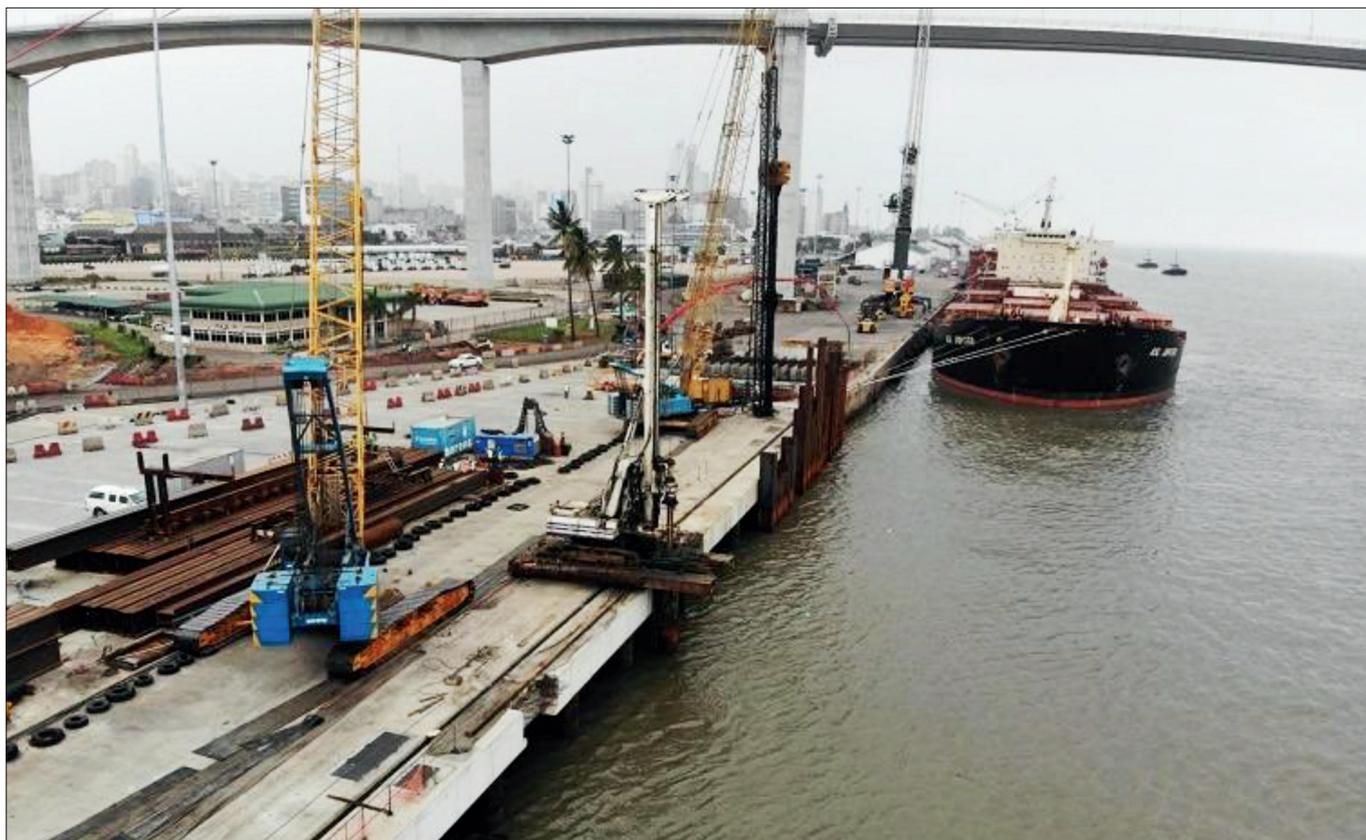


Cinco décadas depois, corredores de desenvolvimento ainda continuam no campo das ideias

- À excepção do Corredor de Maputo, os principais corredores de transporte (Nacala e Beira) ainda funcionam apenas como “túneis” de ligação ao serviço dos países do hinterland, com poucas ligações com o resto da economia nacional. A ambicionada transformação económica e social nestes corredores continua no plano das expectativas e nos discursos do Governo.





