

OS CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO EM MOÇAMBIQUE

Madalena Pires da Fonseca¹

1. Introdução

Tem-se assistido nos últimos tempos a um crescendo reconhecimento das fragilidades institucionais dos novos regimes políticos da maior parte dos países africanos que abandonaram modelos socialistas de partido único e procuram formas de democracia com multi-partidarismo e liberalização económica (Pfister 2001). Combate à corrupção e alívio da pobreza são actualmente os temas que dominam a agenda da ajuda internacional a África. Não que os temas sejam novos, mas a abordagem é que se alterou. Os doadores internacionais apontam actualmente de forma explícita, a corrupção como um factor condicionante do desenvolvimento socio-económico, um estrangulamento à eficiência e aplicação dos programas de ajustamento estrutural e começaram a exercer uma forte pressão sobre os governos dos países africanos para que sejam tomadas medidas eficazes de combate à corrupção e ao crime organizado. É preciso uma *boa governança!* (EIU, Jan.2002). A diferença na abordagem reside, por um lado, no facto de o tema corrupção deixar de ser tabu e passar a ser explicitado claramente e, por outro, no facto de também de forma clara passar a ser atribuída a responsabilidade aos governos locais. Em certa medida esta alteração no discurso político das instituições internacionais, ultrapassa a visão tradicional da herança colonial ou da permanência de estruturas tribais ancestrais e

¹ Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto. Investigadora Convidada da Universidade de Bayreuth - Alemanha.

responsabiliza os governos locais, iniciando uma forma de diálogo diferente que pressupõe a aplicabilidade dos esquemas ocidentais de democracias multi-partidárias em África (Pfister 2001; Ansprenger 1999; Krabbe; Mayer, H s/d; Makoba 1998; Neubert 1999,2001). No caso de Moçambique, o Banco Mundial exigiu que o Governo elaborasse um plano estratégico de combate à pobreza, como condição para o alívio de parte da dívida externa. Assim surgiu o Poverty Reduction Strategy Paper (PRSP), resultado das exigências dos doadores internacionais - *Foreign Donors* - reunidos em Maputo, em Outubro de 2001, para o qual o Fundo Monetário Internacional definiu um instrumento financeiro, Poverty Reduction and Growth Facility (PRGF)². Apesar das preocupações em relação ao combate à pobreza, o objectivo prioritário deste programa do FMI é uma reforma na política fiscal, aliás praticamente inexistente e inconsequente em Moçambique: “priorise fiscal consolidation!”. Basicamente o FMI sugere que sejam tomadas medidas para aumentar as receitas fiscais (EIU. Jan.2002).

O presente estudo debruça-se sobre os chamados Corredores de Desenvolvimento em Moçambique, outrora designados apenas por “corredores” por se referirem apenas às facilidades de acessibilidade num conjunto de infra-estruturas de transporte instaladas ao longo de eixos de penetração nos países encravados no interior - *land-locked-countries* - a partir dos portos na costa do Oceano Índico. Não serão abordadas, à partida, as questões da acessibilidade social das populações rurais. Indirectamente elas serão contempladas, na medida em que a probabilidade desses corredores de transporte se converterem em efectivos corredores de desenvolvimento, pressupõe uma alteração nos arranjos espaciais das populações e actividades, ao longo dos eixos de circulação.

O ponto crítico do processo de desenvolvimento dos corredores poderá residir no quadro institucional, como a actual literatura crítica da corrupção sugere em outros domínios. Poder-se-ão procurar estran-

² Ministério do Plano e Finanças (2000) - *Plano de Acção para Redução da Pobreza Absoluta (2000-2004)*. Maputo: Promédia.

gulamentos específicos do próprio país ou no quadro de integração política actualmente em curso na África Sub-sahariana – A Southern Africa Development Community (SADC). A verdade é que foi a partir da entrada da República da África do Sul (RSA) na SADC, depois do Apartheid, em 1994, que o tema dos corredores foi retomado. Desde 1996 que quer a própria RSA, quer a SADC, têm vindo a apresentar propostas de planeamento do desenvolvimento centradas nos corredores, no âmbito das chamadas Spatial Development Initiatives (SDI), designando-os por Corredores de Desenvolvimento.

A questão que se coloca é a de saber até que ponto os Corredores de Desenvolvimento agora publicitados não são apenas “Old Wine in New Bottles” e não irão continuar a ser apenas túneis de ligação dos *land-locked-countries* ao mar, como o foram no passado, desde a sua construção, no tempo colonial. Nesta fase do estudo e antes do trabalho empírico na região, procurarei analisar em que medida a política interna de Moçambique tem contemplado a questão dos Corredores e de que forma tem internalizado a sua concepção no quadro da SADC. Aparentemente Moçambique perdeu, por duas vezes, oportunidades históricas de converter os corredores de transporte em corredores de desenvolvimento: no tempo colonial, onde os objectivos de desenvolvimento socio-económico e territorial equilibrado não se colocavam e após a constituição da então SADCC, em 1980, quando Moçambique conseguiu chamar a si o pelouro dos transportes, em 1981. Com uma reestruturação institucional da SADC, actualmente em curso, decidida em Windhoek, em 2001, que prevê a retirada dos pelouros dos sectores estratégicos (transportes?) aos países que actualmente os detêm, a curto prazo, não estará já em curso um terceiro fracasso? Ao longo dos últimos quase 22 anos de gestão do sector dos transportes na SADC, Moçambique não conseguiu converter os seus corredores em corredores de desenvolvimento eficientes. Que políticas se preparam para o futuro?

Com o presente artigo pretendo demonstrar cinco teses fundamentais:

Primeira: O modelo de inserção de Moçambique na economia mundial, isto é, na divisão internacional do trabalho, decalca hoje, no essencial, a estrutura dos últimos anos do colonialismo e nesse contexto, os corredores de transporte/desenvolvimento são os pilares fundamentais. Durante os cerca de 20 anos que decorreram entre a Independência e as primeiras eleições multipartidárias e o início da aplicação de uma política económica aberta ao exterior e liberal, a economia Moçambicana fechou-se sobre si mesma, ensaiando modelos socialistas, num percurso de sucessivos insucessos, agravados por uma guerra civil fortemente destruidora das infra-estruturas produtivas.

Segunda: Da mesma forma que Portugal revelou uma incapacidade política histórica para controlar efectivamente o desenvolvimento das suas colónias e explorar de forma eficiente os recursos das mesmas, permitindo a entrada de companhias estrangeiras e aceitando, impotente, decisões políticas de outros países, sobre os seus territórios, também Moçambique actualmente, e desde a Independência, tem revelado uma forte debilidade política no campo das relações internacionais, daí resultando muitas limitações à aplicação de um modelo de desenvolvimento socio-económico concebido e construído internamente, pelo próprio país.

Terceira: Daqui resulta que os corredores de transportes serão corredores de desenvolvimento apenas na medida e na intensidade e no timing em que as instituições estrangeiras ligadas à cooperação e ajuda internacional, os países vizinhos de economias mais fortes e os investimentos directos estrangeiros o determinarem, isto é, em função do interesse maior ou menor dos actores exteriores!

Quarta: Feliz ou infelizmente para Moçambique, é de esperar que o fluir “natural” desse processo conduza a muitos e diversificados investimentos segundo um padrão de “alguma” dispersão. Assim, é possível antever *algumas* âncoras ao longo de *alguns* dos corredores que consigam fixar *algum* dinamismo e induzam o aparecimento de novos projectos e investimentos, *alguns* dos quais de origem local. Desta forma, nem todos os corredores conduzirão apenas ao crescimento (modernização) das cidades localizadas na costa, no limite juzante do corredor, mas poderão emergir “ilhas” ou focos locais de concentração de novos investimentos e fluxos de populações das áreas rurais adjacentes. Nesse contexto, o aprofundar da integração da actual SADC pode ser positivo para Moçambique, mesmo que convertendo-se numa semi-periferia da RSA.

