

E 100-298'

**O Impacto dos Corredores de Desenvolvimento na Economia de Moçambique
(1996 a 2006)**

O Caso do Corredor de Maputo

Egídio Daniel Quidione Cueteia

Junho de 2008

Trabalho de Licenciatura em Economia
Faculdade de Economia
Universidade Eduardo Mondlane

Declaração

Declaro que este trabalho é da minha autoria e resulta da minha investigação. Esta é a primeira vez que o submeto para um grau académico numa instituição educacional

Egídio Daniel Q. Cueteia

Egídio Daniel Q. Cueteia

Aprovação do Júri

"Este trabalho foi aprovado no dia 31 de julho de 2008 por nós, os membros do júri examinador da Universidade Eduardo Mondlane."

Presidente do Júri

Francisco Aguiar

Arguente

Enrique

Supervisor

[Assinatura]

Agradecimentos

Os meus agradecimentos vão para os professores e funcionários da Faculdade de Economia da Universidade Eduardo Mondlane, ao meu supervisor, Dr. Manoela Sylvestre, pelo profissionalismo, paciência, atenção e dedicação que demonstraram durante a fase da minha formação e aos meus colegas, estudantes e amigos que de alguma maneira deram-me toda a força necessária para ultrapassar as dificuldades.

Agradecimento especial vai a toda a minha família, em particular aos meus queridos pais, Daniel Cueteia e Joana Quidione Cueteia e aos meus irmãos, que deram tudo de si para o meu crescimento consciente na vida, pelo apoio que prestaram, em todos os momentos e sentidos, que me serviram muito como inspiração e determinação

O meu muito obrigado!

Lista de Abreviaturas

BCA	Beira Corridor Authority
CDM	Corredor de Desenvolvimento de Maputo
CDN	Corredor de Desenvolvimento de Nacala
CEAR	Central East African Railways,
CFM	Caminhos de Ferro de Moçambique
COMESA	Common Oriental Market State of África
DTI	Department of Trade and Innovation
EUA	Estados Unidos da América
FMO	Banco Holandês
FTA	Free Trade Area
INE	Instituto Nacional de Estatística
Km	Quilómetros
Kvas	Quilovolt Ampere
MCLI	Maputo Corridor Corridor Logistic Initiative
MIPS	Maputo International Port Services
MOZAL	Mozambique Aluminium
MPDC	Maputo Port Development Company
MTC	Ministério dos Transportes e Comunicações
NEPAD	Nova Parceria para o Desenvolvimento de África
PKM	Passageiros Quilómetros
RIAs	Regional Integration Arrangements
SADC	Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
SATCC	Southern African Transport and Communications Commission
SCMB	Standard Corporate and Merchant Bank (SCMB),
SDI	Spatial Development Initiative
STAM	Sociedade da Terminal de Açúcar de Maputo, Lda
STEMA	Matola Silos & Grain Terminal Lda
TKM	Toneladas Quilómetro
TM	Toneladas Métricas
UCCDM	Unidade de Coordenação dos Corredores de Desenvolvimento de Moçambique

Lista de Gráficos e Tabelas

Página

Gráfico 1: Evolução dos Recursos Humanos nos CFM-----	28
Gráfico 2: Mercadorias em Cabotagem (Descembarque)-----	29
Gráfico 3: Embarque em Cabotagem-----	30
Gráfico 4: Descembarque Internacional de Mercadorias-----	31
Gráfico 5: Embarque Internacional de Mercadorias-----	31
Gráfico 6: Produção do Serviços nos CFM-----	32
Gráfico 7: Valores das Exportações de Moçambique (1996-2006)-----	36
Gráfico 8: Valores das Importações de Moçambique (1996-2006)-----	36
Gráfico 9: Evolução das importações dos corredores de desenvolvimento-----	37
Tabela 1: Evolução do Sector de Transportes-Tráfego. -----	40
Tabela 2: Actividade Portuária Mercadorias de Cabotagem-----	41

Resumo

A pesquisa aborda sobre o impacto da criação dos corredores de desenvolvimento na economia de Moçambique, através das facilidades e oportunidades que o melhoramento das condições das infra-estruturas, das políticas de gestão conjunta de projectos e suas estratégias de desenvolvimento económico proporcionam.

Os antigos corredores de transportes do período colonial, representaram a génese dos corredores de Desenvolvimento em Moçambique, que estavam ligados ao serviço dos países do *hinterland*, como o Malawi, a Zâmbia, o Zimbabwe e não só, a África do Sul que se encontra na costa.

O sistema de transportes de Moçambique sofreu grande revés durante o período subsequente a independência nacional, espelhada na destruição das suas infra-estruturas, a sub-utilização, nomeadamente a redução do fluxo de mercadorias vindas de outros países. Mas, a partir de 1995 começaram as negociações com parceiros internacionais, culminando com a identificação de projectos para revitalizar o desempenho do sector dos transportes e da economia nacional no geral

Com os projectos de investimento nos corredores de desenvolvimento culminou a transformação dos antigos corredores de transportes nos principais corredores de desenvolvimento, nomeadamente os corredores de desenvolvimento de Nacala, da Beira e de Maputo.

Os corredores de desenvolvimento constituem meios que impulsionam o crescimento da economia e o desenvolvimento social do país, e, a construção de novas infra-estruturas bem como a reabilitação das já existentes criam condições para um ambiente favorável à novos investimentos públicos e privados, a abertura do país aos mercados regionais e globais, a criação de emprego, a geração de rendimentos, a independência financeira, as vantagens institucionais, ligações culturais e o melhoramento do ambiente de gestão de recursos.

Índice

1. Introdução	1
1.1. Justificativa da Escolha do Tema	2
1.2. Objectivos	2
1.2.1. Objectivo Geral	2
1.2.2. Objectivos Específicos	3
1.3. Metodologia de Pesquisa	3
1.4. Delineamento da Pesquisa	4
1.5. Pressupostos	5
2. Revisão de Literatura	5
2.1. <i>O Spatial Development Initiative (SDI)</i>	5
2.2. Corredores de Transportes	7
2.3. Corredor de Desenvolvimento	8
3. Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique	11
3.1. O Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN)	11
3.1.1. Os Objectivos do CDN	13
3.1.2. O Potencial Contributo do CDN na Economia de Moçambique	14
3.1.3. Os Resultados Alcançados no CDN	16
3.2. O Corredor de Desenvolvimento da Beira	17
3.2.1. Objectivos do Corredor da Beira	19
3.2.2. O Potencial do Corredor da Beira para Moçambique	20
4. Estudo de Caso: O Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM)	22
4.1. A Definição Geográfica do Corredor de Desenvolvimento de Maputo	22
4.2. Visão, Metas e Objectivos do CDM	22
4.3. O Potencial do CDM	23
4.3. O Portifólio de Investimentos para a Implementação do CDM	25
4.4. Os Progressos Alcançados no Corredor de Desenvolvimento de Maputo	27
4.5. O Impacto do Corredor de Maputo na Economia Moçambicana	32
Evolução das Exportações e Importações de Mercadorias e Bens nos Corredores de Desenvolvimento	35
5. Conclusões	38
6. Recomendações	39
7. Bibliografia	42

1. Introdução

Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique representam, actualmente, uma estratégia fulcral para o desenvolvimento económico e Social, constituindo pontos nevrálgicos para implementação de políticas de desenvolvimento, para o progresso da região Austral de África, pois constituem sempre a saída para os seus vizinhos que se encontram no interior.

O debate sobre a viabilidade da implementação dos corredores polarizou as opiniões e constitui uma incógnita em termos do seu impacto na economia de Moçambique, desde a harmonização de políticas de desenvolvimento dos países que fazem parte dos corredores existentes, a integração regional, a atracção de investimentos, dentre outros aspectos.

O presente trabalho visa abordar sobre o impacto dos corredores de desenvolvimento implementados na economia de Moçambique. O corredor de Maputo é um dos principais impulsionadores da implementação dos corredores, tanto para Moçambique, para a África Austral, bem como no âmbito dos *Spatial Development Initiative* (SDIs) implementados em África como forma de desenvolver os países da região. A presente pesquisa faz a análise deste corredor para responder ao problema de pesquisa sobre o impacto dos corredores como estudo de Caso.

O trabalho está estruturado em 5 partes principais, faz uma introdução ao tema, apresentando a justificativa da escolha do tema, os objectivos, a metodologia da pesquisa, o delineamento e a seguir apresenta os pressupostos da pesquisa. Na segunda parte apresenta a revisão de literatura, onde se faz uma visão teórica sobre aspectos ligados aos Corredores de Desenvolvimento e, de seguida, faz a apresentação dos principais corredores de desenvolvimento em Moçambique. Na parte do estudo de caso faz uma análise mais profunda dos corredores, descrevendo o corredor de desenvolvimento de Maputo e por fim, na quinta e sexta partes são apresentadas, respectivamente as conclusões as recomendações.

1.1. Justificativa da Escolha do Tema

Os corredores de desenvolvimento são vitais para a prosperidade de Moçambique, pois segundo Abrahamsson (1994), a história da economia de Moçambique revela que o país dependia em grande medida dos rendimentos do fluxo de mercadorias e serviços entre o país e os seus vizinhos. É natural que estas “linhas” vitais sejam reforçadas não só pelo encorajamento e procura de novos investimentos, mas também pelo uso destes corredores para o transporte de mercadorias e circulação de pessoas e bens.

Não só o corredor de Maputo, que se revela adiantado, como os corredores que ligam Beira à Zimbabwe e Nacala à Malawi, são igualmente críticos para o avanço económico dos moçambicanos. (Paulo Muchanga¹: 1997: 2)

A pesquisa prende-se no facto de existirem pensamentos cépticos em relação ao efectivo “acontecimento” dos corredores de desenvolvimento, bem como à questões relativas a definição do que constituiria, efectivamente, um corredor de desenvolvimento, uma vez que na percepção de muitas personalidades, este constituiria apenas o investimento em linhas de transportes, isto é, constituiriam somente corredores de investimentos e outras percepções. Por isso, torna-se importante dar resposta, embora a este nível, não acabadas a estas questões.

1.2. Objectivos

1.2.1. Objectivo Geral

- Avaliar o impacto dos corredores de desenvolvimento na economia de Moçambique com recurso ao impacto do Corredor de desenvolvimento de Maputo.

¹ Ex - Ministro do Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique, em 1994-1999)

1.2.2. Objectivos Específicos

- Apresentar um quadro conceptual do corredor de Desenvolvimento e uma visão evolutiva do surgimento dos corredores de desenvolvimento em Moçambique e suas relações com projectos dos países vizinhos;
- Descrever os principais corredores de Desenvolvimento criados e implementados em Moçambique;
- Analisar o contributo dos corredores de desenvolvimento para economia de Moçambique;
- Identificar e avaliar o impacto económico dos projectos de investimento no corredor de desenvolvimento de Maputo para a economia nacional;
- Analisar a evolução do fluxo de transacções efectuadas no corredor de desenvolvimento de Maputo no período em estudo em termos de crescimento do rendimento, das exportações, dos investimentos, do desenvolvimento de infra-estruturas económicas e sociais;

1.3. Metodologia de Pesquisa

Com base nos objectivos traçados na pesquisa, ela é feita essencialmente, através de uma pesquisa exploratória, explicativa e descritiva.

Atendendo aos procedimentos técnicos de pesquisa, ela se cinge a uma pesquisa bibliográfica e documental, valendo-se de fontes de papel e, especialmente, na base de um estudo de caso e um levantamento, englobando algumas entrevistas e conversas formais e informais com personalidades ligadas a matéria.

O estudo de caso ilustra com recurso a representação gráfica de tabelas e explicação das transacções que ocorrem no corredor de Maputo, pelo facto deste corredor encontrar-se em franco desenvolvimento reactivamente aos outros corredores e também pelo facto da disponibilidade de dados para o pesquisador, para permitir a inferência de algumas

resultados da pesquisa e uma sistematização das relações que determinam a inteiração entre as variáveis económicas relevantes para a pesquisa.

A recolha de dados provem de dados estatísticos dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique referentes ao período entre 1996 e 2006, do Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique (Direcção de Economia), Instituto Nacional de Estatística (INE), do Centro de Promoção de Investimentos (CPI), do Maputo Port Development Company (MPDC) e a partir de buscas na *Internet (Websites)*.