Créditos: Porto de Maputo

O Governo reiterou a sua agenda de desenvolvimento ao nível dos corredores de transporte no país. Desta vez, o compromisso foi feito à missão do Banco Mundial que efectuava ao longo das duas últimas semanas uma visita de oito dias ao país no âmbito do Projecto de Corredores-chave de Comércio Verde e Resiliente, com foco no “Projecto Corredor Chave” que se estende do Porto de Maputo a Gauteng, na República da África do Sul.

Num encontro de trabalho que manteve com a missão do Banco, o vice-Ministro dos Transportes e Comunicações, Eng. Amilton Alisone, transmitiu aos quadros do Banco Mundial o compromisso do Governo na implementação do Projecto¹, dentro da visão do sector de estabelecer reformas estruturais para transformar os

principais corredores de transporte de Moçambique em corredores de desenvolvimento, ao longo dos quais se desenvolve a indústria, agricultura, turismo e outras actividades que explorem, integralmente, o potencial instalado para gerar emprego e renda para o desenvolvimento económico e social do país e da região.

Tendo em atenção este contexto, o presente *Desenvolvimento Review* coloca o compromisso do Governo em perspectiva com outros similares que vêm sendo recorrentemente feitos desde a independência. De igual modo, analisa até que ponto os mesmos têm se traduzido em acções e reformas concretas visando a materialização da desejada agenda de desenvolvimento ao nível dos principais corredores de transporte do país.

¹ <https://www.mtc.gov.mz/index.php/component/content/article/vice-ministro-trabalha-com-a-missao-do-banco-mundial?catid=8&Itemid=435>

Contrariamente aos discursos, agenda de desenvolvimento nos corredores continua a marcar passo



Créditos: Portos do Norte, SA.

A figura dos corredores enquanto túneis de ligação dos países do *hinterland* ao mercado internacional (Europa, Ásia e EUA, por via do Oceano Índico) remota ao tempo colonial. Inicialmente, sob a forma de eixos ferroviários, estes “túneis” de ligação foram construídos como resultado da pressão dos países sem acesso ao mar (Malawi, Zâmbia e Zimbabwe) para a exportação e importações de mercadorias.

Com o estabelecimento da Comissão de Transportes e Comunicações da África Austral (SATTCC, sigla em inglês) em 1981, da designação de “corredor” passou-se a “corredor de desenvolvimento” como forma de expressar a preocupação na sua transformação como instrumentos impulsionadores da actividade económica e empresarial das comunidades residentes ao longo desses corredores². Idealmente, a nova designação seria o reflexo da mudança de abordagem da concepção colonial dos corredores (portos,

linhas-férreas e estradas) como meras ligações entre países do *hinterland* e o mercado internacional, para unidades territoriais atractivas de investimentos, com promoção de ligações económicas, tecnológicas e empresariais entre o capital estrangeiro e a economia local.

No entanto, transcorrido quase meio século, evidências de uma transformação económica além da simples mudança de designação são escassas. A percepção existente é de manutenção (ou até aprofundamento) da mesma natureza da economia do *hinterland* e virada para o exterior existente desde os princípios do século XX. Em outras palavras, não obstante a mudança de designação e os compromissos que têm caracterizado a retórica política ao longo dos últimos anos, ainda não se pode falar da formação de verdadeiros corredores de desenvolvimento com processos de transformação estrutural da economia. Com efeito, à excepção do Corredor

² Pires da Fonseca, M. (2003). Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique. *Africana Studia: revista internacional de estudos africanos*, 6, 201-230. Disponível em <https://ojs.lettras.up.pt/index.php/AfricanaStudia/article/download/7143/6562/23589> [Consultado em 08/11/2022]

de Maputo que é geralmente tido como um caso de sucesso³, os restantes dois principais corredores de transporte que atravessam o país (Beira e Nacala) fracassaram em impulsionar a formação de corredores de desenvolvimento económico e social nas respectivas regiões.

O facto é que muito pouco foi feito pelo Governo ao longo das últimas cinco décadas que conduziu à transformação dos três principais corredores de transporte do país em verdadeiros corredores de desenvolvimento. Mesmo o Corredor de Maputo que tem sido citado como um corredor de desenvolvimento bem-sucedido tem na África do Sul e não no Governo moçambicano o seu principal promotor do processo que contribuiu para a consolidação da posição de referência. Neste corredor, através da implementação pioneira da Iniciativa Espacial de De-

envolvimento (SDI, sigla em inglês), concebida pelo governo sul-africano em meados da década de 1990, foram realizados investimentos nas infra-estruturas de transporte e desenvolveram-se outras áreas (caso da indústria transformadora), promovendo o desenvolvimento económico da região⁴.