Quinta: *Last but not least*, gostaria de discutir os conceitos de inovação/modernização e redes de transportes, tomando as abordagens da escola sueca dos anos 50 e 60 e posteriores desenvolvimentos e o estudo de Edward Soja para o Kenya em 1968: *The Geography of Modernation in Kenya. A Spatial Analysis of Social, Economic, and Political Change*. “...the future (may well) look back upon the overseas imperialism of recent centuries, less in terms of its sins of oppression, exploitation and discrimination, than as the instrument by which the spiritual, scientific and material revolution which began in Western Europe with the Renaissance was spread to the rest of the world.” (Emerson, R. 1960 – *From Empire to Nation* citado por Soja 1968.p.1). E a minha tese é: a modernização/inovação em África corresponde à difusão de um modelo cultural marcadamente europeu, cujos primeiros canais de penetração são os corredores de transporte transnacionais.

2. Transportes e desenvolvimento: “a road to develop by road?”³

Que relações existem entre a rede (o sistema) de transportes de um país, ou de uma região e o desenvolvimento socio-económico da mesma?

Ninguém contesta o pressuposto de que um sistema de transportes eficiente é uma condição imprescindível ao desenvolvimento de qualquer território não só como armadura à sua organização interna, como facilitador da articulação desse território ao exterior (Hecht 2001; Gorski 1977; Heinze 1967; Arnold; Weiss 1977). A verdade é que não é fácil demonstrar, nem há um concenso generalizado sobre o tipo e a intensidade de efeitos que as redes de transporte são capazes de induzir (Hofmeier 1979, 1979^a); Hoyle 1973; Adler 1971). Tradicionalmente, sobretudo nos anos 70 e ainda no início dos anos 80, aplicavam-se metodologias do tipo da análise custo-benefício para avaliar, regra geral, numa fase *ex-ante*, os projectos de infra-estruturas de transporte. Ora esses cálculos incidiam sobre o movimento de mercadorias, o respectivo volume de vendas e os passageiros transportados ou a transportar. O impacto de uma rede de transportes faz-se sentir porém para além do volume de vendas do sistema. Uma rede de transportes tem efeitos económicos, sociais e políticos. À posteriori, sabe-se que uma intervenção numa rede de transportes, por exemplo a construção de uma nova infra-estrutura, pode ter efeitos positivos directos sobre o território, efeitos negativos ou ter um efeito neutro, nada se alterando substancialmente. De facto, se é fácil perceber os efeitos positivos directos sobre o território em que é instalada essa infra-estrutura, não se pode esquecer que também pode haver efeitos negativos, como por exemplo o desvio de fundos prioritários para outros sectores e/ou o esvaziamento de áreas a favor de focos e centros de concentração, nem sempre desejável, como pode também acontecer que nunca se venham a registar as melhorias ou os fluxos que se haviam projectado, pouco ou nada se alterando com a criação da nova ligação (Hecht 2001.p.80).

³ Expressão de HECHT, Volker, Christian Weis(2001) - *Bordercrossings in Southern Africa: regional development through economic integration and road transport strategies*. Bochum: Geographisches Inst. Materialien zur Raumordnung, 58.p. 65.

Da mesma forma que os efeitos da rede de transportes sobre o desenvolvimento regional se podem fazer sentir de diversas formas e em diversos domínios, é importante também ter em linha de conta que as decisões sobre os projectos dos sistemas de transportes se prendem com vários factores. Assim, um projecto de uma infraestrutura pode vir a ser implementado não por razões económicas, ou seja na sequência de uma avaliação custo-benefício positiva, mas por questões políticas e/ou sociais e de estratégia a longo prazo.

Muitas das decisões sobre projectos e programas de transportes decorrem exclusivamente de decisões políticas (para não dizer a maior parte!), com objectivos de prestígio dos decisores ou respectivas instituições. Isto deve-se ao facto das infra-estruturas de transporte apresentarem uma visibilidade muito grande, de forte impacto na opinião pública que raramente vem a ter informação a médio ou longo prazo, sobre os reais efeitos e impactos induzidos pela mesma.

Em nenhum outro continente como em África, estes processos se podem analisar de forma tão evidente. A maior parte das infraestruturas que hoje constituem o sistema de transportes em África foram construídas com objectivos políticos e estratégicos, quer no tempo colonial, quer pelos países independentes. A partir dos anos sessenta, com as independências, verificou-se um forte impulso na expansão das redes anteriores, adensando-as, numa política de apoio ao desenvolvimento agrícola. No entanto, os eixos estruturantes da rede transnacional africana decalcam ou são hoje os construídos pelo colonialismo. Este facto em si mesmo não é relevante porque também na Europa, muitos dos eixos estruturantes das vias de comunicação transnacionais decalcam hoje, o traçado da rede de estradas do Império Romano.

„...bei Anwendung heutiger Kosten-Nutzen-Analysen wären die großen africanischen Erschließungsbahnen in den ersten Phasen der Kolonialzeit nie gebaut worden!“ (Hofmeier 1979.p.8)

A questão das decisões políticas evidencia-se de forma particular, em África, no caso dos países encravados no interior – *land-locked-countries* – que para além de necessitarem de uma ligação ao mar, até

pelo tipo de base económica que ainda hoje em dia mantêm na maior parte dos casos, de exportação dos seus recursos naturais, minérios de grande valor ou produtos agrícolas, necessitam de ligações alternativas para se defenderem de potenciais boicotes dos países vizinhos através dos quais se ligam ao mar.

“The problem of obtaining freedom of access to the sea has faced landlocked countries for centuries. It has contributed to the starting of wars and the reformation of national boundaries. It is natural that the colonial powers occupied themselves with treaties, agreements, and uneconomic transport investment to insure access to the sea from Central Africa. The presence of valuable minerals far inland added to the incentive. The legacy of investment and agreements are now, however, ill suited to the needs of the new countries who possess the mineral wealth, Zambia and the Congo.” (Haefele,E;Steinberg,E. 1965.p.32.)

Ainda que sem um quadro teórico onde se possam demonstrar as correlações ou relações de causalidade entre as modificações nas redes de transporte e o desenvolvimento socio-económico e territorial, uma rede de transportes eficiente é uma condição necessária, mesmo que não suficiente, para induzir ou impulsionar processos de crescimento, desenvolvimento e modernização. Não é necessário recorrer a análises do tipo custo-benefício para aceitar que os custos de transporte fazem aumentar os custos de produção e que isso pode constituir um travão ao desenvolvimento, de forma particularmente evidente e intensa no actual quadro da globalização da economia.

3. Transportes e Inovação

Maier e outros (Maier,J;Paesler,R;Ruppert,K;Schaffer,F 1977,p.93) na sua *Sozialgeographie* analisam o factor transportes no conceito de inovação, tendo em conta as propostas teóricas da Geografia sueca dos anos 50 e 60 e a abordagem de Borchert, directamente ligada à origem da própria palavra. “Inovação” tem origem na botânica e corresponde ao aparecimento de rebentos de ramos na planta. („*Aus der Botanik stammt und bezeichnet das Voranschieben von Knospen*“ Ob.cit. p.94). Da mesma forma que a planta cresce e se reproduz a partir dos rebentos, também a inovação no sentido de difusão (*Ausbreitung*) quer imaterial

quer material de um modelo cultural, necessita de uma infra-estrutura física para se difundir: uma rede de infra-estruturas básicas de prestação de serviços de transporte e outros. Os processos de inovação de modernização não são no entanto pacíficos e induzem modificações estruturais nos territórios. A Inovação no sentido de difusão, implica uma sobreposição ou uma substituição do “antigo”, do anterior ou da “tradição” em oposição ao moderno (Ob.cit. p.94; Soja 1968). Um aumento de acessibilidade produz naturalmente novas concentrações e novas disparidades regionais e pode modificar profundamente o mapa das regiões. Daí que, em planeamento regional se continue a colocar a questão de saber se os transportes induzem o desenvolvimento ou se deverá haver desenvolvimento antes de alterações profundas nas redes de transporte. Este tipo de questões decorre, por seu turno de outras debilidades teóricas.

