

A ECONOMIA COLONIAL EM MOÇAMBIQUE: UMA DISCUSSÃO SOBRE O DESEMPENHO DOS PLANOS DE FOMENTO NO PERÍODO AUGE DA COLONIZAÇÃO PORTUGUESA 1953-1975

Por: Iceu Carlos

Docente da Faculdade de Ciências Sociais e Filosóficas

Departamento de Ciências Sociais

Universidade Pedagógica, Massingá, Moçambique

Email: iceucarlos@hotmail.com [Licenciado em

Ensino de História, Mestrado em Ciência Política]

Resumo

O presente artigo emerge no contexto da reescrita da História Económica Colonial em Moçambique. Tal como é sabido, a história escrita da economia de Moçambique, não obstante a sua relevância, ela é também desafiadora no que concerne a equidistância dos seus proponentes que estavam ao serviço da colonização. O trabalho tem em vista trazer novos horizontes e análises economicistas com toda isenção possível da história económica de Moçambique. Os Planos de Fomento foram instaurados no âmbito dos apoios dos EUA enquadrados no Plano Marshall do pós-guerra e também da conjuntura económica do Estado Novo de Salazar. De facto, foram teorizados dentro do processo da reabertura do investimento estrangeiro na colónia os seguintes planos de Fomento: I Plano de Fomento (1953-1958), II Plano (1959-1964), Plano Intercalar de Fomento (1965-1967), III Plano de Fomento (1968-1973) e o IV Plano de Fomento (1973). Os estudos existentes sobre esta matéria exaltam dois primeiros planos I Plano de Fomento (1953-1958), II Plano (1959-1964), como tendo sido os mais mediatizados. Porém, a análise dos relatórios sectoriais de execução de todos os Planos de Fomento permitiram concluir que, os três últimos Planos de Fomento, nomeadamente: Plano Intercalar de Fomento (1965-1967), III Plano de Fomento (1968-1973) e o IV Plano de Fomento (1973) também foram importantes na economia colonial do período.

Palavras-chave: Economia Colonial, Planos de Fomento, Moçambique,

Introdução

A política económica colonial de Moçambique desempenhou um papel importante na evolução da economia do país e, constituiu um importante legado histórico do qual a sociedade moçambicana não se pode dissociar. Assim, a economia colonial no âmbito da viragem das relações entre Portugal e suas colónias, concretamente com a colónia de Moçambique, divide-se em dois momentos distintos. O 1º período situa-se entre 1930-1953 caracterizado pela mudança estrutural nas relações económicas entre Portugal e suas colónias, no qual se acelerou a exploração dos recursos das colónias em benefício directo da metrópole. Importa referir ainda que, todo o conjunto de medidas desenhadas para o efeito pelo Novo Governo de Salazar encontra-se expressa no Acto Colonial. O 2º momento começa com a introdução dos Planos de Fomento em 1953 e prolonga-se até a Independência Nacional de Moçambique em 1975. Este período, foi particularmente marcado pela execução destes planos no âmbito do Plano Marshall e, pela Luta de Libertação Nacional levada a cabo pela Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO)¹.

O artigo propõe-se em fazer uma discussão concernente à evolução da economia colonial no âmbito da execução dos Planos de Fomento característicos da economia do período, enfatizando grosso modo, as características da agricultura, transportes e vias de comunicações, indústria, comércio e mão-de-obra migratória. Além disto, também se fará a análise do sector do turismo e sua contribuição na capitalização de divisas para a economia colonial portuguesa em Moçambique. A escolha do ano de 1953 como marco inicial deste estudo, explica-se pelo facto de ter sido o ano em que iniciou o processo de implementação de uma série de reformas que passaram a orientar as relações entre Portugal e suas as colónias marcadas pela nova ordem político-económica outroramente aludido nas relações entre a metrópole e as colónias. Foi o ano da operacionalização do primeiro plano de fomento. Por outro lado, 1975, justifica-se pelo facto de ser o ano da proclamação da Independência Nacional em Moçambique, um marco que testemunha uma ruptura nas relações económicas, políticas e sociais entre Portugal e Moçambique.

De facto, o tema é importante na medida em que, procura trazer novos subsídios em torno da economia colonial em Moçambique, especialmente no que diz respeito a contribuição dos Planos de Fomento no desenvolvimento da economia colonial portuguesa.

¹ Ao falar-se da FRELIMO neste contexto, não pode perceber como se de um partido político se tratasse. Mas, FRELIMO, como uma frente (movimento) que conquistou a independência fruto da coligação de (3) três partidos políticos União Africana Nacional de Moçambique (MANU), União Nacional Africana de Moçambicana Independente (UNAMI) e a União Democrática Nacional de Moçambique (UDENAMO).

Procedimentos metodológicos

A pesquisa recorreu ao método qualitativo na sua vertente dialéctica. Este método defende a inexistência de algo acabado, quer dizer, o fim de um processo é sempre o início de uma nova fase. A escolha deste método deveu-se ao facto deste estudo procurar discutir o desempenho dos Planos de Fomento no período auge da colonização em Moçambique. No que concerne a metodologia, a pesquisa desenvolveu-se em duas fases: na primeira, fez-se um estudo bibliográfico e documental existente sobre o tema, como também, leitura de monografias, dissertações e relatórios sectoriais de execução. Estes estudos inserem-se na problemática do desempenho dos Planos de Fomento em Moçambique, fundamentalmente a análise dos relatórios sectoriais de execução. A segunda e, última fase foi, obviamente, de discussão dos dados, seguida da sistematização da informação e, por fim, a elaboração do texto final.

