constatar nas próximas tabelas.

**Tabela 10: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2001, em/10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2001	Ferro crómio	122.1	Adubo	130.1
	Milho	0	Trigo	10.3
	Trigo	0	Milho	0
	Extracto de Mimososa	5.4	Arroz	26.1
	Granito	123.8	Outros	38.1
	Madeira	4.4	-	-
	Carvão	0.5	-	-
	Aço	105.3	-	-
	Outros	38.7		

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

A tabela transmite-nos dois cenários referentes ao tráfico internacional pela linha férrea de Machipanda (Beira-Mutare) no ano de 2001. O primeiro e mais evidente têm a ver com o domínio total da exportação de minérios (granito, ferro crómio e aço) que passam a constituir principais fontes de encaixe de divisas por parte dos países do hinterland (sobretudo Zimbabwe). E o segundo caso será a ausência total dos principais produtos agrícolas (tabaco, algodão, chá) que até na primeira metade da década de 1990 representavam cerca de 45 por cento das exportações, de Zimbabwe.

Quanto as importações do hinterland o adubo aparece no topo e tinha como destino, Malawi, Zâmbia e Zimbabwe. O incremento na importação deste produto podia estar associada a

nova política adoptada pelo governo zimbabweano durante as suas campanhas do início da década.

A referida política estava virada para a distribuição de fertilizantes para aqueles que se beneficiavam das propriedades (terra) que estavam sendo expropriadas dos agricultores brancos. E a importação dos cereais como o arroz e o trigo tinha como objectivo minimizar o problema da fome que já afectava grande parte da população e abastecer a indústria panificadora que estava sem matéria-prima para a produção do pão. Contudo, o volume das importações tendia a ser elevado em comparação com o ano anterior (vide o gráfico 6), o que não significa que representava maiores ganhos para o Corredor da Beira na medida em que o volume global da mercadoria manuseada era bastante reduzido se comparado com os dados das décadas de 1980 e 1990.

De seguida passamos a representar em tabela a mercadoria internacional em trânsito na linha férrea Beira-Mutare, referente ao ano de 2002, nos dois sentidos, ascendente e descendente.

**Tabela 11: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2002, em/10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2002	Ferro crómio	119.5	Adubo	44.8
	Granito	144.9	Trigo	25.7
	Madeira	0.1	Milho	193.6
	Aço	37.4	Arroz	7.9
	Outros	28.2	Outros	26.5

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

A tabela representa as exportações e importações dos países do hinterland pelo Corredor da Beira no ano de 2002. Três situações são possíveis de constatar. A primeira é a importação do milho que supera qualquer mercadoria importada e exportada (inclusive o granito que era o minério de maior exportação). Esta situação estava directamente relacionada com o programa abraçado pelo governo do Zimbabwe de importar o milho (alimento básico da população) de Brasil, Argentina e África do Sul como forma de suprir o défice alimentar causado por um lado pela seca, por outro, pela política de “reforma agrária” que estava a ser levada a cabo pelo

governo. Em 2002 as autoridades zimbabweanas apelavam a necessidade de apoio alimentar para mais de 7,8 milhões de pessoas dada a péssima época agrícola.<sup>153</sup>

É preciso notar que a grande campanha de importação do milho para posterior distribuição gratuita no Zimbabwe foi liderada pelas agências internacionais de apoio a população vulnerável, nomeadamente o Programa Mundial de Alimentação (PMA) e a Cruz Vermelha (CV).<sup>154</sup> Estas agências desde do ano de 2002 recorriam o porto da Beira para importar o milho amarelo dos EUA ou milho branco da África Oriental para apoio alimentar ao Zimbabwe, Zâmbia e Malawi. As mesmas não preferiam comprar o milho sul-africano justificando o facto de não ser competitivo e requerer uma rota de importação dispendiosa.<sup>155</sup> Portanto, é assim como pode ser explicada esta subida da importação do milho por via Beira.

A segunda interpretação dos números constantes na tabela é que verifica-se uma redução acentuada de importação de adubo contrariando a tendência do ano anterior (vide tabela 10). Por um lado pela incapacidade sobretudo de governo zimbabweano manter a importação dos fertilizantes necessários para distribuir aos novos senhores de terra, segundo pela nova política adoptada por este mesmo governo em redobrar esforços na busca de apoios para aquisição de produtos alimentares. Esta tendência manteve-se até finais da década de 2000.

A terceira constatação é o facto de os minerais continuarem a constituir a principal fonte de obtenção de divisas, uma vez dominarem na exportação feita pelos países do hinterland (Zimbabwe, Zâmbia) mostrando claramente a falta de alternativas por parte do Zimbabwe, de diversificar a mercadoria a ser exportada.

Para o ano de 2003 o tráfego da mercadoria pela linha férrea Beira-Mutare foi caracterizado pelos números a seguir representados na tabela 12.

---

<sup>153</sup> JESUS, Augusto de. “Zimbabwe: mais de metade da população precisa de ajuda alimentar”. *NOTÍCIAS*. Maputo, 17 de Abril.2002.p.16.

<sup>154</sup> *Ibidem*

<sup>155</sup> *NOTÍCIAS*. “O PMA e mais doadores desistem de comprar o milho branco da África do Sul”. Maputo, 17 de Maio.2002. Suplemento económico, p.16.

**Tabela 12: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2003, em/10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2003	Granito	105.6	Milho	121.8
	Ferro-crómio	67	Arroz	15.8
	Madeira	0.5	Trigo	63.9
	Aço	42.1	Adubo	84.8
	Outros	43.0	Outros	35.2

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

Da tabela é possível notar que a importação de milho durante o ano de 2003 registou um decréscimo devido a factores que descrevemos a seguir.

O primeiro, tinha a ver com as boas colheitas do ano que minimizaram os problemas da fome, mas sem no entanto estancar o défice de cerca de 1,29 milhão de toneladas de cereais necessárias para todo o ano.<sup>156</sup> Esta situação também era retratada na avaliação feita pelo FAO e PMA, que mostravam que no ano de 2003 o sector agrícola do Zimbabwe tinha recuperado do desastre de 2002, mas que mesmo assim, a produção continuava bem abaixo do normal, o que obrigava o governo a recorrer a pedido de ajudas externas<sup>157</sup>.

O segundo factor tinha a ver com a desvalorização cambial acentuada que se reflectia nas dificuldades do país de arcar a compra de cereais necessários para suprir défice alimentar que assolava grande parte da população zimbabweana<sup>158</sup>.

Quanto as exportações do Zimbabwe e de outros países até então dominadas pelos minérios (Granito, Ferro-crómio, Aço) verificou-se uma queda em aproximadamente cinquenta por cento. Perante esta situação, ainda na primeira metade de 2003, Zimbabwe já ressentia-se da crescente carência de divisas no mercado o que degradou ainda mais o diferencial de taxas de câmbio entre o mercado oficial e paralelo. Até esta altura a exportação dos produtos agrícolas, era quase nula uma vez que a sua produção era bastante afectada pela instabilidade criada pela

<sup>156</sup> Segundo o Relatório da ONU (2003).

<sup>157</sup> NOTÍCIAS. “Apesar de boas colheitas: fome ainda ameaça 5,5 milhões de pessoas no Zimbabwe”. Maputo, 21 de Junho.2003, p.12.

<sup>158</sup> Relatório da ONU (2003)

reforma agrária e pela grave falta de combustível<sup>159</sup>. O tabaco que desde da década de 80 constituía principal produto de obtenção de moeda estrangeira para o Zimbabwe não passava pelo porto da Beira desde 1999 (conforme ilustra a tabela 2).

De seguida são apresentados os dados referentes a mercadoria em trânsito pelo Corredor da Beira no sentido ascendente e descendente durante o ano de 2004.

**Tabela 13: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2004, em/10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2004	Ferro Cromio	14.7	Adubo	38.2
	Granito	177.8	Trigo	55.4
	Madeira	0.2	Milho	10.1
	Carvão	0.1	Arroz	16.7
	Aço	54.4	Outros	28.9
	Outros	22.3	-	-

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

Os dados apresentados pela tabela 13 permitem-nos concluir que o ano de 2004 foi de autêntico abrandamento do tráfego ferroviário devido a redução acentuada das exportações e importações dos países do hinterland, apesar da ligeira subida de exportação de granito e aço, anunciando assim a grave situação económica que se encontrava o Zimbabwe (o principal cliente internacional da linha férrea e do porto da Beira). Por outras palavras estamos a dizer que este país mostrava uma clara incapacidade tanto para exportar como para importar.

As dificuldades de exportar eram motivadas pela saturação da estrutura (agrária) que garantia os produtos para o mercado exterior e o facto da exploração e conseqüente exportação dos minerais não constituir a base sustentável para arrecadação constante de divisas. Enquanto para o caso das importações, era quase impossível garanti-las perante situação gritante de falta de recursos financeiros que seriam estimuladas pelas exportações. Daí que a importação do milho e do adubo estava em queda.

A tabela 14 retrata o cenário do tráfego internacional da mercadoria pelo Corredor da Beira no ano de 2005 que como outros anos, apresenta números que merecem um reparo.

<sup>159</sup> NOTÍCIAS. “Cresce carência de divisas no Zimbabwe”. Maputo, 13 de Junho.2003. Suplemento económico, p.2.

**Tabela 14: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2005, em /10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2005	Ferro Cromio	0.0	Adubo	23.7
	Granito	157.0	Trigo	29.3
	Carvão	0.0	Milho	139.4
	Aço	30.5	Arroz	8.3
	Clinker	7.0	Sebo	6.9
	Outros	35.1	Combustível	15.7
	-	-	Outros	3.9

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

Os dados representados pela tabela remete-nos para três situações. A primeira é o retorno de Zimbabwe no transporte de combustível via linha férrea, que desde já passava a incrementar o volume da carga manuseada pelo corredor da Beira através da linha férrea de Machipanda. A segunda constatação é o aumento da importação do milho, que durante os dois anos anteriores estava em declínio. A terceira situação não menos importante é o contínuo domínio dos minerais como mercadoria de obtenção de divisas, agora acrescido com o clinker.