4. Políticas de Transporte

Não é possível separar os efeitos dos transportes de outros efeitos induzidos por outras medidas no âmbito de políticas ou programas integrados ou sectoriais. Também a escala de intervenção tem impactos diferentes sobre os territórios. As intervenções nas redes transnacionais têm efeitos diferentes das alterações das redes locais ou rurais. Com efeito elas até decorrem de objectivos diferentes. A chamada acessibilidade social, o acesso das populações aos equipamentos sociais mínimos – escolas, centros de saúde, mercados, carreiras de transporte, etc. – foi depois das independências, de forma generalizada, a primeira prioridade das políticas nacionais de transporte em África. Da mesma forma que a rede fundamental de estradas transnacionais foi construída ao longo do período colonial, servindo objectivos económicos, militares e estratégicos, dependentes da acessibilidade externa, as políticas nacionais dos primeiros tempos das independência tiveram como prioridade o aumento da acessibilidade interna. A rede transnacional entrou mesmo em decadência a partir dos anos 60, degradando-se em muitos casos até situações irreversíveis. Actualmente, a maior parte dos países africanos não projectam novas estradas de ligações regionais⁴, nem os

⁴ Regional no sentido de região= área supra-nacional (no caso a chamada África Austral).

países e instituições internacionais doadores e financiadores de projectos, preconizam a construção de auto-estradas e vias rápidas transnacionais. A política de transportes dominante na actualidade é a da reabilitação e conservação da rede existente e um paralelo reforço da rede local que serve as populações rurais. As estradas uma vez construídas precisam de ser mantidas e conservadas; ora, em África a própria construção das estradas é toda financiada pela ajuda internacional não existindo, naturalmente, meios para a sua posterior conservação e reparação. Daí poderão decorrer novos endividamentos!

Em conclusão, qualquer que seja a articulação entre os dois elementos, ambos se encontram numa situação crítica em África: rede de transportes e desenvolvimento económico, social e territorial. Apesar das extraordinárias melhorias tecnológicas registadas nos transportes nas últimas décadas, elas não têm sido aplicadas em África. A periferização de África no discurso político internacional e até na ajuda e cooperação para o desenvolvimento, apesar da manutenção de importantes fluxos financeiros, verifica-se também na acessibilidade física, África cada vez fica mais distante do resto do Mundo e de si própria, mantendo níveis de acessibilidade interna inadmissíveis em 2003.

5. Acessibilidade e integração regional: uma questão institucional?

Se, actualmente e de forma geral para a África sub-sahariana, existe algum consenso quanto à política de transportes, a qual deve privilegiar a reabilitação e conservação de infraestruturas existentes, em detrimento da construção de novos eixos (Hecht 2001.p.78) e se há uma identificação mais ou menos pormenorizada e exacta das carências ao nível da acessibilidade interna e externa, é de admitir que os principais estrangulamentos se situem ao nível institucional. À excepção da República da África do Sul, há uma incapacidade política e técnica por parte da maior parte dos governos para aplicar os planos existentes, apesar de existir potencial financiamento, por parte do Banco Mundial, União Europeia e outros financiamentos ao abrigo da cooperação bilateral.

No âmbito da discussão em torno dos estrangulamentos institucionais, a integração territorial e concretamente o desenvolvimento da SADC tem surgido como a alternativa imediata e disponível a uma regeneração económica e social da África Austral (Evans 1999; Jenkins, C. Leape, J. Thomas, L 2000; Wellmer 2000; Matambalaya 1995 1997). E, nesse contexto, o sistema de transportes é um pilar importante da integração regional, com particular incidência nas regiões transfronteiriças. Com efeito, se qualquer nova infra-estrutura deve ser projectada de forma integrada no quadro global da rede de transportes e comunicações, também a política sectorial de transportes deve ser enquadrada na restante política regional, o que implica a todos os níveis, uma integração territorial. Para as redes transnacionais essa integração pode ser facilitada por uma integração política e pela não existência de barreiras alfandegárias e outras, não-tarifárias nas áreas transfronteiriças. A permeabilidade das fronteiras é o primeiro alvo da integração. A consolidação da actual SADC, com o aprofundamento da integração regional ao nível económico e político, poderá constituir o quadro institucional mais eficaz para a aplicação de políticas de desenvolvimento integrado, aí se podendo inserir uma política de transportes convenientemente articulada (Evans et al. 1999).

A relação entre a acessibilidade e a integração regional constituiu um ponto crítico do processo de integração europeia e tem sido tomada, em grande medida como modelo, no sentido de “exemplo a seguir”, na África da SADC. É verdade que na Europa, os objectivos de integração e coesão económica e social, encontraram na rede de transportes uma infra-estrutura eficiente para uma política de integração territorial equilibrada (pelo menos a definida como desejável e exequível). A questão que se coloca é a de saber que tipo de relação existe entre a rede de transportes e o desenvolvimento, como se desenvolve e em que medida pode ser aplicada no planeamento do desenvolvimento em África. Esta é quase uma segunda grande questão a nível do enquadramento teórico do presente estudo. No caso da actual SADC a questão tem particular oportunidade porque a rede de transportes transnacional foi e continua a ser um ponto crítico da história económica e política da região.

Da mesma forma que actualmente se procura demonstrar como o processo de integração económico e social da região depende da rede de transportes, também se faz depender a melhoria do sector transportes e da acessibilidade geral, interna e externa, da consolidação da integração política. Esta dupla abordagem reflecte bem a própria fragilidade da justificação teórica da relação transportes-desenvolvimento. Independentemente dessas limitações, os objectivos deste estudo são os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique, os quais se enquadram na rede transnacional de transportes da SADC, enquanto caso de estudo da realidade da África Austral e assim, é importante fazer uma pequena retrospectiva.

Ao admitir que as acessibilidades são um pressuposto à integração regional na África Austral e ao crescimento/desenvolvimento económico da região, levanta-se sempre a questão de essa ser uma abordagem euro-cêntrica e poder-se-à perguntar até que ponto se pode transpor a filosofia da União Europeia para a SADC. Como poderá porém, a SADC encontrar um modelo de integração específico, adaptado às realidades locais a às respectivas populações? Qualquer que sejam as formas de organização da SADC, elas serão sempre a resposta a dois tipos de pressões eventualmente contraditórias: por um lado a inserção na divisão internacional do trabalho no quadro da globalização e por outro a procura de um desenvolvimento sustentável e adaptado às realidades locais. Neste contexto, a República da África do Sul é vista por vezes como uma espécie de Cavalo de Tróia do Norte. Mesmo que partilhando muitas das fragilidades dos países vizinhos, a RSA encontra-se num estágio de desenvolvimento económico muito mais avançado e é sempre o parceiro mais forte na SADC. A verdade é que os outros países parece já terem compreendido que a RSA é um parceiro importante com potencialidades positivas da mesma forma que a própria RSA já compreendeu que também não lhe serve de nada ter vizinhos “pobres” e precisa que os países periféricos cresçam para que a SADC funcione eficientemente e se possa afirmar no quadro internacional (Evans 1999). O cepticismo que se regista em muitas análises sobre o futuro da SADC decorre essencialmente dos medos do comportamento da RSA no seu interior. Será que a RSA vai converter a SADC numa nova SACU, para poder vender o que não consegue vender ao exterior, é a pergunta que

muitas vezes é levantada. A verdade é que o tempo tem vindo a demonstrar que para a SADC não há duas alternativas, é o tudo ou nada e o processo de integração regional já chegou a um ponto de irreversibilidade, com os acordos e protocolos já assinados (Cassim, R ; Myer, Marina 1997).

Uma das grandes potencialidades da própria SADC é o aparecimento de novas instituições supra-nacionais credíveis, funcionando um pouco como “*Bruxelas*” na União Europeia, entendida a palavra como referência a uma instituição independente dos Estados Membros, de onde emanam as regras e as leis (Pfister 2001). Essas instituições podem ser a solução para muitos dos problemas internos dos vários parceiros e para ultrapassar a incapacidade individual de desenvolver regimes democráticos.