1.OS PLANOS DE FOMENTOS E A ECONOMIA COLONIAL (1953-1975)

1.1 Contexto externo da implementação dos Planos de Fomento em Moçambique

Cardoso (1991, p. 107) considera que, no plano político, “a Guerra Fria que eclodiu pouco depois da II Guerra Mundial, marcou um novo contexto que provocou concepções diferentes na economia mundial”. Uns enveredaram pelo sistema capitalismo² e outros pelo sistema socialista.

A natureza da economia colonial portuguesa tinha grandes interferências nas colónias. Todos os programas de desenvolvimento nas colónias portuguesas eram traçados em função dos interesses portugueses. Deste modo, no contexto económico o Plano Marshall concebido no âmbito da recuperação da economia europeia, em Moçambique foi marcado pela introdução dos Planos de Fomento que reflectiu-se na reabertura do mercado das colónias ao investimento estrangeiro.

Cardoso (1991, p. 109) avança ainda que, no campo social, “o chibalo foi uma das formas do trabalho forçado que começou a ser gradualmente abolido a partir dos anos 50”, atenuando deste modo o sistema de dominação colonial. “O chibalo foi extinto pela Reforma Administrativa de 1961 como resultado da pressão internacional”, especialmente da Organização das Nações Unidas (ONU), que constituiu uma “pré-condição de Portugal aceder a Organização Internacional de Trabalho (OIT)”. Ainda no quadro desta Reforma, as autoridades portuguesas revogaram a designação de colónias que passaram a serem chamadas por Províncias Ultramarinas.

Em suma, estes factores externos influenciaram a evolução da economia em Moçambique no período de 1953-1975.

1.2 Contexto interno da implementação dos Planos de Fomento em Moçambique

A economia colonial em Moçambique encontrava-se numa situação deveras preocupante na medida em que, as autoridades portuguesas não tinham capital para flexibilizar e viabilizar seus projectos de “desenvolvimento da colónia”. Por isso, a ajuda americana integrada no âmbito do Plano Marshall constituiu uma almofada para o Estado Novo³.

De facto, foram contemplados dentro do processo da reabertura do investimento estrangeiro na colónia os seguintes planos de Fomento: I Plano de Fomento (1953-1958), II Plano (1959-1964),

² Recordar que Portugal e suas colónias optaram pela economia capitalista.

³ Recordar que, a neutralidade de Portugal na II Guerra Mundial, colocou a metrópole e suas colónias num circuito de prosperidade económica.

Plano Intercalar de Fomento (1965-1967), III Plano de Fomento (1968-1973) e o IV Plano de Fomento (1973).

De acordo com Newitt (1997, p. 405) em Moçambique, “*o início da década de 50 foi marcado pelo desenvolvimento dos colonatos*”, motivada pela imigração da população branca vindo da metrópole. Trata-se de famílias brancas oriundas da metrópole que tinham perdido suas terras em consequência do advento da industrialização. Estas famílias receberam subsídios do governo colonial para iniciarem a nova vida em Moçambique.

Mondlane (1995, p. 98) no campo político-social afirma que, a integração dos assimilados negros na administração constituiu uma mais-valia para os autóctones pois, pouco a pouco foram conquistando o seu espaço. “Como corolário, surgiram os sindicatos, os nacionalistas, bem como os intelectuais fundadores do Núcleo dos Estudantes Secundários de Moçambique (NESAM)”. Igualmente há que enaltecer a Luta Armada de Libertação Nacional entre a FRELIMO e o governo colonial português.

No cômputo geral, este foi o contexto interno que marcou a economia colonial em Moçambique deste período.

1.3 Características gerais dos principais sectores da economia

Neste ponto, procura-se apresentar as principais características da economia de Moçambique, destacando os sectores de agricultura, indústria, transportes, mão-de-obra, comércio, balança de pagamentos e o sector de turismo.

1.3.1 Agricultura Tradicional

A agricultura tradicional era caracterizada pela utilização de instrumentos de produção rudimentares. Ela continuou a ser praticada pela maioria da população moçambicana no período de 1953-1975.

Segundo Newitt (1997, p. 405), além da expropriação de terras do campesinato, a política económica de Salazar pretendia também fazer da colónia de Moçambique, um território de partilha entre os camponeses africanos e os colonos. A ideia visava incorporar de forma progressiva os agricultores africanos nos colonatos e, apoiando incondicionalmente ao estado colonial.

Por outro lado, Hedges (1999, p. 211) afirma que, no período de 1953-1975 os camponeses começaram a travaram uma luta silenciosa com as autoridades portuguesas. Este facto devia-se ao trabalho forçado e o chibalo que o campesinato sofria. Os camponeses coziavam as sementes de algodão antes de semear como forma de contestar.

Portanto, a política colonial portuguesa baseada na expropriação de terras férteis dos camponeses trouxe imensas dificuldades ao campesinato rural na medida em que, teve que abandonar as suas terras aráveis para permitir a fixação de colonos portugueses oriundos da metrópole. Contudo, os camponeses resistiram contra a exploração e trabalho forçado.