**Tabela 15: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2006, em /10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2006	Ferro Cromio	5.5	Adubo	33.8
	Asbestos	8.2	Trigo	62.3
	Granito	222.8	Milho	149.9
	Madeira	0.0	Arroz	0.0
	Carvão	0.0	Outros	4.2
	Aço	5.6	Sebo	7.3
	Gesso	3.9	Combustível	17.5
	Outros	26.6	-	-

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

A mercadoria em transição no sentido descendente continua sendo de origem mineral, sendo o granito o dominador. O ano é também marcado pela redução drástica da exportação do

ação o que até certo ponto anunciava a crise de produção sobretudo da principal indústria zimbabweana deste metal (ZESCO) que iniciara em 2001 e reflectiu-se na exportação do ano seguinte. A relativa estabilidade que se verificou durante os anos de 2003 e 2004 foi motivada pela assistência que esta indústria passou a receber da China para manutenção das suas operações. Entretanto, a ajuda chinesa incluía também empréstimos financeiros através do banco de exportação e importação deste país e um acordo com o Shougang International Trade and Engineering Corporation para o fornecimento de equipamentos e materiais necessários. Não obstante esta ajuda tudo indica que os resultados não foram continuamente positivos daí a queda das exportações deste produto que tinha como um dos principais destinos a China.<sup>160</sup>

Outro dado importante tem a ver também com o decréscimo na exportação do ferro crómio que já se verificava desde o ano de 2004, cujo principal mercado (EUA) estava condicionado face as sanções impostas ao Zimbabwe.

No sentido ascendente o milho e o combustível são representados com maior volume, contribuindo com um ligeiro aumento no quadro geral da mercadoria manuseada pelo Corredor da Beira através dos CFM-Centro. À que notar que a importação de combustível via-férrea Beira-Mutare registou um acréscimo de cerca de dois mil tons líquidas. Exceptuando o combustível, a importação do hinterland continuava sendo dominada pelos produtos agrícolas, sobretudo cereais.

A tabela a seguir traz o retrato da mercadoria em transição no ano de 2007. Com base nesta será possível compreender as alterações ocorridas tanto no volume como no tipo de mercadoria.

---

<sup>160</sup> COAKLEY, George J. (2003) “The Mineral Industry of Zimbabwe”. U.S. GEOLOGICAL SURVEY MINERALS YEARBOOK. p. 2. Disponível em <https://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/country/2003/zimyb03.pdf>. Acesso em 03 de Outubro de 2017.

**Tabela 16: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Mutare em 2007, em /10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2007	Ferro Cromio	0.6	Adubo	128.3
	Asbestos	0.0	Trigo	34.8
	Granito	201.6	Milho	1.1
	Carvão	0.0	Arroz	0.0
	Aço	0.0	Outros	6.9
	Outros	29.5	Sebo	1.8
			Combustível	5.7

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

A tabela 16 mostra as tendências das mercadorias internacionais em trânsito durante o ano de 2007. Três situações possíveis de retratar nos dados apresentados. A primeira tem a ver com o incremento de importação de adubo que depois de 2002 registava um declínio. É necessário tomar em conta que esta subida não resultou do aumento da importação deste fertilizante pelo Zimbabwe, mas sim, de outros países do hinterland, sobretudo do Malawi e Zâmbia.

A segunda situação é o facto da exportação do hinterland estar centrada no granito, e sendo este minério de origem zimbabweana significa que as exportações do Zimbabwe somente eram garantidas por este, e outros minérios que representavam o quadro geral das exportações estavam em queda.

A terceira situação está relacionada com a redução brusca de importação de milho e de combustível que já constituía um dos principais produtos transportado pela linha férrea. Mais uma vez a redução do volume da importação do milho não pode ser entendida como directamente proporcional a superação da crise de produção que estava assolando o Zimbabwe, mas sim, devido as dificuldades do país de continuar a importar.

Não menos importante é o cancelamento da importação de outros cereais, nomeadamente o arroz que em dois anos consecutivos não era transportado pelos CFM-Centro para Zimbabwe e ou outro país do hinterland.

A importação do trigo também estava cada vez mais reduzida o que de certa forma afectava a indústria panificadora do Zimbabwe. Notícias veiculadas pela estação britânica BBC e

pelo Diário Digital sul-africano, “Mail and Guardian”<sup>161</sup>, davam conta que a empresa “Lobels Bread” (principal fornecedora de pão no Zimbabwe) estava nessa altura com suas reservas esgotadas.

Um facto que merece um reparo é que mesmo as quantidades de trigo apresentadas pela tabela ficavam grande parte do tempo retidas no porto da Beira por falta de pagamento. Este cenário já era retratado pelo Ministro da Segurança Didymus Mutasa, que em 2007, justificava os atrasos no levantamento de um pouco mais de 30 mil toneladas de trigo importado e armazenado no porto moçambicano por falta de divisas para o respectivo pagamento<sup>162</sup>.

Note-se que apesar da situação memos boa apresentada na tabela 16, o balanço semestral dos Caminhos de Ferro de Moçambique (primeiro semestre de 2007) reconhecia ter havido um crescimento na ordem de 75,2 mil toneladas métricas, em comparação com igual período de 2006, repartidas entre os portos de Maputo, Beira e Nacala, com 37,7 mil toneladas métricas adicionais, 35, 6 mil toneladas e 1,9 mil toneladas respectivamente. Para o incremento de carga em trânsito manuseada pelo porto da Beira eram tidos como responsáveis as exportações de granito e carga contentorizada e importações de adubos, combustível, trigo e óleo de palma pelo Zimbabwe. A esta prestação, juntava-se as exportações de carga contentorizada e importações de adubo, óleo vegetal, combustível e sebo para Malawi, e bem como as exportações de carga contentorizada e importação de trigo e adubo para Zâmbia<sup>163</sup>. De salientar que esta era avaliação global da empresa, sendo a situação da Beira não satisfatória, pois, continuava abaixo dos rendimentos das décadas anteriores.

---

<sup>161</sup> NOTÍCIAS. “Zimbabwe sem trigo para pão”. Maputo, 07 de Setembro.2007, p.28.

<sup>162</sup> Ibidem

<sup>163</sup> NOTÍCIAS. “De e para os países vizinhos: cresce tráfego de carga em trânsito pelos portos”. Maputo, 11 de Setembro.2007, p.1.

**Tabela 17: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea Beira-Muare em 2008, em /10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2008	Ferro Cromio	0.0	Adubo	28.4
	Milho	0.0	Trigo	15.6
	Asbestos	0.0	Milho	12.7
	Granito	96.0	Arroz	0.0
	Madeira	0.1	Outros	1.7
	Carvão	0.0	Sebo	0.4
	Aço	0.0	Combustível	0.4
	Outros	26.9	-	-

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

A partir dos dados representados na tabela 17 podemos constatar que o ano de 2008 foi do abrandamento total tanto na importação como na exportação da mercadoria do hinterland (Zimbabwe) vice-versa pelo Corredor da Beira. Podemos associar esta tendência a situação política cada vez mais tensa no Zimbabwe, motivada pelas eleições de Março (ganhas pelo MDC) e de Junho, tendo as primeiras levado a oposição ao poder (através destas Morgan Tsvangirai ascendeu ao cargo do Primeiro Ministro) e resultaram na formação do Governo da Unidade Nacional (GUN).

Os esforços do partido ZANU-PF (no poder), neste ano de 2008 eram basicamente de procurar garantir o apoio popular e manter disciplina partidária dentro do partido. Preocupou-se em protagonizar violência contra seus oponentes descurando os problemas sociais e económicas que o país atravessava. Daí a sua incapacidade de controlar as taxas de crescimento económico e a contracção e inflação recorde (oficialmente mais de 2 milhões por cento em Julho de 2008)<sup>164</sup>. Esta realidade retraiu a possibilidade tanto de exportação como de importação do país.

<sup>164</sup> ALEXANDER, Jocelyn e TENDI, Blessing Miles. “A Tale of Two Elections: Zimbabwe at the Polls in 2008” BULLETIN N°80 -WINTER. 2008. p. 7. Disponível em <http://concernedafricascholars.org/docs/acasbulletin80-2.pdf> . Acesso em 30 de Julho de 2017.

**Tabela 18: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea de Machipanda em 2009, em /10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2009	Ferro Cromio	0.0	Adubo	13.8
	Milho	0.0	Trigo	15.7
	Asbestos	0.0	Milho	3.5
	Granito	128.8	Arroz	2.7
	Carvão	0.6	Outros	1.5
	Aço	0.0	Sebo	0.0
	Gesso	0.0	Combustível	0.6
	Outros	2.9	-	-

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

O cenário de 2009 era de continuidade em relação ao abrandamento no volume da mercadoria em trânsito pelo Corredor da Beira. Estávamos no ano da viragem política e económica do país, com a tomada de posse do novo governo saído das eleições de 2008 ganhas pela MDC e que conduziram Tsvangirai ao cargo do Primeiro-Ministro de Zimbabwe. A preocupação deste novo governo foi de centrar-se na reestruturação da economia do país que estava mais próxima do colapso. E uma das medidas tomadas foi a permissão de circulação das moedas estrangeiras (dólar americano; rand e pula) em substituição do dólar local hiperinflacionado.

**Tabela 19: Mercadoria internacional em transição pela linha férrea de Machipanda em 2010, em /10<sup>3</sup> tons**

Ano	Mercadoria em trânsito/sentido descendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)	Mercadoria em trânsito/sentido ascendente	Toneladas (10 <sup>3</sup> tons)
2010	Ferro Cromio	0.0	Adubo	65.9
	Milho	0.0	Trigo	36.3
	Asbestos	0.0	Milho	23.8
	Granito	79.6	Arroz	3.4
	Madeira	0.0	Outros	3.4
	Carvão	0.6	Sebo	0.0
	Aço	0.0	Combustível	0.7
	Outros	7.5	-	-

Fonte: Extraído da Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

A tabela acima permite-nos compreender que até último ano da década de 2000 a economia comercial do Corredor da Beira continuava ressentindo-se do fraco tráfego internacional de mercadoria. As exportações do hinterland, sobretudo do Zimbabwe estavam praticamente interrompidas circunscrevendo-se apenas no minério de granito e em pequena monta.

A importação do adubo é que representava maior volume nas mercadorias em trânsito pelo porto e linha férrea de Machipanda rumo ao Malawi e Zâmbia e em quantidades reduzidas para o Zimbabwe.

De forma global a década de 2000 foi caracterizada por défice de divisas dos países do hinterland devido a fraca capacidade de exportação. A importação de mercadorias superou a exportação o que mostra claramente o desequilíbrio existente entre o tráfego no sentido ascendente e descendente pela linha férrea da Beira-Mutare.