6. Moçambique nas vésperas da Independência: inserção na divisão internacional do trabalho

Portugal começou muito tarde uma política de efectivo controle sobre as suas colónias, nomeadamente Moçambique. Só em meados dos anos 40, do século passado, se iniciou por exemplo, um processo de transferência ou construção de unidades industriais em Moçambique, até porque anteriormente a legislação proibia a criação de fábricas nas colónias (Fonseca 2001). A industrialização de Moçambique, no seu início foi determinada essencialmente por dois factores: a necessidade de um segmento importante da indústria metropolitana – em especial a indústria têxtil - encontrar territórios de deslocalização para proceder à sua própria renovação tecnológica e a necessidade política de impedir o controle por parte da Inglaterra de alguns eixos de comunicação entre as colónias inglesas localizadas no interior do continente africano e os portos na costa do oceano Índico. Um conjunto de factores de carácter geo-estratégico conduziram assim a que Moçambique, ainda enquanto colónia portuguesa, tivesse um tipo de desenvolvimento económico assente em pilares regionais e em prioridades da potência colonizadora. Algumas análises sugerem que Portugal terá utilizado as suas colónias como via de inserção na divisão internacional do trabalho, no sentido de reforçar a sua posição de semi-periferia do sistema mundial, de

acordo com o modelo de Wallenstein (Fortuna 1993). No que diz respeito a Moçambique, a sua posição geo-estratégica veio a constituir desde logo, o ponto forte do seu modelo de desenvolvimento, na medida em que oferecia aos *land-locked-countries*, ricos em recursos naturais, com minas de variados metais e pedras preciosos, a possibilidade de ligação ao mar e à exportação.

Desde o final do sec. XIX que se iniciou a construção de linhas de caminho de ferro de penetração no interior e ligação aos *land-locked-countries*, embora só a partir dos anos 40, com uma política de industrialização e de expansão das culturas de plantação – algodão, açúcar, caju, sisal, etc. – se possa falar de uma política integrada de crescimento económico em Moçambique. A ideia de corredores é assim antiga e surge com o próprio desenho do mapa de África, com a partilha de África no séc. XIX. Compreende-se facilmente que para Moçambique, os caminhos de ferro sempre tenham sido uma importante fonte de receitas. As vias de caminho de ferro atravessavam o país de oeste a leste, entre o *land-locked-countries* e os portos, na costa do Índico.

A construção das linhas de caminho de ferro e das infra-estruturas portuárias foram um motor impulsionador de grande dinamismo económico na então colónia. Asseguraram emprego ao longo de muitos anos, aumentaram as receitas na prestação de serviços ao exterior, na exportação de matérias primas e outros recursos e serviram ainda de meio de transporte aos imensos fluxos de trabalhadores emigrantes de Moçambique para as minas na RAS. Aliás, o “que as colónias ganhavam, nas transacções com outros países, perdiam no comércio com a Metrópole e Moçambique, como os outros territórios africanos, financiava em grande parte os déficits da balança de pagamentos do país europeu em desenvolvimento, Portugal” (*„Was die Kolonie im Verkehr mit Drittländer gewann, verlor sie im Handel mit Portugal; so finanzierten Mosambik und die anderen Überseebesitzungen das Defizit des europäischen „Entwicklungslandes“ Portugal* „(Schicho, 1999 p.80).

Nas vésperas da Independência, o modelo de desenvolvimento económico de Moçambique assentava assim, num conjunto de quatro pilares fundamentais: na expansão da industrialização, com a instalação

de indústrias tradicionais deslocalizadas da Metrópole e outras novas, tecnologicamente mais avançadas e de importância crítica para a construção de infra-estruturas e construção civil (1); na intensificação da agricultura de plantação(2); nas remessas dos trabalhadores das minas da África do Sul (3); e na prestação de serviços de transporte aos land-locked-countries, ao longo dos corredores (4).

Ainda que o modelo de desenvolvimento estivesse articulado com toda a estratégia nacional de Portugal, os pontos fortes do desenvolvimento económico da então colónia conferiam-lhe alguma autonomia na inserção internacional. O mesmo é dizer que não foi só a ruptura das ligações económicas à Metrópole que terá debilitado a economia Moçambicana do pós-Independência mas também, e como tem sido apontado e demonstrado, a saída dos portugueses, técnicos de toda a ordem, quadros superiores e médios, que asseguravam o funcionamento da administração pública e das empresas ligadas a todo esse leque de serviços. Determinante foi ainda naturalmente, o abandono do modelo de desenvolvimento da época colonial, com a adopção de uma política virada para o interior do país e para o desenvolvimento endógeno, criando um forte isolamento (Badru 1998; Brito 1980; Cravinho 2002; Mihenc 1995; West, Myers 1996; Schicho 1999). Os ensaios de socialismo dos primeiros governos do Moçambique independente viriam a revelar-se catastróficos. As ligações internacionais estabelecidas privilegiaram os antigos países europeus do leste cujo apoio se traduziu mais em acções políticas e solidariedades ideológicas do que em ajudas financeiras, as quais acabaram sempre por vir das instituições do ocidente. A partir de 1989, com a queda do Muro de Berlin, também essas ligações (Conselho de Ajuda Económica Mútua) se romperam, num período em que a abertura ao exterior a liberalização da economia cada vez obrigavam a mais rápidas transformações económicas e políticas.

O percurso político e o paralelo ensaio de modelos alternativos de desenvolvimento levados a cabo em Moçambique não foram muito diferentes dos desenvolvidos por outros países de África, antigas colónias europeias, depois das respectivas independências (Chingono 1996; Makoba 1998).

7. Moçambique depois da Independência: A “dualidade” económica, social (política) e territorial

Actualmente o traço mais marcante da economia Moçambicana é provavelmente a sua dualidade. A par de actividades pouco dinâmicas e de baixa produtividade em empresas, sectores ou formas de produção retardatários, existem sectores vanguardistas, dinâmicos, de alta tecnologia, capital intensivos, ainda que obviamente criadores de poucos empregos.

Três quartos da população activa do país são referidos nas estatísticas oficiais como trabalhando no sector agrícola, inferindo-se daí, um grande peso do sector primário (World Bank 1995; EIU 2002; Cravinho 2002). Ora, a agricultura de Moçambique apresenta a mesma dualidade do resto da base económica do país. Existe um segmento ligado às plantações e à criação extensiva de gado, que abrange alguns produtores do tempo colonial, empresas novas e um fluxo recente de “farmeiros” que migraram do Zimbabwe e que se estão a instalar nas áreas fronteiriças do centro do país, dinâmico e com elevados níveis de produtividade. A par deste, há um vastíssimo segmento de pequenos produtores agrícolas familiares. Trata-se de populações rurais, que exploram algumas parcelas agrícolas, regra geral de forma pouco eficiente, com baixíssimos níveis de produtividade da terra e do trabalho, procurando assegurar a sua sobrevivência e da sua família (Negrão 2001). As reais potencialidades agrícolas do país são desconhecidas. A maior parte dos estudos sobre o assunto são do tempo colonial. A política agrária dos primeiros governos depois da Independência registou fracassos graves (Kimble 1996; West; Meyers 1996). Depois disso não houve ainda um plano estratégico global integrado, para o sector. Há iniciativas dispersas, muitas vezes conduzidas por ONG's, outras por investidores privados ou parcerias, algumas com anunciado sucesso, inseridas, na maior parte dos casos, em planos de desenvolvimento integrado de áreas limitadas, como por exemplo no Vale do Zambeze, no distrito do Chokwe ou nos Pequenos Libombos.

As metas para o sector são também muito pouco ambiciosas e não têm em conta a dualidade do mesmo. Em 2001, registaram-se exce-

dentes na produção de milho, facto que apesar de positivo, em si mesmo, não decorre de nenhuma estratégia planificada, nem é provável que induza outros efeitos na base económica local. Excedentes na produção de milho ou deficits sucedem-se, procurando improvisar-se soluções para os problemas, ano a ano. Assim, os resultados da agricultura moçambicana, no chamado sector familiar, são o somatório das produções familiares, dispersas, resultantes apenas da evolução do tempo, do clima, etc. Da imprevisibilidade, do destino.