1.3.2 A agricultura capitalista

O primeiro Plano de Fomento (1953-1958) foi caracterizado pela fixação dos colonos portugueses a fim de desenvolver actividades agrícolas na colónia. De acordo com Mulhanga (2002, p. 24), relacionando a questão da ocupação da terra, demonstra que, para sistematizar a ocupação foi promulgado o Decreto Lei nº 43894/1961 de 6 de Setembro⁴. Por outro lado Lopes (1968) escreveu:

“...O 1º Plano de Fomento contemplava o aproveitamento de recursos e povoamento da colónia, com especial realce para a preparação de terrenos (abertura, irrigação, enxugue), assistência técnica e financeira com vista ao transporte e instalação de alguns colonos, nas zonas rurais. É nesse contexto que para o Vale do Limpopo foi contemplado num projecto de irrigação e colonização, com um investimento previsto de 46.400 contos para enxugue dos terrenos do Vale e pontes sobre o rio, e 220.000 contos para expropriação e preparação dos terrenos, instalação e transporte de colonos e assistência técnica a serem executados no sexénio 1953-1958...” (p. 33)

Do extracto acima pode-se depreender que, este processo de investimentos culminou com a criação do Colonato de Limpopo em 1954 e com a fixação das primeiras dez (10) famílias⁵ oriundas de Portugal com objectivo de desenvolver a agricultura. Hedges (1999, p. 166)

Lopes (1968, p. 34) avança ainda que foram igualmente criados outros colonatos na colónia: são os exemplos dos “colonatos do Vale de Incomati (Sábie), Revué e Sussundenga em Manica e, no início dos anos sessenta, o colonato de Nova Madeira no Niassa”.

⁴ Este instrumento regulamentava a ocupação de terras nas Províncias Ultramarinas e visava a garantia da ocupação e exploração da terra pelos colonos, pois, segundo as autoridades coloniais, em Moçambique existia muita terra que poderia ser melhor aproveitada pela população excedentária existente em Portugal. Mulhanga (2002, p. 24)

⁵ Em 1957 viviam no colonato do Limpopo 204 famílias portuguesas. Hedges (1999, p. 166)

Filipe (2000, p. 16) no seu trabalho sobre o colonato de Sábie, considera que a “legislação promulgada nos princípios da década 60 abriu completamente as colónias ao investimento estrangeiro na chamada Política de Portas Abertas” e, com ela deu-se um novo impulso na política colonial, não só em relação a fixação dos colonos devido as novas condições criadas, como também encorajou os aumentos de investimentos estrangeiros que passaram a ter isenções de impostos por 10 anos, garantias de repatriação de capital e passaram a estar isentos das matérias-primas.

Com esta política surgiram alguns empreendimentos industriais tais como, “a Açucareira Agrícola de Marracuene (MARAGRA) fundada em 1963 com base em empréstimos do Banco de Fomento Nacional e a Industrial Development Corporation of South África” e, em 1964 foi fundada a Açucareira de Moçambique financiada por companhias francesas (ibid, p. 16).

Portanto, os exemplos acima ilustram a nova posição tomada por Portugal ao permitir a entrada de investimentos estrangeiros nas suas colónias, um processo que se prolongou até princípios da década de 70.

O 2º Plano de Fomento (1959-1964) não trouxe muitas novidades senão o prosseguimento da política de povoamento,⁶ especialmente no Vale do Limpopo que consistia na “ocupação de zonas estratégicas para a prática da agricultura pela pequena comunidade portuguesa” e, por outro lado, pretendia-se estabelecer zonas que deviam constituir barreiras ao avanço de qualquer movimento nacionalista que, na altura emergia por toda África e em Moçambique dava os seus primeiros passos. (Ibid, p. 16)

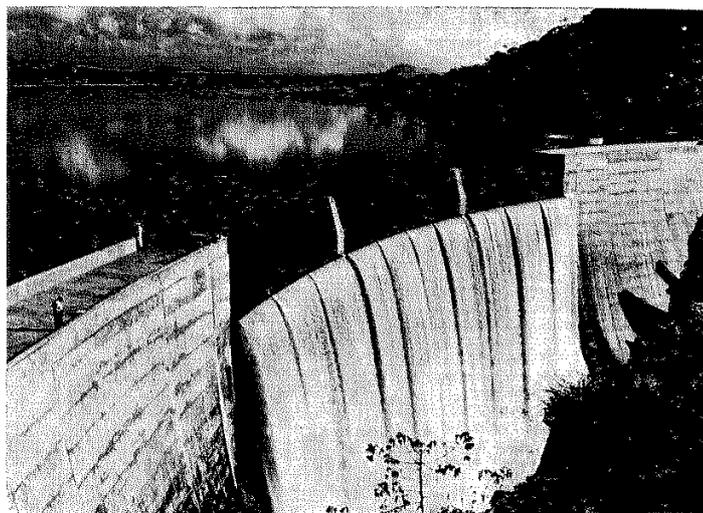
A Comissão Técnica de Integração Económica no seu relatório sectorial do II Plano de Fomento (1963, p. 144) testemunha por outro lado, a realização “em 1963 da primeira fase da colonização do Revué através do projecto de colonização dirigida com um custo total de 16.966.666.20 escudos”. Uma outra acção notável deste plano foi o povoamento baseado na “cultura do chá do Gurué, a assistência técnica e financeira ao Colonato de Nova Madeira em Vila Cabral onde se impulsionou o cultivo do tabaco no distrito de Moçambique”. O aproveitamento de novas zonas para a expansão da cultura do chá com a fixação de novos agricultores foi uma outra acção que produziu benefícios para a economia da província. Este projecto teve uma “dotação inicial de 5.000.000.00 escudos e foram realmente aplicados 4.616.666.70 escudos”.