1.4. Delineamento da Pesquisa

O contexto teórico da pesquisa, cinge-se na apresentação resumida dos conceitos ligados ao corredor de desenvolvimento, uma vez que o tema se encontra em franco debate, sendo que a maior parte dos teóricos abordam sobre o assunto nos tópicos de discussão e na apresentação de pontos de vista sobre os corredores de Desenvolvimento.

A pesquisa faz uma descrição geral dos principais corredores de desenvolvimento existentes em Moçambique e faz uma análise mais detalhada dos assuntos específicos do corredor de desenvolvimento de Maputo, nomeadamente, assuntos que têm a ver com o volume de investimentos, de exportações e importações, o fluxo de transacções e o volume de rendimento e de manuseamento de carga gerados ao longo do Corredor de Maputo pois este corredor constitui o ponto nevrálgico para o sucesso da implementação dos corredores de desenvolvimento em Moçambique.

O estudo delimita a análise num horizonte temporal de dez (10) anos, no período que vai entre 1996 e 2006 por representarem respectivamente o início da implementação de projectos e o ponto de maturidade de projectos essenciais no corredor de desenvolvimento de Maputo uma vez que estavam previstos dez anos para a fase de implantação dos projectos de investimentos desde o ano de 1996, nestes corredores, e, o ano de 2006 representa para os investidores, bem como para o estado, o ano de avaliação dos resultados em termos de volume de investimentos feitos nas áreas cobertas pelos corredores.

1.5. Pressupostos

- Os corredores de desenvolvimento contribuem positivamente na economia de Moçambique e para o alargamento das relações económicas regionais;
- O corredor de desenvolvimento de Maputo representa um importante impulsionador da economia moçambicana bem como a dos países vizinhos.

2. Revisão de Literatura

Esta secção faz um enquadramento teórico sobre os corredores de desenvolvimento. No entanto, nela, o trabalho aborda os conceitos sobre as *Spatial Development Initiative (SDI)*, de corredor de transportes e do corredor de desenvolvimento.

2.1. O *Spatial Development Initiative*² (SDI)

O conceito dos *Spatial Development Initiative (SDI)*, iniciado em 1995 pelo Governo Sul-africano, centra-se na abordagem que procura aumentar a competitividade global, os investimentos nacionais e estrangeiros e a integração económica. Então, para Soderbaum (2001), os SDIs são estritamente projectos de investimentos que configuram todas as áreas da África do Sul e os outros países vizinhos, onde até ao final de 2000 foram identificados e estabelecidos doze (12) SDIs na África do Sul, envolvendo alguns países vizinhos, sendo o Corredor de Desenvolvimento (CDM) um dos primeiros e mais importantes SDIs, que foi posto em prática a partir Agosto de 1995 pelo acordo de revitalização de um corredor e de relações transfronteiriças de mais de um século, assinado pelos então ministros dos transportes de Moçambique e da África do Sul, nomeadamente Paulo Muchanga e Mac Maharag.

Após a emergência da democracia na África do Sul foram introduzidas medidas de política económica com objectivos de corrigir os desequilíbrios de desenvolvimento económico e social das regiões e de grupos sociais, sendo que para a implementação das medidas

² *Spatial Development Initiative* (Iniciativa de Desenvolvimento Espacial)

conducentes a este propósito, se adoptam as Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (Spatial Development Initiative-SDI). (UCCDM: 200:3)

Segundo Padriço, citando Zucule (2003), em termos de promoção de investimentos, os SDI's influenciam os investimentos privados e públicos com base para o desenvolvimento económico, facilitando os objectivos dos Governo da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) de revitalizarem a competitividade internacional.

Os resultados dos SDIs, figuram o empoderamento das metas regionais, a promoção do desenvolvimento local e de pequenas, médias e micro empresas. Também apontam para um Estado que é mais proativo que a tese da retirada do Estado no envolvimento social.

Com base na experiência dos SDIs, e tomando em conta o mandato dos Corredores no programa do Governo de Moçambique pelo Ministério dos Transportes e Comunicações, iniciou-se a implementação de um programa de desenvolvimento, aplicando o conceito de SDI nos locais abrangidos pelos corredores de transportes, culminando assim com a adopção do conceito SDI, a partir dos acordos de entendimento entre o Banco Mundial e o Departamento da Indústria e Comércio (*DTI*) da África do Sul para o financiamento de uma Unidade de Coordenação dos Corredores de Desenvolvimento de Moçambique (UCCDM) que levaram ao desenvolvimento dos corredores de Nacala, da Beira, de Limpopo e de Maputo. (UCCDM: 2001: 3)

Padriço conclui que a metodologia SDI não está somente interessada na liberalização das vantagens do Estado para o sector privado, mas sim usando como parte da estratégia promocional para desenvolver infra-estruturas, indústrias e a integração na economia global dos países para os quais foram concebidos. Estas infra-estruturas englobam as infra-estruturas de transportes que representaram os então corredores de transportes.

2.2. Corredores de Transportes

O planeamento dos sistemas de transportes é vital, pois segundo Bayliss (1996, citado por Geipot³, 1994), este planeamento compõe-se de etapas como a da geração e distribuição viagens, a escolha modal e a designação de fluxos. Daí que surge o interesse, da visão do conceito de corredor de transporte, uma vez que os corredores de transportes são caracterizados como segmentos dos sistemas de transportes, ligando áreas entre as quais ocorre a demanda por um transporte para viabilizar o fluxo de mercadorias de densidade em termos nacionais. (Barnet: 1972; citado por Geipot: 1994).

O Geipot (1994) conceitua o corredor de transporte como um conjunto de coordenadas de meios de facilidades que ao longo de determinados eixos de circulação, viabilizam o movimento de carga a escala económica.

Krugman (1980, 1999a e 1991b; citado por Geipot, 1994)⁴, utilizou o custo de transporte como uma variável chave para explicar porquê a economia refere a projectos integrados nas áreas de infra-estruturas, nomeadamente, as infra-estruturas de energia, transporte, telecomunicações, de entre outros, de seu envolvimento social, meio ambiente, informação e conhecimento. Assim, numa visão integrada, este autor argumenta que a construção de uma ferrovia, esteja associada a projectos de rodovias, hidrovias, portos, energia eléctrica e telecomunicações, que estarão ligados, por sua vez, à investimentos voltados para o desenvolvimento social, para a capacitação tecnológica e para a conservação do meio ambiente.

Estas infra-estruturas que no passado representaram os corredores de desenvolvimento, foram submetidos a projectos de revitalização e de melhoramento, passando a constituir os actuais corredores de desenvolvimento.

³ Órgão responsável pelo planeamento dos transportes por cerca de 50 anos no Brasil

⁴ Estudioso da Nova Geografia Económica

2.3. Corredor de Desenvolvimento

A secretaria de política de desenvolvimento e implementação do departamento de planificação e desenvolvimento de Gauteng (província sul Africana) define um corredor como uma extensão de terra, formando uma passagem que permite o acesso de uma área para a outra.

Uma mera ligação de áreas de actividade, via uma rota de transportes de cerca de alguns quilómetros (Km), não constitui, em si, um corredor de desenvolvimento mesmo a um nível regional, pois, além disso, um corredor de desenvolvimento não deve ser visto em isolado, mas como um elemento interno de uma característica fronteira de desenvolvimento metropolitano de que este toma parte⁵.

Geralmente, o principal elemento característico de um corredor, pode ser sumariado em termos de aspectos ou pré-condições de desenvolvimento, nomeadamente em termos de ligações entre os maiores nós, a densidade e a continuidade, a localização, o uso significativo de terra, existência de um transporte multimodal, a prosperidade ao desenvolvimento, a ausência de inibidores, alto nível de acessibilidade e mobilidade.⁶

O conceito de corredor de desenvolvimento não deve ser visto como panaceia para compensar maus planos, mas sim para relatar directamente para a fronteira e especialmente para o processo de desenvolvimento urbano e de planos. Os possíveis resultados derivados de um corredor de desenvolvimento incluem um grande nível de eficiência e produtividade económica, o compacto das formas urbanas eficientes e um corredor de investimentos privados efectivos.⁷

Quando se aborda a questão do corredor de desenvolvimento, tem que se tomar em conta que os corredores irão permitir, em muitos casos, a efectivação de relações fortes entre países ou mesmo Estados pois, mesmo da experiência vivida pelos países da África Austral, os corredores estão ligados às linhas de transportes que permitem o acesso a outros países,

⁵ (Web.bk. tudelf.nl/ users/carmona/Internet/du-module book98_copy(11).htm

⁶ (Web.bk. tudelf.nl/ users/carmona/internet/du-module book98_copy(11).htm-).

⁷ (Web.bk. tudelf.nl/ users/carmona/internet/du-module book98_copy(11).htm-)

facilitando as relações de vária ordem entre estes países, desde as relações políticas, culturais e principalmente económicas e sociais, daí os projectos de união de esforços para garantir a efectividade e eficiência no uso das potencialidades, que consequentemente levam a emergência do processo de Integração Regional no do conceito de corredor de desenvolvimento.

Segundo a UCCDM⁸ (na informação ao Conselho coordenador do MTC- Ministério dos Transportes e Comunicações), os Corredores de Desenvolvimento quase sempre se circunscrevem a uma determinada área geográfica dividida por uma rota nuclear de infra-estruturas ou com potencial para a sua criação.

No caso de Moçambique, os corredores de desenvolvimento foram concebidos como elementos catalisadores para o crescimento equilibrado e integrado no sentido de beneficiar não somente a Moçambique, como também para os países abrangidos pelos corredores. (UCCDM:2001:2)

Na visão de Hiroaki Sano e Kengo Mizuno, no artigo "*Regional Transport Infra-estrutura Development in Southern África*", o conceito de corredor de desenvolvimento nasceu por volta da década de 1980, quando a SADC construiu corredores ligando os países do "*hinterland*" aos portos, no sentido de revitalizar as economias da África Austral. Embora o conceito de Corredor de Desenvolvimento se aplicasse mais para o caso do provimento de infra-estruturas de transporte, sublinhando as rotas de transporte dos países do *hinterland*, este mudou gradualmente para englobar o conceito de desenvolvimento, que espelha o respectivo desenvolvimento ao longo das áreas circunvizinhas dos corredores, mudando entretanto, o conceito de Corredor de Transportes para Corredor de Desenvolvimento.

Como os coredores de desenvolvimento, na sua essência representaram projectos que revitalizariam o desenvolvimento das regiões onde estão implantadas as infra-estruturas que hoje compõem os corredores de desenvolvimento, estes encontram-se ligados aos SDI's pelo facto desetes SDI's, segundo Soderbaum (2001), representarem estritamente projectos

⁸ Unidade para a Coordenação dos Corredores de Desenvolvimento de Moçambique

de investimento, isto é, os corredores de desenvolvimento fazem parte dos projectos dos SDI's.

No âmbito da SADC, o conceito foi criado no protocolo dos Transportes e Meteorologia da SADC, que definiu corredor como uma maior rota de transporte regional, ao longo da qual um significativo volume de Importações e Exportações dos Estados membros são transportados por vários modos de transporte e onde o desenvolvimento dos quais é considerado uma prioridade regional.

Foi assim que, no "Workshop" da implementação do protocolo da SADC, em Janeiro de 1997, sete corredores de transporte foram criados a partir de acordos entre os países que fizeram parte do Workshop e confirmaram a definição do Corredor Austral (África do Sul - Botswana-Zimbabwe-Zambia-Congo), o Corredor de Maputo (África do Sul - Moçambique), o Corredor da Baía do Welvis (Botswana Kalahari/Caprivi-Welvis Bay), o Corredor da Beira (em Moçambique - Zimbabwe), o Corredor de Nacala (em Malawi-Moçambique-Zambia e Tanzânia), o Corredor de Tazarra e o Corredor de Lobito(Angola).

O conceito de corredor de desenvolvimento não é novo, pois há evidências de que este conceito esteja ligado com o planeamento e estratégias regionais levadas a cabo por diversos países, a nível mundial, no sentido de ligar as regiões geográficas para servir os interesses comuns. ("*draft Document*, 1996)

Segundo a equipe técnica do Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM), que preparou o "*draft Document*" de Fevereiro de 1996, "*A Development Perspective*", no sentido mais extenso, o corredor de desenvolvimento é uma ligação geografia criada através de políticas para expressar o propósito de desenvolvimento económico dentro de uma certa região, sendo que este pode tomar várias formas, mas estão quase sempre ligados a áreas geográficas lineares bissectadas por uma potencial espinha de rota de infra-estruturas existentes que permite o acesso à dois pontos extremos, dentro do corredor e é normalmente uma ligação crítica do desenvolvimento estimulado⁹, ao longo do corredor.