Quando se lêem os documentos do governo de Moçambique, ao nível do programa político e de desenvolvimento socio-económico, ou mesmo o recente PRSP e se lêem os documentos estratégicos da SADC ou os planos de desenvolvimento da RSA, no que diz respeito a Moçambique ou projectos transnacionais e até mesmo nos conteúdos de alguns grandes projectos de infra-estruturas financiados pelo Banco Mundial, somos levados a pensar que se trata de dois países diferentes: o Moçambique em português e o Moçambique em inglês. É difícil encontrar documentos ou relatórios sobre os corredores de Maputo, Beira ou Nacala, em português! O próprio CPI (Centro de Promoção do Investimento), agência de promoção do investimento estrangeiro do governo de Moçambique, divulga a sua informação em inglês. Ao nível do programa do governo moçambicano nunca são definidos cenários territoriais, nunca se encontra um plano de desenvolvimento socio-económico territorializado. Em oposição, a rede de corredores e os mapas com a rede de transportes trans-nacionais dominam os documentos estratégicos da RSA ou da SADC.

Há referências a instituições e projectos de diversos financiadores, no âmbito dos corredores, como por exemplo o RSIS, Rolling Stock Information System ou a SARA, Southern African Railways Association (*SADC Today*, nº 5), abrangendo o território de Moçambique em fontes exteriores, naturalmente em inglês. Em português, nas revistas, nos serviços de informação do governo ou outras fontes em Moçambique, não aparecem os corredores como projectos integrados. Só são referidas obras isoladas de melhoramento ou recuperação dos portos, das linhas de caminho de ferro e outras infra-estruturas, nunca se conseguindo avaliar em que medida a sua transformação em corredores de desen-

volvimento é um objectivo nacional ou apenas uma (re)invenção da RSA.

8. A questão institucional (SADC)

Em 1979, reuniram-se em Arusha, na Tanzania, os chamados Países da Linha da Frente com o objectivo prioritário de, em conjunto e de forma coordenada, conseguirem reduzir a dependência económica em relação à Republica da África do Sul, que naltura dominava de forma quase exclusiva, a economia da região da África Austral, isto é, com o objectivo de “fazerem frente” à RAS. Para reduzir essa dependência económica era necessário mobilizar de forma eficiente os recursos nacionais e assegurar o apoio e interesse estrangeiro, com vista ao financiamento de projectos e programas de desenvolvimento de impacto nacional e regional.

No ano seguinte, 1980, os referidos países e outros entretanto convidados a aderir ao projecto, num total de nove - Angola, Botswana, Lesoto, Malawi, Moçambique, Suazilândia, Tanzania e Zâmbia - reunidos em Lusaca, na Zâmbia, associam-se formalmente na chamada SADCC: Southern African Development Co-ordination Conference. A SADCC é portanto, na sua origem, uma forma institucional de integração regional com objectivos de desenvolvimento socio-económico e estabilidade política.

O quadro logístico da SADCC foi definido em 1980, desta forma: cada país membro ficaria responsável por um sector, existindo uma estrutura central de coordenação muito simples, o Secretariado, localizado em Gabarone, no Botswana. Moçambique conseguiu chamar a si o sector dos transportes, logo em 1980. Este é um facto extraordinário e traduz uma capacidade negocial de Moçambique, ao tempo, superior à que posteriormente terá tido em diversos processos. É possível que esse facto se tenha ficado a dever à presença do Ministro Moçambicano da época - Alcântara Santos - um antigo engenheiro português da Companhia de Caminhos de Ferro de Moçambique, a trabalhar na construção de vias ferroviárias no território, desde o início dos anos 1950. “O Pai dos Corredores”, chamou-lhe a revista Xitimela (Nº111

Especial, Outubro de 2001). De facto, tratava-se de alguém que conhecia a importância estratégica dos corredores desde o seu início, no tempo colonial e foi capaz de negociar de forma vantajosa a atribuição dos pelouros da SADC. Este engenheiro ferroviário morreu em 1986.

A transformação da SADCC em SADC (Southern Africa Development Community) ocorreu em 1992, em Windhoek (Summit da SADC). Em 1994, após o fim do apartheid, a RSA entra para a SADC. Hoje são 14 membros no total. Após longuíssimas negociações, em 1996 foi assinado o Protocolo dos Transportes. Em 2001, teve lugar em Windhoek, Namíbia, uma reunião extraordinária no âmbito da reforma institucional da SADC (Extra-ordinary Summit), que decidiu que as SCUS (Sector Coordinating Units) deveriam desaparecer dentro de dois anos, devendo o processo de extinção ser acelerado para as áreas prioritárias.

Tendo conseguido chamar a si um dos domínios mais importantes da SADC e mantendo a sua gestão por mais de 20 anos, como pôde Moçambique ter avançado tão pouco na reconversão dos corredores de transporte em corredores de desenvolvimento? Tendo a RSA passado de “inimigo comum” a parceiro, que vantagens advieram para Moçambique na sua política de transportes transnacionais? Pior, perante a ameaça a curto prazo de uma reconversão na estrutura da SADC, Moçambique poderá ver-se privado da gestão desse sector, actualmente, talvez o principal ponto forte de Moçambique no quadro político e económico da região onde se insere.

Como no passado, o futuro dos Corredores de Moçambique será determinado pelos países do hinterland – *land-locked-countries*. Alcântara Santos não terá sido propriamente o Pai dos Corredores. O Pai dos Corredores foi o colonialismo. O que Alcântara Santos foi capaz de compreender em 1981, com extraordinária visão para o futuro, foi o carácter estratégico dos corredores. Provavelmente como Soja (1968), também ele percebeu o grau de enraizamento do modelo de desenvolvimento criado pelo colonialismo e procurou maximizar as suas virtualidades, num novo quadro político.

9. Os Corredores de desenvolvimento em Moçambique

A importância estratégica dos corredores e em particular dos Corredores de Maputo, Beira e Nacala, foi particularmente posta em evidência durante a Guerra Civil em Moçambique.

Imediatamente a seguir à Independência e assumindo a orientação marxista-leninista da Frelimo, Moçambique confrontou-se com os seus vizinhos República da África do Sul e Rodésia (Chingono 1996; Newitt 1997). Condenando o governo de minoria branca da Rodésia, Moçambique procedeu a um boicote àquele país, fechando as fronteiras e cortando-lhe portanto o acesso ao Corredor da Beira, em 1976. Posteriormente, viria precisamente da Rodésia o apoio logístico à Renamo e o Corredor da Beira seria o palco privilegiado para as confrontações. Com a Independência do Zimbabue, Moçambique reestabelece relações com aquele país. A fronteira é de novo aberta e um enorme exército Zimbabueano fica estacionado ao longo do corredor assegurando o transporte regular de mercadorias entre Harare e o mar!! Muitos estudos se têm debruçado sobre o que terá sido o posterior apoio à Renamo por parte da RSA. Qualquer que ele tenha sido, a verdade é que o corredor de Maputo rapidamente se converteu no segundo grande palco da guerra civil.

A costa de Moçambique prolonga-se por cerca de 2500 Km. É uma costa com muitos pontos de fácil ancoragem, propícios à navegação marítima. No entanto, até praticamente a meados do século XIX, devido à inexistência de relações com os territórios do interior do Continente, esses potenciais portos não tinham grande significado. *“Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Künstenstützpunkte von Mosambik, wegen kaum vorhandener hinterlandsbeziehungen und verlorengangener politisch-strategischer Position bedeutungslos. Schon seit 1650 hielt Großbritannien den Seeweg nach Indien fest in seiner Hand.”* (Sendler 1977.p.439)

Também o tráfico de escravos nunca atingiu as proporções da costa ocidental, pelo que não provocou um maior dinamismo nos portos da costa moçambicana.

A valorização da costa de Moçambique só ocorreu de facto a partir do séc. XIX com a descoberta dos “tesouros” minerais no sub-solo da África do Sul e dos outros territórios correspondentes à actual Zâmbia e Zimbabwe.