⁶ De acordo com as autoridades portuguesas em Moçambique existia muita terra que poderia ser melhor aproveitada pela mão-de-obra excedentária existente em Portugal. FILIPE, (2000, p. 16)

Estes foram alguns dos grandes empreendimentos do II Plano de Fomento. É importante realçar que todos estes projectos foram implementados numa relação directa com a fixação de colonos em Moçambique. Pois, eram eles que deviam materializar a iniciativa colonial de desenvolvimento do ultramar.

A Comissão Técnica de Integração Económica dos Estudos de Planos de Fomento (1965. p. 65) indica que, “o Plano Intercalar (1965-1967) previa um investimento no valor de 49.18 milhões de contos”. Assim, na área da agricultura previa-se um esforço de intervenção estadual no sentido de fomentar a produção agrícola tradicional, apoiar a iniciativa privada do sector empresarial e na reorganização do crédito agrícola.

Segundo a Comissão Técnica de Integração Económica do III Plano de Fomento (1972, p. 63) até 1973 os grandes empreendimentos privilegiaram a agricultura, onde se destacou “a implantação de esquemas de regadio e povoamento nos Vales dos rios Maputo, Incomáti, Limpopo, Save, Búzi, Púngué e nas zonas sub-planálticas de Manica e Sofala”.



Fonte: BOLEO, (1966, p. 145), a barragem de Massingir uma das infra-estruturas construídas no colonato de Limpopo.

Por exemplo, a imagem acima apresenta “a primeira fase de construção da barragem de Massingir que ocorreu a partir de 1971 e veio a beneficiar particularmente o Colonato de Limpopo” no que diz respeito a irrigação das suas terras.

Mulhanga (2002, p. 27) na sua Monografia Científica conclui que, “o IV Plano de Fomento mudou a estratégia de terras adoptada nos anos 50/60”. A política de colonatos e de povoamentos rurais

foi abandonada, pois notou-se que, as iniciativas de desenvolvimento através de colonatos e de povoamentos representavam um investimento demasiado elevado sem possibilidades de retorno dentro dos períodos anteriormente estabelecidos que se situavam entre os 10-15 anos depois.

Na prática, os colonatos resultaram em altos custos de transporte de colonos portugueses da Europa para Moçambique, altos custos de habitação e infra-estruturas.

Como se pode constatar, os relatórios sectoriais no âmbito da actividade agrária descrevem uma série de acções concretas realizadas. Vejamos a seguir a influência dos Planos de Fomento no sector dos transportes e vias de comunicações.

1.3.3 Os transportes e vias de comunicações

Lopes (1968, p. 165) defende que, o I Plano de Fomento tinha a preocupação de fomentar o povoamento e a construção de infra-estruturas sócio-económicas. Assim, “foram construídos cerca de 300 Km da linha férrea de Lourenço Marques a Malvéria, na fronteira com a Rodésia do Sul”⁷. Este foi um dos grandes projectos em termos de infra-estruturas sócio-económicas, cujo objectivo era aproveitar o crescente do tráfego da nova Federação Central Africana, a Confederação das Colónias: de Rodésia do Sul (Zimbabwe), Rodésia do Norte (Zâmbia) e Niassalândia (Maláwi). Esta via de acordo com os planos britânicos, facultaria um crescimento económico e acumulação rápida de capitais, particularmente na Rodésia do Sul.

Por outro lado, essa linha férrea foi construída contra os planos regionais das autoridades sul-africanas que “pretendiam dominar todo o tráfego ferroviário ao Sul do Equador após a II Guerra Mundial”. Contudo, com a ajuda diplomática britânica, Portugal obteve um empréstimo de “17 milhões de dólares do Banco de Importações e Exportações, sediado nos Estados Unidos da América (EUA) que pagava cerca de 80% das despesas de construção e, constituiu cerca de 36% do total das despesas do I Plano de Fomento” (Ibid, p. 164).

A Comissão Técnica de Integração Económica no seu relatório sectorial de (1963, p. 144) demonstra que, o II Plano de Fomento no componente rodoviário, privilegiou a construção das pontes sobre “os rios Limpopo em Chicumbane e a Estrada Nacional N°1 (EN1) e, verificou-se

⁷ A linha férrea foi concluída em 1956, para além de servir os interesses capitalistas da Rodésia do Sul em termos de tráfego ferroviário, beneficiou consideravelmente o orçamento colonial de Moçambique onde, nos três anos após a sua conclusão, as receitas dos Caminhos de Ferro e Portos de Moçambique aumentaram 25% relativamente aos três anos anteriores (de uma média de cerca de 750,000 contos para mais de 1,050,000 contos), e o acréscimo no rendimento foi, teoricamente, suficiente para reembolsar o empréstimo em apenas 3 anos. Lopes, (1968, p. 165)

ainda a construção da EN1 entre o troço Maxixe e o Rio Save de cerca de 348 Km com um custo total orçado em 55.000.000.00 escudos”⁸.

Por seu turno, a Comissão Técnica de Integração Económica no seu relatório sectorial do Plano de Fomento II (1964, p. 110) ilustra por exemplo na rede ferroviária, “o Porto de Lourenço Marques que foi dotado de uma instalação mecânica de carregamento de minérios que viria responder ao tráfego de minérios da Suazilândia e do Transvaal do Norte”. O custo destas obras foi de cerca de 56.400 contos. “Este apetrechamento elevava a capacidade do porto para um total de 12.500.000 toneladas”⁹. Para além destes projectos foram realizadas notáveis melhorias principalmente nos aeroportos de Nampula, Quelimane, Lourenço Marques e Beira que viriam posteriormente desempenhar um importante papel na vida do território.