⁹ Do inglês: Spurring

As funções que podem desempenhar os corredores de desenvolvimento, espelham-se principalmente na promoção de um desenvolvimento económico rápido, na criação de facilidades para o surgimento de diferentes benefícios, tanto industriais como sócio-económicos como o turismo, conservação dos aspectos culturais e ambientais. O maior objectivo prende-se com a necessidade de aumentar o acesso. (*draft Document, 1996*)

A inclusão do conceito ou a abordagem de corredor de desenvolvimento, mais especificamente, corredores de transportes, na questão da integração regional, assumida estritamente em termos de relações económicas entre os Estados envolvidos, encontra justificação no facto de o papel do esquema regional, em muitos casos, ser não mais do que criar algumas infra-estruturas, onde as mercadorias podem ser transaccionadas a um custo razoável, segundo a abordagem de Adetula (2004), que identifica a conceitualização de três fases da integração regional.

3. Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique

Nesta secção, o trabalho faz uma descrição geral dos corredores de desenvolvimento de Nacala, da Beira, fazendo entretanto, uma análise superficial do impacto económico destes.

3.1. O Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN)

O corredor desenvolveu-se, a partir dos finais da década de 70, após a independência de Moçambique com a concessão da linha-férrea que vai de Nacala à Nampula, e mais tarde estendeu-se para a província de Niassa para servir as ricas zonas de agricultura em Moçambique e Malawi. (Nacala Official Launch: 2000: 5)

Em termos de definição geográfica, o CDN, encontra-se entre o lado Moçambicano, incluindo o porto de Nacala, as fronteiras das linhas - férreas de Nacala à Entre - Lagos e Cuamba - Lichinga em Niassa e, o lado Malawiano que engloba toda a área sul de Malawi e os distritos da região central. Estava projectado a sua extensão para cobrir a parte oriental da Zâmbia e em seguida a linha-férrea para Tazara e unindo ao Porto de Lobito, em Angola.

O corredor compreende como região primária, as infra-estruturas de transporte que cruzam as províncias de Nampula, Niassa, Zambézia, desviando em volta do Lago Niassa em Mecanhelas, estendendo-se para Malawi (Mchinji) na região central e Nsange no Sul deste país; como região secundária, compreende as áreas administrativas adjacentes à primeira; e a terceira região que compreende por sua vez, as áreas produtivas e todas áreas localizadas, e, para além de gerir a segunda, alimentam as regiões primárias. (UCCDM, 2001; pag. 8)

Segundo o *Nacala Development Corridor – Official Launch*, infelizmente, a guerra colonial e depois a guerra civil, quebraram o nível de transações desta linha, encerrada em 1984, mudando significativamente a situação dos transportes em Moçambique, aumentando, conseqüentemente as distâncias para o movimento dos bens e mercadorias e os custos de transportes eram extremamente altos, que até foram avaliados os custos de transportes do Malawi e de Zâmbia, sendo os mais altos outros países Africanos.

Aponta-se que cerca de 95% do comércio de Malawi transitava dos portos moçambicanos de Nacala e da Beira, mas durante o período de 1980 a 1990 o tráfego do comércio de Malawi tornou-se mais distante, pois passara a usar os portos a África do Sul e da Tanzânia, uma vez que durante esta fase verificaram-se sociais que levaram ao abandono dos colonos do nosso país e, conseqüentemente a fuga de quadros que pudessem operar os equipamentos das infra-estruturas de transportes que haviam ficado ap'os a independência nacional, e , pelo facto de a partir de 1983, ter iniciado na sua plenitude, a guerra civil que culminou com sabotagens nas respectivas infra-estruturas de transportes . No entanto, segundo as indicações da Intra-África e da Umani TMT (2002), com a abertura e eficiente operacionalização do corredor de Nacala, a Zâmbia poderia exportar um volume de 500 mil toneladas e importar cerca de 150mil. (*Nacala Development Corridor – Official Launch: 2000: 7*).

Então, o desenvolvimento de infra-estruturas é visto como sendo crítico na sustentabilidade do desenvolvimento económico regional e do comércio e, similarmente é visto como potencial para promover a integração regional na África através da partilha de produção,

gestão e operação das facilidades de infra-estruturas através de portos, corredores e/ou pólos de desenvolvimento. (NEPAD¹⁰: 2002; 24)

No âmbito da metodologia SDI, o sucesso da implementação do SDI do corredor de desenvolvimento de Maputo tem estimulado o suporte na SADC para o conceito de multi-sector dos corredores de desenvolvimento e para o planeamento e a abordagem da mobilização de investimentos incorporada nos SDIs e, o CDN foi um dos primeiros corredores de desenvolvimento identificado como sendo prioridade no desenvolvimento regional. (Nacala Development Corridor – Official Launch: 2000; 3,4)

3.1.1. Os Objectivos do CDN

Segundo a equipe do UCCDM do Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) em Moçambique e na visão do *Nacala Development Corridor – Official Launch*, os objectivos do corredor estão espelhados em:

- Promover o crescimento através da coordenação de negócios no sector de transportes economicamente viáveis, na agricultura, na pesca, na criação de gado, no comércio, na indústria, na mineração e no turismo para o desenvolvimento do corredor;
- Desenvolver sistemas de transporte e comunicação adequados, com o objectivo de tornar o corredor numa área competitiva para investimentos;

No entanto, os projectos definidos como básicos para o alcance dos objectivos estão baseados nas infra-estruturas, que incluem:

- A reabilitação das infra-estruturas de caminhos-de-ferro de ambos países, em particular para as linhas-férreas de Lichinga, Cuamba -Mchinji e a linha de Nacala - Blantyre - Markanga- Bongala Nsanje;

¹⁰Nova Parceria para o Desenvolvimento de África

- O desenvolvimento de Lodges, parques de jogo, hotéis e de programas transfronteiriços de ecoturismo para suportar a hospitalidade do sector turístico;
- O melhoramento das operações do Porto de Nacala, Metangula, Mepondo, Chipoka e Monkey Bay;
- Estabelecimento de zonas francas, incluindo a criação de portos interiores em locais seleccionados;
- Estabelecimento de um potencial de infra-estruturas de linhas de transmissão e de desenvolvimento de facilidades de corrente Hidroeléctrica e térmicas;
- Construir, categorizar e reabilitar aeroportos e aeródromos para suportar a manufactura, o desenvolvimento do turismo, a agro-indústria e a mineração;
- O melhoramento de infra-estruturas de estrada na área do corredor para a *espuriar* a competitividade e o aumento da eficiência dos transportes no corredor.

3.1.2. O Potencial Contributo do CDN na Economia de Moçambique

Segundo o *Nacala Development Corridor – Official Launch* (2000), o corredor oferece uma curta rota de linha férrea para os bens e serviços de Malawi e Zâmbia via porto de Nacala, necessitando de uma reabilitação que já estava em curso e uma extensão da linha em certas secções, bem como a extensão da linha na Zâmbia para uma provisão da rede ferroviária do corredor.

Em termos de estrutura de produção nos países que compõem o corredor, destaca-se a produção primária para exportação, com a Zâmbia especialmente ligada a produção e exportação de Cobre, Cobalto e Zinco, o Malawi com a agricultura como a espinha dorsal da economia com uma contribuição acima de 70% do emprego e 30% do rendimento nacional e do lado de Moçambique, figura a vasta extensão de terra e de recursos minerais ainda por serem aproveitados, sendo a sua particular importância e seu papel, o de servir os países do *hinterland*, pois o transporte é um componente importante no crescimento do Produto Nacional Bruto (PNB). (*Nacala Development Corridor–Official-Launch: 2000:8, 9*)

Para o Official Launch (September, 2000) do CDN, existia um pequeno volume de comércio formal entre os três países que compõem o corredor de Nacala, mas há também um comércio fronteiriço informal, embora confinado apenas no comércio de bens alimentares e os produtos manufacturados para exportação.

O retorno a grande utilização da linha férrea e do porto de Nacala para o Malawi e Zâmbia teria um significativo impacto para a economia destes países, sendo necessário o acompanhamento por uma reorganização da logística dos transportes nos três países, incluindo o desenvolvimento de centros de logística multimodal e/ou de portos fundos localizados estrategicamente ao longo do corredor e o melhoramento do porto de Nacala. (Nacala Development Corridor – Official Launch: 2000: 11)

Olhando para os indicadores económicos, os três países que estão sobre o CDN são países pobres com um número considerável da sua população a viver abaixo da linha da pobreza, havendo também escassez regular de alimentos, e como resultado, segundo Official Launch do CDN, deve haver uma acção urgente para prevenir a fome, daí a condição de mais infra-estruturas físicas estratégicas necessárias para sustentar o crescimento económico, a diversificação das economias, se bem que não muito robustas; a inclusão do sector privado operando no CDN, o combate a insegurança alimentar, ao HIV/SIDA e a redução da mortalidade e a atracção dos investimentos estrangeiros através da estabilização da taxa de câmbios e da inflação.

A parte interior do CDN tem um bom e diverso potencial desenvolvimento inerente, particularmente relacionados a agricultura, florestas, para o desenvolvimento mineiro e turístico, havendo em todos os casos, boas oportunidades em termos de produção primária bem como de processamento, potencial esse, que até a data não tem sido bem utilizado, com a qualidade das infra-estruturas no topo dos maiores bloqueios e, o Corredor de Nacala está precisamente direccionado para aliviar alguns destes atrasos e melhoramentos da eficiência operacional das infra-estruturas físicas.

O CDN oferece um importante número de vantagens potenciais a saber (Official Launch: 2000: 14, 15)

- O alinhamento das rotas de transporte, particularmente as linhas - férreas, bem como em termos de alinhamento do planeado e programado para o melhoramento de estradas, oferece também vantagens para os bens da parte Este da Zâmbia e a linha apresenta-se como estratégica para servir uma porção significativa de transportes domésticos do norte de Moçambique em Nampula e Niassa;
- O uso desta rota resultaria numa redução dos custos de importações e ofereceria oportunidades para absorver as exportações de Malawi e Zâmbia para o mercado internacional a um preço significativamente baixo;
- O porto de Nacala é um excepcional porto natural, podendo acomodar vários reservatórios, pois tem um canal de acesso de cerca de 800 metros de largura e 60 de profundidade.

3.1.3. Os Resultados Alcançados no CDN

Segundo o Official Launch do CDN (2000), o melhoramento desta rota de transporte histórica ligando Malawi, Zâmbia e Moçambique via Blantyre e Lilongwe, trouxe um fluxo de bens e serviços eficiente e confiável, sendo que, até a data, o progresso alcançado inclui o melhoramento da inteira espinha de rede de estradas de Lusaka à Mchinji, de Mchinji a Milange (na fronteira de Moçambique com Malawi, ao sudeste) e de Milange ao porto de Nacala.

As redes de linhas-férreas tiveram uma significativa intervenção, onde se destacam a concessão da operação e manutenção das linhas-férreas do Malawi e Moçambique e da Zâmbia ao sector privado (Central East African Railways, CEAR¹¹). O Governo de Moçambique fez um melhoramento do Porto de Nacala de acordo com os padrões internacionais em termos de infra-estruturas e da prestação de serviços, projectando também o desenvolvimento de Zonas de Desenvolvimento Industrial no Porto de Nacala.

¹¹ Concessionária das Infra-estruturas de Linhas-férreas no Malawi e em Moçambique

O melhoramento de outras infra-estruturas estratégicas ao longo do CDN, enfatizando a electricidade, as telecomunicações, e mais acentuadamente, a mais recente e multi-facetada infra-estrutura logística de transporte.