As disputas pelos territórios portugueses por parte dos franceses, belgas e ingleses, com particular importância para as chamadas *terras do mapa cor-de-rosa*, entre Angola e Moçambique, foram reduzindo a extensão das colónias portuguesas, ficando Moçambique praticamente com a actual configuração a partir da Conferência de Berlin da partilha de Africa (Newitt 1995). Em 1891, ficaram definitivamente definidas as fronteiras do país, tal como elas se encontram actualmente.

Os três principais portos de Moçambique – Maputo, Beira e Nacala – não entroncam em nenhum ponto de ancoragem primitivo do tempo dos descobrimentos ou da época da influência Árabe. Foram os três criados em articulação com as ligações de caminho de ferro aos territórios do hinterland, aos *land-locked-countries*. Os três portos devem o seu dinamismo e crescimento não ao lado do mar mas ao lado da terra e à actividade económica daqueles países. Mesmo a construção do porto de Nacala, em 1970, obedeceu à mesma política dos dois anteriores. A função de trânsito destes portos decorre deste contexto (Sendler 1977.p.441).

A construção dos grandes eixos ferroviários em Moçambique iniciou-se no final dos anos 80 do séc. XIX. Em 1887 foi inaugurada a primeira linha de caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transval, numa extensão de cerca de 87 Km, servindo acima de tudo as minas de ouro e carvão ali localizadas. A segunda linha aberta, em 1900, ligava a cidade da Beira à então Rodésia (actual Zimbabwe), foi construída por uma companhia inglesa e explorada posteriormente também por uma companhia estrangeira. Uma terceira linha, Transzambezião, seria aberta em 1922, com o objectivo de servir a Niassaland (actual Malawi), um protectorado inglês, nessa época e finalmente, uma quarta linha viria a ser construída para ligar Lourenço Marques a Goba, junto da fronteira com a actual Suazilândia. Estes quatro eixos ferroviários correspondem exactamente aos corredores de ligação dos *land-locked-*

countries ao mar. Foram construídos por pressão desses países, pelas suas empresas e posteriormente também explorados por empresas e consórcios dos próprios países ou das potências colonizadoras, com destaque para a Inglaterra. Marcaram toda a história posterior de Moçambique, durante o período colonial e foram a base dos agora designados (e reabilitados?) corredores de desenvolvimento.

O governo português foi construindo outras linhas férreas internas e algumas empresas privadas, ligadas às grandes plantações, também contruíram as suas linhas próprias mas a rede geral nunca se tornou muito densa nem nunca se desenvolveram linhas de ligação, norte-sul, entre os eixos principais leste-oeste.

A política dos primeiros tempos da Independência, de inspiração socialista, como foi dito, previligiando uma orientação para o desenvolvimento endógeno e as conflituosas e agitadas relações de Moçambique com os países vizinhos da RSA e da Rodésia/Zimbábwe, para além da própria guerra civil, interna, levaram a um abandono dos “corredores” como eixos estruturantes da organização do território do país.

Os (novos-)corredores aparecem explicitamente definidos no Protocolo sobre Transportes, Comunicações e Meteorologia, aprovado em Agosto de 1996, em Maseru, na Summit da SADC.

„*“Corridor” means a major regional transportation route along with a significant proportion of Member States or non Member States, regional and international imports and exports are carried by various transport modes, the development of which is deemed to be a regional priority.*” (Protocol on Trade in the Southern Africa Development Community Region. Gabarone: SADC, 1996)

O mesmo documento prevê a criação dos “*Corridor planning committees*”. Não há porém referências à sua existência, nem ao seu funcionamento regular e organizado. É possível que eles existam legalmente mas na prática correspondem a uma pessoa, com outras atribuições administrativas, na área dos transportes ou indústria e não têm instalações, nem quadros técnicos próprios.

Ainda que desde 1993 tenha havido iniciativas nos corredores, em Moçambique, ao nível da reconstrução de vias, por exemplo no Caminho de Ferro do Limpopo, não se pode deixar de associar à entrada da RSA na SADC, o retorno dos Corredores à política da África Sub-sahariana. Daí também naturalmente as preocupações dos países mais pequenos e com uma base económica débil, face a potenciais tendências hegemónicas da RSA.

Em 1986 foi lançado em Moçambique o Programa de reinstalação do Corredor da Beira (ainda durante o ministério de Alcântara Santos). Em 1993, depois da Guerra Civil, procedeu-se à reabilitação da Linha do Limpopo. Em 1997 foi privatizado o porto de Maputo e em 1999 foi anunciado o relançamento do Corredor de Nacala (Schicho, 1999). Há portanto não só uma retoma de atenções sobre os corredores, a partir da entrada da RSA na SADC, como uma alteração radical na política de reabilitação dos mesmos. As privatizações quer de portos, caminhos de ferro e serviços diversos, fazem parte de uma nova abordagem política global para o país e no contexto da região, naturalmente muito dominada pelo peso (político e económico) da RSA (Muibo 1999).

10. Corredores de Desenvolvimento ou SDIs – Spatial Development Initiatives: Old wine in new bottles?

Depois do apartheid, a RSA alterou profundamente o seu modelo de planeamento do desenvolvimento, ao nível espacial. O modelo de concentração em determinados pólos de desenvolvimento, da época do apartheid, associado a uma estratégia macro-económica de substituição da importações, comum a outros países de África, deu lugar a uma política de apoio às exportações e penetração no comércio internacional, assente num modelo territorial de planeamento, apresentado como novo. Basicamente esse modelo traduz-se na definição de áreas prioritárias de desenvolvimento, designadas por *Spatial Development Initiatives*: SDI, correspondentes a áreas de intervenção integrada, regra geral com uma forte especialização em determinados domínios, quer de produção industrial, quer de desenvolvimento agrícola, turismo ou outros (Rogerson 2001, 2001^a). As SDI estão naturalmente associadas aos corredores (não só os de Moçambique como outros, numa complexa

rede cobrindo toda a SADC), confundindo-se com eles próprios já que os documentos existentes de apresentação dos respectivos planos se resumem ao traçado de duas faixas paralelas aos eixos ferroviários e rodoviários dos corredores de transporte, assinalando uma hipotética área de influência dos mesmos (Beer 2001). Não está clara a metodologia que terá orientado quer a largura quer o carácter de continuidade das referidas faixas, admitindo-se que elas representam afinal aquilo que poderão ser os territórios de desenvolvimento dos corredores de transporte.

A ideia das SDIs e dos “corredores” aí incluídos, pretende naturalmente articular-se com a política nacional de crescimento macroeconómico mas, é também um instrumento estratégico ao nível da coesão territorial da SADC: as SDIs são os eixos da integração regional na SADC. Os corredores, especificamente, deverão constituir os eixos privilegiados do comércio transnacional na África Austral e assegurar a captação do investimento directo estrangeiro. Ao nível dos modelos de planeamento, o esquema dos corredores procura assegurar um desenvolvimento equilibrado, ou seja contemplar e respeitar os actuais critérios de sustentabilidade e preservação da qualidade do ambiente mas, a partir dos projectos apresentados e em processo de execução parece tratar-se mais de boas intenções do que de acções concretas. 80% dos projectos da SADC são actualmente financiados pelos doadores internacionais o que pode levar a que objectivos de eficiência económica se sobreponham a curto prazo a outros de equidade social ou sustentabilidade e preservação ambiental ainda que estas componentes possam estar enunciadas nos estudos e nas apresentações dos projectos.

11. Conclusão

O desenvolvimento e crescimento económico de Moçambique a médio prazo passa naturalmente pela SADC, provavelmente via RSA. Mesmo que outros caminhos houvesse, este é provavelmente o mais desejado, mais seguro e mais eficiente. Mais, é provavelmente, neste momento, um quadro irreversível. Interessa aprofundar a integração e acelerá-la (Evans 1999).