Mulhanga (2002) debruçando-se da contribuição do Plano Intercalar, na sua Monografia científica no sector dos transportes e vias de comunicação escreveu:

“ O plano Intercalar (1965-1967) para o caso concreto de Moçambique, foi programado para responder a um novo fenómeno que se vivia na colónia, a Luta de Libertação Nacional iniciada pela FRELIMO em 25 de Setembro de 1964 e, sustenta ainda que, o plano já trazia alguns efeitos negativos particularmente na estrutura agrária do Baixo Limpopo. A Luta de Libertação Nacional, obrigou o Estado Colonial a aumentar as suas verbas orçamentais na área da defesa e segurança em detrimento do desenvolvimento económico...” (p. 26)

Do exposto acima, pode-se deduzir que os efeitos imediatos deste conflito foram as múltiplas explosões provocadas pelas minas, com perdas muito grandes para o exército português e para o comércio colonial. Por essa razão o governo colonial tomou medidas drásticas para o planeamento de uma enorme rede rodoviária asfaltada. Os estudos deste projecto iniciaram em 1965 e foram postos em prática a partir de 1968.

A Comissão Técnica de Planeamento e Integração Económica do Plano Intercalar (1967) dá-nos por exemplo a seguinte contribuição:

⁸ Na vertente de estradas, foram realizados outros empreendimentos de importante realce como são os casos das pontes sobre os Rios Mecuti, Tzangamo e a ponte entre o Vila Gouveia e Rio Púngue e, ainda a reabilitação de estradas Inchope-Rio Save. Relatório sectorial de (1963, p. 144)

⁹ Foram contemplados ainda, os projectos de ampliação no Porto de Nacala por se tratar do único na costa de Moçambique que permite o acesso de maiores navios sem quaisquer restrições de marés e dragagem.

“...a construção do Rio Save com o custo de cerca de (22.000.000 escudos), a construção das pontes sobre os Rios Búzi e Révue (5.319.000.00 escudos) a construção das estradas Mocuba-Nampevo (3.500.000.00 escudos) e Rio-Save Inchope (3.900.000.00 escudos)...” (p. 171)

Do exposto podemos concluir que, ao nível deste plano foram construídos importantes infra-estruturas tais como pontes e estradas nas zonas Sul, Centro e Norte do país. Ainda sobre as infra-estruturas, a Comissão Técnica de Integração Económica do III Plano de Fomento no seu relatório sectorial (1972, p. 63) explica por outro lado que, houve um ligeiro avanço nos transportes rodoviários através da ampliação da rede de estradas asfaltadas e não asfaltadas. Este plano de desenvolvimento pôs em andamento a construção dos troços de Nacala no Norte do país e, o outro foi o prolongamento da linha férrea de Lourenço Marques, no Sul. Este plano previa um terço das despesas totais que deveriam ser utilizadas para os transportes e comunicações. Isto é, “1.545.4 milhões de escudos deveriam ser empregues na construção de estradas e pontes”. Foi neste contexto que a partir de 1972, através de um empréstimo concedido pelo Banco Nacional Ultramarino, foi contemplado o Projecto da Construção da Ponte sobre o Rio Zambeze, a empreitada da estrada Centro-Nordeste. “O custo total destas obras estava avaliado em 1.282.061.084.40 escudos para estradas e mais de 100 milhões de escudos para as pontes”. (Ibid, p. 71)

O IV Plano de Fomento (1973) não teve grandes realizações neste sector e não chegou a se efectivar na íntegra pois, em 1975 o país alcançou a independência e muitos dos programas concebidos foram abandonados por causa da mudança dos governos.

1.3.4 A Indústria

O termo indústria era praticamente desconhecido em Moçambique. As únicas unidades industriais encontravam-se em número reduzido como são os exemplos das indústrias de bebidas minerais, xaropes, massas, óleo vegetal, velas, sabão, sal e cimento localizadas preferencialmente em Lourenço Marques e Beira. A indústria transformadora foi a mais notável tendo-se concentrado na produção para o consumo local. Hedges (1999, p. 168)

De acordo com Newitt (1997, p. 406) o primeiro e segundo planos de fomento criaram condições para o surgimento de indústrias locais, especialmente as zonas urbanas de Lourenço Marques e

Beira. “São indústrias de refinação de petróleo, química, cimento, painéis chapéus-de-chuva, tijolos, rádios, cabos eléctricos, colchões e bicicletas”.

Cardoso (1991, p. 113) considera que, o sector industrial especialmente o de transformação, na década 60 e 70 conseguiu empregar 100 mil assalariados. Esta situação ficou a dever-se ao desenvolvimento da indústria têxtil do vestuário, calçado, bem como dos ramos de alimentação e bebidas.

Por outro lado Boleo (1966, p. 134) defende que, além das indústrias atrás aludidas, pode-se destacar a “indústria de refinaria de petróleos, especialmente na Matola, tintas, química, vidro, insecticidas, sabões, fundições, siderurgia, etc”.