Os maiores projectos de electricidade implementados em Moçambique resumem-se na reabilitação das infra-estruturas de electricidade nas cidades de Nampula e Nacala e distritos a volta; o melhoramento da linha eléctrica de Nampula à Nacala; a construção de uma nova linha eléctrica de Nacala á Pemba e a subsequente distribuição da energia em Chiúre, Ancuabe, Metoro e ultimamente a sua extensão para Montepuez; a construção de uma nova linha de Gurue, que atravessa de Cuamba a Lichinga em Niassa e o desenvolvimento simultâneo na nova subestação em Cuamba e Lichinga; a reabilitação da subestação principal de Caia; a construção de um novo inter-conector de 220Kva¹² de Cahora-Bassa, dentro de Malawi em Matambo e; finalmente a construção da nova linha de Nampula a Moma para servir o novo projecto da mina de Titânio (Areias Pesadas de Moma). (*Nacala Development Corridor – Official Launch: 2000: 19*)

3.2. O Corredor de Desenvolvimento da Beira

Segundo a Unidade para a Coordenação dos Corredores de Desenvolvimento de Moçambique (UCCDM), o corredor da Beira se desenvolve ao longo das infra-estruturas de transporte ligados ao Porto da Beira, englobando todos os distritos ao longo do eixo Beira - Harare, ao longo da linha férrea de Sena e ao longo das estradas que ligam o porto da Beira às províncias de Inhambane, Manica, Tete e Zambézia.

Com a assistência da Southern Africa Transport and Communications Commission (SATCC), até a data sediada em Maputo, o programa de desenvolvimento de 10 anos para o Corredor da Beira foi elaborado durante o ano de 1985, e quando ficou pronto, o Governo moçambicano decidiu por uma junção pelo decreto de 19 de Dezembro de 1985, para estabelecer o Gabinete do Corredor da Beira, com o papel de mobilizar capital, recursos materiais e humanos para uma comunidade internacional de concepção, planificação e

¹² Quilo Voltes Ampere

desenho, monitoria e gestão de implementação do programa. (Beira Port Transport System: 1996)

Desse modo, em Abril de 1986 a Autoridade do Corredor da Beira (BCA¹³), organizou uma conferência de coordenação técnica na Beira, onde tomaram parte nove países da região e mais de 30 países doadores, tendo sido assegurados 120 mil dólares americanos para projectos de portos e cidades. Mais tarde, numa segunda conferência de Doadores, havida em Bruxelas, fundos adicionais cerca de 100 mil dólares americanos, foram assegurados para principalmente projectos de linhas-férreas. (Beira Port Transport System, Backgrounds: iii)

Em finais de 1996, segundo o *Final Progress Report* nº 34, o mandato da BCA chegava ao fim, mas o Corredor da Beira, isto é, o sistema de transportes do Porto da Beira continuaria. No término do programa de desenvolvimento dos 10 anos, que incluía o término de 80 elementos do projecto, com um total de custos de mais de 300 mil Euros, o equivalente na altura a 400 mil dólares americanos, este antigo corredor de transportes, foi restabelecido e modernizado para servir a região central de Moçambique, o Zimbábwe e outros países do interior da África, principalmente a Zâmbia e o Malawi.

Existiam por isso, no fim do período o programa de desenvolvimento de 10 anos, uma série de empreendimentos que seria necessário terem uma contínua atenção por parte da gestão dos Caminhos-de-ferro de Moçambique centro (CFM –Centro).

Os planos para o estabelecimento do corredor da Beira estão espelhados nos seguintes projectos:

- Um consórcio de armazenamento Zimbabweco, operando no comércio de cereais num regime de “*Joint Venture*” com operadores moçambicanos para a construção de uma permanente facilidade de manuseamento de cereais e “*silos*” no Porto;

¹³ Do inglês: Beira Corridor Autorias (BCA)

- O projecto de exportação de madeira em touro de Moçambique e Zimbabwe - O projecto do *Zimbabwean Bituman Importers* na construção de uma terminal de Madeira;
- Expansão da capacidade de armazenamento de tanques por parte da *Tallow Importers* (uma empresa Zimbabweana de transporte de cargas em tanques e reservatórios);
- O plano malawiano para o estabelecimento de uma terminal para o manuseamento do Etanol para acomodar as exportações, bem como para o manuseamento de fertilizantes da indústria de fertilizantes zimbabweanos, para um aumento de desembarque e redução de custos dos navios para conter o preço dos fertilizantes.

3.2.1. Objectivos do Corredor da Beira

Segundo a UCCDM, constituem principais objectivos do Corredor da Beira os seguintes:

- Iniciar o processo de crescimento económico harmonizado no corredor , com vista a contribuir para a redução dos desequilíbrios de desenvolvimento regionais;
- Desenvolver sistemas de transportes, do porto, das telecomunicações e de energias adequados, fiáveis, rentáveis, eficientes e ininterruptos, de forma a transformar o corredor numa área competitiva de investimento;
- Promover negócios conjuntos, assim como parceiros entre os sectores público e privado no Corredor, de forma a criar emprego, aumentar o investimento e o fluxo comercial bilateral, e;
- Promover o crescimento económico e o desenvolvimento sustentável, através de estratégias e do enquadramento que inclua uma abordagem holística, participatória e integrada do desenvolvimento económico.

Os objectivos do corredor da Beira estão associados ao potencial económico que oferece.

O potencial das áreas montanhosas ao longo da fronteira com o Zimbabwe, oferecem oportunidades de desenvolvimento da agricultura de Chá, Café e Madcira Seringa que tem o

corredor do lado Zimbabweano das grandes fortunas do Oeste poderão ser estendidas para Moçambique para formar novos investimentos na agricultura comercial no Joint Venture formado em parceria com os Moçambicanos.

Segundo o “*Beira Development Corridor , Backgraoud Information*”, existe um potencial para o desenvolvimento da exploração de Granito Negro, Cobre, Limestone, Estanho, Ouro, Bauxite, Feldspato e campos de Carvão em Moatioze, enquanto que no sector de energia temos os campos de gás de Buzi que promoverão não apenas a exportação, como também a produção do combustível para outros desenvolvimentos.

3.2.2. O Potencial do Corredor da Beira para Moçambique

Agricultura

O potencial das áreas montanhosas ao longo da floresta com o Zimbabwe, oferecem oportunidades de desenvolvimento da agricultura de Chá, Café e Madeira Seringa que tem o corredor do lado Zimbabweano das grandes fortunas do Oeste que poderão ser estendidas para Moçambique para aformar novos investimentos na agricultura comercial dentro do *Joint Venture* com os Moçambicanos.

Fora das áreas das zonas das fronteiras, existem oportunidades para desenvolver investimentos agrícolas que incluem os citrinos, tabaco, algodão, açúcar e a castanha de cajú.

Mineração e energia

Das pesquisas feitas, segundo o *Beira Development Corridor , Backgraoud Information* existe um potencial para a exploração de Granito negro, Cobre, Limestone, Estanho, Ouro, Bauxite, Feldspato e campos de carvão de Mineral.

No sector de energia temos os campos de gás de Buzi que promoverão não apenas a exportação, mas também combustível.

Manufacturas

O processamento e o crescimento de oportunidades da fabricação para o sector gágricola, nomeadamente os citrinos e algodão permitem uma extensão de investimentos na agricultura.

3.2.3. Resultados Alcançados no Corredos da Beira

Para as ainfra-estruturas portuárias, os fundos doados proveram as necessidades básicas, nomeadamente contentores e terminais de petróleo, equipamentos de navegação e comunicação modernos, sendo como sua importância a manutenção das exportações mais competitivas, importações baratas e o aumento do volume do comércio. Estes desenvolvimentos das infra-estruturas estão espelhados nos projectos para a linhado porto da Beira, a saber:

- Um consórcio de armazenagem zimbabweano, operando no comércio de cereais num regime de "*Joint Venture*" com operadores moçambicanos para a construção de uma permanente facilidade de manuseamento de cereais e inclusive silos no Porto;
- Projecto de exportação de madeira em touro de Moçambique e Zimbabwe que precisou de construção de uma terminal para manusea-la que culminou com o projecto *Zimbabwean Bituman Importers* de construção da terminal de Madeira;
- Expansão de capacidade de armazenamento de seus tanques por parte da Tallow Importers;
- O plano malawiano para o estabelecimento de uma terminal ou facilidade para manuseamento de Etanol para acomodar asm exportações, bem como para o manuseamento de fertilizantes da indústria de fertilizantes zimbabweana, para um aumento de descarga e redução de custos dos navios para conter o preço dos fertilizantes.

No entanto, as vantagens deste corredor , não estão somente ligados aos tranportes, tendo também desenvolvido as telecomunicações, sistemas de Água e força.

4. Estudo de Caso: O Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM)

Esta secção faz um estudo mais detalhado do Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM), mas também apresenta uma visão geral do que representa o impacto dos principais corredores de desenvolvimento de Moçambique, para depois olhar mais atentamente ao impacto do Corredor de desenvolvimento de Maputo especificamente.

4.1. A Definição Geográfica do Corredor de Desenvolvimento de Maputo

O CDM comporta as áreas compreendidas entre Maputo e Witbank. Desse modo, segundo o *Draft (The Development Perspective-1996)*, o CDM é definido geograficamente com:

- A primeira área do corredor, englobando as principais infra-estruturas de transportes e comunicações entre Witbank na África do Sul e Maputo em Moçambique, incluindo os principais centros urbanos posicionados ao longo da rota;
- A segunda área é administrativamente definida com as áreas imediatamente adjacentes a primeira;
- A terceira área abarca os nós de recursos e de abastecimento;
- O Sub - corredor de Phalaborwa que incorpora os nós de recursos nos pontos como Phalaborwa e Tazanan, que é também um corredor de transporte estabelecido, ligando a província sul-africana do norte e;
- O Sub-corredor de Inhambane (Limpopo), que incorpora os nós de recursos nos pontos como Xai-Xai e as áreas de recursos, que também constitui um corredor de transporte estabilizado, ligando Maputo com a parte norte de Moçambique e sul do rio Save.

4.2. Visão, Metas e Objectivos do CDM

No âmbito estratégico, segundo o *Research and Development Draft (1996)*, o eixo Witbank-Maputo é uma rota de transporte lógico em termos da sua importância para o desenvolvimento do corredor, onde o aumento da *performance* tem sido impedido por

questões políticas passadas e de bem-estar e, os investimentos nas infra-estruturas específicas de transporte restabeleceu o fluxo de bens, serviços e de pessoas.

A visão existente para a extensão e desenvolvimento do CDM, com base na promoção do crescimento económico e competitividade global, segundo o *draft*, opera para uma reconstrução suportada e esforços de desenvolvimento na África do Sul, ao mesmo tempo, numa base integrada e cooperativa e, dentro de um confinamento ambiental sustentável.

A importância do CDM preconiza, segundo a visão da comissão preparatória do *Research and Development draft*, um número de metas com os seus objectivos distintos, sendo de destacar as metas que encorajam:

- O aumento e reabilitação de infra-estruturas de transportes, numa parceria entre o sector público e privado, com a finalidade de celebrar acordos na priorização e programação dos elementos de infra-estruturas de transportes e mobilizar investimentos do sector privado;
- A maximização dos investimentos na área do corredor e assegurar o desenvolvimento sustentável, suportado por um desenvolvimento integrado de infra-estruturas, com objectivos claros de identificar e suportar a exploração e subutilização do potencial económico, identificando oportunidades para o encorajamento, multiplicação de actividades e a criação do emprego;
- Capacitar e qualificar as necessidades do desenvolvimento social para envolver as comunidades na gestão de infra-estruturas sociais existentes;
- Assegurar a sustentabilidade ambiental do projecto, desenvolvendo políticas, estratégias, adoptando uma abordagem de gestão ambiental holística, participatória e integrada.

4.3. O Potencial do CDM

As oportunidades de que gozam as regiões que fazem parte do círculo deste corredor, espelham-se na abundância do factor trabalho, as habilidades das populações e o facto de haver uma rica diversidade cultural. (The Development Perspective Draft: 1996)

No aspecto “biofísico¹⁴”, o corredor dota-se de um potencial mineiro, agrícola, florestal, industrial e de turismo que podem servir para o desenvolvimento de actividades económicas. As oportunidades na área da agricultura espelham-se pelo facto da existência de características biofísicas que Moçambique e África do Sul dispõem. (The Development Perspective Draft: 1996: 16-22)

O aspecto biofísico compreende também, essencialmente, a degradação do meio ambiente que coloca sérias ameaças ao sector turístico, a ausência de um poder de desenvolvimento da indústria, a gestão dos recursos de água face às secas, cheias e inundações. Mas, como geradores de desenvolvimento, figuram os planos de eco - turismo e gestão ambiental, a inclusão da capacidade de construção para as comunidades locais na gestão ambiental e de recursos naturais. (The Development Perspective draft: 1996: 22)

No período inicial do projecto do CDM, as características revelavam que o corredor estava bem servido de volume de infra-estruturas, embora que o *hiato*¹⁵ histórico das fronteiras tenham causado uma falta de continuidade, mas a nível local, nas comunidades em desvantagem, a oferta de infra-estruturas apresentava-se fraca, no entanto, o volume de provisão de infra-estruturas e a sua permanente manutenção estava a um ritmo bom, com a capacidade disponível nas regiões sul Africanas de Gauteng e Nelspruit, que estavam e estão bem servidas de rede eléctrica, de rede de estradas, adequadas redes de caminhos – de - ferro e com excesso de capacidade para o desenvolvimento futuro, mas com deficiências nas zonas rurais do lado Moçambicano.