É notável também em todas as tabelas que retratam do tráfego da mercadoria do hinterland via linha férrea da Beira a ausência do cobre que representa principal produto de exportação da Zâmbia. Esta situação não denuncia nenhuma crise de cobre neste país, pois, os grandes investimentos resultantes do processo de privatização das minas, iniciado nos finais da década de 1990, aliados ao boom do preço mundial de cobre, contribuíam para o incremento da produção, (vide a tabela 20) e exportação do mesmo durante toda a década de 2000. Entretanto, a exportação do cobre da Zâmbia para os diferentes mercados mundiais (China, Suíça, Índia) era efectuada através do porto de Durban, escalado via Beitbridge. A opção por esta via tinha a ver com o cumprimento do acordo de cooperação ferroviária entre África do Sul, Zâmbia, Zimbabwe e República Democrática de Congo, que obrigava que os grandes produtores e exportadores de cobre (entre os países signatários) deveriam usar o link da rede ferroviária existente (Beitbridge) para o porto sul-africano de Durban<sup>165</sup>.

A situação referida no parágrafo anterior era mais um “golpe” para o Corredor da Beira visto que com a queda do tráfego zimbabweano os outros países nomeadamente a Zâmbia que também constitui um dos clientes não efectuavam a grande parte das suas exportações e importações via Beira.

---

<sup>165</sup> KPMG INTERNATIONAL (2013). “Zambia: Country mining guide”. Strategy Series. p. 14. Disponível em <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2013/08/zambian-country-guide.pdf>. Acesso em 23 de Outubro de 2017.

**Tabela 20: Nível de produção de cobre da Zâmbia, em 10<sup>3</sup> tons métricas anuais (2001-2010)**

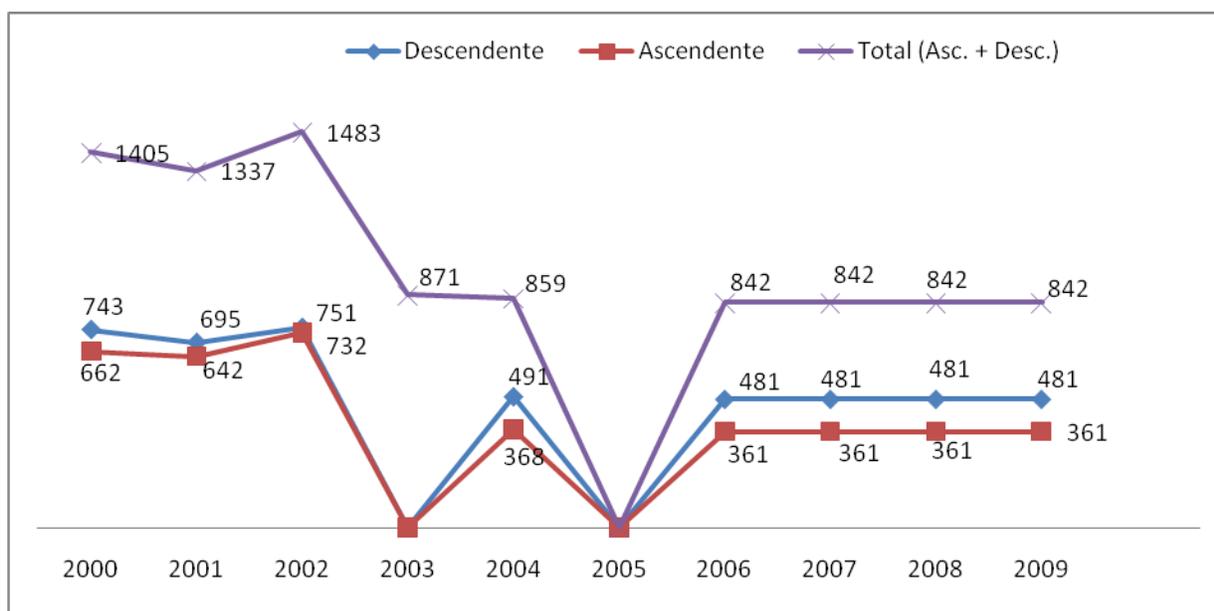
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Níveis de produção	312	330	349	427	432	474	509	546	697	690

Fonte: Adaptado de KPMG INTERNATIONAL, 2013: 19. Disponível em <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2013/08/zambian-country-guide.pdf>. Acesso em 20 de Outubro de 2017.

#### 4.4.3. A periodicidade do tráfego dos comboios de carga na linha férrea Beira-Mutare (2000-2009)

O gráfico 8 ilustra a periodicidade do tráfego de carga durante o período de crise do Zimbabwe nos sentidos descendentes e ascendentes. Através dos dados é possível compreender a tendência do mesmo face a situação em que se encontrava o principal cliente da linha

**Gráfico 8: Tráfego anual de comboios de mercadoria na linha férrea Beira-Mutare, 2000-2009**



Fonte: Adaptado de Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

Os dados representados tanto pelas tabelas referentes a mercadoria internacional em trânsito pelo Corredor da Beira, como pelo gráfico referente a periodicidade do tráfego dos comboios de carga na linha férrea Beira-Mutare na década de 2000, permitem-nos constatar que para além da redução acentuada do tráfego tanto no sentido ascendente como no sentido

descendente, houve alteração na composição do tipo da mercadoria. As exportações dos países do hinterland (particularmente de Zimbabwe) resumiam-se nos minérios, sobretudo o granito, sendo os restantes minérios de forma irregular, contrariando assim a tipologia da mercadoria (agrícola) que constituía a base de obtenção de divisas para o Zimbabwe na década de 1980 e grande parte da década de 1990.

As importações do Zimbabwe, por exemplo nesta década de 2000, passaram a ser constituídas maioritariamente pelos produtos agrícolas, nomeadamente cereais (milho, arroz, trigo) motivadas pelas diversas contrariedades como calamidades naturais e sobretudo pelas crises sócio políticas e económicas que assolavam o país. Para além destes produtos tínhamos o combustível transportado sobretudo via linha férrea Beira-Mutare e oleoduto que liga Beira-Mutare, que em algum momento era em quantidades insignificante, e nos primeiros anos da década a sua importação via linha férrea esteve praticamente interrompida. Este cenário pode ser constatado desde das tabelas cinco a catorze.

Os dados representados pelo gráfico 8 permitem-nos compreender ainda que entre os anos de 2000 e 2002 a periodicidade do tráfego dos comboios de carga era em média de quatro comboios diários em dois sentidos (descendente e ascendente)<sup>166</sup>. Já a partir de 2003 o tráfego diário reduziu para metade, isto é, para uma média de dois comboios diário. Portanto, este cenário prevaleceu até final da década de 2000, sem no entanto, registar qualquer melhoria.

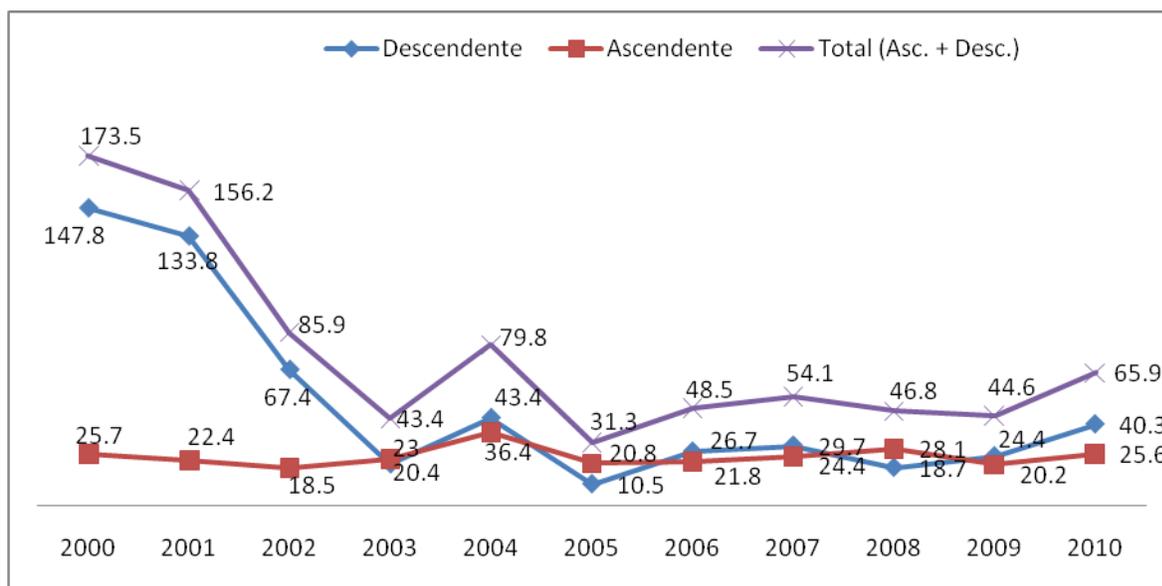
#### **4.4.4. O fluxo de contentores pela linha férrea Beira-Mutare entre 2000-2010**

De seguida passamos a demonstrar em gráfico as quantidades anuais da mercadoria contentorizada em trânsito na linha férrea Beira-Mutare durante a década de 2000. Os dados em causa também permitem tirar algumas ilações das quais a crise zimbabweana terá em algum momento influenciado negativamente na exportação e importação da mercadoria contentorizada.

---

<sup>166</sup> A estimativa foi feita a partir da divisão do número total do tráfego anual pelos trezentos e sessenta e cinco dias que correspondem um ano civil.

**Gráfico 9: Contentores em trânsito pela linha férrea Beira-Mutare, 2000-2010 em /10<sup>3</sup> tons**



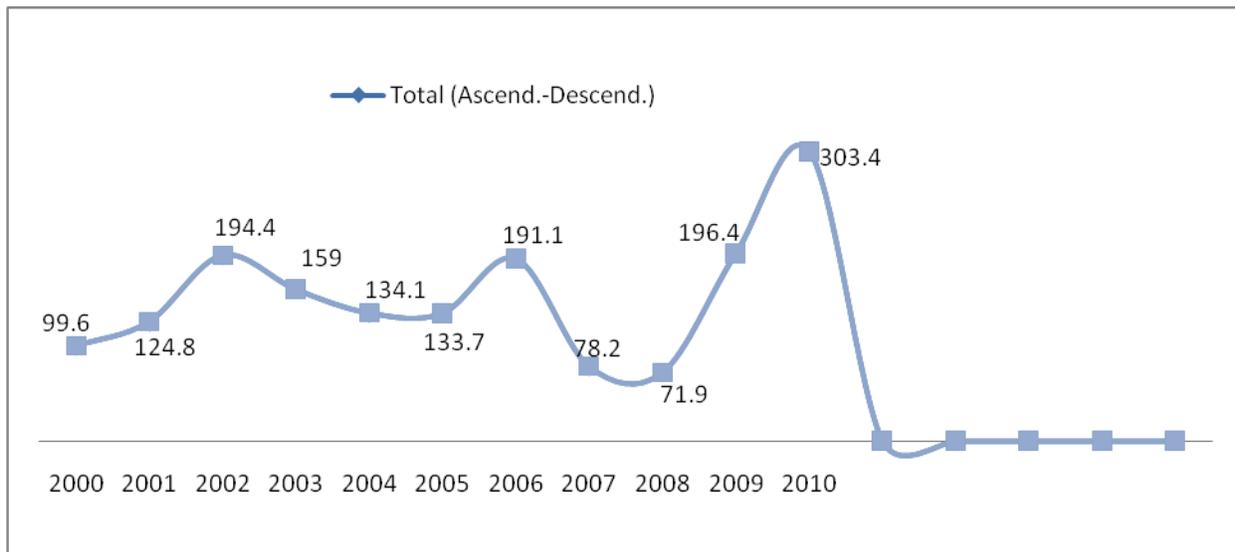
Fonte: Adaptado de Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

Os números representados no gráfico 9 revelam um decréscimo acentuado do transporte de mercadoria contentorizada via linha férrea Beira-Mutare a partir do ano de 2002. Apesar de ter se verificado ao longo da década alguma melhoria como se registou em 2004 e no ano de 2010, no cômputo geral a situação manteve-se crítica, sem nenhuma subida de grande registo.

