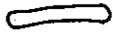


Eco - 135

ECO
135



Impacto económico do Corredor de Desenvolvimento de Maputo-para-
Moçambique (1994-2005)

NOME: Sinézio Roberto Nhancale

Maputo, Novembro de 2007

Trabalho de Licenciatura em Economia
Universidade Eduardo Mondlane
Faculdade de Economia

338.47
NHA TES

D. E. M. - ECONOMIA	
R. E.	29870
DATA	18 / 02 / 08
ADQUISICAO	3. oferta
SOTA	

Declaração

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

Maputo, 23 de NOVEMBRO de 2007

Sinézio Roberto Nhancale

(Sinézio Roberto Nhancale)

Aprovação do Júri

Este trabalho foi aprovado com _____ valores no dia _____ de _____ de 2007 pelos membros do júri examinador da Faculdade de Economia da Universidade Eduardo Mondlane.

[Assinatura]

(O Presidente do Júri)

[Assinatura]

(O Arguente)

[Assinatura]

(O Supervisor)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha filha Dayanne e a minha mãe
pela força, amor,
carinho e apoio transmitidos em todas as
fases de minha vida.

e

À minha namorada que muito contribuiu para
que este trabalho se tornasse realidade.

AGRADECIMENTOS

Aos docentes da Faculdade de Economia, ao meu supervisor, Doutor Eduardo Neves João e a todos funcionários vai o meu especial agradecimento pela força, dedicação, paciência, pois apesar das suas imensas ocupações profissionais, prestaram-me uma atenção que merece realce na elaboração do presente trabalho.

O meu agradecimento especial vai a minha família e muito especialmente aos meus tios que durante esta parte final da minha vida estudantil souberam me dar todo o apoio, desde o material até o moral.

E finalmente o meu muito obrigado à todos os meus colegas e amigos que directa e indirectamente sempre deram me um apoio e uma força que contribuiu grandemente para que continuasse a lutar até chegar a esta fase.

“É a teoria que decide aquilo que podemos observar.”

Albert Einstein

Abreviaturas

BOT-Construção-Operação- Transferência

CD-Corredor de Desenvolvimento

CDM- Corredor de Desenvolvimento de Maputo

CDPM/MPDC- Companhia de Desenvolvimento do Porto de Maputo

CFM-Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

CPI-Centro de Promoção de Investimento

COMESA-Comércio Livre do Mercado Comum dos Estados da África Oriental e Austral

IDES- Iniciativas de Desenvolvimento Espacial

IDZs-Zonas de Desenvolvimento Industrial

IFI-Instituto Financeiro Internacional

INE-Instituto Nacional de Estatística

Kms- Quilómetros

MANICA-Terminal de Moçambique

MIPS-*Mozambique International Port Services*

Mozal-Mozambique Aluminium

NEPAD-Nova Parceria para o Desenvolvimento de África

N4-Estrada Nacional Número 4

PIB-Produto Interno Bruto

PMEs- Pequenas e Médias Empresas

RSA -República da África do Sul

SADCC- Conferência Coordenadora para o Desenvolvimento da África Austral

SADC -Comunidade de Desenvolvimento da Africa Austral

SATCC- Comissão de Transportes e Comunicação da África Austral

S/D-Sem data

TRAC-Trans African Concessions

Ton -Toneladas

Resumo

O estudo proposto procura analisar o contributo económico que o Corredor de Desenvolvimento de Maputo tem para a economia nacional e regional bem como o papel que a parceria pública e privada tem na provisão de infra-estruturas chaves de modo que as mesmas infra-estruturas de transporte reduzam as assimetrias regionais entre os povos.

Os Corredores de desenvolvimento em Moçambique emanam dos corredores de transportes e foram concebidos na perspectiva de, não só permanecerem unicamente como facilitadores do comércio internacional dos países do *hinterland*, mas também contribuir no desenvolvimento do país a partir de dentro com a criação de novos empregos, equilíbrio da Balança de Pagamentos, etc.

O Corredor de Desenvolvimento de Maputo foi estruturado em Agosto de 1995 pelos Ministros dos Transportes da África do Sul e de Moçambique, quando acordaram revitalizar o corredor e as relações fronteiriças que efectivamente existem há mais de um século e este corredor é a rota de trânsito de curta duração às águas de porto de Maputo e Matola para as províncias do norte da África de Sul e regiões vizinhas.

Com o incremento de investimento nas infra-estruturas do Corredor de Desenvolvimento de Maputo podemos inferir que este teve um impacto económico positivo na melhoria da qualidade de estradas (exemplo da N4), diminuição da distância entre os dois países, aumento do fluxo de mercadorias e pessoas, aumento do PIB, das exportações, aumento da viabilidade e atractividade do porto de Maputo e o fortalecimento económico, cultural e social entre Moçambique e a África de Sul.

Índice	Páginas
Capítulo I.....	3
1.1 Introdução.....	3
1.2 Problema da pesquisa.....	4
1.3 Justificação da pesquisa.....	4
1.4 Delimitação da pesquisa.....	5
1.5 Objectivos do Estudo.....	5
1.6 Estrutura do Trabalho.....	6
Capítulo II.....	6
Revisão de Literatura.....	6
2.1 Corredores de Transportes.....	6
2.2 Corredores de Desenvolvimento.....	9
2.3 As Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (IDEs).....	13
2.3.1 Objectivos dos IDEs.....	15
Capítulo 3.....	18
Metodologia.....	18
3.1 Tipo de Pesquisa.....	18
3.2 Recolha de Dados.....	18
Capítulo IV.....	19
4.1. O Corredor de Desenvolvimento de Maputo: contexto histórico e sua emergência.....	19
4.2 Objectivos do CDM.....	22
4.3 As características do Corredor de Desenvolvimento de Maputo.....	23
Capítulo V.....	23
5.1 As principais infra-estruturas do Corredor de Desenvolvimento de Maputo.....	23
5.2 Desempenho das infra-estruturas.....	29
5.4 Papel que as infra-estruturas desempenham na economia.....	32
Capítulo VI.....	35
6.1 Impacto económico do Corredor de Desenvolvimento de Maputo.....	35
6.2 Críticas.....	39
Capítulo VII.....	42
7.1 Conclusão.....	42
7.2 Recomendações.....	43
8. Bibliografia.....	44

Lista de figuras

Figura 1: O Corredor de Desenvolvimento de Maputo

Listas de tabelas

Tabela nº1: Índice (1995=100) e Taxa de Variação de carga manuseada (1995-2005)

Tabela nº2: Evolução de transportes de Mercadorias no período de 1994-2005 (10³ Toneladas)

Tabela nº3: Investimento e PIB a preços Constantes de 2003

Tabela nº4: Manuseamento de Mercadorias

Listas de Gráficos

Gráfico nº1: Evolução de Transportes de Moçambique

Gráfico nº2: Taxa de Variação Anual de Mercadorias no período de 1994-2005

Gráfico nº3: Taxa de variação anual contentores manuseados no porto pelo MIPS (%)

Gráfico nº4: Investimento e exportações em trânsito via porto de Maputo

Gráfico nº5: Exportações de Moçambique e países que usam o Corredor de Maputo

Gráfico nº6: PIB a preços constantes de 2003 (10⁶ meticais)

Capítulo I

1.1 Introdução

Na actualidade, uma das maiores tendências que se assiste a nível regional e internacional e a qual Moçambique não está alheia, é orientar a sua política na promoção de um funcionamento eficaz das suas principais infra-estruturas de transportes.

A localização estratégica de Moçambique dentro da região da África Austral confere a este um papel de vital importância na rede de prestação de serviços de transporte e comunicações na região. Como país fornecedor de serviços ferroviários e rodoviários de trânsito na África Austral, Moçambique posiciona-se como uma porta privilegiada de acesso ao mar, de entrada e saída de mercadorias de e para vários países vizinhos¹.

Os governos de Moçambique e da África do Sul reconstruíram o Corredor de Maputo com o objectivo de promover e reabilitar as infra-estruturas estratégicas ao longo do mesmo corredor de modo que forneça um fluxo eficiente, de confiança, e sem emenda dos bens e dos serviços. As estratégias mais importantes para fazer isto incluem a identificação e execução dos projectos do desenvolvimento económico que se tornarão viáveis por causa das melhorias à infra-estrutura das redes e serviços.

O tema proposto procura analisar o contributo económico que o corredor de desenvolvimento de Maputo tem para a economia nacional bem como o papel que a parceria pública e privada tem na provisão de infra-estruturas chaves de modo que as mesmas infra-estruturas de transporte reduzam as assimetrias regionais entre os povos.

¹ África do Sul, Tanzânia, Malawi, Zâmbia, Zimbabwe, Namíbia.

1.2 Problema da pesquisa

O Corredor de Desenvolvimento de Maputo, como quaisquer outros corredores² de desenvolvimento que se encontram inseridas nos projectos das IDEs a nível da SADC, não se distancia dos outros no que respeita aos objectivos traçados para o melhoramento de infra-estruturas de transportes e o aumento dos níveis de investimento para que isto tenha um impacto económico sobre os países envolvidos.

Este corredor de desenvolvimento em parceria entre o sector público e o sector privado, foi concebido como um meio para enfrentar e revitalizar, pragmaticamente alguns problemas: (i) tornar mais uma vez disponível o aumento do fluxo de transporte de passageiros e mercadorias de modo a promover o crescimento e o desenvolvimento económico que ficou estagnada a quando da guerra civil; (ii) garantir a sustentabilidade económica e financeira e operacional do corredor e (iii) aumentar o tráfego nacional e o internacional no porto de Maputo.

Assim sendo, esta pesquisa será direccionada para a busca da resposta à seguinte questão: Até que ponto o Corredor de Desenvolvimento de Maputo teve um impacto económico positivo para o país.

1.3 Justificação da pesquisa

O Corredor de Desenvolvimento de Maputo apresenta muitas funções de capital importância, sendo de destacar a função de meio de acesso ao mar para os países de *hinterland*³.

Moçambique na Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), tem sob a sua responsabilidade o sector de transportes e comunicações, o que se justifica pela sua localização geográfica privilegiada. O acesso ao mar, torna o nosso país num corredor por excelência, permitindo e facilitando aos países da *hinterland* o escoamento de produtos, de e para o resto de mundo, através de um conjunto de infra-estruturas físicas que compõem os corredores de Desenvolvimento.

² Corredor de Tazara- que liga Lusaka na Zâmbia, ao porto de Dar-Es-Salam na Tanzânia, Corredor de Walvis Bay, que liga o porto de Maputo ao porto de Walvis Bay na Namíbia, o Corredor de Mtwara, que liga Manda no Lago Niassa ao porto de Mtwara na Tanzânia.

³ Esta palavra é de origem alemã e significa "terras de trás" e foi criado de forma a fundamentar pretensões territoriais no interior do continente africano apoiando-se da faixa costeira, na segunda metade do século XIX.

de produtos, de e para o resto de mundo, através de um conjunto de infra-estruturas físicas que compõem os corredores de Desenvolvimento.

Nesta perspectiva o interesse deste tema justifica-se pelo facto dos corredores serem importantes para os países do interior, e que os benefícios do tráfego de mercadorias podem ser substanciais para os países costeiros, como o nosso e que a nível global, os corredores de desenvolvimento são vistos como um meio para que se possa maximizar o crescimento económico de um país através da criação de infra-estruturas bases.

1.4 Delimitação da pesquisa

A revisão de literatura limitou-se a uma resumida quantidade de conceitos, pois o tema ainda é pouco abordado, sendo que boa parte dos autores encontrados trabalham o tema de forma resumida, em muitos casos como tópicos de discussões relacionados com o Corredor de Desenvolvimento de Maputo.

No que respeita a delimitação especial o estudo fará uma análise de aspectos relacionados com o nível das exportações, o volume do PIB, o nível de investimento e o volume manuseado pelo porto de Maputo em Moçambique.

Na delimitação temporal este estudo fará uma análise dos aspectos acima mencionados desde 1994 até 2005.

1.5 Objectivos do Estudo

-Gerais

- Analisar o impacto económico do Corredor de Desenvolvimento de Maputo.

-Específicos

- Conceituar os Corredores de Transportes, de Desenvolvimento e as Iniciativas de Desenvolvimento Espacial;
- Analisar em que contexto surgiu o Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM);
- Identificar as infra-estruturas existentes no Corredor de Desenvolvimento de Maputo e o papel que desempenham na economia nacional;

1.6 Estrutura do Trabalho

O trabalho compreende sete capítulos e encontra-se organizado da seguinte forma: No primeiro capítulo temos a introdução, problema da pesquisa, justificação da pesquisa, delimitação da pesquisa, objectivos do estudo e a estrutura do trabalho.

O segundo capítulo consiste na revisão da literatura, com três pontos: a definição do Corredor de transportes, de desenvolvimento e as Iniciativas de Desenvolvimento Espacial. O terceiro capítulo tem a ver com o tipo de metodologia usada para a elaboração da pesquisa; O quarto capítulo faz o enquadramento teórico do Corredor de Desenvolvimento de Maputo no que respeita ao seu contexto histórico e sua emergência; O quinto capítulo fala das principais infra-estruturas que podemos encontrar no corredor e o papel que elas desempenham; O sexto capítulo fala do impacto económico que o corredor de desenvolvimento tem para o país e o sétimo capítulo apresenta as conclusões e recomendações.