Os Estudos Coloniais Portugueses (1975, p. 72) explicam que, a indústria de refinação ocupava o 1º lugar. Assim, destacam-se “as indústrias de petróleos de Matola, cobrindo o mercado interno e externo, a fabricação e refinação de açúcar, descaroçamento de algodão, descasque de arroz, indústrias de transformação de copra, tabaco e girassol”. Entre 1963-1970, este sector investiu em média 350 milhões de escudos anuais.

O segundo grupo provinha do consumo interno, cimento e cerveja. Em 1970 este grupo de indústrias contaram com um investimento na ordem dos 826 milhões escudos. (Ibid. 72)

Ainda sobre a indústria, particularmente a indústria transformadora, os Estudos Coloniais Portugueses (1975, p. 84) mostram que, o III Plano de Fomento teve o seu contributo no produto interno da colónia, apesar do baixo grau de industrialização que ainda se verificava mesmo depois da adopção da política de “*Portas Abertas*” pela metrópole. “O domínio de certos sectores industriais tais como da alimentação, de bebidas, de tabaco, de têxteis e do calçado davam um total de 71% do valor global da indústria transformadora”. Algumas indústrias construídas dentro deste plano foram a Fábrica Associada de Óleo, SARL (FASOL), Saboeiras Reunidas SARL (SABOREL) e a Companhia Industrial da Matola. Estas indústrias encontravam-se bem representadas em Lourenço Marques e Beira.

Para o sector energético, o destaque foi para o início da construção da Barragem de Cahora Bassa. Os Estudos Coloniais Portugueses (1975), escreveram:

“...Um outro grande elemento que marcou este plano de desenvolvimento foi a criação em 1970 do Gabinete do Plano da Zambézia pelo Decreto-Lei N.º 68/70 de 20 de Fevereiro de 1970, que iria substituir a Missão do Fomento e Povoamento da Zambézia, criado em 1957. O Gabinete tinha como objectivo principal promover, estimular e orientar, com a cooperação das outras autoridades e

serviços competentes da metrópole e Moçambique, o desenvolvimento económico e social da região da Zambézia...” (p. 84)

Do exposto acima pode-se perceber que, dos vários projectos estruturados pelo Gabinete do Plano de Zambeze (GPZ), destacou-se a Barragem de Cahora Bassa.¹⁰

Os Estudos Coloniais Portuguesas (1975, p. 85), explicam ainda que, “a barragem de Cahora Bassa deveria ser construída sobre o rio Zambeze, num projecto avaliado em 750 milhões de dólares, cerca de 1950 milhões de escudos”. Este projecto de grande envergadura foi planeado numa estreita colaboração e aliança entre o capital internacional e a política fascista e colonial portuguesa.

1.3.5 O Comércio

A tabela 2, estabelece a comparação dos produtos exportados de Moçambique para Portugal entre 1953-1956 e 1967-1970 consecutivamente. Como podemos notar, houve um aumento considerável da exportação destes produtos da colónia para metrópole no período em estudo. Este facto deveu-se a maior procura dos mesmos para alimentar as indústrias portuguesas em franco desenvolvimento.

1.3.5.1 Principais exportações em milhares de toneladas no período (1953-1970)

Produtos em milhões/ton	(1953-1956)	(1967-1970)
Algodão	38	39
Açúcar	79	120
Copra	39	40
Sisal	25	30

Fonte: tabela (2) (Adaptado in Rocha:p.597)

¹⁰ Os Estudos Coloniais Portuguesas (1975, p. 85) consideram que, a sua construção começou em 1969. É administrada pela Hidroelétrica de Cahora Bassa, uma empresa que desde a independência foi detida conjuntamente pelo Estado de Moçambique, com uma participação de 18%, e pelo estado português, com uma participação de 82%. No entanto, em 2006 o país começou a assumir a maior parte das acções deste empreendimento.

No que diz respeito ao comércio rural, Hedges (1999, p. 151) afirma que, o comércio rural aumentou no Norte do rio Zambeze, onde estima-se que o número de cantinas, “fora das principais cidades cresceu de 1000 para 2000 entre 1942 a 1960”. O aumento dos rendimentos obtidos pela população estava na origem da expansão dessas cantinas rurais.

1.3.5.2 A balança de pagamentos

Rocha (1977, p. 597), defende que a balança de pagamentos das colónias em relação a metrópole foi classificada como negativa. Ou seja, tinha défices persistentes nas transacções com Portugal. Porém, há que enaltecer o volume de negócios contra o estrangeiro que colocava o saldo positivo. Por exemplo “de 1964-1970, as transacções Metrópole-colónias atingiram um saldo acumulado de cerca de menos 18038 milhões de escudos”. Enquanto, “nas relações comerciais com o estrangeiro era de mais de 15399 milhões de escudo em igual período”. (ibid, p. 609)

Mondlane (1995, p. 68), numa outra vertente ilustrativa sobre o comércio, apresenta dados numéricos referentes à balança comercial em Moçambique no ano de 1967, na qual, “registara um saldo negativo de 668 milhões de escudos dentro da zona do escudo e um saldo favorável de cerca de 343 milhões de escudos com o resto do mundo”.

Portanto, destes dados pode-se perceber que, a balança comercial colónia-metrópole foi sempre negativa. A explicação possível deste fenómeno deve-se ao facto de que, o sistema de zona de escudo¹¹ apesar de centralizado em Lisboa, conferia uma certa autonomia na utilização da moeda estrangeira por parte das autoridades monetárias das colónias. Por isso, era essencial que houvesse um défice com Portugal para tornar efectiva o futuro de divisas e a dependência.