Caracterizada principalmente por reunir os sectores público e privado e as partes interessadas a nível comunitário de forma estruturada e coordenada através de uma abordagem de ordenamento do território, esta abordagem foi amplamente bem-sucedida e, por isso, adoptada pela Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD) para replicação em toda a África⁵. Entretanto, parece haver dificuldades (ou falta de vontade política) em replicar esse modelo para os corredores de Beira e Nacala.

Corredores de desenvolvimento das economias do *hinterland* e pequenas elites locais

A mudança da designação dos corredores ainda não se reflectiu em termos práticos ao nível dos principais corredores do país, sobretudo nos corredores da Beira e Nacala. Conforme apontam estudos recentes existentes sobre a matéria, a ambicionada transformação económica nestes corredores continua no plano de expectativas e nos discursos do Governo.

As últimas cinco décadas apenas serviram para consolidar/reforçar a natureza primitiva dos corredores como infra-estruturas ao serviço do *hinterland* com poucas ligações com o resto da economia nacional. A principal diferença com o tempo colonial reside no facto de, além das economias do *hinterland*, os “túneis de ligação” actualmente também acomodarem interesses económicos de elites nacionais e locais. Esta é a conclusão a que se chega quando se analisa a evolução dos corredores estratégicos da Beira e de Nampula.

Começando mesmo por aquela que tem sido a porta de entrada privilegiada para o Malawi, Zâmbia e Zimbabwe: o corredor da Beira. Três principais eixos dão forma a este corredor. O primeiro liga o Porto da Beira ao Zimbabwe através de três infra-estruturas de ligação à Machipanda: i) a Linha Férrea Beira-Dondo-Machipanda; ii) a Estrada Nacional N°6 (Beira-Machipanda), e; iii) o *pipeline* que leva combustível importado do mercado internacional para os países do *hinterland* por via do Zimbabwe. O segundo eixo liga o Porto da Beira ao Malawi por via de Tete. E o terceiro eixo é composto pela Linha de Sena, no percurso Beira-Dondo-Moatize, estabelecendo a ligação ferroviária entre o Porto da Beira e as minas de carvão de Moatize, na província de Tete.

Este corredor beneficiou de vários projectos financiados pela cooperação internacional para modernização das suas infra-estruturas (exem-

³ Southern African Development Community (sd). Transport Corridors & Spatial Development Initiatives. Disponível em <https://www.sadc.int/pillars/transport-corridors-spatial-development-initiatives> [Consultado em 08/11/2022]

⁴ Idem 3

⁵ Hope, A., e Cox, J. (2015). Development Corridors: Topic Guide. Coffey International Development.



Créditos: Corredor de Moçambique

plos incluem a dragagem do canal, a construção de modernos terminais de contentores e petróleo e a ligação ferroviária Beira-Machipanda)⁶. Entretanto, os ganhos de eficiência resultantes dos investimentos foram incapazes de induzir a formação de um corredor de desenvolvimento económico e social na região que inclui as províncias de Sofala (cidade da Beira, distritos de Dondo e Nhamatanda) e Manica (cidade de Chimoio, distritos de Gondola e Manica)⁷.

Trata-se, fundamentalmente, de um enclave⁸ com poucas ligações com a economia local (do ponto de vista físico, financeiro, comercial e de mercado), ao serviço dos países do *hinterland* e alguns investidores nacionais que detêm interesses económicos ao nível da região. As elites nacionais e locais (caso do empresário Carlos Mesquita,

actual Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, que se destaca como o mais influente de entre todos os empresários moçambicanos com interesses no Corredor da Beira), articuladas com o capital externo e com o Estado, são as grandes beneficiárias dos principais negócios na região⁹. Os ganhos que têm sido alcançados com alguns investimentos dos parceiros de cooperação na área da agro-indústria – incluindo a iniciativa Crescimento Agrícola do Corredor da Beira¹⁰ que se dedica à promoção da agricultura comercial e do agronegócio na região e a Empresa de Comercialização Agrícola Ltd (ECA), são contrabalançados por outras iniciativas (caso da Portucel Moçambique) que promovem conflitos com as comunidades locais à volta dos direitos de posse e uso da terra¹¹.