A localização estratégica do Porto de Maputo para a redução de custos de transporte, de exportação e o acesso fácil e rápido aos mercados internacionais para as províncias sul Africanas de Gauteng e Mpumalanga, apresentavam-se capitais, mas o Estado da rede de transportes e comunicações era pobre.

Os geradores de desenvolvimento para a área de infra-estruturas, encontram-se plasmados na extensão da electricidade, das telecomunicações, o encorajamento do surgimento de

¹⁴ O aspecto biofísico compreende essencialmente a degradação do meio ambiente

¹⁵ Gap - o fosso ou a diferença

manufacturas em pequena escala e a integração das comunidades na gestão das infra-estruturas existentes. (The Development Perspective draft: 1996: 23-28)

O perfil económico geral, segundo os preparadores do *Draft* do CDM, *Research and Development* (1996), revela que as principais áreas que compõem este corredor, nomeadamente a Província Sul - Africana de Mpumalanga e Moçambicana de Maputo, têm a sua solidez nos sectores primários e secundários, nomeadamente a agricultura, a mineração, a manufactura e a electricidade, participando na criação de mais de metade dos postos de trabalho e na explicação dos maiores geradores de crescimento económico da região, de um lado, mas também de manufactura contribui em pequena escala, sendo que os sectores da agricultura, transporte e comunicações e as actividades de construção e de comércio aparecem com mais peso no contributo do rendimento do país e no melhoramento das condições de vida da população, no caso de Moçambique.

4.3. O Portifólio de Investimentos para a Implementação do CDM

Pode-se depreender que o CDM contem um compreensivo e variado portifólio de investimentos, estimados no valor de 661.5 milhões de dólares americanos sem deixar de referir que existe um número de projectos de investimentos significativos nas áreas de mineração, energia, química, manufacturas, agricultura, floresta, turismo e muito mais a saber:

- A estrada com portagem (Witbank – Maputo, N4);
- A reabilitação do porto de Maputo;
- Estabelecimento de uma companhia pública e privada para gerir a rede ferroviária do Sul de Moçambique;
- Uma facilitação singular – posto fronteiriço de Ressano Garcia - Komatport;
- O projecto Mozal e suas três fases de implementação, avaliado em cerca de 1.3 biliões de USD's americanos;

- O projecto de ferro e aço de Maputo, avaliado em cerca de 1.5 Biliões de USD's Americanos, que está sendo concretizado actualmente com a instalação de uma fábrica de Aço;
- O projecto de Gás de Temane - Pande com cerca de 250 milhões de USD's americanos de investimentos.

Associado ao portfólio de investimentos, figuram os planos iniciais que poriam em prática as estratégias de utilização dos recursos existentes para a implementação do CDM.

Assim, segundo Soderbaum (citando uma passagem do *paper* sobre o *Spatial Development Initiative* (SDI), 1994, o plano original da companhia do corredor de Maputo, manifestaria a institucionalização do CDM para ser uma entidade legal a nível provincial e local, trazendo junto os actores de negócios, considerando importante para a existência de uma instituição formal que pudesse promover complexas relações na África do Sul e que podem prover assistência técnica ao programa e políticas de suporte para o corredor.

Sendo assim, as actividades previstas para o CDM incluem:

- Suportar a implementação dos projectos de infra-estruturas chaves;
- Suportar a implementação dos projectos de investimentos;
- Reunir informações e disseminar as oportunidades e o ambiente de negócios;
- A mobilização de investimento através da preparação do projecto e de planos de marketing e;
- Instituir uma capacidade construtiva e programas de pesquisa de políticas.

No âmbito dos planos para o envolvimento das comunidades locais no processo de implantação do CDM, nota-se uma limitada comunicação entre as acções do Governo central e o Governo local, comités, sector privado, os vários grupos de interessados, das organizações laborais e cidadãos comuns, constituindo assim, segundo Soderbaum (citando Michell: 1998: 760) um paradoxo que revela que, embora o corredor seja bem conhecido a nível nacional e internacional, muitas comunidades locais que seriam e serão directamente

afectados pelo desenvolvimento deste corredor têm pouca informação sobre o projecto, mas a visão oficial do SDI, a partir do DTI é de que:

“Existe algum grau de participação e que se supõem que os SDIs lidam com as comunidades locais e alguma extensão, contudo este não é um processo participativo profundamente alargado.”(Ismail and Jourdam in DTI: 1998, citados por Soderbaum: 200: 16)

Sobre a participação local, supõe – se que venha somente através da estratégia de arranque, mas o problema é que estes eliminam os *Stakeholders* do desenho básico e priorização do projecto, e muitos fazedores de políticas reconhecem que há um fosso da participação local. (Soderbaum, 2001; pags. 11-18)

4.4. Os Progressos Alcançados no Corredor de Desenvolvimento de Maputo

Uma iniciativa que foca a reabilitação e actualização dos eixos de comércio e as ligações de transportes como base de encorajamento a um pleno desenvolvimento económico da área, é visto nas principais infra-estruturas existentes ao longo do corredor, nos projectos de desenvolvimento económico e programas de suporte técnico. Enquanto isso as estratégias iniciais apontam muito mais para os mega projectos na promoção de um vasto número de oportunidades sustentáveis de desenvolvimento empresarial. (Beer and David Arkwright: 1998: 21; citando Soderbaum and Taylor: 20)

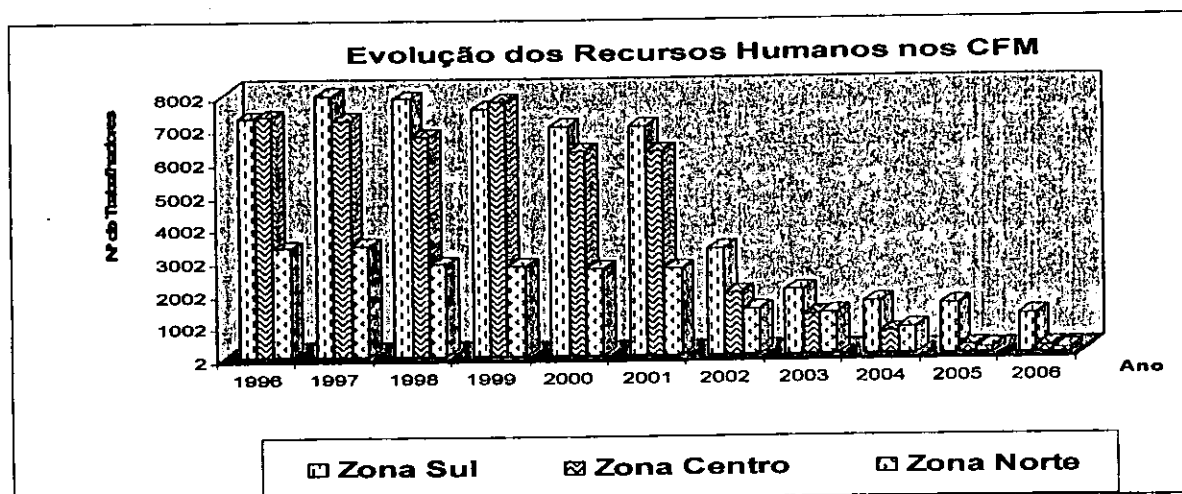
A cooperação, a colaboração e a integração em termos de política e estratégia económica, representam os primeiros princípios chaves sustentadores da iniciativa dos Corredores de Desenvolvimento de Moçambique e, os benefícios económicos esperados derivam da prestação de serviços de transportes aos países vizinhos, pois na abordagem integrada de desenvolvimento, foram incluídos os benefícios tipicamente associados com a integração regional, resumidos no aumento de economias de escala, na promoção da competitividade e inovação ao nível regional, a provisão dos investimentos e aumento da produtividade, a institucionalização da gestão de conflitos, a redução das disparidades económicas dos países

da África Austral e o crescimento económico. (Jourda *et al*, citado por de Beer and Arkwright: 1998: 21)

No processo da implementação dos corredores de desenvolvimento, com a necessidade da privatização das empresas públicas, as empresas provadas iniciaram reformas institucionais, técnicas e relativas a mão-de-obra, que na sua grande maioria se encontrava a prestar serviços para os Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), e, como resultado negativo deste processo verifica-se uma gradual redução da massa laboral pertencente aos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) que representa parte considerável das infra-estruturas que compõem os corredores de desenvolvimento de Moçambique derivada do processo de concessões das infra-estruturas de transportes, ferro- portuárias e das reformas dos recursos humanos implementadas como resultado da necessidade da racionalização do recursos humanos e da implementação de novas tecnologias para o trabalho. O gráfico1 ilustra esta tendência.

Ainda fazendo uma análise do gráfico abaixo, nota-se que a zona sul juntamente com a zona centro, detinham, maior numero de trabalhadores, que no final do período encontram-se num nível baixo, de cerca de mil trabalhadores, uma redução de cerca de 7 mil trabalhadores para o caso do CFM-Sul, onde se encontra o CDM.

Gráfico 1: Evolução dos Recursos Humanos nos CFM

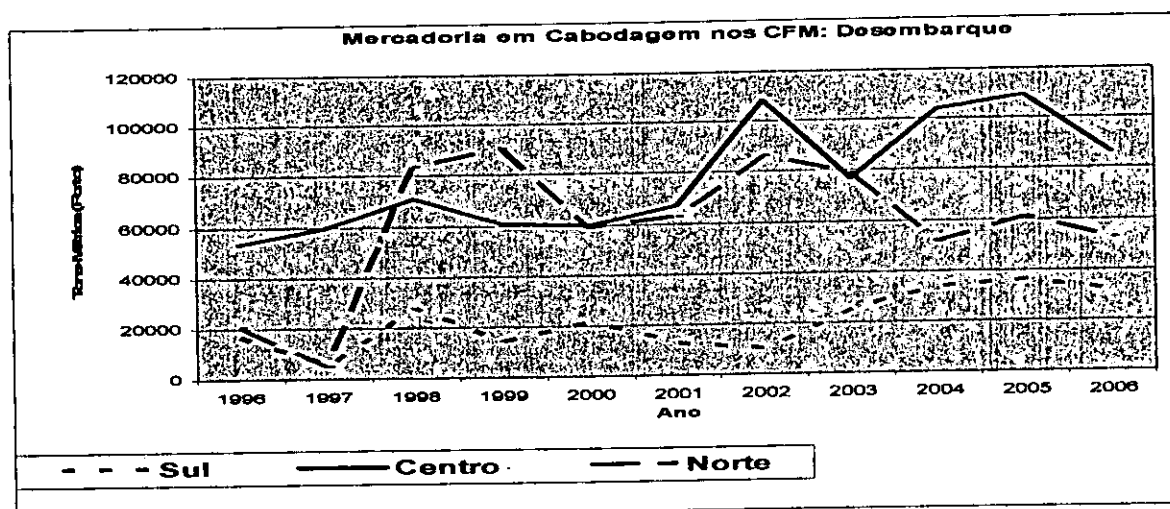


Fonte: CFM

Em termos de Mercadorias movimentadas nos portos, no período em estudo (1996-2006), houve uma evolução positiva significativa em quase toda a extensão dos corredores de desenvolvimento existentes no país, tanto em termos de embarque, como em termos de desembarque de Mercadorias de diversas espécies como cereais, combustíveis, matérias primas, culturas de rendimento, dentre outros produtos.