Capítulo II

Revisão de Literatura

Este capítulo faz o enquadramento teórico sobre os corredores de Transportes, Corredores de Desenvolvimento e as Iniciativas de Desenvolvimento Espacial em Moçambique.

2.1 Corredores de Transportes

Os Corredores de Transporte são fruto do estudo dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento, cujos benefícios a serem auferidos pelo país dependem da implementação de projectos de infra-estruturas económicas, com destaque para aqueles ligados à área de transportes.

Segundo Barat⁴, citado por Lemos e Martins (2006:4), corredores de transporte são caracterizados como segmentos dos sistemas de transporte, ligando áreas ou localidades, entre as quais ocorre demanda por transporte para viabilizar fluxo de mercadorias nacionais.

No Brasil, o conceito é usado como instrumento de planeamento de transportes desde os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs) dos anos de 1970. Àquela época, a implantação dos corredores nos projectos de desenvolvimento associava a definição a um conjunto de projectos de transportes necessários ao desenvolvimento da infra-estrutura que integrasse zonas de concentração da produção aos terminais de embarque (Lemos e Martins, 2006:5)

A visão moderna de corredor evoluiu de simples vias de transporte para uma abordagem holística que contempla as cadeias de suprimento que ocupam espaços económicos pré-definidos, ou seja, os fluxos de comércio encontram sistemas de transporte aptos a suportar a movimentação de bens, de serviços e de pessoas, mas que precisam ser complementados com estruturas também complexas, tais como mercados de trabalho e de capital, infra-estrutura comercial, compreendendo condições de armazenamento e distribuição, sistema de regulamentação, integração tecnológica, espaços de produção e disseminação de ciência e tecnologia, sistemas de transporte complementares e condições de acessibilidade aos mercados locais, regionais, nacionais e externos (Lemos e Martins, 2006:5).

Deve-se entender o transporte como uma actividade da logística, que deve ser gerenciada de maneira integrada aos processos de suprimento, produção, distribuição e consumo das cadeias de negócios. Desta forma, os sistemas de transporte devem ser tratados como parte integrante do esforço de uma gerência integrada da cadeia de suprimentos, submetendo-se aos objectivos estratégicos de desenvolvimento e da competitividade, tanto de regiões inteiras quanto de empresas e sectores da economia (Idem:5).

⁴ BARAT, J. O investimento em transportes como factor de desenvolvimento: Uma análise da expansão rodoviária, 1972

Conforme Thierstein e Schnell⁵, citado por Lemos e Martins (2006:6), as decisões estratégicas empresariais contemplam os esforços públicos de provisão da infraestrutura. A provisão de sistemas de transporte, neste caso, impacta a tomada de decisão quanto à localização de unidades fabris, de pontos de distribuição e a formação de redes logísticas, considerando-se os custos, prazos e questões espaciais relativas aos mercados e às especificidades regionais dos suprimentos e dos clientes. No contexto da sustentabilidade no mercado, o interesse corporativo busca garantir aspectos de custo, preço, suprimento, distribuição, e produção (escala e política), que são afectados pelo carácter sistémico dos transportes.

Os corredores de transporte formam a base conceptual para uma prioridade dos investimentos nos sistemas de transporte. Os investimentos identificados referem-se a projectos integrados nas áreas de infra-estrutura (energia, transportes, telecomunicações), desenvolvimento social, meio ambiente, informação e conhecimento. A visão integrada, por exemplo, orienta que a construção de uma ferrovia esteja associada a projectos de rodovias, portos, energia eléctrica e telecomunicações, que, por sua vez, estarão ligados a investimentos voltados para o desenvolvimento social, para a capacitação tecnológica e para a conservação de meio ambiente (Lemos e Martins, 2006:6)

Segundo Fumane⁶, citado por Abdulremane (2006:5), corredor de transportes é uma rota multi-modal que liga dois pontos de actividade económica (juntamente com vários lugares de concentração económica ao longo de sua extensão), de forma viável e custo-effectivo tanto quanto possível. O seu primeiro enfoque é a eficiência económica, o que dá opções de escolha aos utilizadores.

De acordo com Chichava (2005)⁷, os corredores de transportes, são as rotas e infra-estruturas de transporte ligando um ponto a outro através de vários tipos de transportes de carga ou de passageiros, para o *hinterland* e vice-versa, por via ferroviária e rodoviária. Esses corredores apresentam um grande potencial em termos de arrecadação

⁵ THIERSTEN, A.; SCHNELL, K. D. Corporate strategies, freight transport and regional development., 1998.

⁶ FUMANE, Paulo. Corredor de Desenvolvimento de Nacala. Nampula. 2003.

⁷ Conceito tirado do caderno de Apontamentos da cadeira de Economia de Moçambique do Professor. Doutor José Chichava do capítulo sobre sector de transportes em Moçambique.

de receitas e atracção de investimentos. O transporte ferroviário é o que maior peso arrecada na avaliação integrada dos factores e actividades que constituem um Corredor de Transportes mas, podem ocorrer casos em que o transporte de maior preponderância seja o rodoviário ou marítimo.

Nos anos 80, com a formação da Comissão de Transportes e Comunicação da África Austral (SATCC) e com o conseqüente acesso ao financiamento internacional, Moçambique tinha ao seu dispor os meios económicos necessários para a reconstrução dos sistemas de transportes e comunicação. Assim surgiram no país os corredores de transportes de Maputo, Limpopo, Beira e Nacala. Neste contexto, foi dada à SATCC a responsabilidade principal a de desenvolver as actividades e projectos no âmbito dos transportes e comunicações em particular, nomeadamente a reabilitação de todas as infra-estruturas de transportes, a reabilitação das frotas dos vários modos de transportes, a modernização e expansão das redes de telecomunicações e a formação técnico-profissional. No entanto, os investimentos realizados nos corredores de transportes nos anos 80 na época da SADCC foram subutilizados e as receitas de transportes que se prognosticaram não ocorreram devido à situação de desestabilização militar e económica provocada no nosso país pelo regime do apartheid⁸ da África do Sul (Chichava, 2005:7).

Como forma de dar continuidade aos projectos em curso, em situação de paz preconizada a partir de 1992, os corredores de transportes, dentro das Iniciativas de Desenvolvimento Espacial, foram transformados em corredores do desenvolvimento como principais artérias de expansão do desenvolvimento económico e de atracção do investimento privado em parceria com o sector público.

2.2 Corredores de Desenvolvimento

Os Corredores de Desenvolvimento foram concebidos na perspectiva de, não só permanecerem unicamente como facilitadores do comércio internacional dos países do

⁸ É uma palavra Africâner adoptada legalmente em 1948 na África do Sul para designar um regime segundo o qual os brancos detinham o poder e os povos restantes eram obrigados a viver separadamente, de acordo com as regras que os impediam de ser verdadeiros cidadãos.

hinterland, mas também contribuirão no desenvolvimento do país a partir de dentro com a criação de novos empregos, equilíbrio da Balança de Pagamentos, etc.

Os corredores de desenvolvimento não são apenas as vias de comunicação como as linhas férreas e as estradas que ligam os nossos portos do Índico aos países do *hinterland*. São sobretudo as Iniciativas de Desenvolvimento Espacial que, como o nome indica, inspiram o desenvolvimento integrado e harmonioso de todos os espaços ao longo de tais linhas de comunicação numa largura de dezenas de quilómetros de cada lado delas e vão muito para além da fronteira chegando a unir três países como são os casos dos corredores de Nacala e de Mtwara no norte de Moçambique. O conceito de Corredor de Desenvolvimento (CD) não é algo novo. As questões regionais no planeamento e desenvolvimento económico, conduziram a que vários governos perseguissem estratégias que ligassem áreas geográficas com interesses comuns (o exemplo de governos da Comunidade Para o Desenvolvimento da África Austral, COMESA).

Uma variedade de corredores de desenvolvimento que existem e planeados, reflectem a diversidade das circunstâncias geográficas e socioeconómicas em que funcionam.

Ngwenya⁹, citado por Abdulremane (2006), o Corredor de Desenvolvimento não é algo físico, é um conceito económico, é toda a ligação de infra-estruturas, isto é, linhas férreas e telecomunicações que estão conectadas ao porto.

No sentido restrito, os Corredores de Desenvolvimento, representam as linhas de caminhos-de-ferro, estradas, que através das ligações com os portos, tornam possível a saída para o mar (normalmente também consideram-se as estradas que ocorrem ao longo dos caminhos de ferro)¹⁰.

No sentido lato, um Corredor de Desenvolvimento é uma ligação geográfica estabelecida com base numa política específica com o propósito expresso de propiciar o desenvolvimento económico em determinadas zonas. Os Corredores de Desenvolvimento são muito abrangentes não só pela sua área física mas também pelo número de actividades económicas aí desempenhadas e são extremamente importantes para a economia moçambicana pois permitem tirar proveito da localização estratégica

⁹ NGWENYA, Sindiso et al (1993). The transport and Communication Sector in Southern Africa.

¹⁰ <http://www.parole.aporee.org>

do país arrecadando receitas dos serviços de transportes provenientes dos países sem acesso ao mar. Além disso, o grande número de projectos a volta da linha de transportes contribui directamente para a rápida industrialização do país, aumento dos postos de emprego e dinamização da economia em geral. (The Technical Team, 1996:2).

Os Corredores de Desenvolvimento podem assumir diversas formas e reflectem a variedade das condições geográficas e socioeconómicas em que aqueles funcionam no entanto quase sempre, ligados à áreas linear dividida por uma nuclear de infra-estruturas existentes ou com um potencial para a sua criação. Essas infra-estruturas permitem o acesso aos pontos existentes em ambas extremidades ou o seu interior, e no geral constituem uma ligação crítica para a promoção do desenvolvimento ao longo do corredor (Ibid:3).

Podemos encontrar algumas funções que os corredores de desenvolvimento realizam, tais como (Ibid:4):

- Os corredores, que são criados em diversos países principalmente para a promoção de desenvolvimento e muitas vezes acompanhados de indústrias específicas. As regiões ao longo desses corredores compartilham objectivos económicos e a melhor visão que é encontrada, é pelo aumento da imagem do corredor. Tais áreas são criadas para promoverem o desenvolvimento adicional das indústrias de saúde e médicas em processo de crescimento. Esses corredores incluem diversas estruturas existentes e facilidades, tais como empresas farmacêuticas, hospitais, laboratórios de investigação biotécnica e fábricas de equipamento médico.
- Que são criados para a expansão de oportunidades de desenvolvimento económico turístico, enquanto preservam e melhoram os aspectos culturais e ambientais da área. Estes devido a esta função são chamados de corredores de Herança.
- A terceira função tem a ver com as melhorias de infra-estruturas cruciais, cujo propósito é o de aumentar e melhorar as condições de acesso, facilidades industriais, exportação, fontes de produção e as fontes de energia. Nesta função é onde encontramos, o perfil da maioria dos corredores da África, incluindo os do nosso país.

Os corredores têm os seus custos e benefícios. No tocante aos custos, obviamente que para construir ou melhorar as infra-estruturas requer-se um investimento de um capital sólido. Esses projectos de melhoramento das infra-estruturas podem ter também custos sociais, culturais e ambientais se a população ao longo do corredor não for incluída no processo de planeamento. Por outro lado, os corredores podem diminuir os custos de transportes e permitem que a mercadoria seja entregue à tempo com a melhoria de infra-estruturas. Os CD contribuem também para o aumento da cooperação entre governos locais, regionais e nacionais que resulta em mais regulamentação estandardizada em processos legais que em torno, melhoram oportunidades de desenvolvimento ao longo dos mesmos (Ibid:4).

Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique foram criados para a implementação de um programa de desenvolvimento na área dos transportes e outros sectores, consistindo na materialização de um conjunto de acções destinados a promover o investimento integrado em infra-estruturas de desenvolvimento, ampliar o potencial económico e maximizar o seu impacto do ponto de vista da melhoria das condições de vida das populações.

A institucionalização dos Corredores de Desenvolvimento está intrinsecamente ligada ao desenvolvimento regional no âmbito da SADC (Comunidade de Desenvolvimento da África Austral), visando um maior intercâmbio entre os Estados membros, nos seus programas de desenvolvimento. Neste sentido, as actividades estratégicas de implementação dos Corredores de Desenvolvimento no país adoptaram a metodologia da Iniciativa de Desenvolvimento Espacial. Durante a década passada, os corredores tornaram-se sistemas harmoniosos de integração regional como iniciativas dentro da estrutura das Iniciativas do desenvolvimento Espacial (SADC Hoje, 2006).