1.3.6 A mão-de-obra migratória

Segundo Cardoso (1991, p. 107) a economia moçambicana tornou-se tributária e dependente de prestação de serviços ao hinterland. Este movimento de integração económica moçambicana, foi mais expressa através do fluxo de trabalho migratório¹² para os territórios vizinhos, (África do Sul e as Rodésias).

¹¹ Entende-se como zona de influência da moeda na metrópole e nas colónias.

¹² Recordar que as migrações eram para as Rodésias e preferencialmente a África do Sul. As migrações e os complexos ferro-portuários não se tornaram somente como elementos essenciais da integração e subordinação como também dinamizaram o crescimento dos principais pólos urbanos, ao mesmo tempo passaram a representar principais fontes

De acordo com Mondlane (1975, p. 79) “além das relações comerciais entre a metrópole - colónia e vice-versa, as autoridades portuguesas apostaram muito na exportação de mão-de-obra para os países vizinhos”. Assim, em 1960 havia mais de “400.000 trabalhadores moçambicanos na África do Sul e Rodésia do Sul”, constituindo uma das principais fontes de receitas e divisas para colónia. “O orçamento de 1961 previa uma receita total de 6.300.000 milhares de escudos cerca (90 milhões de libras), e deste montante, 1.200.000 milhares” seriam provenientes da exportação de mão-de-obra.

Covane (2001, p. 170) analisa outros acordos de entendimento entre as autoridades portuguesas e o governo sul-africano que, foram assinados nos anos de 1952 e 1964. Entretanto, o acordo de 1964 conferiu aos portugueses o incremento de divisas resultantes do pagamento da parte dos salários dos mineiros moçambicanos. Os pagamentos em deferido conferiram aos portugueses uma grande capacidade financeira de incentivar a modernização da economia moçambicana. Por exemplo: “em 1968, o preço de ouro no mercado livre subira para 120 por onça 1972 e 187 em 1973”.

Este conjunto de factores jogou um papel muito importante no alicerçamento do processo de implantação das indústrias e de substituição de importações, integrado na nova política económica de Salazar, mais conhecida como política de portas abertas.

Por outro lado, First (1998, p. 18) afirma que, “com o estabelecimento da indústria mineira do ouro em Witwatersrand a exploração de mão-de-obra de Moçambique começou a ser organizada numa gigantesca e sistemática escala”. Moçambique demonstrou assim, ser a área chave de fornecimento de mão-de-obra nos anos de formação da indústria mineira de ouro.

Deste modo, foram legalizados três organizações recrutadoras a “ALGOS, a ATLAS e o CAMON”. Estas organizações recrutavam mão-de-obra para as minas não filiadas da Câmara das Minas. Portanto, o monopólio da Wenela terminou em 1965, altura em que foram criadas estas organizações. “O principal objectivo da criação destas organizações visava controlar a mão-de-obra que clandestinamente seguia para a África do Sul”¹³ (ibid, p. 20)

de capitação de receitas da balança de pagamentos, financiando os défices crónicos da balança comercial. Cardoso (1991, p. 107)

¹³ Recordar que, o recrutamento da mão-de-obra tinha sido restrita, nas áreas do sul da latitude 22° sul.

O Estado colonial em Moçambique, retirava lucros de envio de mão-de-obra para as minas através da sua venda. Este papel de prestador de serviços do Estado, tornou Moçambique susceptível às crises da economia sul-africana.

Em suma, a mão-de-obra migratória contribuiu muito para a capitalização de receitas para a economia colonial.

1.7 O turismo

O período de 1953-1975 foi distinguindo como de grandes investimentos no sector do turismo onde foi instituído o Centro de Informação de Turismo em Moçambique (CITM) entidade que esteve virada para a promoção das instâncias turísticas nacionais.

Newitt (1997, p. 407) explica que, a construção de instâncias turísticas tais como: “hotéis, restaurantes nas Cidades de Lourenço Marques, Beira, Ilha de Moçambique na província de Nampula e parques de campismo nas belas praias de Inhambane” constituiu um forte investimento na indústria turística das autoridades coloniais em Moçambique.

Boleo (1966, p. 150) considera que, o turismo foi um sector que contribuiu bastante para a atracção de receitas ao governo colonial. “A institucionalização do Centro de Informação e Turismo de Moçambique (CITM) em 1959, aumentou a afluência de capitais e turistas sul-africanos e rodesianos” nos centros turísticos existentes em Moçambique.

Por outro lado, a Comissão Técnica de Integração Económica no seu relatório sectorial de execução do III plano de fomento de (1972, p. 81) indica que, a evolução do sector de Turismo em 1972, manteve-se nas linhas progressistas à semelhança dos outros anos. Neste sector foram investidos cerca de 150.000 contos.

Em 1972, o número de turistas que entrou em Moçambique estimou-se em cerca de 510 391, dos quais 87.6% entraram pela fronteira terrestre e 11.7% por via aérea. (Ibid, p. 81)

Segundo Barka (s/d, p. 183), o sector de turismo começou a ter maior impacto na economia colonial portuguesa a partir da década 60. Assim, assistiu-se de forma “desplanificada a concentração de hotéis, restaurantes e parques de campismo nas Cidades de Lourenço Marques e Beira”. O turismo foi assim considerado um dos sectores que muito contribuiu para o desenvolvimento da economia colonial em Moçambique. Testemunham este facto as estatísticas de 1973 onde o país acolheu cerca de 400 000 turistas vindos de diversos pontos do mundo, resultando uma receita de 510.000 contos. (ibid, p. 183).