Os dados aqui apresentados espelham a situação do Corredor da Beira durante a década de 2000 (período mais crítico do Zimbabwe), entretanto, os mesmos contrariam os melhores momentos que este Corredor viveu desde da segunda metade da década de 80 em que o seu porto, chegou a manusear cerca de 2,5 milhões de tons resultantes do tráfego internacional (vide o gráfico 2), e com o Zimbabwe a ser o maior responsável pela mercadoria aí manuseada. Perante este quadro “sombrio” o Corredor da Beira foi sendo alimentado pelo tráfego interno, que segundo o responsável<sup>167</sup> do sector do tráfego ferroviário dos CFM-Centro não oferece garantias e é menos sustentável. O que quer dizer que o mercado local não garante quantidade de mercadoria necessária para a sustentabilidade do Corredor. O gráfico a seguir pode nos clarificar esta situação.

<sup>167</sup> Entrevista concedida a 4 de Fevereiro de 2017.

**Gráfico 10: Volume total de mercadoria nacional em trânsito pelo Corredor da Beira em /10<sup>3</sup> tons, entre 2000 e 2010**



Fonte: Adaptado de Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

O gráfico ilustra o volume de mercadoria nacional em trânsito pelo Corredor durante o período crítico de Zimbabwe. Os números referentes aos anos de 2009 e 2010 incluem a carga transportada via linha férrea de Sena, responsável pelo escoamento do carvão mineral de Moatize (Tete). Se compararmos estes dados com o volume total de mercadoria internacional (vide o gráfico 6) em trânsito durante a mesma década facilmente poderemos verificar que mesmo com a redução acentuada do tráfego internacional a participação nacional continuava inferior, o que evidencia a clara dependência do Corredor da Beira pelo comércio internacional. O que no final das contas vem sustentar a explicação dada pelo responsável pelo sector de transporte ferroviário dos CFM-Centro, que durante a nossa entrevista revelou não haver sustentabilidade do tráfego nacional.

Se os dados evidenciam esta dependência do Corredor da Beira em relação ao comércio internacional, naturalmente podemos admitir que de facto a crise que assolava o Zimbabwe e a sua economia comercial trouxeram inúmeros prejuízos para a economia comercial deste, dado ao maior peso que este país representa no volume total da mercadoria internacional transportada e manuseada por Corredor da Beira, durante as décadas de 1990 e 2000.

Da análise feita tanto dos documentos primários como dos documentos secundários sobre o nosso objecto de estudo, consubstanciado com a entrevista efectuada ao responsável pelo

sector do tráfego ferroviário nos CFM-Centro, podemos chegar a certas conclusões sobre o capítulo, que de seguida passamos a descrever.

A década de 2000 foi caracterizada pela redução acentuada do tráfego da mercadoria pelo Corredor da Beira, sendo que, este fenómeno esteve relacionado com a crise zimbabweana que constitui o argumento por nós defendido e secundado pelo CFM-Centro que é o principal responsável pelo manuseamento das mercadorias de grande volume de e para o hinterland.

A nossa posição é sustentada pelo peso que as exportações e importações de Zimbabwe representam desde da segunda metade da década de 1980, no volume global das mercadorias em trânsito pelo Corredor, que supera a de todos outros países do interior com quem partilha o uso do porto da Beira. Assim sendo, tudo indica que a queda vertiginosa do tráfego tenha sido provocada pela redução das exportações e importações deste país devido a esta grande crise.

É também da crise zimbabweana que se suporta os CFM-Centro para justificar a redução do tráfego pela linha férrea Beira-Mutare, sem colocar de fora a hipótese da preferência de Zimbabwe por outras vias de acesso ao mar, apesar das condições bem melhoradas da linha férrea que liga o porto ao Zimbabwe, que desde finais de 80 não registava com frequência os descarrilamentos dos comboios de mercadoria que se registavam frequentemente devido ao estado crítico da linha férrea, dada a reabilitação feita e a monitorização constante da mesma<sup>168</sup>. O argumento apresentado pelos CFM-Centro pode ser válido se tomarmos em consideração que mesmo o transporte do combustível por via-férrea também estava condicionado desde 2001 até 2004 (vide o gráfico 7), não pela avaria deste sistema, mas pelas limitações económicas do Zimbabwe.

As exportações zimbabweanas em quase toda a década de 2000 tenderam a decrescer (vide a tabela 5) e este comportamento é difícil associa-lo a retracção do mercado ou prática dos preços baixos sobre os produtos de exportação de Zimbabwe no mercado internacional, pois, estes durante o período em alusão continuaram estáveis (vide a tabela 6), com tendências claras de apreciação. Portanto, a crise dos anos de 2000 significou na prática na redução de importações e exportações de Zimbabwe no mercado do resto do mundo (EUA, UE, Ásia) e também na reorientação da mercadoria disponível (embora em quantidade reduzida em cada ano) para o mercado mais próximo, neste caso, sul-africano e na importação pela mesma via.

---

<sup>168</sup> Informação facultada pelo sector dos transportes ferroviário (STF) dos CFM-Centro através da entrevista concedida no dia 04.02.17.

Os factos que descrevemos no parágrafo anterior vão sem margem de dúvidas pesar para a redução acentuada do tráfego pelo Corredor da Beira, uma vez que é com base no maior fluxo do comércio zimbabweano com o resto do mundo que Beira tornava-se uma das principais hiperligações com esses mercados.

## Capítulo V: Conclusões

O Corredor da Beira remonta desde finais do século XIX e desde cedo foi definido como o factor dinamizador do comércio internacional dos países do hinterland, nomeadamente Zimbabwe, Malawi e Zâmbia. A década de 1960 foi marcadamente de maior sucesso para este Corredor, uma vez que neste período o porto da Beira alcançou o seu próprio recorde do manuseamento de carga em mais de 4 milhões de toneladas. O histórico do Corredor da Beira foi marcado na sua generalidade por momentos altos e baixos condicionados pelo tráfego das mercadorias dos principais clientes deste.

O período posterior a década de 1960 foi de sucessivos fracassos (se comparado com os resultados dos anos de 1960) até pelo menos o início da segunda metade da década de 1980, devido a vários factores de índole político e económico da região. São eles, as sanções impostas a Rodésia do Sul pela Inglaterra e seus aliados internacionais em resposta a declaração unilateral deste país em 1965, que tornaram-se efectivas com o encerramento das suas fronteiras com Moçambique a partir de 1976; as acções desestabilizadoras da África do Sul sobre o Corredor da Beira, que agravaram-se durante os primeiros anos de 1980; e o desvio das mercadorias dos principais clientes do Corredor (sobretudo da carga zimbabweana) para os portos sul-africanos.

A partir do ano de 1986 o Corredor da Beira passou a registar melhorias no volume de mercadoria internacional aí em trânsito tendo registado cerca de 1.400.000 toneladas, e em 1989 o volume total da mercadoria internacional em trânsito alcançou 2.500.000 toneladas. Portanto, o grande envolvimento dos países do hinterland, sobretudo do Zimbabwe na exportação e importação de diversa mercadoria via este Corredor é que vai justificar esta subida. A partir dos finais de 1990 (1997/8) os bons momentos que atravessavam o Corredor da Beira viram-se interrompidos, devido a situações de instabilidade sócio económico e político do Zimbabwe. Por exemplo, se em 1997 a quantidade de mercadoria internacional em trânsito por Beira era de aproximadamente 2.226.500 toneladas, em 2000 este volume de mercadoria baixou para cerca de 1.638.100 toneladas (conforme ilustra a tabela 3).

Do estudo efectuado foi possível constatar que a década de 2000 constituiu o período do pico da crise zimbabweana, sendo que este país passou a demonstrar uma clara incapacidade de produzir os produtos agrícolas (tabaco, algodão, açúcar, chá, cereais) que alimentavam o seu comércio internacional. Com este défice, Zimbabwe passou a exportar poucas quantidades de

produtos agrícolas para o mercado regional sobretudo, o sul-africano, reduzindo drasticamente as suas exportações para o resto do mundo particularmente para o mercado da União Europeia que antes da crise constituía seu principal mercado (vide as tabelas 5 e 7). Esta situação viria a reflectir-se negativamente na redução do tráfego ferro portuário da Beira como resultado por um lado, da reorientação do comércio zimbabweano para o mercado sul-africano, por outro, pela incapacidade de Zimbabwe de importar via Beira a mercadoria (desde combustível até aos produtos alimentícios) por si necessitada, tudo pelas dificuldades que o país passa (va) em obter divisas para sustentar esse desejo de importar produtos necessários para alimentar o mercado interno. Com este cenário, Beira tornou-se durante toda década de 2000 um corredor monótono reservado para escoamento de mercadoria de diversos minérios extraídos no Zimbabwe como é o caso de granito, ferro crómio, carvão e aço manufacturado em pequena monta. Apesar de outros países da região (Malawi, Zâmbia, RDC) estarem a utiliza-lo normalmente, a quantidade da mercadoria internacional manuseada pelo porto da Beira continuou decrescendo, pelo menos até 2006. O ano crítico para o porto da Beira vai ser o de 2001, uma vez que neste ano manuseou apenas 852.000 toneladas de carga internacional, o que representava défice de cerca 1.373.500 toneladas em relação a quantidade da carga manuseada no ano de 1997 (2.226.500 tons), quando a crise zimbabweana começou a ganhar espaço. A partir de 2007 e nos anos subsequentes o manuseamento da carga internacional no porto da Beira começou a registar melhorias (vide tabela 9), sem no entanto alcançar os números de 1997, pelo menos até 2009 (ano em que registou cerca de 1.910.500 tons).