Esses corredores são geridos e operados pelos CFM não existindo nenhuma ligação física entre si, dada a sua natureza regional. No país foram criados os seguintes principais corredores de desenvolvimento (Pfeiffer Texeira, s/d):

- Corredor de Desenvolvimento da Beira, que liga Harare (Zimbabwe) e Malawi, ao porto da Beira, que é o segundo maior porto moçambicano. O Corredor compreende um oleoduto situado na foz do rio Púngue na província central de Sofala. Está ligado ao Zimbabwe através de uma linha férrea de 341 Kms e de uma auto-estrada, que, depois do Zimbabwe faz uma ligação com a Zâmbia.

- Corredor de Nacala, tem o seu núcleo central o porto de Nacala localizado, numa extensa baía da província de Nampula. Este porto devido as suas óptimas condições naturais goza de um estatuto de melhor porto natural da Zona Austral. Estendendo-se da cidade portuária de Nacala a partir do Entrelagos até a fronteira com Malawi e lago Niassa incluindo a região da linha ferroviária de Cuamba a Lichinga, o corredor cobre toda a região sul de Malawi, tanto como a ilha de Likoma e Chizumulo no lago Malawi e a Zâmbia.
- O Corredor de Desenvolvimento de Maputo, que é o objecto de estudo deste trabalho, liga Gauteng na África de Sul, ao porto de Maputo e serve as províncias do norte e de Mpumalanga da África do Sul e a região sul de Botswana. Lançado em 1995, um ano depois do país ter realizado as primeiras eleições democráticas, após a assinatura do acordo geral de paz, o Corredor de Desenvolvimento de Maputo é um dos projectos de desenvolvimento regional mais ambicioso em África que visa reavivar o comércio internacional e atrair o investimento externo ao longo do seu percurso.

Nos 25 anos da sua história, a SADC transformou os tradicionais corredores de transporte em Corredores de Desenvolvimento Espacial, criando vastas oportunidades para ambos os investidores domésticos e estrangeiros.

Dentro deste contexto, a reabilitação e o realce dos corredores regionais de transporte (que existiram por muitas décadas) tornaram-se áreas prioritárias de foco. A execução bem-sucedida da IDE no Desenvolvimento do Corredor de Maputo impulsionou o apoio dentro de SADC para o conceito de corredores multi-sectoriais do desenvolvimento económico (ao contrário dos corredores puramente baseados no transporte), e para a aproximação do planeamento e da mobilização do investimento incorporada nas IDEs.

2.3 As Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (IDEs)

A região embarcou num rápido programa para impulsionar as suas infra-estruturas, e uma das estratégias que está a ser prosseguida é a Iniciativa do Desenvolvimento Espacial (IDE), conhecida também como corredores de desenvolvimento. A IDE é um programa de desenvolvimento regional que procura gerar o crescimento económico

sustentável através da mobilização de capital de investimento privado a fim de empoderar as comunidades locais (Ngwawi, 2006:1).

As Iniciativas de Desenvolvimento Espacial correspondem à mais distinta forma de políticas dirigidas de micro-regionalismo actualmente empregues na África Austral e foram iniciados pelo governo de África do Sul em 1995 e são entendidos como componentes que garantirão a integridade da estratégia macroeconómica a colocar nas políticas de Crescimento, Emprego e Redistribuição. Com estes programas, as economias eliminarão os isolados e protegidos métodos de substituição de importações, para um desenvolvimento económico direccionado a uma economia de carácter internacional e competitiva, com maior cooperação regional e outros relacionamentos que daí possam surgir. As IDEs são idealizadas para facilitar a competição internacional, acesso ao capital e ao investimento internacional, desenvolvimento de infra-estruturas e uma criação sustentável de emprego na região Austral (Roodt, 2002; Söderbaum, 2004; Smith, 2003)

Existem várias formas de explicar o conceito dos IDEs, mas talvez a mais simples seja a de que as *IDEs são uma abordagem sofisticada da promoção do Investimento* (DBSA, 2000: 1).

A nível operacional, o conceito das IDEs é um processo que se enquadra dentro dos princípios dos Corredores de Desenvolvimento como uma proposta prometedora em África apresentando-se como uma maneira eficaz de melhorar as ligações e a integração entre regiões dentro de um determinado país ou numa área transfronteiriça dentro de uma bacia hidrográfica.

Lefakane (1999:1) vê os programas das IDEs como uma tentativa do governo da África do Sul engendrar desenvolvimento económico sustentável e promover a atracção do investimento. Ele argumenta que a razão para estas estratégias é estimular a competitividade global, contribuindo assim para a criação de emprego, desenvolvimento de infra-estruturas e a elevação do bem-estar socioeconómico. O objectivo do programa da IDE é de identificar áreas com potencial para o crescimento económico sólido e para destrancar (despoletar) este potencial com uma combinação do investimento privado e público em infra-estruturas e projectos.

Outro aspecto do programa das IDEs que é mencionado com mérito é o conceito das Zonas de Desenvolvimento Industrial (IDZs). Este é definido como uma área de especialização industrial dentro de uma IDE (Lefakane 1999:2).

Neste caso, os Estados membros compartilham um número comum de problemas socioeconómicos, onde o principal é o da necessidade de aumentar o rácio do crescimento económico bem como a criação do emprego. Adicionado a isto é a necessidade de desenvolver a economia regional num caminho que a fará mais diversificada, forte, e internacionalmente competitiva. A prioridade é tentar criar emprego sustentável a custos baixos e uma identificação e desenvolvimento de oportunidades viáveis de negócios das pequenas e médias empresas (DeBeer et al, 2001:1)

É evidente que as IDEs introduziram um novo pensamento na discussão do regionalismo e desenvolvimento económico na África Austral. O exemplo mais nítido é o Corredor de Desenvolvimento de Maputo - CDM, que faz parte do programa da iniciativa. O CDM procura revitalizar os eixos entre o centro da África do Sul, em Gauteng, a província de Mpumalanga (antigo Transval) e a cidade e porto de Maputo, através da reabilitação de infra-estruturas primárias e a maximização do investimento e desenvolvimento social.

2.3.1 Objectivos dos IDEs

- Facilitar o investimento do sector privado na região sul e Austral de África com um potencial económico subutilizado para gerar um crescimento virado à exportação, e envolver comunidades desvantajosas e empresas de pequenos negócios, na medida do possível, próximas ou ligadas às zonas francas;
- Atrair investimento no país, nas regiões com um potencial económico subdesenvolvido;
- Reforçar as capacidades locais para o planeamento e desenvolvimento regional facilitando, assim, o desenvolvimento de uma cooperação internacional mais abrangente que serve para estimular mais os elos económicos existentes entre os Estados cooperantes.

O processo destas iniciativas também deve ser entendido no centro das fronteiras internacionais e das regiões fronteiriças uma vez que a maioria das actividades promovidas são de carácter transfronteiriço.

Embora as sub-regiões adjacentes às fronteiras internacionais sejam geralmente assimétricas no que diz respeito aos aspectos geográficos, demográficos, económicos, políticos e culturais, são essas próprias assimetrias que dão origem aos fluxos transfronteiriços positivos no comércio através das redes comerciais formais e informais. Todas essas assimetrias, complementaridade, ligações e obstáculos oferecem colectivamente os desafios e oportunidades que podem ser aproveitadas para o bem comum das regiões fronteiriças. As IDEs facilitam o desenvolvimento das capacidades locais aos níveis dos Governos provinciais e locais, contribuindo assim para o reforço da administração local. Exemplos de uma participação comunitária ao nível local podem ser encontrados nas IDEs: Richards Bay e nas áreas do governo local do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, Barteton, Mbombela, Belfast e Komatipoort. (Roodt, 2002:16)

Geralmente empregam um método centrado nos projectos e, assim, abrem facilmente a participação dos operadores do sector privado locais e através da expansão, geram oportunidades de emprego das populações locais. Deste modo, as mesmas permitiram a congregação das autoridades dos governos locais, e de outras participações locais interessadas particularmente no sector comercial privado, através de parcerias no desenvolvimento de infra-estruturas e prestações de serviços.

Destes pontos acima apresentados conclui-se:

Primeiro: O transporte é uma actividade essencial para o desenvolvimento de qualquer economia e os corredores de transporte sendo os indicadores mais sólidos de viabilidade proporcionam melhor acessibilidade. Os Corredores de Transporte são fruto do estudo dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento, cujos benefícios a serem auferidos pelo país dependem de projectos de infra-estrutura económica, com destaque para aqueles ligados à área de transportes.

Segundo: Os corredores de desenvolvimento são uma continuação dos corredores de transportes, daí que os mesmos são muito mais abrangentes não só pela sua área física mas também pelo número de actividades económicas que eles proporcionam. Eles tem a

função de promover o desenvolvimento industrial, expandir as oportunidades do desenvolvimento turístico e o melhoramento das infra-estruturas existentes em toda a sua extensão. Mas estes podem ter custos ou benefícios sociais no curto ou no longo prazo pois, um melhoramento de infra-estruturas por onde passará o corredor requer investimentos de somas avultadas para a execução dos projectos. Mas podem gerar benefícios económicos significativos para a comunidade envolvida, onde no curto prazo são de esperar benefícios económicos e fiscais da construção e desenvolvimento de infra-estruturas. A longo prazo surgirão negócios e indústrias ao longo dos corredores, incluindo o aumento de acesso, e diminuição dos custos de transportes e entrega à tempo de carga com a melhoria de infra-estruturas. Contribuem também para a cooperação entre governos locais, regionais e melhoram oportunidades de desenvolvimento ao longo deles.

Terceiro: Os corredores de desenvolvimento não são apenas vias de comunicação como as linhas férreas e as estradas que ligam os nossos portos do Índico aos países do *hinterland*. São sobretudo as Iniciativas de Desenvolvimento Espaciais que, como o nome indica, inspiram o desenvolvimento integrado e harmonioso de todos os espaços ao longo de tais linhas de comunicação numa largura de dezenas de quilómetros de cada lado delas, indo muito para além da fronteira.

Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique foram criados para a implementação de um programa de desenvolvimento na área dos transportes e outros sectores, consistindo na materialização de um conjunto de acções destinados a promover o investimento integrado em infra-estruturas de desenvolvimento, ampliar o potencial económico e maximizar o seu impacto do ponto de vista da melhoria das condições de vida das populações.

Quarto: O conceito de Iniciativa de Desenvolvimento Espacial (IDE), é um processo que se enquadra dentro dos princípios dos corredores de desenvolvimento e é uma proposta prometedora em África apresentando-se como uma maneira eficaz de melhorar as ligações e a integração entre sub-regiões dentro de um dado país ou numa área transfronteiriça dentro de uma bacia hidrográfica. A história das IDEs na África Subsaariana tem ganho maior importância, como é o caso do Corredor de Desenvolvimento de Maputo e, desde então, surgiram várias IDEs nas regiões da África Oriental e Austral. O processo destas iniciativas também deve ser entendido no contexto

das fronteiras internacionais e das regiões fronteiriças uma vez que a maioria das actividades promovidas são de carácter transfronteiriço.

Quinto: Existe uma correlação entre os três aspectos acima referidos, pois os corredores de desenvolvimento no país aparecem como uma continuidade dos corredores de transportes e por sua vez os corredores de desenvolvimento em Moçambique, estão interligados aos programas de Iniciativas de Desenvolvimento Espacial.

Capítulo 3

Metodologia

Neste capítulo apresenta-se a metodologia utilizada para a elaboração do trabalho.

3.1 Tipo de Pesquisa

Para a elaboração deste trabalho procurou-se fazer um enquadramento metodológico baseado nos seguintes aspectos: quanto às origens dos dados e informações, no presente trabalho utilizam-se as pesquisas do tipo bibliográfica e documental.

- *Pesquisa bibliográfica* - consiste na identificação da bibliografia relevante, para que se ajuste ao problema e torna-lo mais explícito.
- *Pesquisa documental*- consiste na consulta de diversos documentos.

Relativamente aos fins, a pesquisa terá um carácter exploratório, descritivo e explicativo.

3.2 Recolha de Dados

A recolha de dados para a realização da presente pesquisa é proveniente de várias fontes onde se destacam os dados recolhidos no Porto e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), Instituto Nacional de Estatística (INE), Centro de Promoção de Investimento (CPI). Para além disso, recorreu-se a conversas informais de pessoas ligados a esta área.

Devido a diversidade de fontes, os dados apresentados podem diferir de fonte para fonte, ou mesmo de outras possíveis fontes, pois existem lacunas dentro das mesmas instituições daí que ao fazer-se um estudo com recurso a estes dados temos que aceitar todas as possíveis análises e conclusões como sendo não acabadas.

Face a isto se recomenda um esforço contínuo do aperfeiçoamento do Sistema Estatístico Nacional no país.

Assim, o trabalho focará apenas o volume de carga manuseada pelo porto de Maputo, o volume das exportações no porto, o volume do PIB e o investimento feito no Corredor de desenvolvimento de Maputo.

A análise dos dados será quantitativa, onde o período em análise é de 1994 a 2005 e ano base da pesquisa será 1994. A escolha deste ano deve-se ao facto de ser o período em que o país realizou as suas primeiras eleições multipartidárias, da existência de um clima de paz, segurança e estabilidade política no país.

