

análise

Acordo de Nkomati dinamiza SADCC

por Carlos Cardoso da (AIM)

O que é que o Acordo de Nkomati pode significar para a SADCC?

Surgiram duas opiniões diametralmente opostas. De um lado há os que dizem que a SADCC vai sair reforçada. Do outro lado, afirma-se que a SADCC vai ter que abandonar o princípio de redução económica da zona em relação à África do Sul.

Antes de se fazer qualquer conjectura, creio ser necessário ter-se uma ideia do que cresceu a SADCC apesar de 4 anos de desestabilização militar e económica lançada pela África do Sul, contra a região. Vejamos apenas dois sectores.

Em Janeiro deste ano, os nove países membros da SADCC, reuniram em Lusaka com financiadores internacionais — os já habituais, e outros — para analisarem o progresso alcançado e apresentarem novos projectos para financiamento.

No domínio da segurança alimentar — o terceiro mais importante depois dos transportes e comunicações, e energia — havia

33,3 milhões de dólares financiados: 4,4 milhões no programa regional, 12 milhões no combate à seca e 16,3 milhões no controlo de doenças animais.

Estão agora em negociação, mais 72,1 milhões, 35,3 dos quais foram prometidos em Lusaka.

Ao todo, há 89 projectos apresentados: 10 projectos regionais, 18 nacionais, 35 de combate à seca, 17 de controlo de doenças

animais, 4 de pesquisas, 5 de pescas, 1 para a fauna, e 1 para a conservação de solos. O montante total necessário é de 557,1 milhões de dólares. A maior parte do «bolo» vai para o combate à seca, 267 milhões.

No principal sector, o dos transportes e comunicações, a SADCC tem registados 113 projectos, envolvendo 2 936 milhões de dólares.

Já há financiamento assegurado para 29 projectos e parcialmente assegurado para 26, compreendendo 717 milhões de dólares (26 por cento do total). Prosseguem os contactos para o financiamento completo de 7 projectos já parcialmente financiados e para 21 projectos ainda não financiados. O financiamento em discussão envolve 340 milhões (12 por cento do total). Ainda não há financiadores identificados para 36 projectos.

Seis projectos foram já completados: 1 na Suazilândia, 1 no porto de Luanda, 1 na fronteira Moçambique/Suazilândia, 2 entre a Zâmbia e o Zimbabwe, e 1 entre o Botswana e o Zimbabwe. Este último é a estrada Nata-Kazungula que foi inaugurada pelos Presidentes Kenneth Kaunda e Quett Masire, durante a própria Conferência de Lusaka. Dos restantes, 3 tinham sido completados até à Cimeira de Gaborone em 1982.

Em Lusaka ganhou prioridade uma série de projectos de reabilitação da TAZARA e do porto de Dar-es-Salaam. Para os

primeiros a CEE prometeu 11 milhões de dólares, a Itália 3,5 milhões e a SIDA 10 milhões. O Canadá, a Suíça e a Áustria, manifestaram Interesse nestes projectos.

No que respeita ao porto de Dar-es-Salaam, coordenará os projectos, o Banco Mundial que entrou com 30 milhões. Há também o interesse dos nórdicos (SIDA, NIDA, NORAD e FINIDA) no financiamento de subprojectos.

Mereceram também especial atenção, os projectos relativos ao porto da Beira e à linha férrea Beira-Malawi.

No que diz respeito aos financiadores, os participantes na reunião de Lusaka aplaudiram a decisão do Canadá de, a partir de 1984, reservar 20 milhões por ano para a cooperação com a SADCC, decisão está relativa aos próximos cinco anos.

Quanto à Holanda, este ano, pela quarta vez, entrou com 30 milhões de florins.

Em todos os seus sectores, a SADCC movimenta já cerca de 1 mil de milhão de dólares, 4 anos que foram de defesa contra a crescente desestabilização proveniente da África do Sul.

Porém, só a tranquilidade na zona poderá levar a SADCC a concretizar todo o seu potencial na medida em que os financiadores preferem investigar o seu dinheiro em condições que garantam a continuidade dos projectos financiados.

N. 30/3
84

Não foi, pois, por acaso que o Primeiro-Ministro zimbabweano, Robert Mugabe saudou as conversações entre Moçambique e a África do Sul, que viriam a resultar no Acordo de Nkomati, como algo de muito positivo para o seu país. Mugabe pensava concretamente nas linhas férreas Mutare-Beira e Chicualacuala-Maputo que têm sido alvos dos ataques e sabotagens dos bandos armados.

A possibilidade de Moçambique eliminar a médio prazo os bandos armados significa para a SADCC, o funcionamento pleno da «chave» da sua estratégia: o sistema de transportes de Moçambique.

Um outro país que seguiu com minuciosa atenção as conversações entre Moçambique e a África do Sul, foi o Malawi.

Os governantes malawianos rejubilaram com o Acordo de Nkomati. E têm razão para tal. A interrupção da linha férrea Malawi-Beira, sabotada pelos bandos armados, levou o Malawi a ter que exportar e importar pelos portos sul-africanos e por via rodoviária. O preço é cerca de 150 por cento superior aos custos do transporte ferroviário de e para os portos moçambicanos. Há ainda uma outra agravante: Os camiões que fazem o transporte de e para o Malawi ultrapassam em muito a tonelagem permitida, o que está a provocar sérios danos nas estradas do país.

Ao terem que utilizar o sistema de transportes da África do Sul, devido aos ataques dos bandos ao sistema de transportes moçambicano, países como o Zimbabwe, o Malawi e a Zâmbia estavam de facto a viver uma situação de dependência em relação à África do Sul. É essa dependência que o Acordo de Nkomati contribui para eliminar. Portanto, o Acordo não põe em perigo os princípios da SADCC. Antes, pelo contrário, o Acordo torna esses princípios operativos de uma forma permanente pela primeira vez.