Em geral o fraco desempenho do porto da Beira durante a década de 2000 não era o único indicativo da situação menos boa que passava todo o Corredor. O problema do baixo rendimento era extensivo aos outros empreendimentos que comportam o Corredor, nomeadamente, a linha férrea Beira-Mutare e o oleoduto que também liga estas duas cidades moçambicana e zimbabweana. Por exemplo, em 2001 o tráfego da mercadoria internacional pela linha férrea Beira-Mutare era de aproximadamente 760.700 toneladas, que representavam o volume da mercadoria mais alto da década. Já em 2009 esta quantidade era reduzida em 214.800 toneladas, o que mostra um declínio acentuado de carga em trânsito por esta linha férrea. A quantidade da carga líquida transportada pelo oleoduto Beira-Mutare também foi reduzindo de 2001 a 2009. Sendo que, no primeiro ano o oleoduto transportou cerca de 821.000 toneladas métricas e no ano seguinte houve uma ligeira subida para 83.5000 toneladas métricas, e desta data em diante a

quantidade de combustível transportada por este oleoduto foi baixando, e no ano de 2009 o mesmo transportou apenas 489.000 toneladas métricas (dados representados no gráfico 5).

Esta situação leva-nos a confirmar a nossa hipótese segundo a qual, a crise zimbabweana resultante de factores diversos de carácter interno e externo trouxeram impacto negativo no tráfego comercial do Corredor da Beira entre 1990-2009, na medida em que o quadro das exportações e importações de Zimbabwe através deste Corredor reduziram drasticamente, isto em comparação com as três décadas anterior de 1960, 1970 e 1980.

A crise verificada no Zimbabwe e que em última análise afectou negativamente o Corredor não foi a única situação digna de realce, pois, verificou-se também uma alteração nas características de mercadoria em trânsito pelo Corredor da Beira rumo ao hinterland. Os clientes do Corredor (sobretudo Zimbabwe) passaram a importar mais os produtos agrícolas sobretudo cereais para estancar o défice alimentar dado aos fracassos das épocas agrícolas. Portanto, de exportadores passaram para importadores (embora limitados por falta de recursos).

## Fontes Consultadas

### Bibliografia

- ALEXANDER, Jocelyn e MILES TENDI, Blessing. (2008). “A Tale of Two Elections: Zimbabwe at the Polls in 2008”, *Association of Concerned Africa Scholars Bulletin*, n°80, pp: 5-17. Disponível em <http://concernedafricascholars.org/docs/acasbulletin80-2.pdf> . Acesso em 30 de Julho de 2017.
- BRATTON, Michel and MASUNUNGURE, Eldred. (2011). “The Anatomy of Political Predation: Leaders, Elites and Coalitions in Zimbabwe, 1980-2010”, *Developmental Leadership Program*, pp: 1-57. Disponível em <http://www.dlprog.org/publications/the-anatomy-of-political-predation-leaders-elites-and-coalitions-in-zimbabwe-1980-2010.php>. Acesso em 20 de Fevereiro. 2017.
- CASTELO BRANCO, Luís. (2008). “África e a Crise no Zimbabwe”. *Lusíada: Política Internacional e Segurança*, n° 1, pp: 41-66.
- CHITIYO, K. (2003). “Harvest of tongues: Zimbabwe’s third Chimurenga and the making of an agrarian revolution”. In LEE, M.C & COLVARD, K (eds). *Unfinished Business. The Land crisis in southern Africa*. Pretória, Africa Institute of South Africa, pp: 159-193.
- COAKLEY, George J. (2003). “The Mineral Industry of Zimbabwe”. U.S. GEOLOGICAL SURVEY MINERALS YEARBOOK, pp. 1-7. Disponível em <https://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/country/2003/zimyb03.pdf>. Acesso em 03 de Outubro de 2017.
- FONSECA, Madalena Pires. (2003). “Os Corredores de desenvolvimentos em Moçambique”. *Africana Studia* n° 6. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp: 201-230.
- HANLON, Joseph. (1984). “SADCC: Progress, Projects & Prospects”, *The Economist Intelligence Unit*, Special Report n° 182, EIU Publications, London, 109 p.
- HANLON, Joseph. (1990). *SADCC in the 1990s: Development on the Front Line*. Londres: The Economist Intelligent Unit, Special Report, n° 1158.
- HANLON, J., MANJENGWA, J. & SMART, T. (2013). *Zimbabwe takes back its Land*, Sterling, 2013.

- HO MIN, José. (2010). *A Importância dos Portos Marítimos de Moçambique numa Perspectiva Estratégica*. Trabalho de Investigação Individual, Curso de Estado-Maior Conjunto, Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares. 68p. Disponível em <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/11569/1/TCOR%20HO%20MIN%20A%20i%20port%C3%A2ncia%20dos%20Portos%20Mar%C3%ADtimos%20de%20Mo%C3%A7ambique.pdf> . Acesso em 12 de Julho de 2017.
- JAMINE, Elísio Jamine. (2008). *A Integração Regional na África Austral: obstáculos e oportunidades*. Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais. PUC-SP. Disponível em <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp116772.pdf>. Acesso em 18 de Junho de 2017.
- KAMINSKI, Bartłomiej & NG, Francis. (2011). “Zimbabwe’s Foreign Trade Performance During the Decade of Economic Turmoil: Will Exports Recover?”. s/l, pp: 1-112. Disponível em [http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/239054123912029917/1/5998577-1254498644362/6461208-1300202947570/Zimbabwe\\_Trade\\_Diagnostic.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/239054123912029917/1/5998577-1254498644362/6461208-1300202947570/Zimbabwe_Trade_Diagnostic.pdf). Acesso em 23 de Setembro de 2017.
- KPMG INTERNATIONAL. (2013). “Zambia: Country mining guide”. Strategy Series, pp: 1-36. Disponível em <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2013/08/zambiancountry-guide.pdf>. Acesso em 23 de Outubro de 2017.
- LEE, Margaret C. (1989). *The Political Economy of Development in Southern Africa*. Nashville: Winston-Derek Publishers.
- MACKINTOSH, Maureen. (1986). “O Capital Privado e o Estado no Sistema de Transportes da África Austral: As Implicações da actual organização do transporte de carga na planificação de Moçambique”. *Estudos Moçambicanos* 5/6. Maputo, pp: 83-126.
- MOYO, Sam & YEROS, Paris. (2008). “Ocupaciones de tierras y reforma agraria en Zimbabwe: hacia la revolución democrática nacional”. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. In *Colección Sur-Sur*. Disponível em <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsd/collect/clacso/index/assoc/D1413.dir/08MoYeros.pdf>. Acesso em 21 de Setembro de 2017.

- MOYO, S. (2011a). “Changing agrarian relations after redistributive land reform in Zimbabwe”. *Journal of Peasant Studies* 38 (5), pp: 939-966.
- MOYO, S. (2011b). “Land concentration and accumulation after redistributive reform in post-settler Zimbabwe”. *Review of African Political Economy*, 38 (128) 2011, pp: 247-276.
- MOZAMBIQUE PORTS AND RAILWAYS (CFM). *Mozambique. Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)* [Disponível no site da: Port Management Association of Eastern and Southern Africa, Mombasa, Kenya:]  
<http://www.pmaesa.org/media/docs/mozambique.pdf>. Acesso em 24 de Setembro de 2017.
- MUNSLOW, Barry. (1983). *Mozambique: The Revolution and its Origins*. New York: Longman.
- MURITHI, Antony, MINTZ, Samuel, SARGUENE, Federico and MENDONÇA, Casimiro. (2012). Technical Report: Logistics Review of the Beira and Nacala Corridors, under USAID Agri FUTURO Project, Maputo, Mozambique: USAID.
- MUZONDIDYA, James. (2009). “From Buoyancy to Crisis, 1980-1997”. In: ref. Raftopolous, B. e Mlambo, A. *Becoming Zimbabwe. A history from the colonial period to 2008*. Harare, pp: 167-200.
- NHABINDE, Simeão Amosse. (1999). *Desestabilização e Guerra Económica no Sistema ferroviário de Moçambique, 1980-1997*. Maputo: Livraria Universitária-UEM.
- NICOLAU, Victor Hugo. (2002). “Poder, Clientelismo e Violência Política no Zimbabwe: a Terceira chimurenga”. *Cadernos de Estudos Africanos*, [online], 2, pp: 167-185. Disponível em <https://cea.revues.org/1329>. Acesso em 19 de Setembro de 2017.
- PALMER, Robin. (1990). “Land Reform in Zimbabwe, 1980-1990”. In: *African Affairs*. vol. 89, n°335, pp: 163-181.
- PEDERSEN, Poul Ove. (2004). “Zimbabwe’s Changing Freight Transport and Logistical System: Structural Adjustment and Political Change”. In: *Journal of Southern African Studies*, vol. 30, n° 3, pp: 577-601. Disponível em <http://www.jstor.org/stable/4133910>. Acesso em 15 de Junho de 2017.
- PÉREZ-NINÕ, Helena. (2014). “O caminho pela frente: desenvolvimento actual e perspectiva futuras do sector do transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique: um estudo de

- caso no Corredor da Beira”. In: *Desafios para Moçambique 2014*, Maputo: IESE, pp: 195-227.
- PORTO, João Gomes. (2008). “Zimbabwe: Contributos para a Compreensão duma crise multifacetada”. In: *Publicações Revista*. Instituto Português de Relações Internacionais, pp: 109-134. Disponível em [http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista\\_ri/pdf/ri17/RI17\\_13JGPorto.pdf](http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri17/RI17_13JGPorto.pdf). Acesso em 12 de Junho de 2017.
- RAFTOPOULOS, B. (2009). “The Crisis in Zimbabwe, 1998-2008”. In RAFTOPOULOS & MLAMBO. *Becoming Zimbabwe: A history from the colonial period to 2008*. Harare, pp: 201-232.
- SACHIKONYE, Lloyd. (2002). “Whither Zimbabwe? Crisis & democratisation”. In *Review of African political economy*. Vol. 29. Nº 91, pp: 14-15.
- SARGUENE, Eugénio Frederico. (1990). “O corredor da Beira no contexto da SADCC e o período pós apartheid”. Trabalho do Fim do 3º Ano, no Âmbito de Estudos Regionais e Investigação Sobre África Austral. Instituto Superior de Relações Internacionais. Maputo.
- SAUNGWEME, Talknice. (2013). “Trade Dynamics in Zimbabwe: 1980-2012”. *International Journal of Economics and Research*, pp: 29-38. Disponível em [http://www.ijeronline.com/documents/volumes/Vol4Iss5SO2013/IJER%20v4i5%20so%20\(5a\).pdf%20final.pdf](http://www.ijeronline.com/documents/volumes/Vol4Iss5SO2013/IJER%20v4i5%20so%20(5a).pdf%20final.pdf). Acesso em 11 de Julho de 2017.
- SCOONES et al. (2011). “Zimbabwe’s Land reform: Challenging the myths”. *Journal of Peasant Studies* 38 (5), pp: 967-993.
- STEPHENS, Jeanne. (1986). “A baixa dos preços e a preservação da dependência”. *Estudos Moçambicanos* 5/6. Maputo, pp: 129-171.
- TEMBE, Joel das Neves. (2012). “Moçambique e as sanções internacionais contra a Rodésia do Sul, 1965-1980”. *Cadernos de História de Moçambique*, 1. Maputo, pp: 42-52.
- VISENTINI, Paulo Fagundes. (2010). *Zimbabwe*. Brasília: Thesaurus Editora, pp: 9-16. Disponível em <http://funag.gov.br/loja/download/775-Livro-na-rua-Zimbabue.pdf>. Acesso em 11 de Julho de 2017.