Capítulo IV

Este capítulo faz uma contextualização acerca do contexto histórico em que o Corredor surgiu e sua emergência, bem como os objectivos e algumas características que podemos encontrar no mesmo corredor.

4.1. O Corredor de Desenvolvimento de Maputo: contexto histórico e sua emergência

Um dos pontos mais fortes a favor de Moçambique é a sua localização geográfica, que favorece a existência de corredores de desenvolvimento como pólos de atracção de investimentos, visto aqueles constituírem a porta de entrada natural ao *hinterland*. Dada a sua localização, o país possuía no passado, uma estrutura para exportações com maior peso para serviços de carga, tornando-o dependente destes para obtenção de divisas.

Com a destruição de infra-estruturas económicas pela guerra de desestabilização, o país reduziu os seus níveis de exportações líquidas, sobretudo dos serviços de manuseamento de carga.

Estes factores fizeram com que o governo de Moçambique tivesse que enfrentar desafios com vista a promover um desenvolvimento económico equilibrado e sustentável após a guerra civil, a partir da base já em si desequilibrada. Foi neste contexto que o país desenhou estratégias dos Corredores de Desenvolvimento, que se encerram na continuidade do projecto dos corredores de transportes, um legado dos anos 80 no âmbito do programa de governo em coordenação com os Estados membros da extinta SADCC na luta pela eliminação da dependência ao regime do Apartheid (Gonçalves, 2006:19).

Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique foram criados para a implementação de um programa de desenvolvimento na área dos transportes e outros sectores, consistindo na materialização de um conjunto de acções destinados a promover o investimento integrado em infra-estruturas de desenvolvimento, ampliar o potencial económico e maximizar o seu impacto do ponto de vista da melhoria das condições de vida das populações.

A África do Sul emergia da era do Apartheid com uma economia estagnada e isolada do resto do mundo devido às sanções. Necessitava de criar oportunidades para as suas empresas reentrarem no mercado global numa base competitiva. Moçambique acabava de sair de uma longa e devastadora guerra civil. Precisava reconstruir e desenvolver as suas infra-estruturas e, tal como a África do Sul, atrair novos investimentos e fazer comércio com o mundo. O objectivo fundamental subjacente era sem dúvidas a criação de oportunidades para os cidadãos que emergiam das depredações do apartheid na África do Sul e da guerra civil em Moçambique (Horne, 2004:1).

O Corredor de Desenvolvimento de Maputo apareceu como resposta à estes imperativos urgentes e tinha como objectivo estimular a cooperação e integração económica regional através da reposição da tradicional rota de comércio ligando as províncias do norte da África do sul sem acesso ao mar nomeadamente Gauteng, Limpopo e Mpumalanga ao porto mais próximo na capital Moçambicana o qual esteve num acentuado declínio durante a guerra civil que assolou o país (Horne, 2004:2).

O CDM foi estruturado em Agosto de 1995 pelos Ministros dos Transportes da RAS e de Moçambique respectivamente, MacMaharaj e Paulo Muxanga, quando acordaram

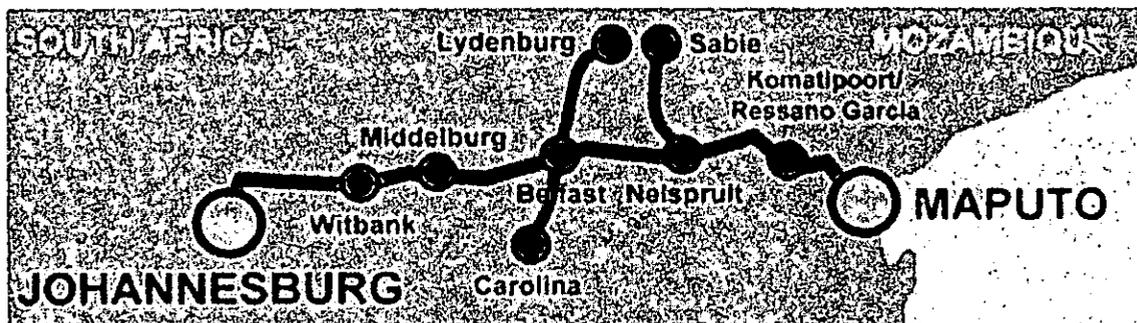
revitalizar o corredor e as relações fronteiriças que efectivamente existem há mais de um século. Foi iniciado por estes líderes, fortemente apoiados pelos ex-presidentes Mandela da RAS e Joaquim Chissano de Moçambique. Desde então o CDM tornou-se o maior projecto do programa de IDE (Roodt, 2002:3).

O CDM é a rota de trânsito de curta duração às águas de porto de Maputo e Matola para as províncias do norte da África de Sul e regiões vizinhas. Em seu apogeu, carregou 40% de todas exportações das áreas de Johannesburg e Transvaal e gerou divisas líquidas significativas para a economia de Moçambique. Contudo, os distúrbios da guerra civil depois da independência de Moçambique em 1975 fizeram com que houvesse um declino drástico das actividades do corredor. De acordo com o Banco Mundial, o movimento de Maputo baixou de cerca de 11 milhões de toneladas por ano em 1975 para cerca de 1.6 milhões por ano em meados de 1980 (Roodt, 2002:3).

A iniciativa no corredor de Maputo abrange muito mais que a construção de estradas simples. Envolve o melhoramento e construção de estradas que ligam Witbank ao Oceano Indico no sul de Moçambique, bem como os projectos de âncora de infra-estruturas, o melhoramento de serviços de linhas férreas de Johannesburg para Maputo, ao longo com linhas conectando Maputo para Zimbabwe e Suazilândia; melhoramento de porto e operações em Maputo; estabelecimento de um moderno, integrado posto fronteiriço para o movimento acelerado entre África de Sul e Moçambique e a promoção de sistemas de telecomunicações para suportar a iniciativa.

A área que CDM atravessa é uma das regiões mais industrializadas e produtivas da África de Sul e Moçambique. A região tem uma alta concentração de fábricas de processamento, indústrias de fundição e áreas de produção industrial e primária com destaque para minas de aço, usinas petroquímicas, pedreiras, fundição de minérios, plantações de florestas, cana-de-açúcar, bananas e citrinos (Bosten, 2005:1).

Figura 1. O corredor de Desenvolvimento de Maputo



Fonte: CFM

4.2 Objectivos do CDM

O CDM baseia-se em quatro objectivos chaves (Horne, 2004:2):

- Reabilitar, em parceria com o sector privado, a rede de infra-estruturas primárias ao longo do corredor, incluindo ligações rodoviárias e ferroviárias entre África do Sul e Maputo, os postos fronteiriços entre os dois países vizinhos e o porto de Maputo;
- Maximizar o investimento nas potencialidades das áreas do corredor e nas oportunidades adicionais que a reabilitação de infra-estruturas poderá criar;
- Maximizar o desenvolvimento social, oportunidades de emprego e aumentar a participação de comunidades historicamente desfavorecidas; e
- Assegurar a sustentabilidade através da formulação de políticas, estratégias e programas que garantam abordagens de desenvolvimento holístico, participativa e ambientalmente sustentáveis.

Em suma, o objectivo fundamental subjacente era sem dúvidas a criação de oportunidades para o nosso país que vinha de uma guerra civil e a África do Sul que vinha do apartheid. Tinha também por objectivo estimular a cooperação e a integração económica regional através da reposição tradicional da rota de comércio que ligava as províncias do norte da África do Sul sem o acesso ao mar nomeadamente Gauteng, Limpopo e Mpumalanga ao porto mais próximo que é o da capital moçambicana que esteve num acentuado declínio durante a guerra civil que assolou o país.

4.3 As características do Corredor de Desenvolvimento de Maputo

O corredor de Maputo é fortemente caracterizado por ser uma iniciativa com um importante significado. As razões para tal são:

- Representa um acesso fácil e novo para os outros corredores da região Austral (O CDM liga-se a outros corredores-exemplo de Trans Kalahari);
- Representa uma nova era da relação entre Moçambique e a África de Sul;
- Representa uma completa demonstração do papel que o sector privado joga no desenvolvimento de infra-estruturas públicas;
- É um instrumento de integração regional que esta inserido nos grandes projectos da SADC;
- Permite o surgimento de novos serviços da comunicação rápida (exemplo da telefonia móvel);
- Reduz os custos de transacção embora que actualmente esteja a acontecer que os custos da portagem para além de serem flexíveis não estão a reduzir os custos de transacção (as portagens estão a aumentar os custos de tempo em tempo, o que contraria o objectivo da redução de custos de transacção);
- Aumenta a receita do Estado através das taxas que as pessoas pagam nas fronteiras e carga de mercadorias.

Capítulo V

Este capítulo apresenta as principais infra-estruturas que podemos encontrar neste corredor de desenvolvimento e o papel que desempenham na economia nacional.

5.1 As principais infra-estruturas do Corredor de Desenvolvimento de Maputo

O corredor foi desenvolvido baseado em políticas de parceria entre o sector público e privado (PPP), com aplicações da ideia da Construção-Operação- Transferência (BOT). Após a guerra de desestabilização (década de 80), grande parte da estrutura de transporte de Moçambique, em especial o sistema ferroviário, estava completamente destruída. Desde a metade da década de 90, o governo adoptou uma estratégia de

reabilitação e reconstrução de um conjunto de importantes infra-estruturas do país. Tal estratégia incluiu a completa restauração de infra-estruturas ferroviárias, a aquisição de novas máquinas e outros equipamentos, e a instalação de sistemas de telecomunicação e segurança (Pfeifer e Texeira, s/d:74)¹¹.

Com o propósito de implementar tais projectos, o governo optou pelo processo de *concessão e arrendamento*. Neste cenário, a companhia contratada, concessionária, passa a ser responsável pelo financiamento e implementação do projecto de investimento para um período predeterminado (Pfeifer e Texeira, s/d:74).

O CDM compreende as seguintes principais infra-estruturas (Barros e Driver, 2000:6):

5.1.1 Estrada N4 com portagem que liga a África do Sul e Moçambique

O corredor de Transportes de Maputo (N4) que foi concessionado a uma empresa francesa, a *Trans African Concessions* (TRAC) em 1997 a qual opera sob um contracto concessionário de 30 anos. Com uma passagem de estrada com portagem ao longo de 420 Kms de estrada entre Maputo e Witbank, o projecto absorveu mais de 320 milhões de dólares no seu investimento. Depois do período de 30 anos, o controlo e a administração da estrada revertem a favor do governo (Barros e Driver, 2000:6).

Mais de 420 Kms de estrada requerem uma reabilitação selectiva e melhoramentos qualitativos, estando previsto que a TRAC construa para cobrir os últimos 50 Kms de extensão partindo de Moamba até Maputo.

A N4 tem vindo a limitar com sucesso a sobrecarga de veículos pesados, que são a maior causa da deterioração das estradas. Outro aspecto a assinalar é que a N4 contribui significativamente para facilitar o crescimento do turismo na região bem como de outros investimentos sectoriais no país, como é o caso dos mega-projectos¹² da Fábrica de Alumínio da Mozal e de gás natural de Pande e Temane.

¹¹ Por exemplo, o desenvolvimento recente do Corredor de Maputo, que liga Moçambique à África do Sul, reduz a distância de viagens, facilita o escoamento de exportações e incentiva projectos de investimento estrangeiro. O país também pode construir um novo terminal oceânico para grandes navios no porto de Nacala, que é um dos melhores portos naturais de águas profundas na costa leste africana, embora se encontra actualmente sub utilizado.

¹² Projectos definidos pela dimensão do investimento requerido e também pela dimensão do possível impacto. Estes projectos facilitam o acesso a capital, através do investimento directo estrangeiro ; acesso a tecnologia, capacidade de gestão e força de trabalho qualificada; acesso a "boas" práticas de organização da produção e de gestão competitivas ao nível dos standards internacionais mais altos; acesso a mercados; ligações com a economia nacional; imagem (marketing) do país no panorama dos fluxos internacionais de capitais.

A estrada permitiu um serviço de transporte mais rápido de Maputo a Joanesburgo com uma redução do tempo de condução para a fronteira Sul-africana com Maputo para 1 hora das anteriores 2 ½ horas (Jacobs Consultancy, 2005).

5.1.2 O Porto de Maputo

Para muitos países os portos exercem papel fundamental como meio de comércio e inserção internacional. A navegação se mantém como principal modo de transporte internacional de mercadorias e mais de 80% do comércio envolvendo países desenvolvidos ocorre por transporte marítimo. (Khouri, 1999).

O porto de Maputo, está localizado a sudoeste de Moçambique, a esquerda do rio Matola. O seu acesso é feito através dos canais da Xifina e da Polana, cuja extensão é de 9,3 milhas náuticas, e 9,1 de profundidade mínima.

O Porto de Maputo opera o maior volume de transacções e tem uma capacidade instalada de cerca de 9,3 milhões de toneladas por ano. Desde 2003, cabe à Companhia de Desenvolvimento do Porto de Maputo (CDPM) a responsabilidade pela administração do porto. A partir desta data, mediante o incremento da participação privada, percebe-se que a infra-estrutura do porto foi reabilitada, as linhas rodoviárias e férreas começaram a serem reconstruídas e a segurança (do porto) foi objecto de melhorias (Pfeifer e Texeira, s/d:83).