Portanto, os dados acima referidos mostram nesta fase a importância do sector do turismo na capitalização de divisas para a economia colonial portuguesa. Os investimentos efectuados trouxeram uma mais-valia na modernização dos espaços turísticos existentes, bem como da criação de novos.

Considerações Finais

À luz da investigação feita e, em função dos objectivos previamente teorizados, pode-se concluir de facto, a nova conjuntura política-económico iniciada com o advento do salazarismo a partir de 1930, altura em que a economia de Moçambique começou a canalizar de forma directa e exclusiva as suas riquezas para a metrópole foi determinante na implementação e operacionalização dos Planos de Fomento. A viragem da economia colonial em Moçambique reajustou a outrora política económica baseada na concessão de parte das regiões Centro e Norte de Moçambique para a actuação das companhias majestáticas e arrendatárias. A partir de 1930, Portugal assumiu-se como uma potência, promulgando um conjunto de disposições e medidas proteccionistas a seu favor, visando alterar o quadro negativo que pesava a sua economia. Os Planos de Fomentos foram uma resposta da economia do Estado Novo na relação com as colónias que fortemente, privilegiou o sector agrário. Contudo, apesar deste facto, os outros sectores tais como: a indústria, o turismo, transportes e comunicação também foram importantes na economia colonial. Por exemplo, no sector de turismo as estatísticas de 1973 indicam que o país acolheu cerca de 400 000 turistas vindos de diversos pontos do mundo, resultando uma receita de 510.000 contos.

A análise feita nos relatórios sectoriais de execução dos Planos de Fomento permitiu concluir que, os programas de desenvolvimento desempenharam um papel crucial na economia colonial pois, as suas políticas influenciaram a dinâmica dos principais sectores da economia. Os três últimos Planos de Fomento foram igualmente incisivas. Para testemunhar tal facto, a pesquisa aferiu que houve a construção e ampliação de vias-férreas, aeroportos, construção de escolas, barragens hidroeléctricas, indústrias transformadoras.

Referências Bibliográficas

- BARÇA, Alberto da & SANTOS dos Tirso. *Geografia de Moçambique. Física e Económica*. 10ª classe. 3ª edição, Maputo, Diname, s/d.191p.
- BOLEO, Oliveira, Doutor. *Moçambique, Pequena Monografia.*, 2ª edição, Lisboa, Agência geral do Ultramar, 1966, 190p.
- CARDOSO, Fernando Jorge. *Estratégias economias locais e empresas agrárias. O Desenvolvimento rural em Moçambique*. Universidade Técnica de Moçambique. Volume I e II, 1991, 529p.
- Comissão Técnica de Planeamento e Integração Económica. *Plano de Fomento II (1959-1964). Relatório de 1963*. Lourenço Marques, 1963,176p.
- Comissão Técnica de Planeamento e Integração Económica. *Plano de Fomento II, (1959-1964). Relatório de 1964*. Lourenço Marques, 1964,163p.
- Comissão de Estudos de Planos de Fomento. *Plano Intercalar de Fomento (1965-1967). Programa de excussão para 1965*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1965, 180p.
- Comissão Técnica de Planeamento e Integração Económica. *Plano Intercalar de Fomento 1965-1967. Relatório de 1967*. Lourenço Marques, 1967, 171p.
- Comissão Técnica de Planeamento e Integração Económica. *Relatório. III Plano de Fomento (1968-1973)*. Lourenço Marques, 1972. 700p.
- COVANE, Luís António. COVANE, Luís António, *O Trabalho migratório e a agricultura no sul de Moçambique (1920-1992)*. Maputo, Promédia, 2001,305p.
- Estudos Colónias Portugueses. *Portugal é Capital Multinacional em Moçambique 1500-1973*. Dinamarca: African Studies, 1975. 137p.
- FIRST, Ruth, et all, Centro de Estudos Africanos. *O mineiro Moçambicano*. Maputo, CEA, 1998, 242p.
- FILIPE, Eléusio dos Prazeres V. “*O Colonato do Sabié: contexto e implicações sobre a Economia Camponesa, 1956-1974*”. Maputo: UEM, Faculdade de Letras, Depto. De História. Monografia Científica, 2000, 76p.
- HEDGES, David, ROCHA, Aurélio. *Moçambique no Auge do colonialismo, 1930-1961*. 2ª edição Maputo, Livraria Universitária, 1999, vol.II, 295p.
- LOPES, Manuel dos Santos. “*Colonato do Limpopo: aspectos sociais de povoamento*”. Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina,

1968, 167p.

MONDLANE, *Lutar por Moçambique*. Maputo, 1ª edição moçambicana, colecção Nosso Chão, 1995, 199p.

MUCHANGA, Jorge. “*Os camponeses da Barra de Limpopo e o impacto da colonização da Junta Autónoma de Povoamento Agrário do Baixo Limpopo (J.A.P.A), ca. 1954-1975*”.

Monografia Científica. Departamento de História. Maputo: UEM, 2002. 70p.

NEWITT, Maly, *História de Moçambique*. Lisboa, Publicações Europa-América, 1997, 509p.

ROCHA, Edgar. *Portugal, anos 60: Crescimento económico acelerado e o papel das relações com as coloniais. Análise social*. Lisboa, 2ª série, vol. XIII, nº51 1977, 617p.