No que se refere ao desembarque, destaca-se a zona centro (que espelha o corredor da Beira), que obteve até cerca de 2002 um resultado alto em comparação com as outras regiões. Em termos de Mercadorias embarcadas, a zona norte registou o pico mais alto em 2003 a volta de 125 mil toneladas métricas e mesmo em comparação com as zonas que compõem os corredores de desenvolvimento da Beira e de Maputo. Mas, há que destacar que este crescimento deve-se, primeiro ao início do manuseamento em grande escala de mercadorias contentorizadas e pelo melhoramento das condições infra-estruturais dos portos, dos caminhos-de-ferro, pois no âmbito da implementação dos Corredores de Desenvolvimento foram efectuados grandes investimentos em infra-estruturas de apoio aos portos e de transportes, bem como a introdução de novas tecnologias de manuseamento. (Gráficos 2 e 3 abaixo)

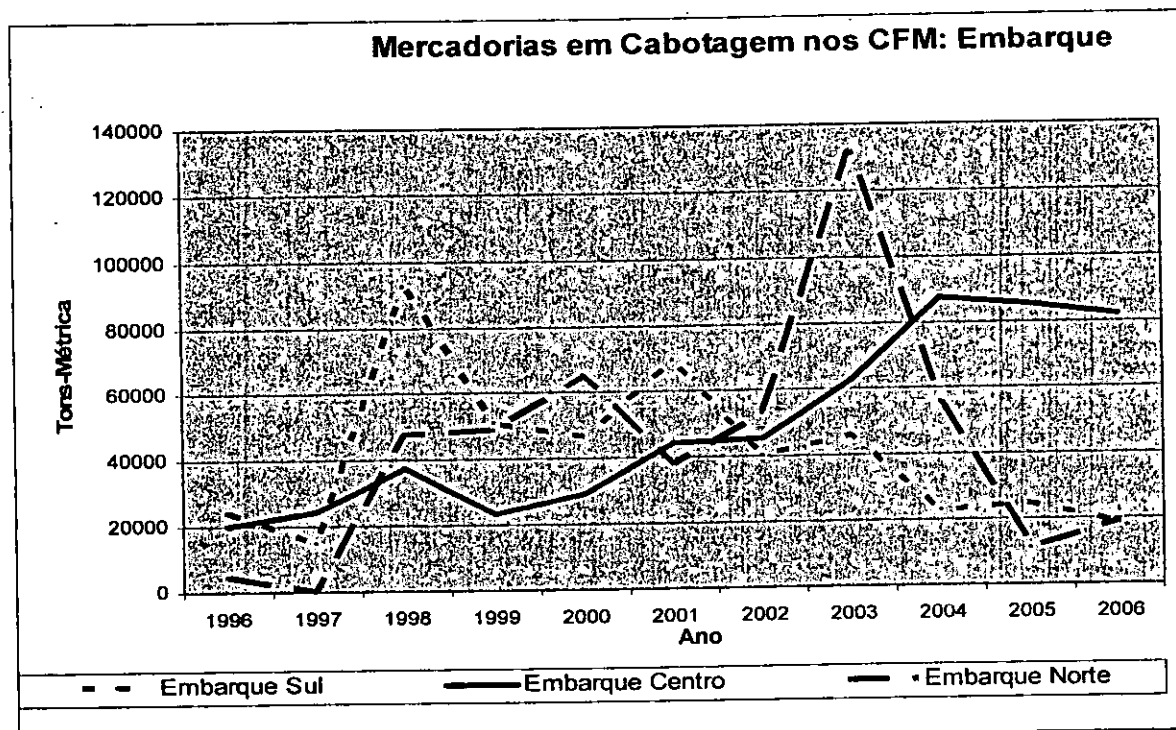
Gráfico 2: Mercadorias em Cabotagem¹⁶ (Desembarque)



Fonte: CFM

¹⁶ Navegação costeira entre cabos ou portos do mesmo país.

Gráfico 3: Embarque em Cabotagem

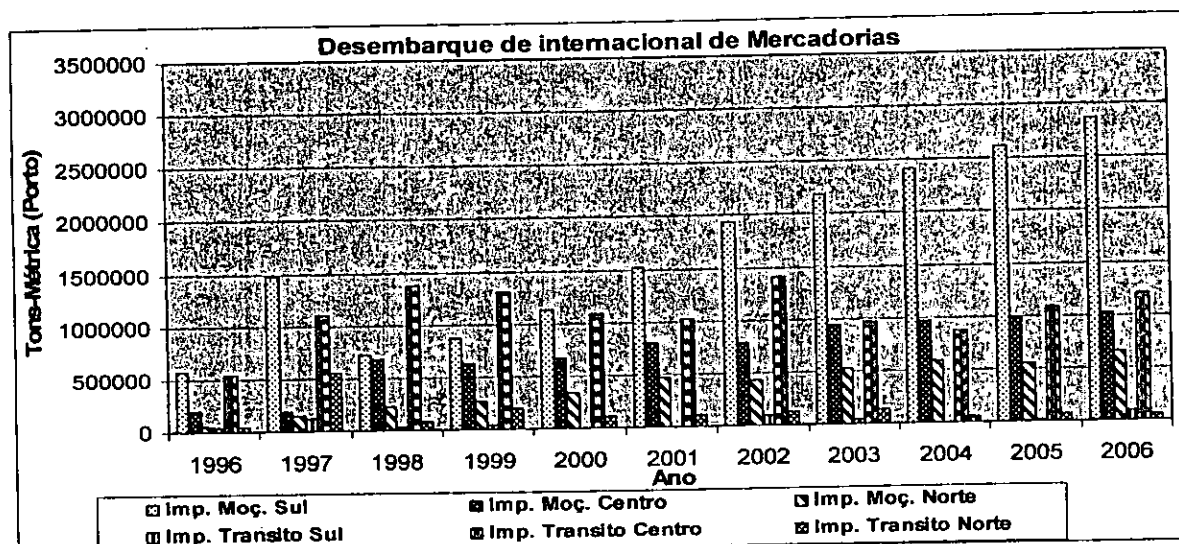


Fonte: CFM

Olhando para o fluxo internacional de mercadorias, destaca-se o manuseamento de mercadorias vindas principalmente de países como a África do Sul, Swazilândia, Zimbábue e Malawi. A evolução do manuseamento de mercadorias em cabotagem, revela um crescimento tanto para o desembarque internacional como para o embarque internacional de mercadorias.

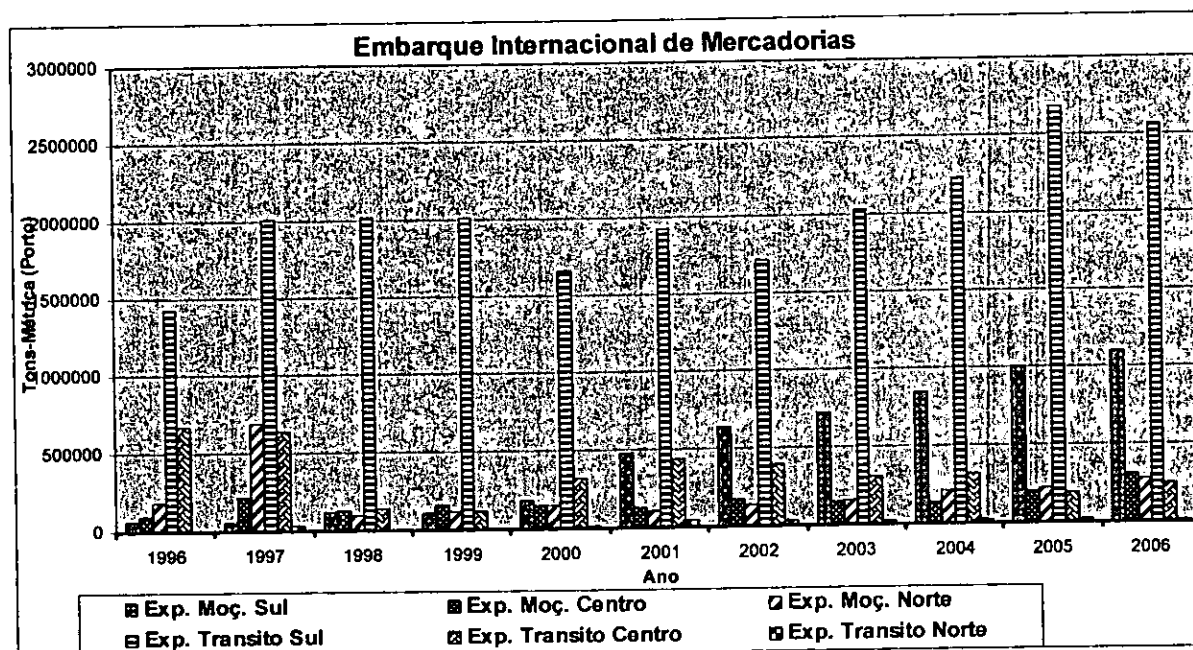
Os gráficos 4 e 5, demonstram a superioridade do porto de Maputo em termos de manuseamento em cabotagem para ambos os casos de desembarque e embarque internacional de mercadorias.

Gráfico 4: Desembarque Internacional de Mercadorias



Fonte: CFM

Gráfico 5: Embarque Internacional de Mercadorias

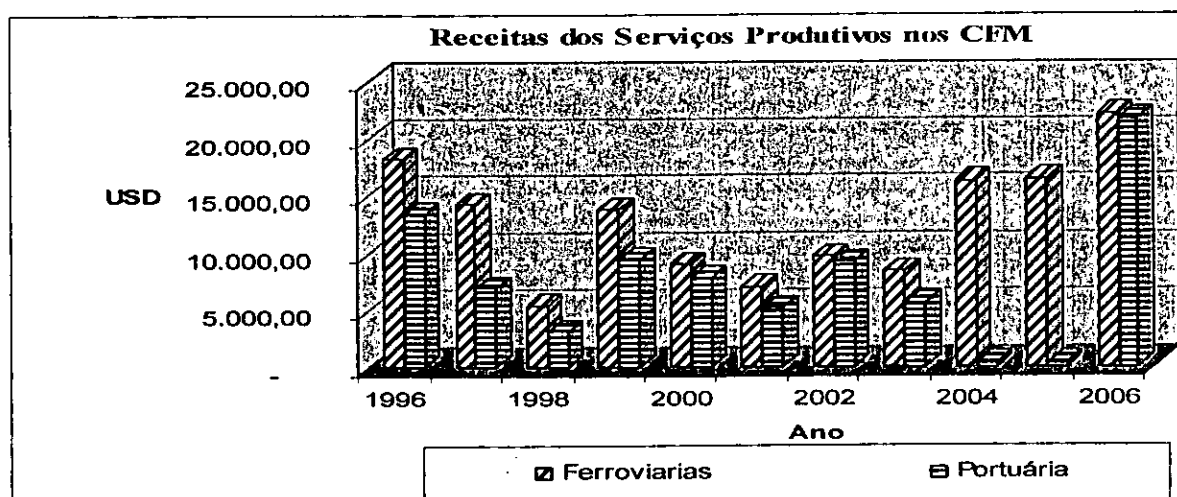


Fonte: CFM

Pode-se verificar que, com as concessões de parte dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, para servir os planos de implementação dos corredores de desenvolvimento,

as receitas dos serviços produtivos dos transportes tiveram um crescimento, particularmente para os serviços ferroviário e portuário, a partir de 2002. (Gráfico 6)

Gráfico 6: Produção do Serviços nos CFM



Fonte: CFM

4.5. O Impacto do Corredor de Maputo na Economia Moçambicana

Dados divulgados pelo *Maputo Corridor Logistics Initiative* (MCLI), na revista *Port Maputo* indicam que, comparativamente a 2005, o ano de 2006 trouxe significativos progressos e desenvolvimentos no Corredor, tendo-se registado um aumento do tráfego de passageiros em cerca de 44% e em cerca de 10% no tráfego geral através da fronteira de Ressano Garcia. (<http://macua.blogs.com/mocambique: 2007: 2>)

Segundo a revista *Port Maputo* (2008), o primeiro propósito do corredor é encorajar o comércio na região, dar acesso a mercados globais e estimular a criação do emprego, o crescimento do turismo e o investimento do sector privado e ultimamente melhorar vida da população da região. Então, a primeira fase crucial para o desenvolvimento do corredor seria a provisão de rodovias e ferrovias, e é nesse sentido que foi construída a N4 que liga Maputo a Pretória na África do sul e foram feitos melhoramentos a partir das concessões no Porto de Maputo e nas linhas férreas de Ressano Garcia por Exemplo.