Este consórcio multinacional investiu US\$70 milhões para reabilitar o degradado porto de Maputo após ter sido atribuído uma concessão a longo prazo para operar e desenvolver infra-estruturas que permite as províncias do interior no norte da África do Sul, a Suazilândia e o Zimbabwe terem acesso aos mercados mundiais. Actualmente, mais de 50% das operações portuárias são computarizadas. As terminais portuárias são alugadas para firmas privadas, incluindo algumas empresas de negócios e navegação que passaram a administrar as suas próprias operações.

Mas estes mega projectos podem causar problemas de desenvolvimento devido à falta de ligações com a economia pois não criam emprego em correspondência com a magnitude dos projectos nem geram recursos para a economia (não pagam impostos e os lucros são repatriados); pouco impacto no alívio da pobreza; competição política e económica com as outras empresas, resultando em desigualdade de tratamento em prejuízo das empresas nacionais e pequenas e médias empresas; concentração sectorial e regional dos mega projectos (Castel-Branco, 2002)

O porto de Maputo tem terminais para contentores, açúcar, citrinos, cereais, carvão, aço, combustíveis, carga geral. As operações com citrinos, açúcar, carvão bem como terminais de contentores foram concedidas para o sector privado nos meados dos anos 90, do que resultou uma melhoria na eficiência e a segurança do porto. As terminais de açúcar são controladas pelos serviços de frete da MANICA, uma divisão de Rennies, juntamente com as Associações de Açúcar da Suazilândia e do Zimbabwe. A MANICA tem também uma parte de terminal de citrinos, em parceria com a Moçambique *Capespan*, uma subsidiária da Companhia Sul Africana, *Capespan*.

A terminal de contentores é operado pelo MIPS¹³ (*Mozambique International Port Services*), uma companhia *joint venture* pertencente ao grupo Rennies (com 37% acções), que tem operado seu terminal de container por 10 anos, com contrato de leasing renovável desde 1996, CFM (com 33% de acções) e uma companhia Australiana (com 30% de acções).

Segundo o MIPS, cerca de 12000 contentores foram manuseadas em 1998, dos quais 10000 eram de importações e 2000 de exportações e o volume do tráfego de contentores é constituído por mercadorias para o consumo doméstico do nosso país (SA Transports Bussiness Special 1997:14).

Existem duas linhas de navios internacionais, DOCS e MAERSK, que operam na terminal de contentores no porto de Maputo, ligando o mesmo com a Europa. O maior desafio para o Porto de Maputo actualmente é de atrair linhas internacionais de navegação e aumentar a sua frequência de utilização, uma vez que a maioria das linhas ainda usam o Porto de Durban como centro logístico (Pfeifer e Texeira, s/d:84).

Embora as concessões tenham reduzido o efectivo da mão-de-obra, que já era incomportável com a dinâmica da empresa, facilitado e possibilitando uma maior eficiência da gestão e tenham aberto campo para um maior controlo de custos, existem alguns aspectos negativos da concessão do porto a salientar: o porto de Maputo, cuja gestão foi entregue ao MPDC, tem cerca de 12 milhões de USD/ano em excedente de tesouraria mas dificilmente honra com os seus compromissos para com os CFM. Se o MPDC estivesse a pagar conforme o acordado, então a experiência das concessões seria um perfeito mar de rosas (Xitimela, 2006:14)

¹³ A MIPS foi uma das primeiras concessões emergidas no âmbito do processo de reestruturação dos CFM e esta concessão permitiu um salto qualitativo e quantitativo no manuseamento de contentores e na prestação de serviços de excelência para os clientes (Xitimela, 2006:51)

A insatisfação relativamente às concessões problemáticas não se prende unicamente com a falta de pagamento das rendas acordadas. No caso do porto, o nível de serviços tem piorado e o tesouro público não está a receber receitas (Ibid:14).

5.1.3 Os caminhos-de-ferro

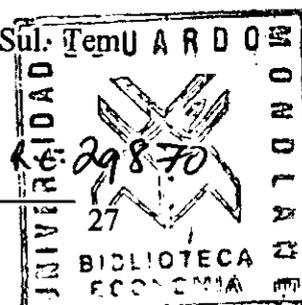
De uma maneira geral, a administração e a operação das ferrovias em Moçambique têm vindo a passar gradualmente para as mãos do sector privado. Entretanto, cumpre destacar que o governo, através da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), ainda detém uma participação importante nessas novas companhias. Na realidade, os activos físicos permanecem como propriedade da CFM. O processo de concessão neste sector fundamenta-se largamente na Resolução da Política de Transportes nº 5/96, que autoriza o capital privado a participar da reabilitação, operação e administração da infra-estrutura e operações das ferrovias. Destaca-se que o processo de concessões no sector de transportes segue ainda determinados princípios básicos, a saber (Pfeifer e Texeira, s/d:75):

- (i) A participação da CFM no projecto pode variar de 30% a 33%; o investidor privado deve constituir 51% do projecto, enquanto outros investidores nacionais ou internacionais devem constituir a parte remanescente.
- (ii) A concessão tarifária apresenta três elementos: pagamento inicial, vencimentos fixos e vencimentos variáveis;
- (iii) O período de concessão varia entre 15 e 25 anos, sujeito ao montante investido;
- (iv) Concessões excepcionais podem incluir uma componente de construção (BOT – *build, operate and transfer*) caso o período de concessão não seja inferior a 25 anos;
- (v) O concessionário é responsável pelo financiamento e implementação do projecto de investimento.

Todavia, com o objectivo de manter o controle do serviço (público), a CFM praticamente detém 49% das novas companhias, transferindo a administração da ferrovia (do porto) para uma firma privada.

Existem três linhas de caminhos-de-ferro que ligam o porto de Maputo e o *hinterland*, nomeadamente (Barros e Driver, 2000:7):

- Linhas de caminhos-de-ferro de Ressano Garcia (com 78 Kms) que liga as áreas de Porto de Maputo em Moçambique e Mpumalanga na África de Sul: Tem uma capacidade de mover 5 milhões de toneladas/ano numa direcção;



- Linhas de ferro de Goba (com 63 Kms) com uma capacidade de transportar 4.8 milhões de toneladas/ano em ambas direcções. Estes ligam Maputo com o reino da Suazilândia;
- Linha do Limpopo (521 Kms), que liga Maputo e o Zimbabwe.

Houve um esforço de melhoramento das linhas mas no caso da linha de Limpopo é difícil de determinar o impacto das melhorias efectuadas após a reabilitação devido aos volumes reduzidos de tráfego de e para o Zimbabwe. Embora a linha de Limpopo movimente menor tráfego de mercadorias nos últimos anos em comparação com as linhas de Goba e Ressano Garcia como nos mostra as tabela e o gráfico abaixo, mas só o facto de a linha estar operacional tem tido maior peso nos transportes de bens e serviços (Xitimela, 2006:13).

5.1.4 O posto fronteiriço

Este é o último elemento das infra-estruturas existentes neste corredor. Os dois governos decidiram também no âmbito dos seus acordos, construir uma fronteira modernizada e com uma facilitação para os seus utentes. Como outros projectos de infra-estruturas existentes no corredor, este projecto também precisou de muito investimento para a sua modernização e reabilitação (aproximadamente 33 milhões de dólares) e levou 3 anos para ser construído. Embora se tenham feito várias mudanças ao longo de fronteiras como a figura demonstra mas contudo, a falta da modernização simultânea nos dois países continua a resultar num engarrafamento e numa serie de constrangimentos (Barros e Driver, 2000:6).

Os postos de fronteira foram melhorados e equipados de forma que os mesmos reduzam o tempo gasto pelos utentes nas suas viagens, mas existe um número elevado de problemas por resolver tais como:

- Baixo nível de comunicação entre os agentes de despacho e os agentes das alfândegas;
- Os dois países tem progressos diferentes pois não se movimentam ao mesmo tempo no tocante aos serviços de procedimentos de fronteira devido a níveis de serviços, diferentes falta de operação eficiente devido ao sistema utilizado, multiplicidade de documentos;

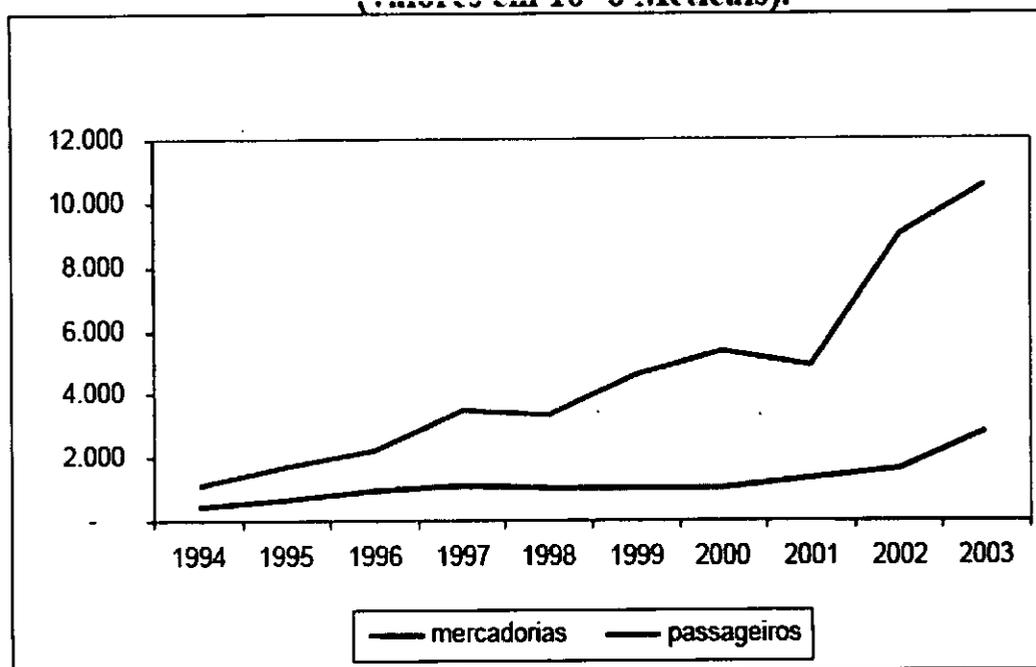
- Mais exigências severas de visto para que entra na África de Sul vindo de Moçambique;
- Falta de operação eficiente devido ao sistema usado e entre outros.

5.2 Desempenho das infra-estruturas

5.2.1 Estradas e Ferrovias

Com a reestruturação da economia moçambicana, aliada ao desenvolvimento da infra-estrutura do país, representou grande incentivo à elevação da demanda do sistema de transportes desde 1994. Consequentemente, o movimento de passageiros e mercadorias, medido em valores monetários arrecadados com o serviço de transporte, aumentou durante o período 1994-2003 (Ver o gráfico 1)

Gráfico 1: Evolução de transportes-Moçambique, 1994-2003 (Valores em 10⁶ meticais)



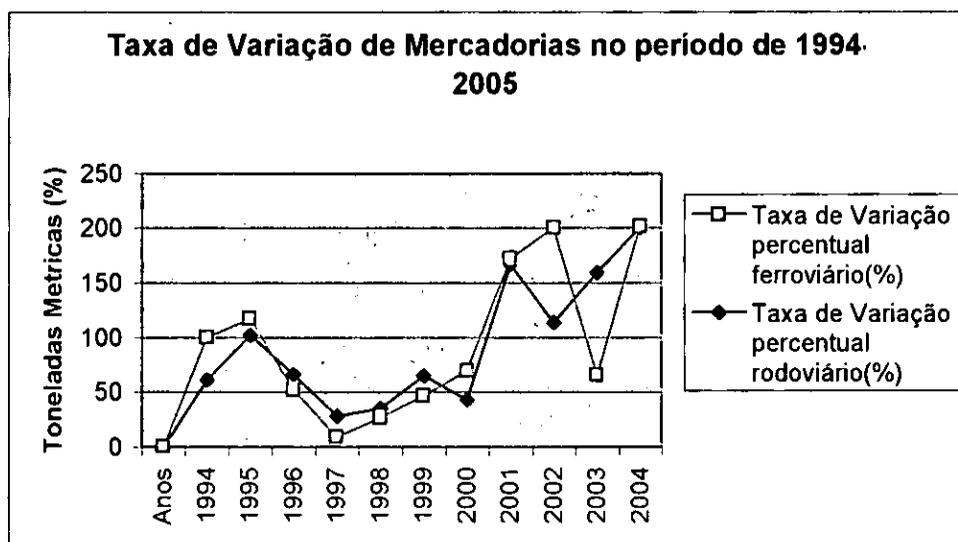
Fonte: CFM

Se fizermos uma análise comparativa entre o transporte de mercadorias com o recurso a via rodoviária e linha férrea, observamos que há um crescimento do transporte de mercadoria por estradas do que por via-férrea, conforme indica o gráfico 2.