WELLMER, Gottfried. (2000). *Between regional integration and reciprocal free trade with the European union*. Bielefeld, World House Bielefeld/Coordenação Southern África (COSA).

### **Documento primário disponível nos CFM-Centro**

Base de dados dos CFM-Centro, 2001-2010

### **Entrevista**

Eng. Manuel Chacanza, responsável pelo Sector de Transporte Ferroviário dos CFM-Centro (STF), entrevistado no dia 4 de Fevereiro de 2017, na cidade da Beira.

### **Jornais**

*NOTÍCIAS*. “Mugabe sofre pressão para expulsão de ocupantes de fazendas”. Maputo, 23 de Março. 2000, p. 12.

\_\_\_\_\_. “O PMA e mais doadores desistem de comprar o milho branco da África do Sul”. Maputo, 17 de Maio.2002. Suplemento económico, p.16.

\_\_\_\_\_. “Cresce carência de divisas no Zimbabwe”. Maputo, 13 de Junho.2003. Suplemento económico, p.2.

\_\_\_\_\_. “Apesar de boas colheitas: fome ainda ameaça 5,5 milhões de pessoas no Zimbabwe”. Maputo, 21 de Junho.2003, p.12.

\_\_\_\_\_. “Zimbabwe sem trigo para pão”. Maputo, 07 de Setembro.2007, p.28.

\_\_\_\_\_. “De e para os países vizinhos: cresce tráfego de carga em trânsito pelos portos”. Maputo, 11 de Setembro.2007, p.1.

### **Artigos de jornais**

JESUS, Augusto de. “Zimbabwe: mais de metade da população precisa de ajuda alimentar”. *NOTÍCIAS*. Maputo, 17 de Abril. 2002, p.16.

MACHIRICA, Victor. “Escassez de combustíveis em Manica: situação que se deve ao atraso da chegada do navio que leva o produto e à invasão de zimbabweanos ao mercado nacional”. *NOTÍCIAS*. Maputo, 05 de Junho. 2003, p. 6.

### **Relatórios disponíveis em sites da internet**

RELATÓRIO ESTATÍSTICO (1990). “Zimbabwe-1990”. Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities, pp: 1-214. Disponível em

<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4d79c26d-5ba5-417b-8450-e167266e9b61>. Acesso em 22 de Setembro de 2017.

RELATÓRIO DO FAO. 2003. *WTO agreement on agriculture: the implementation experience-Zimbabwe*. Study prepared for FAO by Dr. Moses Tekere (with the assistance of James Hurungo and Masiiwa Rusare). Harare.Trade and Development Studies Centre. Disponível em <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0y.htm>. Acesso em 08 de Março de 2017.

RELATÓRIO DE HUMAN RIGHTS WATCH (2002). “ZIMBABWE FAST TRACK LAND REFORM IN ZIMBABWE”. Vol. 14, nº1 (A), pp: 1-44. Disponível em <https://www.hrw.org/reports/2002/zimbabwe/ZimLand0302.pdf>. Acesso em 17 de Outubro de 2017.

RELATÓRIO DA ONU. (2003). Disponível em <http://www.transnet.net/BusinessWithUs/LTPF%202016/LTPF%202016%20%20Chapter%207%20Africa.pdf>. Acesso em 12 de Julho de 2017.

FINAL REPORT, “Project for the Study on Development of the Sena Corridor: Chapter 3 Present Situation of Transport System in the Study Area”. S/l, s/d, pp: 40-80. Disponível em [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/1000004247\\_03.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/1000004247_03.pdf). Acesso em 20 de Agosto de 2017.

### **Sites electrónicos**

[http://www.theodora.com/pipelines/south\\_africa\\_mozambique\\_and\\_zimbabwe\\_oil\\_gas\\_and\\_products\\_pipelines\\_map.jpg](http://www.theodora.com/pipelines/south_africa_mozambique_and_zimbabwe_oil_gas_and_products_pipelines_map.jpg). Acesso em 12 de Julho de 2017.

<https://pt.depositphotos.com/55137489/stock-photo-map-of-africa-with-a.html>. Acesso em 10 de Junho de 2017.

[http://worldofmonopoly.com/albert/zimbabwe\\_rhodesia.htm](http://worldofmonopoly.com/albert/zimbabwe_rhodesia.htm). Acesso em 09 de Julho de 2017.

<https://www.google.co.mz/search?q=Mapa+do+Corredor+da+Beira>. Acesso em 15 de Junho de 2017.

TRANSNET PIPELINES. “The Pipeline Network”. Disponível em <http://www.transnet.net/BusinessWithUs/LTPF%202016/LTPF%202016%20%20Chapter%207%20Africapdf>. Acesso em 12 de Julho de 2017.

## APÊNDICE 1

### Cronologia dos acontecimentos do Corredor da Beira

1883 - Conclusão do primeiro troço de 100 km de linha férrea que partia da Beira rumo a Rodésia<sup>169</sup>.

1891 - Construção da linha férrea: Beira-Salisbury/Harare (planeada até Kongo)<sup>170</sup>.

1899 - Ano que é concluída a via-férrea que partia do Porto da Beira à Rodésia. Desde então o sistema ferro-portuário da Beira passou a servir este território<sup>171</sup>.

1976 - Encerramento do Corredor da Beira como porta de entrada e saída para o comércio internacional rodesiana, ao abrigo das sanções internacionais impostas pela Organização das Nações Unidas (ONU) a este país. Esta situação não prejudicou somente a Rodésia mas também a Moçambique, que a partir desta data passou a perder mais de 57 milhões de dólares norte-americano anual. Esta decisão levou a tantos moçambicanos ligados a este empreendimento ao desemprego<sup>172</sup>.

1976 - 1980-periodo de interregno do tráfego zimbabweano pelo Porto da Beira, e consequente monopolização do tráfego internacional do “hinterland” pelos portos sul-africanos<sup>173</sup>.

1980 - Data da independência do Zimbabwe, que marca também o fim das sanções sobre a ex-rodésia do sul, e consequentemente o retorno do tráfego pelo porto da Beira. Este ano também é marcado pela criação da SADCC, que passou a ser um acontecimento especial para o sistema ferro-portuário da Beira, uma vez que esta organização regional passou a dar prioridade a este empreendimento, pois, via-o como principal instrumento de libertação económica dos países membros sobre à África do Sul<sup>174</sup>.

---

<sup>169</sup> MUNSLOW, Barry (1983). “Mozambique: The Revolution and its Origins”. New York: Longman. p. 28

<sup>170</sup> FONSECA, Madalena Pires (2003). “Os Corredores de desenvolvimentos em Moçambique”. *Africana Studia n° 6*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. pp. 201-230.

<sup>171</sup> MUNSLOW, 1983:28

<sup>172</sup> STEPHENS, Jeanne (1986). “A baixa dos preços e a preservação da dependência”. *Estudos Moçambicanos 5/6*. Maputo. p. 132.

<sup>173</sup> SARGUENE, Eugénio Frederico (1990). “O corredor da Beira no contexto da SADCC e o período pós apartheid”. Trabalho do Fim do 3º Ano, no Âmbito de Estudos Regionais e Investigação Sobre África Austral. Instituto Superior de Relações Internacionais. Maputo. p. 14.

<sup>174</sup> SARGUENE, 1990:14

1981 - A partir desta data a África do Sul empenhou-se numa verdadeira agressão ao Corredor, quer nas linhas férreas, quer na área portuária, com campanhas de desinformação contra o mesmo<sup>175</sup>.

1981 - As acções da Renamo sob comando sul-africano interromperam as ligações ferroviárias e rodoviárias entre Beira e Zimbabwe, por culpa das destruições das duas pontes (tanto ferroviário como rodoviário) que atravessam o rio púngué<sup>176</sup>.

1982 - Zimbabwe destaca tropas sobre o Corredor da Beira com vista a protegê-lo da acção desestabilizadora da África do Sul. Para o Zimbabwe era imperioso proteger a sua rota natural para o comércio trás-oceânico. Nesta sua acção chegou a manter cerca de sete mil soldados em toda dimensão do Corredor<sup>177</sup>.

1984 - O tráfego global pelo porto da Beira teve um declínio acentuado, motivado por factores como: questão da segurança e redução dos preços, por parte dos portos sul-africanos o que fez com que houvesse o desvio de carga do “hinterland” para estes portos<sup>178</sup>.

1985 - Estabelecimento do gabinete do Corredor da Beira com a função de mobilizar recursos financeiros e humanos, junto a Comunidade internacional, conceber, elaborar, planificar, executar, controlar e dirigir a implementação dos programas integrados no “10 year Development Plan”<sup>179</sup>.

1986 - Foi lançado o programa de reinstalação do Corredor da Beira durante o ministério de Alcântara Santos<sup>180</sup>.

1986 - O ano de viragem por parte dos países da região que expressão interesse vital pelo porto e caminhos-de-ferro da Beira. Há uma reflexão pelos gastos onerosos pela utilização crescente entre 1982 e 1985 do sistema de transporte sul-africano<sup>181</sup>.