No fundo, no corredor estão as facilidades de transporte multimodal, compreendendo estradas, caminhos-de-ferro, portos, aeroportos internacionais e Pipelines, oferecendo as melhores das opções logísticas. O papel vital para o sucesso do corredor de Maputo é a geração do crescente volume de cargas, que ajudará na criação de economias de escala necessárias para assegurar seu avanço como corrente de oferta costeira efectiva. (Port Maputo : 2008 :22)

Os melhoramentos de infra-estruturas mais relevantes tiveram lugar no porto de Maputo, em outras infra-estruturas de transporte. Segundo o *Port Maputo* (2008), quando a guerra civil terminou em 1992, a tonelagem caiu abaixo de 2.5 milhões comparado com os 16 milhões de toneladas no seu auge há 20 anos.

Em 2005, com a concessão do porto de Maputo, o manuseamento de carga própria do Maputo Port Development Company (MPDC), excedeu um milhão de toneladas em primeiro lugar e em 2006 cresceu em cerca de 30%. (Port Maputo: 2008: 31)

A XSTRATA Alloys, prestadora de serviços de origem Suíça à MPDC, começou a movimentar Ferrocromo da fábrica de Lydenburg através de Maputo em 2002, e fluxos através do porto de Maputo são actualmente na ordem das 200 mil toneladas ao ano, subindo para entre 300 mil 400 mil toneladas por ano, com o surgimento do Lion Project. (Port Maputo: 2008: 35)

A companhia que gere a terminal de produtos frescos, que é parte do grupo Fresh Produce Terminals (FPT) construiu uma terminal com um investimento de 15 milhões de dólares americanos para aumentar a capacidade das suas operações em Maputo, de 3500 a 10000 *pallet slots*¹⁷, relançando o potencial em mais do que o dobro em cinco anos, e neste momento movimenta a volta de 100.000 *pallet slots* de citrinos. (Port Maputo: 2008: 37)

Na terminal de cargas da Matola são manuseados produtos nos 16 hectares de área, com as operações em 90%. Esta terminal oferece uma poupança de 200 Randes por *pallet slots*,

¹⁷ Unidade de Medida de amontoados de frutas nas terminais de Frutas

segundo Mr. Franco¹⁸ em declarações à Maputo Port. Há seis anos atrás todo o movimento de citrinos era feito a partir das linhas-férreas e desde 2000 se mudou para o uso de estradas. (Port Maputo: 2008: 39, 40)

A terminal de açúcar a granel de Maputo, comporta 4 Silos, construídos pela Sociedade Terminal de Açúcar de Maputo, Lda (STAM), num investimento de cerca de 10 milhões de Dólares americanos, para acomodar o açúcar vindo da Swazilândia, a partir de estradas e por caminhos-de-ferro para exportação a consumidores dos Estados Unidos da América, Portugal, Inglaterra, Irão e França. Desde o início das suas operações em 1995 a Swazilândia é o maior utilizador da terminal de açúcar da STAM, com um volume de cerca de 240.000 Tons, hoje o comércio dobrou para cerca de 500.000 Tons e inclui açúcar vinda de Zimbabwe, África do Sul e Moçambique. (Port Maputo: 2008: 41)

A *Mozambique international Port Services* (MIPS), gestora da terminal de contentores, desde 1996, reporta um crescimento do volume de contentores manuscados no porto de Maputo. Com a parceria entre os Portos de Dubai e os CFM, aumentou o manuseamento de contentores dos iniciais 8.000 TEUS¹⁹ no primeiro ano das suas operações, para 55.000 em 2005 e 60.000 no ano de 2006, representando um crescimento de cerca de 9% em comparação com 2005. Esta terminal, teve duas renovações as suas 35 tons de capacidade de cada navio, fornecendo uma média de 15 movimentos por *crane hora net*. (Port Maputo: 2008: 46)

No Parque industrial de Beleluane, a Mozambique Aluminium (MOZAL) é o maior produtora oriental de Alumínio, com uma produção de 560.000 Tons por ano, totalizando 2,5% da produção global, empregando 1100 pessoas e cerca de 6500 pessoas se beneficiando indirectamente da criação do emprego. A companhia exportou 100% do seu produto final, resultando em 1.203,7 milhões de Dólares Americano em 2006 e contribuindo em 153,4 milhões de dólares americanos para as comunidades e para a economia via prestação de serviços locais e gastos em materiais. (Port Maputo: 2008: 53)

¹⁸ Gestor Geral da Matola Cargo Terminal (MCT)

¹⁹ TEUS – Unidade de Medida de Carga contentorizada

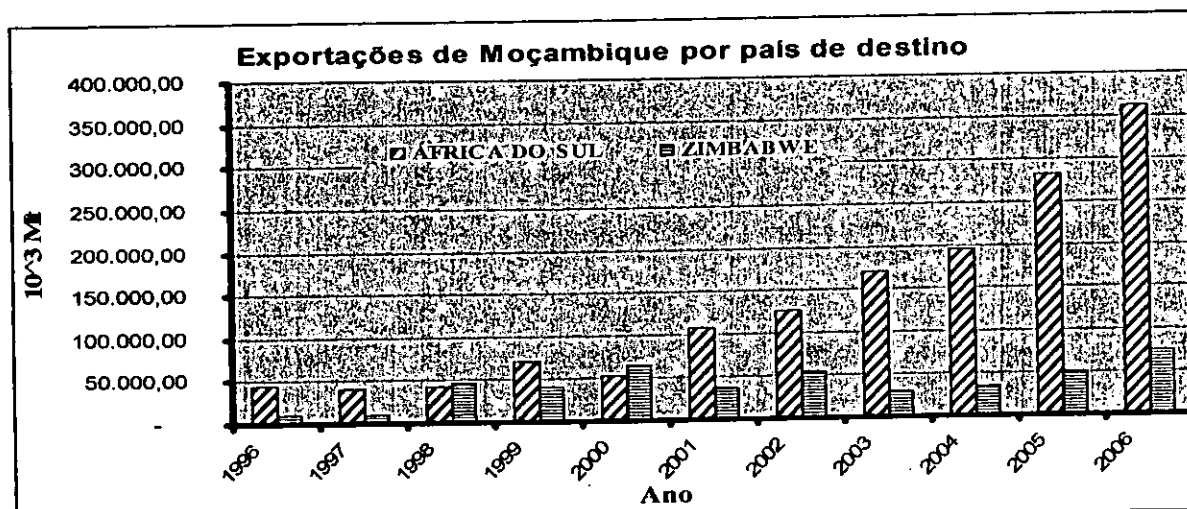
A *Matola Silos and Grain Terminal, Ltd* (STEMA), fundada em 1996 em Moçambique para operar nos mercados nacional e internacional de cereais para o benefício da indústria e o comércio de Moçambique, facilitando também o trânsito de mercadorias de outros países, fornece capacidade de armazenamento de cerca de 45.000 Tons de cereais num complexo de 27 Silos no Porto de Maputo. A STEMA investiu perto de 7 milhões de dólares em equipamentos, que levaram ao aumento da produtividade de armazenamento de cereais e distribuindo para os seus destinos através de estradas, linhas férreas e por mar. (Port Maputo: 2008: 57)

Segundo a revista *Port Maputo* (2008), a STEMA serve principalmente a África do Sul, o Zimbabwe, o Botswana e a Swazilândia em adição à Moçambique, e espera-se que outros operadores estrangeiros se tornem clientes.

Evolução das Exportações e Importações de Mercadorias e Bens nos Corredores de Desenvolvimento

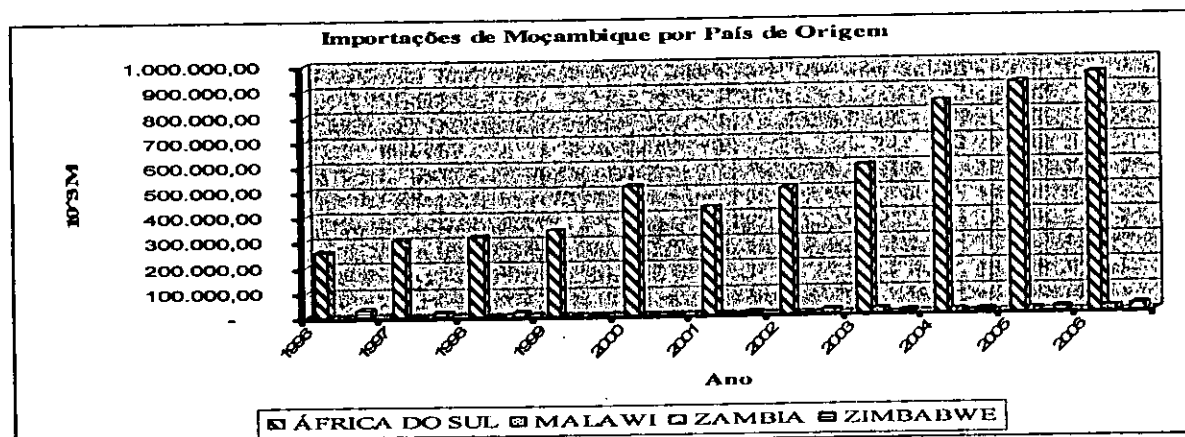
Fazendo uma leitura da tendência evolutiva das Exportações de Moçambique, tendo como pressuposto os fluxos de mercadorias e bens que passam pelo Corredor de Desenvolvimento de Maputo, pode-se ver que Moçambique depende diretamente da África do Sul em termos de importações e em termos de receitas de exportações, mas também as relações económicas com Zimbabwe, a Swazilândia, a Zâmbia e outros têm uma importância sobre a economia. Nota-se também que a evolução, tanto para as exportações como para importações é positiva que tem a ver com o melhoramento das condições das infra-estruturas que estão implantadas no Corredor. A quebra desta tendência em 2000 e 2001 para as exportações e para as importações, respectivamente, espelha-se meramente ao período de laboração das concessionárias nas diferentes infra-estruturas pertencentes a este corredor. Referir que estas exportações e importações referem-se também as dos países do hinterland e da África do Sul que passam pelo território moçambicano. (Gráficos 7 e 8)

Gráfico 7: Valores das Exportações de Moçambique (1996-2006)



Fonte: INE, Moçambique

Gráfico 8: Valores das Importações de Moçambique (1996-2006)

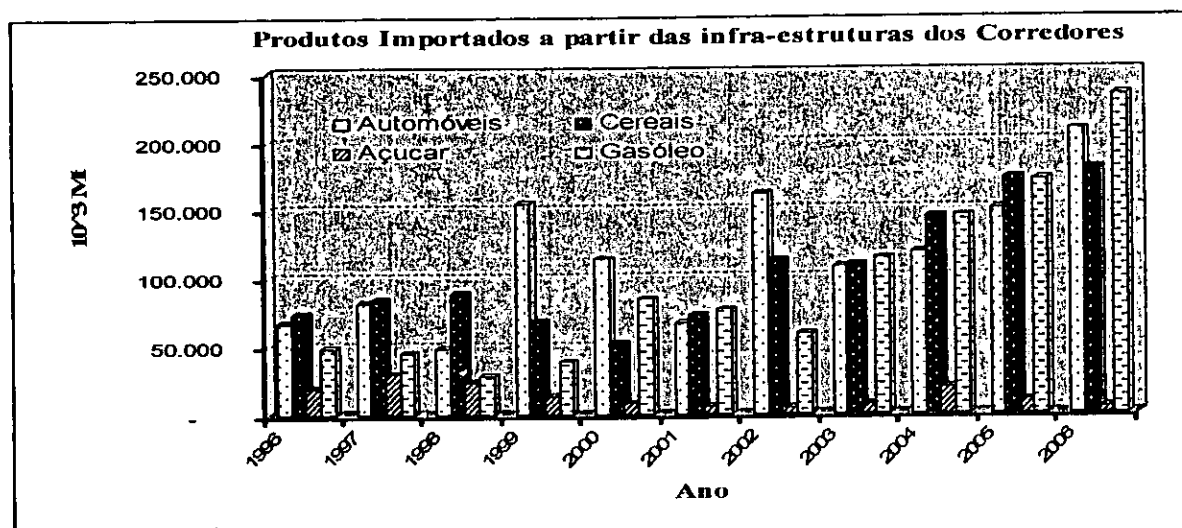


Fonte: INE, Moçambique

Os principais produtos de importação, destacam-se os automóveis, cereais, combustíveis e energia elétrica, onde se encontram ilustrados no gráfico. Em termos de gastos com estas importações a preços correntes houve um aumento das importações de Combustíveis e Cereais, derivados das necessidades básicas das populações. No que se refere às exportações, se destacam o alumínio da *Mozambique Alumnim (MOZAL)* e o camarão, que representam as maiores fontes de receitas de exportação de Moçambique, sendo que estes

registos se devem à condições favoráveis implantadas tanto na importação de matérias primas bem como as condições favoráveis de captura do camarão. (Gráfico 9)

Gráfico 9: Evolução das importações nos corredores de desenvolvimento



Fonte: INE, Moçambique

Fazendo uma análise entre o período após a implementação do corredor de desenvolvimento de Maputo e o período anterior, na fase de corredor de transportes, destaca-se o facto de o nível de fluxo de mercadorias antes era muito elevado, mas após o desenvolvimento da guerra civil no país, este fluxo reduziu drasticamente, e, igualmente o nível de investimentos nas infra-estruturas de transportes e sociais, pertencentes a zona do corredor, eram também muito baixos, tendo sido cortadas as relações comerciais com os países do *hinterland*. Com a revitalização do corredor os fluxos actuais demonstram a recuperação desses níveis de transações neste corredor, como resultado do melhoramento da prestação de serviços, bem como das infra-estruturas de transportes aqui existentes, e não só, a construção de novas unidades fabris, dentre outros, estando no momento a operar quase ao nível da sua capacidade.