Fazendo uma análise dos dados, usando o ano de 1994 como ano base, pode-se constatar que em quase todos os anos houve um aumento tanto no transportes ferroviários bem como o rodoviário. Se olharmos do lado de transportes de mercadorias via rodoviário, o ano que teve o maior crescimento foi 2005 com um crescimento de 200.8% em relação a 1994. Enquanto do lado de transportes ferroviários, o ano que teve o maior crescimento foi 2003 com um crescimento de 86.9%.

No pós guerra o transporte ferroviário era a principal opção de transportes mas com o melhoramento das estradas no corredor de desenvolvimento de Maputo, o transporte rodoviário actualmente tem registado um crescimento significativo quando comparado com o ferroviário.

Gráfico nº2: Taxa de variação Anual de Mercadorias no período de 1994-2005



Fonte: Instituto Nacional de Estatística

No período de 2003, o número de viagens com o recurso a rodovia era acima de 14% em comparação com o número de viagens com o uso das ferrovias.

Resumindo o período de 1994 a 2005 o desempenho do sector ferroviário e rodoviário foi positivo, mercê da implementação do projecto do corredor de desenvolvimento de Maputo com parceria do sector público e privado. Este crescimento positivo não só criou novos postos de trabalho mas também o aumento de produção e do respectivo rendimento.

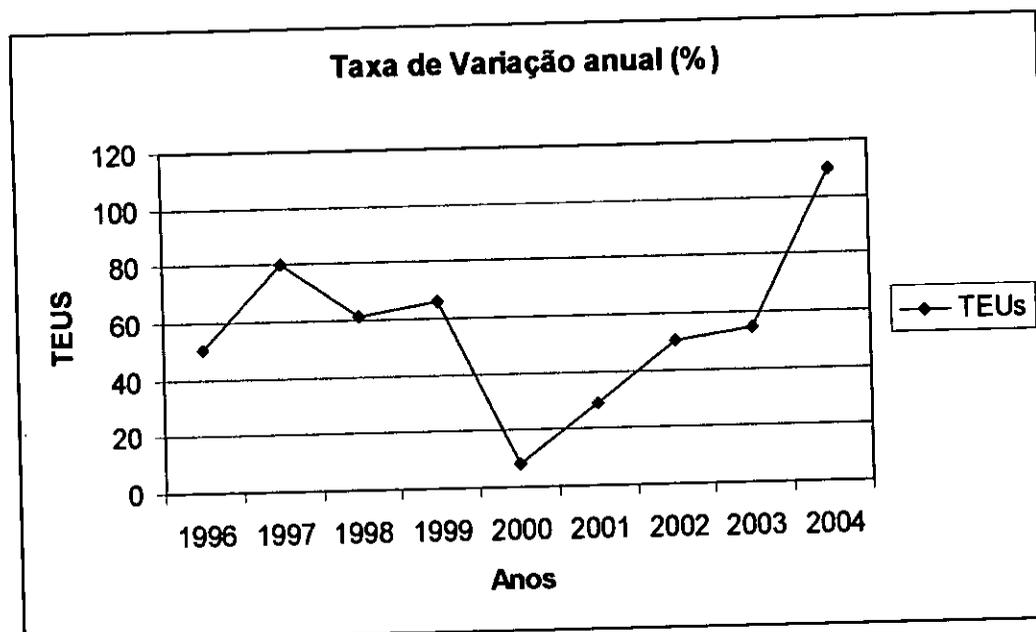
Este período embora para o sector ferroviário tenha uma tendência decrescente, o desempenho positivo permitiu o aumento de operações no transporte de carga e mercadorias diversas principalmente com recurso aos transportes ferroviários e rodoviários.

5.2.2 Porto de Maputo

O sistema portuário do país apresentou, entre 1994 e 2005, um volume crescente de transportes de contentores.

Fazendo análise dos dados do gráfico número 3 abaixo tomando o ano de 1996 como base, podemos constatar que a evolução no manuseamento de contentores apresenta uma tendência decrescente nos anos de 2000. Porém tanto nos anos anteriores assim como nos seguintes, as taxas foram altas, e o pico registou-se em 1998 com uma taxa de crescimento de 80% em relação a 1996.

Gráfico nº3 :Taxa de variação anual de contentores manuseados no Porto pelo MIPS (%)



Fonte:CFM

5.2.3 Posto de Fronteira de Ressano Garcia

O movimento de pessoas e carga através de posto fronteiriço de Ressano Garcia/Komatipoort entre a África do Sul e Moçambique tem experimentado um crescimento significativo e estável: o número de pessoas atravessando o posto fronteiriço aumentou de 365.299 em 1993 para 1.946.329 em 2000, representando um crescimento aproximadamente de 27% por ano (The Louis Berger Group, 2005:13)

5.4 Papel que as infra-estruturas desempenham na economia

Os transportes têm sido tradicionalmente considerados um sector eminente no progresso social e económico de todas as sociedades.

Segundo Ferreira (1998:2), para que as infra-estruturas de transportes sejam eficazes, primeiro devem fundamentalmente assegurar um melhor nível de vida, o que exige que os recursos sejam afectados de forma adequada (Viabilidade económica e financeira); segundo deve melhorar a qualidade de vida (Viabilidade ambiental e ecológica), sobretudo no que respeita ao controle das externalidades negativas e terceiro, as estratégias e os programas de transporte devem ser concebidas de forma a melhorar o acesso material dos mais desfavorecidos ao emprego, à educação, aos serviços de saúde e de forma que as vantagens sejam equitativamente repartidas entre todas as camadas sociais (Viabilidade social).

No contexto sócio-económico, o melhoramento e o desenvolvimento de infra-estruturas de transportes (Ferroviárias, Rodoviárias, Portuárias) directa ou indirectamente promovem o desenvolvimento de outras infra-estruturas económicas e sociais (hospitais, escolas, entre outras).

As infra-estruturas tem o papel de articular e condicionar de diversas formas o desenvolvimento. Fundamentalmente elas, actuam em três níveis: actividade económica; pobreza e meio ambiente.

No tocante ao caso da actividade económica, as infra-estruturas constituem um impulsionador do desenvolvimento pois representam se não o motor, pelo menos as "rodas da actividade económica". Existem ainda outras ligações das quais se podem

destacar o seu papel enquanto *input* de produção, como garante de produtividade de factores, através do estímulo à procura e oferta de serviços.

Quanta à ligação à pobreza parece razoável admitir que determinados investimentos em infra-estruturas podem constituir um meio para reduzir a pobreza.

Finalmente, em termos do meio ambiente, também existem impactos que podem servir para melhorar os padrões de vida e proteger a saúde pública, embora não seja linear a relação entre cada sector de infra-estrutura e o meio ambiente.

As Melhorias das principais infra-estruturas do corredor de desenvolvimento de Maputo criaram confiança e lançaram os alicerces para um crescimento sustentável de investimento de mais infra-estruturas.

As infra-estruturas ajudam regiões subdesenvolvidas ao longo do corredor a manterem ligações com núcleos de actividades económicas, permitindo assim que se obtenham oportunidades produtivas adicionais. Do mesmo modo, o desenvolvimento de infra-estruturas em regiões pobres reduz os custos de produção e de transacção, que por sua vez conduzem ao crescimento económico e bem-estar.

Estas principais infra-estruturas do Corredor de Desenvolvimento de Maputo impulsionaram substancialmente a produtividade das economias da região Austral pois reduziram a distância. Como a distância é um custo e o custo é uma erosão da produtividade. A redução de custo leva a uma maior competitividade internacional e conseqüente crescimento das vendas e quota de mercado. O crescimento gera o emprego, cooperação internacional, comércio pacífico e a capacidade de financiar os pré-requisitos de uma economia desenvolvida: a educação, a saúde e o desenvolvimento (Home, 2004:4).

Embora que estas infra-estruturas reduzam o custo, criem confiança para o crescimento de investimento e que directa e indirectamente articulam e condicionam de diversas formas o desenvolvimento, ainda há muita coisa por fazer (Ibid:5)

- O âmbito e competitividade dos serviços de transporte devem ser melhorados com capacidade adicional, altos níveis de serviços e taxas mais competitivas;

- Os procedimentos fronteiriços e horas de abertura devem ser continuamente melhorados;
- Serviços de informação devem ser estabelecidos e continuamente melhorados;
- A promoção de zonas de investimento deve ser coordenada e acelerada.

Capítulo VI

6.1 Impacto económico do Corredor de Desenvolvimento de Maputo

O impulso ao crescimento e desenvolvimento de qualquer economia passa pela abertura ao mercado global, de forma a permitir a aquisição de tecnologia, bens de capital e ideias que os suportem. É por esta via que os governos das diferentes nações procuram encontrar políticas económicas que impulsionem a geração de divisas, emprego, competitividade industrial, bem como a atracção de investimento directo estrangeiro e o estímulo de sectores estratégicos (tais como industrial, incluindo a dos transportes).

O CDM tem directa ou indirectamente contribuído significativamente para estímulo de investimentos significativos, aumento do PIB, de exportações e do manuseamento de cargas e mercadorias no porto de Maputo.

Os governos incentivam o investimento tendo em vista a acumulação de mais e de novas capacidades e a geração de emprego. Se o foco for a criação de novas e mais capacidades (isto é, acumulação económica real), será muito importante prestar atenção à alocação do investimento – em que sectores e em que actividades – e às capacidades económicas efectivamente criadas. Especulação financeira, mesmo com altos retornos, será mau investimento se afastar os recursos financeiros do esforço de criar capacidades produtivas reais. (Ibraimo, 2005:4 e 5)

A actividade do investimento tem sido mantida com fenómenos relacionados a mega projectos no Corredor de Desenvolvimento de Maputo, responsáveis pela metade dos fluxos de investimento total acumulado durante o período em análise.

Assumindo que grande parte deste investimento acumulado foi para a parte sul no âmbito do CDM que impulsionou um melhoramento das infra-estruturas chaves do mesmo corredor, podemos tirar inferências directas sobre o volume das exportações totais e carga manuseada no porto de Maputo e este por sua vez tem uma correlação positiva com o PIB como era de se esperar.

Com a emergência do CDM, não há dúvidas que este teve impacto positivo no aumento do investimento e das exportações dos países que usam o porto de Maputo como o

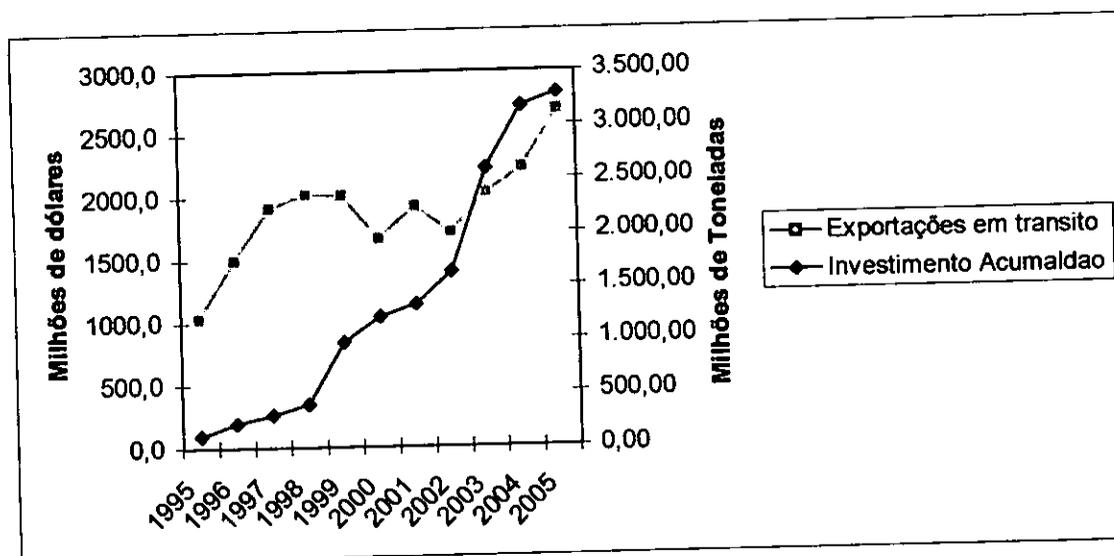
gráfico nº4 a baixo nos mostra, sobretudo se os níveis actuais forem comparados com os pós guerra.

O gráfico nº5 mostra-nos que as exportações dos países que usam o Corredor de Desenvolvimento de Maputo têm crescido. Se reparamos o mesmo gráfico em análise a África de Sul é quem domina as exportações em trânsito se comparamos com os três outros países.

Com o melhoramento das infra-estruturas chaves no Corredor de Desenvolvimento de Maputo as exportações de Moçambique sofreram alterações importantes principalmente em 2001 com o começo das actividades da Mozal.