Nessa perspectiva o mais importante será uma avaliação das reais potencialidades dos corredores enquanto eixos de desenvolvimento e modernização. Moçambique poderá aproveitar o momento provavelmente excepcional, de maximizar os efeitos positivos da proximidade à RSA e evitar uma situação de neo-colonialismo de proximidade! Mas os corredores não podem ser apenas canais de circulação rápida. E os documentos disponíveis neste momento sugerem que provavelmente eles ainda continuarão a ser apenas corredores de transportes. À actual revitalização dos corredores, associa-se invariavelmente o parque industrial de Beluluane e a fábrica de alumínio da Mozal, no Corredor de Maputo. Este corredor é aliás sistematicamente apresentado como uma história de sucesso e um ponto forte do actual desenvolvimento da economia de Moçambique. É porém estranho o facto do corredor de Maputo ter assumido subitamente uma importância superior aos do centro e norte do país (Beira e Nacala), anteriormente de maior peso. A extensão do Corredor de Maputo em território Moçambicano é muito reduzida (cerca de 100Km) mas muito mais extensa em território sul-africano (cerca de 500 Km), ligando as áreas de maior concentração industrial da RSA, nas proximidades de Johannesburgo (Gauteng e Mpumalanga) ao mar. Parece existir alguma sobrevalorização do sucesso do Corredor de Maputo, alimentada pelo lado da RSA.

A verdade é que a debilidade económica, política e social de Moçambique é seguramente um grande estrangulamento para uma política de planeamento mais ambiciosa, nos corredores como noutros segmentos do território mas, a SADC e o modelo das SDI, apesar de tudo, poderão também ser as únicas âncoras possíveis neste momento. De qualquer forma para Moçambique é importante conseguir afirmar-se no planeamento dessas iniciativas de desenvolvimento espacial.

OS CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO EM MOÇAMBIQUE

CRONOLOGIA

Madalena Fonseca
Bayrouth 11/02/03

Data	Moçambique	SADCC/SADC	International (outros)
1854/5			Conferência de Berlim
1887	Primeira linha férrea em Moçambique (Lourenço Marques/Maputo-Tyranavaal)		
1891	Estabelecimento das actuais fronteiras de Moçambique 2ª Linha Férrea: Beira-Salisbury/Harare (planeada até ao Kongo)		
1922	3ª Linha férrea: Beira-Nacassândia (Malawi)		
1951	Abrertura do Porto de Nacala		
1952	O Engº Alcântara Santos chega a Moçambique para a construção de linhas férreas (vale do Limpopo)		
1955	Ligação ferroviária Lourenço Marques - Salisbury (Vale do Limpopo)		
1962	Ligação ferroviária entre Lourenço Marques e a Suazilândia		
1970	Ligação ferroviária entre Nacala e o Malawi		
1974	Independência		
1975	Política de desenvolvimento socialista Ligação ao Conselho de Ajuda Económica Mútua (CAEM ou COMECON) (Possibilidades de ajuda e apoio muito limitadas)		Desenvolvimento dos Portos Sul-africanos Durban, Port Elizabeth e Richards Bay
.../1976	A Rodésia (Zimbábue) era o principal parceiro no Porto da Beira		
1976	Boicote comercial total à Rodésia		
1979		Primeira reunião dos Estados da Linha da Frente em Anuscha (Tanzânia) Objetivos: Independência económica em relação à RSA Fundação em Lusaka - Zâmbia (9 Estados)	
1981	MAPUTO = Sede do Sector dos Transportes da SADCC (Alcântara Santos, Ministro dos Transportes de Samora Machel)		
1982/...	passível apoio logístico e militar dos rebeldes moçambicanos através da República da África do Sul		
.....	Destruição das linhas férreas do e para Maputo/Beira/Nacala Estacionamento de um quarto do exército zimbabueano ao longo do Corredor da Beira (Harare-Beira)		
1984	Acordo de Nkomati (Não agressão entre Moçambique e a RSA)		
1987	Morte de Samora Machel (... e Alcântara Santos) Programa de Recuperação Económica (PRE) financiado pelo FMI		
1989	Abandono do marxismo-leninismo pela Frente transformação em direcção à social-democracia		
.../1990	A dependência económica da SADC em relação à RSA era maior que nunca anteriormente!		
1990			Independência da Namíbia
1984...1992	Reabilitação do Porto de Nacala (Financiamento da Finlândia)		
1992	Acordo de Paz de Roma	SADCC transformou-se na SADC (princípios de integração regional) Tratado da SADC (Windhoek)	
1992/1995	Presença de tropas das Nações Unidas (ONUMOZ)		
1994	Reforma da Constituição Primeiras Eleições livres multi-partidárias	Novos Membros: A República da África do Sul (de adversário a parceiro) Maurícias	Primeiras eleições livres na RSA (fim do apartheid)
1996	Nova Constituição	Balço da actividade da SADC: pouca cooperação! falta de investimento directo estrangeiro Preparação do Protocolo de Comércio Conferência da SADC em Maseru Lesotho Ratificação do Protocolo de Transportes: As "Spatial Development Initiatives" SDI's - Corredores de Desenvolvimento	
1997	Primeiras eleições municipais (33 Cidades e Distritos)		
1998		Adesão da República Democrática do Congo e das Seychelas	
1999	Segundas eleições presidenciais e legislativas livres		
2000	Chóias	Ratificação do Protocolo de Comércio	
2001		Reforma Institucional - Summit da Windhoek - Namíbia	

Elaboração Própria

BIBLIOGRAFIA

- ANSPRENGER, Franz (1998)- Súdáfrika am Ende des Regenbogens. *Blätter für Deutsche und Internationale Politik* 43(6) pp. 720-728.
- ANSPRENGER, Franz (1999)- *Politische Geschichte Afrikas im 20.Jahrhundert*. München: Beck.
- ANSPRENGER, Franz (2002) - *Geschichte Afrikas*. München: Beck
- ARNOLD; Guy; WEISS, Ruth (1977) – *Strategic Highways in Africa*. London: Julian Friedmann Publishers.
- BADRU, Pade (1998) - *International banking and rural development: The World Bank in Sub-Saharan Africa. (The making of modern Africa)*. Aldershot: Gower.
- BEER, Geoffrey de; BRUZELIUS, Nils (2001) – *An Overview of the Southern African Regional Development Corridors and Spatial Development Initiatives*. SADC – SATCC. www.satcc.org
- BRITO, L.de (1980) - Dependência colonial e integração regional. *Estudos Moçambicanos* n. 1, p. 23-32
- CAPELA, José (2003) – *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique*. Porto: Edições Afrontamento.
- CASSIM, Rashad; MAYER, Marinez (1997) - Le development industriel au sein de la SADC. *Afrique Contemporaine*. N. Spécial.4.ème tr. Pp.141-156.
- CHINGONO, Mark F.(1996) - *The state, violence and development. The political economy of war in Mozambique-1975-92*. Aldershot: Avebury
- CHIPETA, Harry; NKOMO, Jabavu Clifford; BANDA, Dazydelian; SINDISO, Ndema Ngwenya (Ed) (1993) - *The Transport and Communications Sector in Southern Africa*. Harare: Sapes Books.
- CRAVINHO, João Gomes (2002) - Mozambique: Recent history and economy. in *Africa South of the Sahara* 31ed. 2002 London: Europe Publications 2001,2002. pp.672-696 (Countries Reports)
- (The)Economist Intelligence Unit (2002). Mozambique. Country Report. January 2002. www.eiu.com
- ENEVOLDSEN, Thyge; JOHNSEN, Vibe (1978)- *A political, economic and social bibliography on Mozambique with main emphasis on the period 1965-1978*. Copenhagen: Centre for Development Research.
- EVANS, David; HOLMES, Peter; MANDAZA, Ibbo (1999) - *SADC: the cost of Non-Integration*. Harare: Sapes Books, 1999
- FERRAZ, Bernardo; MUNSLOW, Barry (1999) - *Sustainable development in Mozambique*. Oxford: James Currey
- FONSECA, Madalena Pires da (2001) – *A Indústria Têxtil Algodoeira no Norte de Portugal*. Porto: Faculdade de Letras.