5. Conclusões

Nos corredores de Desenvolvimento estão implícitos aspectos ligados ao desenvolvimento de actividades económicas, a implementação de estratégias de desenvolvimento das economias, por isso, quase sempre englobam outras nações com a partilha de políticas de gestão dos recursos adjacentes as almejadas infra-estruturas de transportes neles existentes.

Os corredores implementados em Moçambique estão a contribuir positivamente para a economia do país e, como constituem acesso aos países vizinhos do *hinterland*, facilitam de forma directa no aumento e melhoramento das relações entre estes países e Moçambique, contribuindo para a atracção de investimentos que culminaram com o melhoramento e construção de infra-estruturas de transportes a criação do emprego e o aumento do rendimento do estado e das famílias.

O corredor de Maputo encontra-se num estado avançado de desenvolvimento em comparação aos restantes corredores, impulsionando a realização de transacções económicas e comerciais internas e a nível internacional. O porto de Maputo, concessionado à *Maputo Port Development Company* (MPDC) contribui significativamente para o crescimento económico de Moçambique, destacando-se o aumento de investimentos em terminais de carga, de contentores, na construção e reabilitação de rodovias e ferrovias, o melhoramento das condições dos portos, que permitem uma poupança considerável de custos de transacções, permitindo economias de escala, bem como o aumento da eficiência no manuseamento de mercadorias e bens, e, o surgimento de novas fontes de rendimento no país em geral.

O fluxo de transacções no corredor de desenvolvimento de Maputo tem vindo a registar uma evolução positiva, verificando a partir da recuperação dos níveis anteriores de manuseamento de mercadorias e bens, mesmo também ao fluxo de pessoas. Os investimentos esperados com a sua introdução foram concretizados, embora não como desejado, podendo espelhar-se na construção de estradas, reabilitação e manutenção dos portos e caminhos-de-ferro, a construção de vários terminais de carga diversas e de Gasodutos e oleodutos para a África do Sul, dentre outros.

6. Recomendações

A potencialização do desempenho dos corredores de desenvolvimento torna-se urgente, por isso, recomenda-se a definição de estratégias claras para a exploração mais acentuada dos corredores ainda em operacionalização num nível abaixo da capacidade, relativamente ao corredor de Maputo.

Recomenda-se a adopção de mecanismos rápidos e eficientes de funcionamento dos portos, dos caminhos de ferro e das rodovias, dos *pipelines* e os transportes aéreos, a partir de medidas de controle, avaliação e monitoria constante das actividades das concessionárias das infra-estruturas que englobam os corredores, a promoção de acções de formação e treinamento em novas tecnologias aos recursos humanos e de campanhas de educação das populações residentes nas áreas dos corredores com realce para a intervenção do Estado em parceria com as entidades privadas, na definição de normas de onduca e de funcionamento claras.

Há que considerar também que, existe uma grande subutilização do potencial desenvolvimento ao longo dos corredores, pois muitas áreas gozam de excelentes condições para suportar a larga variedade de actividades económicas que não são exploradas eficientemente, sendo necessária a introdução de políticas de financiamento das zonas remotas dos corredores para envolver as comunidades locais e efectiva descentralização na gestão dos negócios que surgem do desenvolvimento dos corredores.

Ultimamente, recomenda-se a adopção de políticas de gestão implementadas no corredor de Maputo aos outros corredores, bem como o melhoramento das técnicas de gestão daqueles, de maneira que a descentralização das decisões e da gestão dos recursos e financiamentos tome lugar à nível local.

Anexos:

Tabela 1: Evolução do Sector de Transportes-Tráfego (Unid (10⁶): PKM²⁰, TKM²¹ e TM²²)

Ano	Tráfego Ferroviário		Tráfego Marítimo		Tráfego Aéreo		Pipelines (PKM)	Mans. Port. (TM)	Tráfego Rodoviário	
	Passageiro	Carga (TKM)	Passageiro	Carga (TM)	Passageiro	Carga (TKM)			Passageiro	Carga (TKM)
1996	325,60	982,80	5,10	65,80	362,20	7,90	279,20	8,40	17.575,70	128,70
1997	403,10	889,20	6,60	118,40	300,00	5,60	329,70	9,00	20.773,20	160,90
1998	155,00	775,00	6,00	113,10	311,70	5,90	355,80	6,00	26.114,40	175,10
1999	144,70	721,30	2,10	201,00	329,80	6,10	234,40	6,10	29.023,80	233,50
2000	129,80	604,80	2,20	202,80	377,60	7,20	272,70	6,10	27.029,40	224,20
2001	142,00	774,80	2,30	247,30	362,80	6,70	234,40	7,30	21.987,90	245,30
2002	133,70	807,80	10,00	150,70	407,60	7,80	269,90	8,20	22.370,50	327,00
2003	81,80	818,40	11,20	173,30	415,80	8,00	190,00	8,40	22.981,10	120,20
2004	106,00	760,60	29,80	279,10	467,50	9,30	150,90	9,00	20.673,10	386,40
2005	172,20	762,80	18,50	295,60	504,50	7,40	125,40	9,90	23.681,90	425,80
2006	342,30	775,10	9,00	178,80	662,20	6,00	102,10	-	26.486,80	1.238,30

Fonte: MTC

- ²⁰ Pipeline por Quilometro
²¹ Toneladas por Quilometro
²² Toneladas Métricas

Tabela 2: Actividade Portuária Mercadorias de Cabotagem

Unid.: Tons-métrica (TM)

Ano	Internacional						Embarque					
	Desembarque			Imp. Transito			Exp. Moç.			Exp. Transito		
	Sul	Centro	Norte	Sul	Centro	Norte	Sul	Centro	Norte	Sul	Centro	Norte
1996	578400	203200	53600	37800	535400	36400	67500	90300	175600	1426500	665100	200
1997	1478800	192300	143400	114900	1098500	550900	53000	213700	690600	2007200	638300	35000
1998	727600	692600	228200	29200	1366600	75500	116700	129100	98900	2022800	141100	1600
1999	875700	634000	268300	42200	1302900	202200	106800	157100	114700	2011900	113300	300
2000	1128400	679100	336100	0	1091300	113200	176400	150000	145700	1663200	317800	14600
2001	1525000	802200	466100	800	1023300	107100	470800	122400	102900	1922700	428600	44400
2002	1939400	800000	427400	97400	1413000	119500	629500	169000	137400	1707000	389800	27400
2003	2185900	941450	530300	37200	974200	137300	715700	143600	158300	2025600	301200	16200
2004	2407600	967100	596500	0	880800	55200	848000	138100	208500	2228800	313960	18800
2005	2605300	984000	553600	17600	1091900	63200	998900	204100	225300	2684800	187800	20300
2006	2871800	1021500	656600	90500	1215100	48400	1093800	303600	278800	2566300	247700	6200

Fonte: MTC, Moçambique

7. Bibliografia

A South African Transport; Business Special; Maputo Development Corridor, The leading international development corridor in Africa”, December, 1997.

Abrahamsson, H. & Nilsson, A. Moçambique em Transição: um estudo da história de Desenvolvimento durante o período 1974-1992. CEE-ISRI; 1994

Adetula, Victor A. O; Regional Integration in Africa: Prospect for Closer Cooperation Between Wets, East and Southern Africa - centre for Development Studies; University of JOS, PMB 2084, JOS Nigeria: paper Presented in the Southern Africa, Johannesburg, Mau 2-4th·2004);

Baumann, Renato e Carneiro, Francisco Golrão; *Os agentes Económicos em Processos de Integração Regional; Inferência para Avaliar os Efeitos da ALCA, CEPAL* (comissão Económica para América Latina e o Caribe - escritório No Brasil). HC/BRS/DT.024, Junho de 2002-
www.eclac.org/pública/xml/9/10719/lebrs_dt024.pdf – consultado as 11H38 de 29/11/07

Beira Corridor Authority (BCA); Beira Port Transport, Final Transport Progress Report N° 34, Covering the Period of 01/01/1996 – 30/06/1996;

Beira Development Corridor, Background Information; 26/ Junho, 1996

Draft document, The Technical Team to the Interim Coordinating Committee (ICC) for the Maputo Development Corridor; Maputo Development Corridor. A Development Perspective, February, 1996.

Economic research papers n°62, African Development Bank, “Policies or regional integration in Africa” by T. Ademola Oyejide, University of Ibadan Ibadan, Nigeria -
www.afdb.org/pls/portl/docs/PAGE/ADBADMINPG/DOCUMENTS/ECONOMICSANDRESEARCH/ERP-62.PDF - 29/11/07

Governo de Moçambique, Conselho de Ministros – Programas quinquenais do Governo (1995 – 1999); (200 -2004) e (2005 – 2009).

GRM de Beer, RA Mmatli, AC Mahumane, SC Nyathi and FH Soares); Maputo Corridor Company: Policy Research Programme. "Spatial Development Initiatives and the Future Development of the Southern African Borderlands"; December 1998.

MaputoCorridor Company: Policy Research programme; 1998

Official Launch, Nacala Development Corridor –CDN: The regional business case; 28 September 2000.

Padrigo, Milissão Nhvunga; Gutenberg University, Sweden, The Regimentation of the State in Mozambique: The case of Zambezi Wally SDI; paper presented at the NOPSA ;2005 seminarius Reykjavik, 11-13 August.

Pisolo, Marc; Regional Integration in Southern Africa: Motor of Economic Development? September 2001.

PortMaputo; Maputo Port Development Company (MPDC), Yearbook & Diretory, 2008

SDI on the future development of the Southern Africa Borderlands, 1995

Soderbaum, Frederick; DRPU, Working Papers, Institutional Aspects of the CDM, , nº 01/47- ISBN, Development Policy Research Unit; University of Cape Town, 2001

Sumário dos Planos de Acção da NEPAD, Julho de 2002

UCCDM/Informação ao conselho coordenador do MTC; Novembro de 2001

Sítios (Internet):

<http://macua.blogs.com/moambique> - 22.08.07 12H34

[http://web.bk.tudelft.nl/users/carmona/internet/d4module/modulebook98_copy\(11\).htm](http://web.bk.tudelft.nl/users/carmona/internet/d4module/modulebook98_copy(11).htm);
consultado em 22.08.07 às 14:01 hora

www.ine.gov.mz:82/pxweb2005ine/Dialog/Print.asp?Matrix=JEJ_pib_optica_produção_91_06:21-04-2008:17H05

<http://www.southafrica.info/pls/procs/iac.page>; consultado em 23.08.07 às 14:08 horas.

<http://www.transport.gov.za>; consultado em 22. 08. 07 às 14:41 horas

http://www.visitmozambique.net/pt/investimentos/potencial_para_o_investimento_do_turismo_no_plano_economico_nacional, consultado em 22.08.07 as 13:10 horas

Web.bk. tudelf.nl/ users/carmona/Internet/du-module book98_copy(11).htm - 14H01

www.al.vs.gov.br/download/comissão_mercosul/arquivo/UNIVATS.pdf; 11h25 de 29/11/07

www.nacalacorridor.com/english/007_history.asp, consultado em 22.08.07 as 13:10 horas