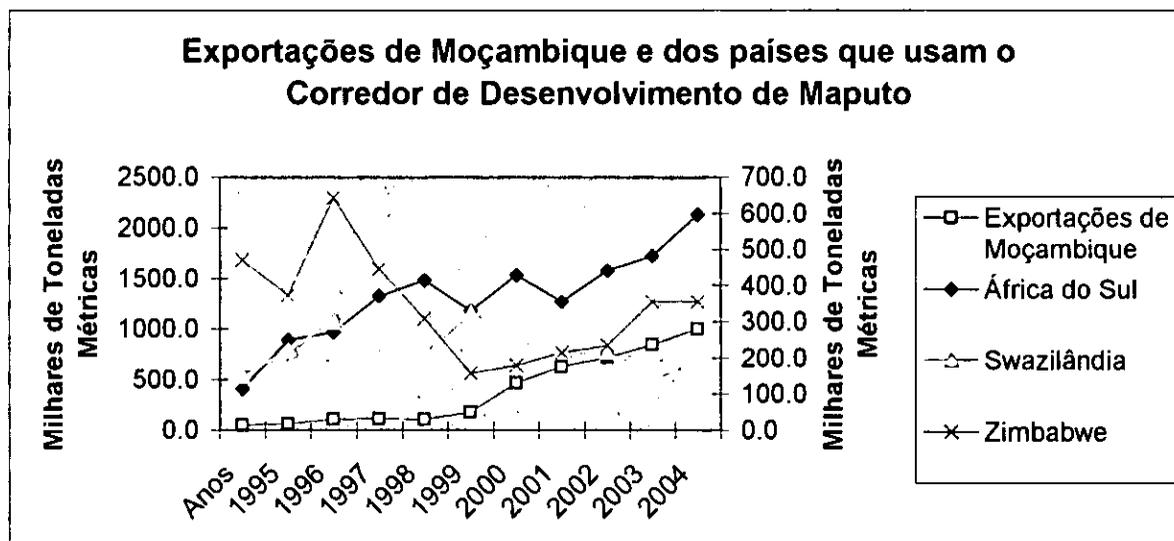
Se olharmos para as exportações do país que, em resultado da implantação de mega projectos ao longo do corredor, assim como da recuperação e do desenvolvimento de alguns sectores, principalmente o agrícola, as exportações registaram um crescimento nos últimos anos, como mostra o gráfico nº 5. Mas há que ressaltar, que as exportações do país limitam-se, essencialmente, a um número reduzido de mega-projectos, como sejam o alumínio da Mozal. À excepção do alumínio, existem muito poucas exportações de valor acrescentado das empresas industriais.

Gráfico nº4: Investimento e exportações em trânsito via porto de Maputo



Fonte: Caminhos de Ferro de Moçambique e Centro de Promoção do Investimento (CPI)

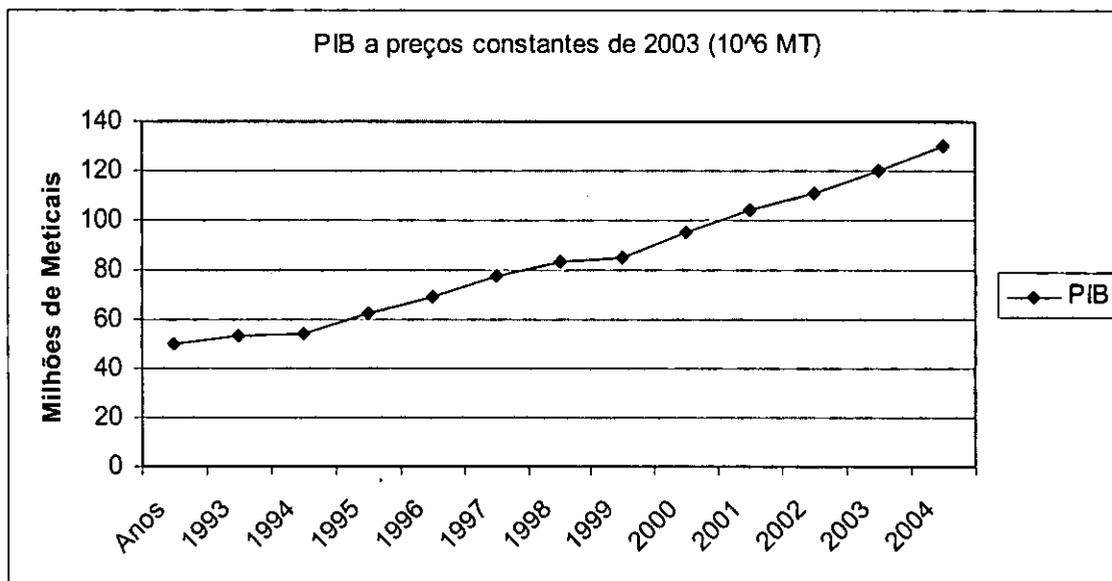
Gráfico nº5: Exportações de Moçambique via Corredor



Fonte: CFM

Do lado do PIB e olhando o gráfico nº6, se comparamos o período pós-guerra e o ano de 2005 mostra que o PIB cresceu de 52.989 milhões de meticais no ano de 1994 para 127.764 milhões de meticais no ano de 2005. Embora haja um crescimento da taxa de variação percentual de PIB a que salientar que essas taxas de crescimento tem sido irregulares devido a existência de problemas estruturais da economia, tais como a dependência de fluxos externos, desarticulação de dinâmicas de crescimento, concentração do investimento e dinâmicas de crescimento em torno de um número muito reduzido de projectos de grande dimensão, factores aleatórios a influenciarem o crescimento.

Gráfico nº 6: PIB a preços constantes de 2003 (10^6 Meticais)



Fonte: Instituto Nacional de Estatística

Do lado da carga manuseada pelo porto, se comparamos a média dos primeiros cinco anos antes do melhoramento da estrada N4 com a média dos últimos cinco anos com a entrada do funcionamento da estrada, podemos constatar que ela é maior em comparação com os primeiros cinco anos (Tabela nº 1).

As variações anuais (Tabela nº 1), mostram que em 1998 e 2000 registaram-se variações negativas, sendo a de 1998 a mais acentuada (4.9%). Em 2001, houve um crescimento de 51.5%, que foi o maior crescimento desta categoria devido a entrada em funcionamento da estrada N4. Esta estrada permitiu que a tempo reduzido e a custo reduzida a carga chegasse ao porto com uma maior frequência via rodoviária. Nos anos seguintes, continuou a haver crescimento do tráfego de mercadorias via porto mas com taxas mais reduzidas. Em 2000 têm-se redução da taxa de crescimento, 3.5%, quando comparadas com os respectivos anos subsequentes. Esta redução deve-se as cheias que assolaram o país.

Com o surgimento do corredor de desenvolvimento de Maputo tanto no porto de Maputo assim como no porto da Matola, o manuseamento de mercadorias aumentou. No tráfego Nacional, o porto da Matola, manuseou, no período 2005 em análise, 2.488.537 toneladas métricas de carga. Os índices de 2004, foram superados em 4% devido ao aumento na importação de alumina (matéria prima para o fabrico de

alumínio), na exportação de lingotes de alumínio, e na exportação de gás condensado. De salientar que as importações de trigo e combustível atingiram 282.394 e 160.468 toneladas métricas respectivamente. A carga importada da Mozal foi de 1.088.825 toneladas métricas alumina, 199.950 toneladas de Pet coque e 42.154 toneladas de Pitch. Foram exportadas 558.584 toneladas métricas de Lingotes de Alumínio¹⁴.

Tabela nº1 : Índice (1995=100) e Taxa de Variação Annual da Carga Manuseada (1995-2005)

Anos	Tráfego Total	Índice(1995=100)	Taxa de Variação Annual (%)	Média % dos Primerios 5 anos e últimos 5 anos
1995	1875.1	100		
1996	2271.1	121.1	21.1	
1997	3109	165.8	44.7	
1998	3016.4	160.9	-4.9	12.38
1999	3101.6	165.4	4.5	
2000	3035.9	161.9	-3.5	
2001	4001.6	213.4	51.5	
2002	4423.6	234	20.6	
2003	5036	268.6	34.6	35.52
2004	5540.5	295.5	26.9	
2005	6366.9	339.5	44	

Fonte: CFM

Resumindo podemos inferir que com o incremento de investimento nas infra-estruturas deste corredor, o CDM teve um impacto económico positivo na melhoria da qualidade de estradas (exemplo da N4), diminuição da distância entre os dois países, aumento do fluxo de mercadorias e pessoas, aumento do PIB, das exportações, aumento da viabilidade e atractividade do porto de Maputo e o fortalecimento económico, cultural e social entre Moçambique e a África de Sul.

6.2 Críticas

Embora CDM tenha contribuído para o crescimento da economia moçambicana, o projecto tem também a registar várias críticas, das quais se destacam as seguintes:

¹⁴ Informação tirada do Relatório Anual da Direcção Provincial de Transportes e Comunicação

1. O corredor de desenvolvimento de Maputo baseia-se numa estreita ligação de como promover o desenvolvimento económico, o qual acredita-se que com a implementação de mega-projectos ao longo do corredor, ele surgirá de uma forma automática. A implementação desses mega-projectos pode ser questionada não só pela sua dimensão extrema mas também pelo facto de que eles apresentam efeitos muito limitados para uma oportunidade de ponto de vista sustentável. Em 1999, foram assegurados cerca de 4 biliões de USD para o projecto, apenas geraram 12000 novos postos de trabalho. Perante estes factos a estratégia de desenvolvimento adapta-se ao modelo neoliberal¹⁵ que se verifica em muitas partes do mundo pois estes investimentos que são feitos não passam de uma lista de desejos. É muito difícil dizer que o CDM foi desenhado em primeiro lugar para o “grande comércio”. A participação local ocorre numa base muito arbitrária ou quando encontra condições favoráveis para a sua existência (Söderbaum, 2004:15)
2. A estrada nacional número quatro (N4) representa a mais compreensiva parceria entre o sector público e privado dentro do projecto do CDM, que constitui uma mais-valia ao corredor. Mas como consequência, os altos custos de transportes ao longo da portagem sem nenhuma alternativa de rota viável, fazem com que os comerciantes de pequena escala, negociantes informais e vendedores ambulantes correm o risco de competir com os comerciantes formais de larga escala, especialmente de Gauteng, na África do Sul. O projecto de CDM presta pouca atenção para o potencial humano do sector informal e das pessoas que vivem ao longo do corredor.
3. A estrutura institucional do CDM foi desenhada de modo a enfrentar os desafios da coordenação entre os departamentos envolvidos de modo a manter a flexibilidade e rapidez de planificação necessárias na implementação. Embora

¹⁵ Neoliberalismo é uma corrente económica que apregoa que a economia é a arte de alocação eficiente de recursos escassos, que o mercado é o melhor alocador de recursos, e que todas as decisões são tomadas por indivíduos egoístas que lutam pela mera maximização dos seus benefícios pessoais de acordo com as suas preferências (individualismo metodológico). A versão básica e simples desta corrente assenta a sua análise nos pressupostos de perfeita competição: os mercados são livres, os factores de produção são flexíveis e móveis, todos os agentes são demasiado pequenos para influenciar os resultados da competição, os produtos são homogéneos, informação é perfeita, tecnologia é residual e igual para todos, e, portanto, retornos no capital são decrescentes (Castel-Branco, s/d)

esta estrutura consista em numerosos novos comités, subcomités, ela funciona com uma capacidade institucional já instalada.

4. Um outro conjunto de problemas relativos à centralização das decisões do CDM está ligado à Conferência de Investidores. Na abordagem das IDEs muito esforço foi dado no desenho de pacotes de projectos de investimento. Contudo actores provinciais e locais não foram integradas na identificação e desenho desses projectos, do que resultou um conjunto de problemas na sua implementação prática.

5. A TRAC beneficia de uma concessão de 30 anos (BOT) sobre a estrada Maputo-Witbank. Com este projecto 710 PME's subscreveram contratos avaliados em 35 milhões de dólares e foram criados aproximadamente 5000 postos de trabalho, e tendo beneficiado de treinamento cerca de 8500 pessoas. Estes factos mostram as significativas contribuições que o projecto trouxe para as comunidades locais. Contudo, o projecto tem sido criticado por estabelecer tardiamente os centros de treinamento, esse treinamento descontínuo e já no fim da fase de construção em 2000. Apontam-se também, os problemas de um planeamento sólido, e tipos inapropriados de capacidades proporcionados durante a fase do treinamento.

Capítulo VII

7.1 Conclusão

O Corredor de Desenvolvimento de Maputo que se insere no âmbito das Iniciativas de Desenvolvimento Espacial, iniciada pela África do Sul em 1995, nasceu da necessidade de transformação dos corredores de transporte em pólos de desenvolvimento.

As IDE que são uma abordagem sofisticada de promoção de investimentos, traduzem-se em benefícios recíprocos na perspectiva de acesso ao capital estrangeiro, e maior mobilidade de emprego a nível regional. Uma característica da IDE é o detalhado processo de planificação e implementação. Este processo de planificação envolve uma rápida implementação e remoção de constrangimentos ao investimento dirigido ao reforço de infra estruturas (portos, estradas, caminhos de ferro) ou ligados ao comércio (facilitação nos postos fronteiriços e nos procedimentos comerciais). As fases iniciais são dirigidas pelas instituições do Governo e por diferentes departamentos, sendo que, na sua última fase, designada por "exit phase", a administração deverá ser descentralizada a nível de instituições provinciais e locais, particularmente nas instituições de promoção de investimento.