⁶ <https://www.cfm.co.mz/index.php/pt/infraestruturas/porto-da-beira>

⁷ Yara, A. (2019). Corredores de desenvolvimento: reestruturação produtiva ou continuidade histórica. O caso do corredor da beira, Moçambique. Cidade de Maputo: Observatório do Meio Rural. Disponível a partir de <https://omrmz.org/observador/or-79-corredores-de-desenvolvimento-reestruturacao-produtiva-ou-continuidade-historica/> [Consultado em 09/11/2022]

⁸ O termo “economia de enclave” refere-se ao desenvolvimento, por exemplo, de um setor empresarial em uma região localizada e isolada que apresenta diferenças profundas em relação ao resto da economia.

⁹ Selemane, T. (2019). A economia política do corredor da Beira: consolidação de um enclave ao serviço do hinterland. Cidade de Maputo: Observatório do Meio Rural. Disponível a partir de <https://omrmz.org/observador/or-70-a-economia-politica-do-corredor-da-beira/> [Consultado em 09/11/2022]

¹⁰ http://196.46.1.194/beiracorridor.com/index.php?blogviewid=18&_target_=

¹¹ Idem 9

O mesmo padrão de “economia do *hinterland*” é observado no corredor de Nacala. Atravessando três províncias da região centro e norte do país (Nampula, Zambézia e Niassa), o Corredor de Nacala estabelece a ligação entre Moçambique e Malawi e Zâmbia. Devido à sua posição geoestratégica e aos interesses económicos que acomoda, o Corredor de Nacala tem recebido volumes significativos de Investimento Directo Estrangeiro (IDE) essencialmente direccionados às áreas de logística e agronegócio (produção alimentar para exportação).

O maior fluxo de IDE aplicado até agora na região resultou no Corredor Logístico Integrado de Nacala, um empreendimento cujo objectivo principal é escoar carvão mineral de Moatize, na província de Tete, para o mercado internacional. Apesar de os projectos de logística continuarem a ser os mais importantes em termos de volume de investimento (com o Brasil e o Japão como grandes investidores), a região também recebeu investimentos consideráveis na área de agronegócios que, além do grande capital estrangeiro privado e de instituições como o Banco Mundial, acomodavam interesses de algumas figuras nacionais ligadas à elite política do partido no poder. O antigo Presidente da República, Armando Guebuza, actual Presidente da República, Filipe Nyusi, juntamente com os seus aliados mais próximos, e os veteranos da Luta de Libertação Nacional Alberto Chipande e Raimundo Pachinuapa destacam-se no grupo dos dirigentes políticos com importantes interesses empresariais nas áreas de logística e agronegócio no Corredor de Nacala¹².

A região figura como um dos principais destinos do IDE direccionado à agroindústria. Entretanto, na sua busca pela ocupação de várias ex-

tensões de terra para produção agrícola virada para exportação, os projectos têm negligenciado os direitos dos camponeses, resultando em vários conflitos com as comunidades locais. Entre os projectos mais polémicos da região destacam-se o ProSAVANA (envolvendo os Governos de Moçambique, do Japão e do Brasil) e a Agromoz, com participações do antigo Presidente da República, Armando Guebuza, e o empresário Salimo Abdula.

Em suma, a situação é precisamente a mesma que se verifica no Corredor da Beira. Os empreendimentos do Corredor de Nacala estão essencialmente voltadas a servir os interesses de fora do país e alguns membros da elite do partido no poder em detrimento das populações locais que são recorrentemente marginalizadas. A lógica do seu funcionamento consiste, essencialmente, na atracção de IDE focado na exploração de recursos naturais e exportação sem processamento, com fracas ligações com o mercado doméstico, geração de poucos postos de trabalho para a dimensão dos investimentos realizados, limitada transferência de tecnologia, e dificultando, por isso, o desenvolvimento económico e social da região atravessada pelo corredor¹³. Como resultado, após várias décadas de compromissos reiterados sobre a transformação daquela zona num verdadeiro corredor de desenvolvimento, a região do Corredor de Nacala ainda se apresenta pouco desenvolvida em várias áreas, tais como economia, infra-estruturas, pobreza, alfabetização, escolaridade e saúde, conforme reconheceu o próprio Ministério das Finanças num relatório elaborado em colaboração com Agência Japonesa de Cooperação Internacional no âmbito do projecto das Estratégias de desenvolvimento económico do Corredor de Nacala¹⁴.