---

<sup>175</sup>SARGUENE, 1990:15

<sup>176</sup> SARGUENE, 1990:15

<sup>177</sup> LEE, Margaret C. (1989). “The Political Economy of Development in Southern Africa”. Nshville: Winston-Derek Publishers. p. 191.

<sup>178</sup>STEPHENS, 1986:159

<sup>179</sup> O propósito do “10 year Development Plan” para o Corredor da Beira era, na perspectiva da SADCC, de estabelecer um sistema de transportes capaz de tornar os países do interior da região menos dependentes da África do Sul, bem como de abrir um canal de distribuição e transporte que permita um “marketing” mais eficiente das mercadorias do “hinterland”, sendo tarefa de Moçambique contribuir para o sucesso desses objectivos (SATCC, Beira Port Transport System 10-year Development Plan, Janeiro de 1986).

<sup>180</sup> FONSECA, 2003:223

<sup>181</sup> SARGUENE, 1990:19

1986 - A partir desta data Zimbabwe deixou por completo de importar combustíveis através da África do Sul passando a fazê-lo via Porto da Beira<sup>182</sup>.

1988 - Restabelecimento do Comité Consultivo do porto da Beira, com objectivo de manter informados os interessados no desenvolvimento do sistema de transporte, contrariando a propaganda contra o Corredor protagonizadas pela África do Sul<sup>183</sup>.

1988 - Verifica-se um crescimento do tráfego do “hinterland”, sobretudo do Zimbabwe, pelo Corredor da Beira, como corolário da acção do Comité Consultivo do porto da Beira<sup>184</sup>.

1989 - Ano de continuidade dos sucessos do Corredor da Beira com o tráfego geral a crescer em 16 por cento sobre o ano de 1988<sup>185</sup>.

1980/90 - O Corredor da Beira beneficiou de 76 projectos financiados pela cooperação internacional, num valor global de 500 milhões de dólares americanos. Estes múltiplos projectos fizeram do Porto um dos mais modernos de África, sendo de destacar a dragagem do canal, a construção de modernos terminais de contentores e petróleos e a ligação ferroviária Beira-Machipanda<sup>186</sup>.

1998 - Formação da Cornelder Moçambique, a partir da parceria da Empresa holandesa Cornelder Holding e dos Caminhos de Ferro de Moçambique (FCM), com o propósito de gerir os terminais de carga geral do Porto da Beira<sup>187</sup>.

---

<sup>182</sup>SARGUENE, 1990:24

<sup>183</sup>SARGUENE, 1990:21

<sup>184</sup>SARGUENE, 1990:21

<sup>185</sup>SARGUENE, 1990:22

<sup>186</sup>Informação disponível em <http://www.cfm.co.mz/index.php/pt/infraestruturas/cfm-centro/porto-da-beira>. Acesso a 15 de Abril de 2017.

<sup>187</sup> Agência de Informação de Moçambique (AIM). 19.01.13.

## APÊNDICE 2

### Cronologia dos acontecimentos de Zimbabwe

1980 - Proclamação da independência da Rodésia do Sul com a designação de Zimbabwe<sup>188</sup>.

1980/1 - Adopção da política agrária “Crescimento com Equidade” direccionada à redução da desigualdade e ao apoio aos pequenos agricultores. Com esta política os pequenos agricultores tornaram os maiores fornecedores de milho e algodão para os mercados formais dentro dos primeiros cinco anos (1980-1985) da independência.<sup>189</sup>

1985 - Aprovação da Lei de Aquisição de Terras, que deu ao governo a primeira opção de compra de terrenos colocados no mercado<sup>190</sup>.

1986 - O governo de Zimbabwe tomou medidas para estimular a produção através de incentivos à exportação, introduzindo o Sistema de Retenção de Exportações e o Fundo Rotatório de Exportações e as dotações cambiais a favor dos exportadores<sup>191</sup>.

1989 - Fusão de dois movimentos rivais sob o nome de Zanu-Frente Patriótica (Zanu-PF)<sup>192</sup>.

1990 - Zimbabwe celebra o 10o aniversário de sua independência. Simultaneamente, a famosa Constituição de Lancaster House expira. O Governo de Zimbabwe estava finalmente em condições de atacar a disputa e altamente politizada questão da terra sem impedimentos imposto pela Grã-Bretanha em 1979/80<sup>193</sup>.

1991 - Antes das reformas de 1991, Zimbabwe impôs controlos rigorosos sobre o comércio. O principal objectivo das reformas económicas no domínio do comércio foi a supressão dos controlos quantitativos, a redução e a harmonização dos direitos aduaneiros, a supressão dos incentivos à exportação, a supressão do regime de licenças de importação, a eliminação dos controlos cambiais, da sobretaxa<sup>194</sup>.

---

<sup>188</sup> CASTELO BRANCO, Luís (2008). “África e a Crise no Zimbabwe”. Lusíada. *Política Internacional e Segurança*, nº 1. pp. 41-66. CASTELO BRANCO, 2008:43

<sup>189</sup> <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0v.htm> . Acesso a 08 de Março de 2017.

<sup>190</sup> <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0v.htm> . Acesso a 08 de Março de 2017.

<sup>191</sup> Ibidem: 2.

<sup>192</sup> MUZONDIDYA, James (2009). “From Buoyancy to Crisis, 1980-1997”. In: ref. Raftopolous, B. e Mlambo, A. *Becoming Zimbabwe. A history from the colonial period to 2008*. Harare, 2009, p.188-200.

<sup>193</sup> PALMER, Robin (1990). “Land Reform in Zimbabwe, 1980-1990”. In: *African Affairs*. vol. 89, nº335, p. 163

<sup>194</sup> <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0v.htm> . pp. 2-3, Acesso a 08 de Março de 2017.

1991 - Introdução do 1º Programa de Ajustamento Estrutural: É anunciado pelo governo “*A Framework for economic Reform-1991-1995*”; Neste programa é adoptado o princípio (embora de forma tímida) de políticas de liberalização face ao comércio interno e externo, às taxas de câmbios, a desregularização da economia e a redução da intervenção do aparelho de Estado.<sup>195</sup> A adopção do ESAP em 1991 levou ao banimento das estratégias de crescimento voltadas para o exterior e à remoção dos incentivos à exportação.

\_\_\_\_\_ (Março) Apresentação do programa de ajustamento estrutural à Conferência de doadores com objectivo de garantir o apoio do FMI e BM.<sup>196</sup>

1992 - Harare concedeu o Programa de Ajustamento Estrutural ao FMI. Os atrasos verificados relativamente ao pagamento das verbas prometidas durante a conferência por parte das instituições financeiras internacionais e outros doadores (incluindo o Reino Unido e os EUA), e a dependência face ao seu apoio técnico-financeiro para o sucesso do programa é que obrigaram o governo zimbabweano a tomar esta decisão.<sup>197</sup>

\_\_\_\_\_ Foi aprovada a *Land Acquisition Act*, o qual permitia a aquisição da terra onde e quando o governo achasse conveniente, independentemente da vontade dos seus donos. Esta lei permitiu ao governo adquirir terra compulsivamente com a finalidade de a redistribuir, tendo, no entanto, ficado previsto que uma compensação financeira justa deveria ser paga. É neste período que a Grã-Bretanha suspendeu a ajuda financeira ao programa de reforma agrária no Zimbabwe, acusando o governo de estar a canalizar para os seus aliados, e não para a população carenciada, a terra até então adquirida.<sup>198</sup>

1995 - (Junho) A FMI suspende o Programa de ajustamento estrutural adoptado em 1991 por Zimbabwe.<sup>199</sup>

1997 - Zanu-PF reformula um novo programa (neste caso o segundo), o *Land Reform and Resettlement Programme* (LRRP2), que permitia a ocupação compulsiva de terra pertencente aos fazendeiros brancos<sup>200</sup>.

1997 - (Novembro) O presidente Mugabe autoriza pagamentos não orçamentados aos “veteranos de guerra” na ordem dos cinco bilhões de dólares zimbabweano agravando

---

<sup>195</sup> MUZONDIDYA, 2009:188

<sup>196</sup> MUZONDIDYA, 2009:188.

<sup>197</sup> PORTO, João Gomes (2008). “Zimbabwe: Contributos para a Compreensão duma crise multifacetada”. In: *Estudos Regionais África*. Bradford University. p. 110

<sup>198</sup> CASTELO BRANCO, 2008:51

<sup>199</sup> Idem

<sup>200</sup> PORTO, 2008:120

sobremaneira o défice orçamental levando à depreciação da moeda em mais de cinquenta por cento<sup>201</sup>.

1998 - Harare decidiu enviar tropas para a República Democrática do Congo (RDC), e como resposta a FMI suspendeu o programa de 1991 indefinidamente. Com efeito, é neste período que o fenómeno hiperinflacionário e a retracção da economia se agravaram.<sup>202</sup>

1999 - A aliança tácita entre a ZCTU (Zimbabwe Congress of Trade Unions) “organização sindical” e a NCA (National Constitution Association) “constituída por várias organizações não governamentais” levaria a que, na sequência das conclusões de uma convenção conjunta em Fevereiro de 1999, fosse criado o *Movement for a Democratic Change* (MDC) a 11 de Setembro do mesmo ano, para opor-se ao Mugabe e ZANU-PF.<sup>203</sup>

1999 - O MDC apresentou um programa inserido no *Land Reform and Resettlement Programme* com objectivo de conduzir um processo de reforma justa, baseada não apenas nos aspectos distributivos, mas tendo também em atenção os aspectos da rentabilidade e do impacto ambiental. Esta moderação do MDC fez com que fosse acusado pela ZANU-PF de ser um partido fantoche da população branca e de ser financiado pela Grã-Bretanha<sup>204</sup>.

2000 - (Fevereiro) Propostas de referendo sobre a nova Constituição, para reforçar os poderes do chefe de Estado (são rejeitadas). Com este referendo Mugabe pretendia eliminar as limitações legais de Lancaster House e assim poder avançar para uma reforma agrária radical. A principal proposta previa o alargamento dos poderes do Presidente, um desejo de Mugabe que lhe permitiria avançar com a reforma agrária sem qualquer tipo de compensação.<sup>205</sup>

\_\_\_\_\_ Eleições legislativas de 2000 – nas quais uma diferença de apenas cinco lugares separou a ZANU-PF do *incipiente* MDC – são geralmente consideradas como o ponto de viragem nos destinos políticos do país. Data destas eleições o início da radicalização do discurso de Mugabe, concebido em torno das credenciais «nacionalistas» (a participação na luta de libertação como factor de legitimidade política), dos ataques ao Ocidente (quem está por trás da criação do MDC) e do problema da posse da terra.<sup>206</sup>

---

<sup>201</sup> PORTO, 2008:115

<sup>202</sup> PORTO, 2008:114

<sup>203</sup> PORTO, 2008:116-7

<sup>204</sup> CASTELO BRANCO, 2008:53

<sup>205</sup> CASTELO BRANCO, 2008:53

<sup>206</sup> SACHIKONYE & MAROLENG apud Porto, 2008:114.