- FORTUNA, Carlos (1993) – *O Fio da Meada. O Algodão de Moçambique, Portugal e a Economia-Mundo (1860-1960)*. Porto: Edições Afrontamento.
- FUMANE, Paulo (2001)- *The case of Nacala development corridor: An example of public-private partnership in transport infrastructure*. Windhoek: SADC.
- GERSDORFF, Ralph von (1958) – *Moçambique*. Bonn: Kurt Schroder.
- GORSKI, Bohdan J. (1977) – *Die Investitionsprojekte im Verkehrswesen und die Regionalpolitik in den Entwicklungsländern. Eine empirische Untersuchung – Beispiel Zaire* Bern, Frankfurt am Main, Las Vegas: Peter Lang.
- HAEFELE, Edwin T; STEINBERG, Eleanor B (1965) – *Government Controls on Transport. An African Case*. Washington D.C.: The Brookings Institution. Transport Research Program.
- HALL, Margaret ; YOUNG, Tom (1997) - *Confronting Leviathan. Mozambique since independence*. Athens, Ohio: Ohio University Press.
- HECHT, Volker, WEIS, Christian (2001) - *Bordercrossings in Southern Africa: regional development through economic integration and road transport strategies*. Bochum: Geographisches Inst. Materialien zur Raumordnung, 58.
- HEINZE; Gert Wolfgang (1967) – *Die Verkehrssektor in der Entwicklungspolitik unter besonderer Berücksichtigung des afrikanischen Raumes*. München: Weltforum Verlag.
- HOFMEIER, Rolf (1979) – Die politische Ökonomie von Verkehrsvorhaben in Afrika. Zur Einschätzung der ökonomischen, gesellschaftlichen und politischen Wirkungen von gro_en Eisenbahn -und Stra_enprojekten. *Afrika Spektrum*. 79/1 14Jhg Pp.5-18.
- HOFMEIER, Rolf (1979) – Die Transafrikastraßen – Stand der Planung und Realisierung. *Afrika Spektrum*.79/2 Pp.31-52.
- JENKINS, Carolyn ; LEAPE, Jonathan ; THOMAS, Lynne (ed. 2000)- *Gaining from trade in Southern Africa: Complementary policies to underpin the SADC free trade area*. London: Macmillan Press Ltd, Commonwealth secretariat
- KRABBE, Günther; MAYER, Hans-Peter – *Afrika- der andere Kontinent*. Rosdorf: Dieterische Universitäts Buchdruckerei. W.Fr Kaestner
- LANDAU, Luis (1998) - *Rebuilding the Mozambique economy country assistance review*. World Bank WB Operations Evaluation Department
- MAIER, Jörg; PAESLER, R; RUPPERT, K; SCHAFFER, F (1977) – *Sozialgeographie. Das Geographische Seminar*. Braunschweig: Westermann.
- MAKOKA, J. Wagana (1998) – *Government Policy and Public Enterprise Performance in Sub-saharan Africa. The case studies of Tanzania and Zambia, 1964-1984*. Lewiston, NY: The Edwin Mellen Press.
- MATAMBALYA, Francis (1997) - *The merits and demerits of the EU policies towards associated developing countries: An empirical analysis at economic relations within the Framework of the Lomé Convention*. Frankfurt am Main,

- Berlin: (European University Studies, series 5: Economics and Management; 2211)
- MATAMBALYA, Francis A.S.T. (1995) - *The impact of regionalisation schemes on the export and countries: A case study of the Southern African development community(SADC)*. Frankfurt am Main: Brandes e Apsel Verlag.
- MEYNS, Peter (1977) - *Mozambique im Jahr 2 der Unabhängigkeit*. Berlin: Oberbaumverlag.
- MEYNS, Peter (1999) - Present Structures and Future Challenges of Regional Cooperation and Integration in Southern Africa. *Africana Studia. Revista Internacional de Estudos Africanos*.1/1999.pp85-107.
- MIHENC, John (1995) - *The market tells them so. The World Bank and economic fundamentalist in Africa*. London, ZED Books, Ltd
- MUIBO, Pascoal (1999) - *Privatisierung in Mozambique. Der Aufbau einer kapitalistischen Marktwirtschaft*. Hamburg; Kovac (Tese de doutoramento).
- NEGRÃO, José (2001) - *Cem anos de economia da família rural africana*. Maputo: Promédia.
- NEUBERT, Dieter (1999) - Demokratisierung ohne Zivilgesellschaft? Zur Rolle von Patron-Klient-Beziehungen in den neuen afrikanischen Mehrparteiensystemen. In Lauth, Hans-Joachim; LIEBERT, Ulrike (HrSg) *Im Schatten demokratischer Legitimität; informellen Institutionen und politische Partizipation in interkulturellen Demokratievergleich*. Opladen/Wiesbaden: Westdt Verlag.
- NEUBERT, Dieter (1999) - Probleme politischer Transition in Afrika: Zum Verhältnis von Patronage und Demokratie. *Internationales Afrikaforum*.
- NEWITT, Malyn (1997) - *História de Moçambique*. Lisboa: Edições Europa América.
- NGWENYA, Sindiso; CHIPETA, H; NKOMO, J.C.; BANDA, D.L. (Ed) (1993) - *The Transport and Communication Sector in Southern Africa*. Harare: Sapes Books.
- PFISTER, Roger (2001) - Political changes in Sub-Saharan Africa, 1989-1993: Road to Democracy? In SOTTAS, Beat; VISCHER, Lilo Roost (Hrg) (2001) - *Überleben in afrikanischen Alltag. Improvisations techniken im ländlichen und städtlichen Kontext*. Bern: Peter Lang.
- RODRIGUES, Junior (1956) - *Transportes de Moçambique*. Lisboa: Editorial Ultramar
- ROGERSON, C.M. (2001) - Investment - LED. Entrepreneurship and small enterprise development in tourism: lessons for SDIS from the international experience. *South African Geographical Journal* 83 2 pp.105-114
- ROGERSON, Christian M. (2001a) - *Spatial development initiatives in Southern Africa: The Maputo development corridor*.

- ROGERSON, Christian M. (2001b) – *Tourism and spatial development initiatives: the case of the Maputo development corridor*. *South African Geographical Journal* 83 (2) pp.124-136
- SADC-Today . Nov2002 vol.5
- SCHICHO, Walter (1999) - *Handbuch Afrika die drei Bänden. Band 1: Zentralafrika, südliches Afrika und die Staaten im Indischen Ozean*. Südwind: Brandes und Apsel.
- SEKESO, Tafadzwa (2002) - *Railway restructuring to facilitate trade*. SADC-Today Nov2002 vol.5 n.5 pp.4
- SEDLER, Gerhard (1977) - *Zur Problematik der Seehäfen Mozambiques*. In *Studien zur allgemeinen und regionalen Geographie. Josef Matznetter zum 60. Geburtstag*. Frankfurt am Main: Selbstverlag des Seminars für Wirtschaftsgeographie der Johann Wolfgang Goethe – Universität.
- SOJA, Edward W. (1968) - *The geography modernization in Kenya. A spatial analysis of social, economic and political change*. New York (Syracuse): Syracuse University Press – Syracuse Geographical Series n.2
- STRACHAN, Beth (1996) - *Mozambique: the quest for peace. The political, social and economic context 1980-1994. A select and annotated bibliography*. Johannesburg: South African Institute of international Affairs.
- WEGGORO, Nyamajeje Caleb (1995) - *Effects of regional economic integration in Southern Africa and the role of the Republic of South Africa: A study of project coordination approach in industry and trade in SADCC/SADC*. Berlin. Verlag Dr. Köster.
- WELLMER, Gottfried (2000) – *SADC zwischen regionaler Integration und reziproken Freihandel mit der Europäischen Union*. Bielefeld: Dritte WELT Haus e.V./ KOSA Koordination Südliches Afrika.
- WEST, Harry G.; MYERS, Gregory W. (1996) - *A piece of land in a land of peace? State farm divestiture in Mozambique*. *The Journal of Modern African Studies*. Vol 34, n.1. Cambridge University Press.
- WORLD BANK (1995) - *Country assistance strategy of the World Bank groups for the Republic of Mozambique*.
- World Investment Directory 1996
- WORLD OF INFORMATION(1999) - *The world of information Africa review/22. The economic and business report*.
- XITIMELA – *Publicação semestral dos CFM- Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique E.P.*
www.sadc.org
www.gov.mz