¹² Idem 9

¹³ Castel-Branco, C. N. (2010). Economia extractiva e desafios de industrialização em Moçambique. IESE. Maputo

¹⁴ <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12268165.pdf>

Mais do que servirem de “túneis” de ligação, corredores devem promover o desenvolvimento

A experiência internacional mostra que, quando bem aproveitados, os corredores de transporte podem evoluir a ponto de apoiar o desenvolvimento social mais amplo e o crescimento económico – transformando-se em corredores económicos de pleno direito¹⁵. Entretanto, isto só é possível quando existe, acima de tudo, vontade política para levar a cabo as reformas necessárias. Isto é, quando compromissos como o que foi recentemente feito pelo Vice-Ministro de Transportes e Comunicações ao Banco Mundial são materializados em acções concretas.

Essencialmente, o desenvolvimento de corredores económicos requer uma abordagem holística¹⁶. Ou seja, um conjunto de intervenções que deverá resultar em benefícios para todas as partes da sociedade, especialmente as populações locais que até então permanecem marginalizadas. O primeiro passo nesse sentido consiste no investimento em infra-estruturas com o objectivo de aumentar a eficiência no transporte de pessoas e mercadorias, reduzindo os custos de transporte, assim como a eliminação de constrangimentos de carácter administrativo que oneram a estrutura de custos dos utentes das infra-estruturas. Os principais constrangimentos já são conhecidos pelo Governo na medida em que vêm sendo recorrentemente contestados pelo sector privado.

Fundamentalmente, o sector privado tem defendido a necessidade de atribuir sentido em termos práticos a ideia de corredores através

da expansão da rede estradas e a remoção de “barreiras desnecessárias”¹⁷. A morosidade nos procedimentos de controlo, custos elevados, capacidade limitada dos portos relativamente ao manuseio de cargas, desembarço lento, excesso de burocracia e propensão à corrupção, problemas de acesso ao corredor, tempo de trânsito (devido à degradação das rodovias) são alguns dos aspectos que, na óptica do sector privado, devem tomados com mais seriedade por forma a garantir a tão almejada competitividade dos corredores nacionais que se encontra-se no momento ameaçada por outros países da região¹⁸.

O próximo passo e provavelmente o mais importante consiste no desenvolvimento de planos sectoriais, identificando opções de investimentos para alcançar um desenvolvimento equilibrado, com a inclusão de comunidades e negócios emergentes ao lado dos grandes investimentos do capital estrangeiro. Estes planos deverão traduzir-se, entre outros, na diversificação das oportunidades de emprego e negócios nas comunidades locais, promoção de ligações com as empresas privadas tendo em vista a geração de empregos para a população local, a melhoria dos serviços sociais (saúde, educação e abastecimento de água rural). Em suma, uma combinação de infra-estrutura sólida, serviços de transporte e logística e envolvimento da comunidade que resulte em amplo desenvolvimento do potencial económico até aqui não realizado.

¹⁵ Hope, A., e Cox, J. (2015). Development Corridors: Topic Guide. Coffey International Development.

¹⁶ Idem 5

¹⁷ <https://www.oeconomico.com/e-preciso-dar-sentido-a-ideia-de-corredores/>

¹⁸ Segundo informações avançadas pela Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA), nos últimos tempos, muitas cargas, normalmente manuseadas a partir dos nossos portos, sobretudo, Beira e Nacala, estão a ser desviadas, por exemplo, para o Porto de Dar-Es-Salaam, na Tanzânia.



INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: Emídio Beula
Autor: Gabriel Manguela
Equipa Técnica: Emídio Beula, Dimas Sinoa, Américo Maluana
Layout: CDD

Contacto:

Rua de Dar-Es-Salaam Nº 279, Bairro da Sommerschild, Cidade de Maputo.
Telefone: +258 21 085 797

CDD_moz

E-mail: info@cddmoz.org

Website: <http://www.cddmoz.org>

PARCEIROS DE FINANCIAMENTO