De notar que a transformação de Corredores de Transporte em Corredores de Desenvolvimento trouxe efeitos positivos para a economia nacional, no que concerne ao aumento do nível do investimento, do volume de exportações, do PIB e da carga manuseada pelo porto de Maputo. No entanto, e apesar de muitos dos projectos terem sido concretizados, as perspectivas para o benefício das economias regional e nacional não se materializaram em absoluto. A redução das assimetrias no desenvolvimento ao longo do corredor não apresenta sucessos tangíveis. O plano foi desenvolvido num contexto regional e global adverso.

O paradigma do desenvolvimento e a estratégia do desenvolvimento da política formal do corredor ignora o sector informal e o plano e a política de implementação são conduzidos ou orientados em um modelo de *top-down* o qual não possibilita a participação local.

7.2 Recomendações

Face às críticas que encontramos neste corredor de desenvolvimento, recomenda-se, que:

A IDE pressupõe a facilitação do investimento do sector privado na região sul da África Austral com um potencial económico sub-utilizado para gerar um crescimento virado para exportação e envolvendo as comunidades locais menos favorecidos bem como as PME's, na medida do possível, próximas da Zona Franca¹⁶. Nota-se que este objectivo não está a ser implementado na integra pelo que se recomenda a adopção de políticas que envolvam as comunidades locais e provinciais aumentando o poder de tomada de decisão por via da descentralização.

Sugere-se ainda uma análise critica aos corredores pois podem contribuir para o aumento da dependência de Moçambique em relação ao países vizinhos, dada a sua orientação do este para o oeste não existindo infra-estruturas que liguem o Centro-Norte-Sul do país do que resulta o fraco desenvolvimento interno por falta de ligações.

As políticas a serem aplicadas dentro de um corredor devem ser claras e devem permitir a participação tanto da população bem como do sectores em volta dos mesmos de uma forma abrangente.

Por forma que o país se torne mais competitivo, é urgente e necessária a existência de programas de formação continua e de treinamento para a qualificação de mão-de-obra existente. O governo pode e deve acelerar o processo criando centros de formação e de treinamento a baixo custo, através de subsídios e outras formas de compensação.

Para além disso, dá-se maior atenção aos mega-projectos que custam milhões de dólares e normalmente a eles estão associados altas tecnologias que não criam capacidades e aprendizagem. Sendo assim deve-se traçar políticas que acomodam a geração de capacidades, Know-How, institucionais e gerenciais.

¹⁶ As Zonas Francas constituem estratégias do impulsionamento das infra-estruturas locais e estão viradas para a necessidade de desenvolver o comércio transfronteiriço, o investimento, o desenvolvimento de infra-estruturas e turismo. Tem como objectivos a captação de divisas; criação de ligações entre indústrias; estímulo de sectores estratégicos, entre outros.

8. Bibliografia

Abdulremane, NA (2005), Avaliação Socio-Económico do Porto de Nacala

Abreu, S.R (1996), Sector Informal em Moçambique: Uma abordagem Monetária-DEE- Banco de Moçambique. Staff paper nº5.

Barros, J.G, Driver, A (2000), The impact of the Maputo Development Corridor on freight flow: An Initial Investigation.

Baptista-Lundin, Iraê (2002), *The Maputo Corridor- A view from Mozambique*, Mimeo, Maputo: ISRE

Bosten, E (2005), Development the Maputo corridor business: From a cluster perspective.

Business Day 26.06.98. Mozambique's GDP put at \$2 billion. By Claire Pickard-Cambridge.

Caderno do Jornal Noticias, *Integração Regional – SADC*; 11/05/07.

Castel-Branco, C.N, Tibana ,R (s/d), O debate económico do senhor Hipólito Hamela

Castel-Branco, C.N (2002), Mega projectos e Estratégia de Desenvolvimento: Notas para o debate

Chichava, José (2005), Caderno de apontamentos da Disciplina de Economia de Moçambique: Capítulo sobre o sector de transportes em Moçambique.

DeBeer, G; Mmtali, R and Arkwright, D (2001) Spatial Development Initiatives: Some lessons of experience for the Common Market for Eastern and Southern Africa. Comesa: Lusaka.

Department of Transport and Industry (1997), *Spatial Development Initiatives: Their Potential contribution to investment and employment Creation*. Paper by Paul Jordan, Ketso, Dave Arkwright and Geoff De Beer

Development Bank of Southern Africa (2000) *Maputo Development Corridor*, www.dbsa.org/Development_Corridors/Corridors/maputo/sectiona.htm

Ferreira, E.S (1998), *Reflexão sobre as infra-estruturas e sistemas de transportes no desenvolvimento de uma pequena economia insular: O caso de Cabo Verde*. Lisboa.

Gonçalves, X.P.M (2006), *Infra-estruturas como factor de desenvolvimento: O caso da reabilitação da Linha de Sena*. Maputo.

Horne, B (2004), *Maputo Corridor Logistic Initiative*.

Ibraimo, I (2005), *Clima de Investimento em Moçambique*, Conferência de BIM. Maputo

Jacobs Consultancy (2005), *República de Moçambique: Projecto de Reestruturação de Portos e Caminhos de Ferro-Estudos de Custos de Transportes*

Kennedy, TL, Sallie, IM & Nordengen, PA. 1998. *1997 Database of freight and passenger vehicles crossing South Africa's borders*, Final report. April 1998. Pretoria: CSIR Transportek.

Kessides, C (1993), *The contributions of infrastructure to economic development: a review of experience and policy implications*. World Bank Discussion Paper no. 213. Washington, DC: World Bank.

Lemos, M.B, Martins, RS (2006), *Corredor Centro Leste: Sistemas de Transportes de Minas Gerais na perspectiva dos eixos de desenvolvimento e Integração*.

Lefakane, T. (1999) "South Africa: SDIs". US Department of State: [file:///C:/SDI's in South Africa.htm](http://file:///C:/SDI's%20in%20South%20Africa.htm).

Macamo, Antonio (2004)- *Impact of Regional Trade between Mozambique and South Africa on economics of both countries: a report of CTA*, July.

Manjate, J.B (2005), O impacto macroeconómico dos mega-projectos em Moçambique: O caso da Sasol.

Maputo Corridor Company (1998) "*Development options for the Southern African Borderlands*", Unpublished Paper, Nelspruit.

Maputo Development Corridor (1999), *Summary Report*, April. Nelspruit: Maputo Corridor Company

Ngwawi, J (2006): Corredores de Desenvolvimento prioridades da SADC

Pfeiffer, RB, Teixeira, CP (s/d), Política de Defesa da Concorrência em Moçambique: Análise de Sectores Seleccionados.

Revista *AFRICA HOJE* (1995), *Tran sportes e Comunicações (Moçambique)*, Capítulo 2 – PALOP.

Revista *Xitimela* (2001), *O pai dos Corredores de Desenvolvimento- Tributo a Alcântara Dos Santos*, CFM, Maputo.

Roodt, MJ (2002), Cross-Border Local Governments Co-operation for Poverty Redution in Africa: The Maputo Development Experience, Maputo, Mozambique.

SA Transport Business Special (1997), *Maputo Development Corridor*

SIMON, David (2003), *Regional Development-Environment Discourses, Policies and Practicies in Post Apartheid Southern Africa*, Centre for Developing Areas Research, University of London

Söderbaum, Frederik (2004)-Blocking Human Potential: *How formal policies block the informal sector en the Maputo Corridor*. Department of Peace and Development research, Goteborg University (Padrigu) and United Nations University on Comparative Regional Studies (UNU-CRIS)

Söderbaum, Fredrik and Ian Taylor (eds) (2003) *Regionalism and Uneven Development in Southern Africa: The Case of the Maputo Development Corridor*. Aldershot: Ashgate.

Söderbaum, Fredrick (2002), *The political Economy of Regionalism in Southern Africa*, Department of Peace and Development Research, Goteborg University, Sweeden

SMITH, Jennifer (2003), *Regional SDI Support Programme*, Halfway House 1685, South Africa

Spatial Development Initiatives (2000), *Key goals and Strategic for The Maputo Development Corridor*.

Taylor, Ian (1999) "The Maputo Development Corridor: Whose Corridor? Whose Development", University of Stellenbosch, draft mimeo.

The Louis Berger Group and Bearing point (2005)-The East and Central Africa Global Competitiveness Hub-*Strategies for the transformation of the NC into Economic Development Corridor*, Final report.

The Technical Team (1996), *Maputo Development Corridor: A development perspective*. Draft document.

Websites

www.oecd.org/bookshop/

www.oecd.org/dev/aeo

www.oecd.org/org/pea

www.parole.aporee.org

Anexos

Tabela nº2 Evolução de Transportes de Mercadorias do período de 1994-2005(10[^]3 Toneladas)

Anos	Rodoviário	Ferrovário	Índice(1994=100)	Índice(1994=100)	Taxa de Variação Anual Rodoviário (%)	Taxa de Variação Ferrovário (%)
1994	49	638	100	100		
1995	76	886	161	138,9	61	38,9
1996	129	983	263	154,1	102	15,2
1997	161	896	329	140,4	66	-13,7
1998	175	775	357	121,5	28	-18,9
1999	192	722	392	113,2	35	-8,3
2000	224	605	457	94,8	65	-18,4
2001	245	774	500	121,3	43	26,5
2002	327	808	667	126,6	167	5,3
2003	872,5	1362	1780,6	213,5	113,6	86,9
2004	951	761	1940	119,3	159,4	-94,2
2005	1049	767	2140,8	120,2	200,8	0,9

Fonte:INE

Tabela nº3-Investimento e PIB

Anos	FDI(Milhões de Dolares)	FDI Acumulado	PIB a Preços Constantes de 2003 (10 ^{^6} Meticais)
1994	115.00	115.00	52,989.00
1995	75.00	230.00	54,174.00
1996	96.00	305.00	62,181.00
1997	574.00	401.00	69,074.00
1998	237.00	975.00	77,244.00
1999	115.00	1,212.00	83,707.00
2000	303.00	1,327.00	84,989.00
2001	962.00	1,630.00	95,404.00
2002	575.00	2,592.00	104,212.00
2003	121.00	3,167.00	110,973.00
2004	123.00	3,288.00	119,762.00
2005		3,411.00	129,764.00

Fonte:INE e CPI

Tabela nº4: Manuseamento de Mercadorias (10³Toneladas Métricas)

Anos	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Importações											
Internacional de Moç	456.7	429.3	780.1	727.6	875.7	1,128.4	1,525.0	1,939.4	2,185.9	2,407.6	2,605.3
Nacionais de Moç	-----	-----	62.4	27.8	14.1	21.4	12.5	10.1	25.4	-----	-----
Trânsito											
África do Sul	11.4	-----	3.2	-----	21.1	-----	-----	-----	-----	-----	8.7
Zimbabwe	-----	-----	88.1	12.3	14.3	-----	-----	92.6	31.8	-----	-----
Swazilândia	64.3	1.4	-----	-----	-----	-----	-----	4.8	5.0	-----	-----
Outros	2.1	10.4	12.4	6.9	6.8	-----	-----	97.4	400.0	-----	-----
Outros	77.9	60.2	103.7	29.2	42.2	-----	-----	-----	37.2	-----	17.6
Total de Importações	-----	-----	946.2	784.6	932.0	1,149.8	1,537.5	2,046.9	2,248.5	-----	-----
Exportações											
Internacionais de Moç	53.7	66.9	109.4	116.6	106.8	176.4	470.8	629.5	715.6	848.0	998.9
Nacionais de Moç	-----	-----	140.7	92.4	50.9	46.5	69.7	40.2	46.3	-----	-----
Trânsito											
África do Sul	411.2	888.4	970.9	1,329.3	1,478.6	1,179.0	1,530.9	1,266.3	1,575.7	1,725.5	2,130.2
Swazilândia	149.6	224.3	298.8	247.0	224.9	326.6	212.4	225.8	214.5	147.9	198.6
Zimbabwe	472.7	373.6	643.0	446.5	308.4	157.6	179.5	214.9	235.4	355.5	356.0
Outros	-----	9,6	-----	-----	-----	-----	0,8	-----	-----	-----	-----
Export. em Trânsito	1,033.5	1,495.9	1,912.7	2,022.8	2,011.9	1,663.2	1,923.6	1,707.0	2,025.6	2,228.9	2,684.8
Exportações totais	-----	-----	2,162.8	2,231.8	2,169.6	1,886.1	2,464.1	2,376.7	2,787.5	-----	-----
Trânsito total	1,111.4	1,556.1	2,016.4	2,052.0	2,054.1	1,663.2	1,923.6	1,804.4	2,062.8	2,228.9	2,704.4
Tráfego total	1,875.1	2,271.1	3,109.0	3,016.4	3,101.6	3,035.9	4,001.6	4,423.6	5,036.0	5,540.5	6,366.9

Fonte: CFM