2000 - (Fevereiro) início do movimento de ocupação de fazendas de cidadãos brancos pelos antigos combatentes (“reassentamento e redistribuição rápida de terras”). O movimento foi acompanhado por violência e invasão de terras (mais de 4 mil brancos deixam suas terras). Esta acção foi rotulada como “terceira Chimurenga” ou o prolongamento da luta de libertação contra o colonialismo<sup>207</sup>

\_\_\_\_\_ (Março) Até este mês cerca de 450 explorações agrícolas de grande dimensão tinham sido ocupadas por «veteranos de guerra». Para o regime de Mugabe estas ocupações eram «manifestações espontâneas da vontade popular» nas quais o Governo não estava envolvido<sup>208</sup>.

2000 - (Julho) Promulgação e implementação do Programa da Reforma de Terra (*Fast Track Land Reform Programme - FTLRP*) pelo governo de Zimbabwe, dando cobertura às ocupações que ocorriam um pouco por toda a parte. Neste programa, o Governo anuncia a aquisição (forçada se necessário) de aproximadamente 90 por cento das explorações agrícolas comerciais até ao final de 2002. Esta acção também marcava o início do declínio da economia zimbabweana. A consequência imediata deste programa foi a redução substancial da produção agrícola que sofreu uma quebra de 21 por cento em 2001 e 40 por cento em 2002.<sup>209</sup>

2000 e 2002 - cerca de 11 milhões de hectares foram confiscados de cerca de 4000 agricultores brancos e redistribuídos para mais de 127.000 famílias de pequenos agricultores e 7200 Agricultores comerciais<sup>210</sup>.

2001 - Em Novembro, Mugabe usou seus poderes presidenciais para alterar a lei de aquisição de terra, com efeito retroactivo a Maio de 2000. A nova disposição da lei determinava que a propriedade de terra designada é transferida imediatamente, independentemente de qualquer desafio tribunal<sup>211</sup>.

2001 - Vários juízes do Tribunal, incluindo o chefe da justiça foram forçados pelo Mugabe a se aposentarem e substituídos por indivíduos percebidos para ser leal a ZANU-PF<sup>212</sup>.

---

<sup>207</sup> CASTELO BRANCO, 2008:54

<sup>208</sup> PORTO, 2008:120

<sup>209</sup> PORTO, 2008:120

<sup>210</sup> BRATTON, Michel and MASUNUNGURE, Eldred. (2011) “The Anatomy of Political Predation: Leaders, Elites and Coalitions in Zimbabwe, 1980-2010”, Developmental Leadership Program, p. 22-23. Disponível em: <http://www.dlprog.org/publications/the-anatomy-of-political-predation-leaders-elites-and-coalitions-in-zimbabwe-1980-2010.php>.

<sup>211</sup> RELATÓRIO DE HUMAN RIGHTS WATCH (2002). “ZIMBABWE FAST TRACK LAND REFORM IN ZIMBABWE”. Vol. 14, nº1 (A). p.13. Disponível em: <https://www.hrw.org/reports/2002/zimbabwe/ZimLand0302.pdf>. Acesso em 17 de Outubro de 2017.

<sup>212</sup> Ibidem

2001 - O tribunal revogou a proibição de aquisição de terras, alegando que agora o governo tinha um legítimo programa de reforma agrária<sup>213</sup>.

2002 - Em Agosto o governo declarou a reforma agrária acelerada completa, após a implementação de sua política de transferência de propriedade<sup>214</sup>.

2002 - Foi declarado como ano de desastre em termos de agricultura, e o governo procurou buscar o apoio dos doadores para alimento da população<sup>215</sup>.

2003 - Sanções económicas e políticas ocidentais contra o Zimbabwe; suspensão e expulsão formal do Zimbabwe da Commonwealth; Início da migração da população zimbabweana para países vizinhos<sup>216</sup>.

2004 - O governo emenda a lei de expropriação de terra e adopta vários planos económicos heterodoxos (tais como a National Economic Development Priority Programme-NEDPP e a Agricultural Marketing Authority-AMA para melhor regular os mercados e introduzir novos contratos de regulação agrícola).

2005 - Lançamento da «Operação Murambatsvina» (Restaurar a Ordem), entre Maio e Julho, durante a qual 700 mil pessoas perderam as suas casas, representa um caso paradigmático do tipo de abordagem privilegiada pelo regime de Robert Mugabe, ostensivamente para acabar com todas as formas de actividade ilegal, nomeadamente a habitação e o comércio ilegais em Harare, que, segundo o Governo, afectava os níveis de vida nas cidades, na prática esta operação destinou-se claramente a punir áreas urbanas que apoiavam o MDC nos actos eleitorais anteriores.<sup>217</sup>

2008 - (Março) Eleições gerais; O MDC de Morgan Tsvangirai ganha e controla o parlamento; (Junho) Mugabe é reeleito nas eleições da 2ª volta após renúncia à corrida devido à onda de violência<sup>218</sup>.

2009 - Formação do Governo de Unidade Nacional (GUN); Legalização de moedas estrangeiras: dolarização (USD) & randização (Rand sul africano) das transacções económicas zimbabweanas e abolição do dólar zimbabweano.<sup>219</sup>

---

<sup>213</sup> Ibidem

<sup>214</sup> <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0y.htm> . pp. 3. Acesso a 08 de Março de 2017.

<sup>215</sup> <http://www.fao.org/docrep/005/y4632e/y4632e0y.htm> . pp. 13. Acesso a 08 de Março de 2017.

<sup>216</sup> RAFTOPOULOS, B (2009). “The Crisis in Zimbabwe, 1998-2008”. In RAFTOPOULOS & MLAMBO. *Becoming Zimbabwe: A history from the colonial period to 2008*. Harare. p.218.

<sup>217</sup> PORTO, 2008:110

<sup>218</sup> VISENTINI, 2010:12-3

<sup>219</sup> VISENTINI, 2010:9/12-3

## APÊNDICE 3

### Guião de entrevista para CFM-Centro, área de Serviço de transporte ferroviário



FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
MESTRADO EM HISTÓRIA DE MOÇAMBIQUE E ÁFRICA AUSTRAL

---

#### **Guia de entrevista para CFM-C, área de Serviço de transporte ferroviário**

O presente questionário enquadra-se na pesquisa de culminação do curso de Mestrado em História de Moçambique e África Austral, pretendemos através deste obter dados que permitirão analisar o tema que tem como objecto de estudo: “*A crise zimbabweana e seu impacto para o corredor da Beira, c. 1990-2009*”.

#### **1. Breve contextualização**

Desde finais da década de 1990 e toda década de 2000, Zimbabwe está (va) “mergulhado” numa crise política associada a expropriação das terras dos fazendeiros brancos pelo governo local e seus aliados. Estes acontecimentos têm de certa forma influenciado na redução da capacidade de produção dos principais produtos agrícolas de exportação (tabaco, algodão, açúcar, milho, etc.) por parte deste país. Sendo um dos principais clientes dos CFM-Centro, acreditamos que esta situação que abala o Zimbabwe tem influenciado negativo nos rendimentos da empresa. Desta forma a nossa conversa gira em torno da dinâmica das exportações e importações de Zimbabwe pelo Corredor da Beira no período que vai desde da crise política e económica do Zimbabwe até pelo menos os anos de 2009/10.

De seguida passamos a desenvolver a nossa conversa através de algumas questões que tivemos o cuidado de elaborar atempadamente.

2. Como os CFM-Centro descreve o tráfego ferro portuário de e para o hinterland, primeiro, dos finais da década de 1990 (a partir de 1997 a 2000), segundo, de 2001 a 2009/10?

3. O que é que representa Zimbabwe no comércio internacional dos CFM-Centro se compararmos com os outros países do interior com quem a empresa tem relações comerciais?
4. Como foi representado o volume (%) anual de exportação e importação do Zimbabwe pelos CFM-Centro entre as décadas de 1990 e 2000?

Ano	Volume anual em %	
	Exportação	Importação
1991		
1992		
1993		
1994		
1995		
1996		
1997		
1998		
1999		
2000		

Ano	Volume anual em %	
	Exportação	Importação
2001		
2002		
2003		
2004		
2005		
2006		
2007		
2008		
2009		
2010		

5. Que tipo de mercadorias foram exportadas e importadas pelo Zimbabwe através dos CFM-Centro no intervalo entre 1991 a 2010?

Ano	Tipo de mercadorias	
	Exportação	Importação
1991 à 2000		

2001 à 2010		

6. Que produto representou maior volume nas exportações zimbabweanas:

de 1991-2000 \_\_\_\_\_

de 2001-2010 \_\_\_\_\_

7. Qual foi a periodicidade do fluxo anual de mercadorias pelos CFM-Centro de e para Zimbabwe, entre 1991-2010?

Ano	Número de vezes	
	Exportação	Importação
2001		
2002		
2003		
2004		
2005		
2006		
2007		

Ano	Número de vezes	
	Exportação	Importação
1991		
1992		
1993		
1994		
1995		
1996		
1997		
1998		
Ano	Rendimento anual dos CFM	
1999	Centro em números	
2000	ou %.	

1991	
1992	
1993	
1994	
1995	
1996	
1997	
1998	
1999	
2000	

9. Que valor representa o tráfego interno, no volume total da mercadoria manuseada pelos CFM-Centro?

Sem mais, agradecemos a Direcção dos CFM-Centro e ao

responsável do sector dos transportes ferroviário, pela entrevista que acaba de nos conceder e

2008		
2009		
2010		

8. Quais foram os rendimentos anuais (aproximados) dos CFM-Centro, pela exportação e importação zimbabweana, entre 1991-2010?

Ano	Rendimento anual dos CFM-Centro em números ou %.
2001	
2002	
2003	
2004	
2005	
2006	
2007	
2008	
2009	
2010	

acreditamos que os dados que gentilmente acabam de nos facultar são de extrema importância para a compreensão da nossa temática.

Beira, aos 04 de Fevereiro de 2017

O estudante: \_\_\_\_\_

O responsável do STF: \_\_\_\_\_