

DOCUMENTO DE REFLEXÃO No. 277

Uma análise da economia política dos corredores de Nacala e da Beira

Por Bruce Byiers, Poorva Karkare e Luckystar Miyandazi

Setembro 2020

Os custos de comércio e transporte em África são elevados. Mas os custos no Malawi são maiores do que em toda a região. Os parceiros internacionais estão dispostos a investir na melhoria do comércio e do transporte, com vista a promoverem o desenvolvimento socioeconómico na região, mas o comércio e transportes são sectores eminentemente políticos tanto no Malawi como em Moçambique.

Este estudo faz um mapeamento dos diferentes fatores e atores que moldam a utilização atual dos corredores de Nacala e da Beira, que ligam o Malawi à costa de Moçambique. As relações políticas de alto-nível têm variado ao longo do tempo e, sendo cordiais, não fornecem uma base sólida para melhorar a eficiência ao longo do corredor ferroviário de Nacala; as prioridades internas de ambas as partes predominam na cooperação transfronteiriça.

Até ao momento, a Beira emergiu em Moçambique como o porto mais eficiente que serve o Malawi e a região em seu redor, estando os interesses do Estado e das empresas alinhados. Nacala tornou-se mais eficiente para as exportações de carvão, mas não existe coordenação no restante comércio, estando os interesses políticos mais orientados para a competição em torno do controlo das rendas ligadas ao porto e transportes. Os transportadores rodoviários de Moçambique também têm preponderância sobre os do Malawi, embora o mercado esteja altamente fragmentado na importação e exportação e no que respeita a bens diferentes.

O apoio externo para melhorar a eficiência terá de ter em consideração os interesses instalados entre Estado e empresas, em torno dos portos e corredores – particularmente em Moçambique – e reavivar os mecanismos de coordenação transfronteiriça multi-atores, incluindo idealmente vários organismos governamentais, prestadores privados de serviços e empresas envolvidas em exportação/importação, bem como aprender com as falhas do passado para melhorar a coordenação.

Índice

Agradecimentos	iii
Acrónimos	iv
Sumário Executivo	v
1. Introdução.....	2
2. As relações Moçambique-Malawi.....	4
2.1. Contexto atual: comércio e transporte	4
2.2. Fatores estruturais que afetam a utilização dos corredores	6
2.3. As mudanças sinuosas nas relações políticas	10
3. Dinâmicas nacionais internas.....	13
3.1. Política, renda e transportes em Moçambique	14
3.2. Política, renda e transportes no Malawi.....	19
4. Os corredores.....	22
4.1. Corredor da Beira	22
4.2. Corredor de Nacala.....	27
4.3. Fatores externos	35
5. Conclusões	36
Bibliografia	40
Anexo 1: Lista de entrevistas	44

Índice de Figuras

Figura 1: Dinâmicas de transporte entre o Malawi e Moçambique	1
Figura 2: Volume comercial das principais exportações e importações do Malawi, por rotas de transporte	4
Figura 3: Comparação da movimentação de carga nos portos da Beira e de Nacala	5
Figura 4: Corredores de Moçambique para o Malawi e a região	6
Figura 5: PIB de Moçambique, Malawi e países vizinhos (2010, milhões de USD)	8
Figura 6: Indústria e corredores regionais	9
Figura 7: Um crescimento impressionante desde 1992.....	15
Figura 8: A prosperidade do IDE após a descoberta de recursos naturais	15
Figura 9: Corredor de Desenvolvimento de Nacala	27
Figura 10: Evolução da concessão do porto de Nacala.....	29

Índice de Tabelas

Tabela 1: Distância para os principais portos	7
Tabela 2: Fluxos totais de trânsito de mercadorias e trânsito via Beira e Nacala (2016)	8

Agradecimentos

O trabalho desenvolvido para este estudo foi financiado através de um acordo de subvenção de pesquisa sobre economia política entre o ECDPM e a TradeMark East Africa (TMEA).

Os autores gostariam de agradecer aos muitos peritos e técnicos, incluindo decisores políticos, empresas privadas e vários prestadores de serviços de transporte no Malawi e em Moçambique, por gentilmente partilharem as suas perspetivas sobre alguns dos desafios e oportunidades no setor dos transportes. O apoio de Farai Chigaru e Aunício da Silva na marcação de reuniões foi inestimável. Também agradecemos os comentários úteis de peritos como Prof. Randi Kaarhus, Graham Smith, José Jaime Macuane e Caroline Ennis relativamente ao draft inicial.

Originalmente em inglês, este paper foi traduzido para português por Patrícia Magalhães Ferreira. O texto segue o novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa.

Quaisquer incorreções são da exclusiva responsabilidade dos autores. As perspetivas veiculadas não refletem as do ECDPM ou da TMEA. Para comentários e reações, por favor contacte Bruce Byiers (bby@ecdpm.org).

Acrónimos

ACB	Autoridade do Corredor da Beira
BAD	Banco Africano de Desenvolvimento
BAGC	Corredor de Crescimento Agrícola da Beira
BEI	Banco Europeu de Investimentos
CDN	Corredor de Desenvolvimento de Norte
CEAR	Caminhos de Ferro da África Central e Oriental (<i>Central and East African Railway</i>)
CFM	Portos e Caminhos de Ferro Moçambique (empresa estatal)
DfID	Departamento de Desenvolvimento Internacional
DPP	Partido Democrático Progressista
ECDPM	European Centre for Development Policy Management
FRELIMO	Frente de Libertação de Moçambique
GNL	Gás natural liquefeito
IDE	Investimento Direto Estrangeiro
JICA	Agência Japonesa de Cooperação Internacional
MdE	Memorando de Entendimento
MECTS	Mozambique Electronic Cargo Tracking Services
MRA	Autoridade Tributária do Malawi
NEPAD	Nova Parceria para o Desenvolvimento de África
PIB	Produto Interno Bruto
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PSIA	Programa de Subsídios a Insumos Agrícolas
RDC/DRC	República Democrática do Congo
RENAMO	Resistência Nacional Moçambicana
RISDP	Plano Estratégico Indicativo de Desenvolvimento Regional
SADC	Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
SAGCOT	Corredor de Crescimento Agrícola do Sul na Tanzânia
SDCN	Sociedade de Desenvolvimento do Corredor Norte
SDI	Iniciativas de Desenvolvimento Espacial
TEU	Unidade equivalente a vinte pés
TMEA	TradeMark East Africa
TN	Terminais do Norte
UE	União Europeia
UNECA	Comissão Económica das Nações Unidas para África
USAID	Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional

Sumário Executivo

Os custos elevados de transporte afetam a competitividade económica do Malawi. No entanto, apesar do transporte ferroviário para Nacala, em Moçambique, ser mais barato do que outras alternativas, o tráfego ferroviário não aumentou porque os comerciantes preferem outras rotas.

Este estudo faz um mapeamento dos vários interesses políticos e económicos que moldam a utilização atual dos corredores de Nacala e da Beira. Aborda a seguinte questão: que atores e fatores apoiam ou dificultam o funcionamento dos corredores de Nacala e da Beira enquanto corredores de transporte/trânsito para o Malawi (e para os países vizinhos)?

O Malawi tem uma economia de pequena dimensão e, como tal, representa uma pequena parte dos países sem litoral servidos pelos portos moçambicanos. Enquanto o porto da Beira é uma verdadeira plataforma regional de trânsito, servindo os países vizinhos da Zâmbia, Zimbabwe e até o sul da República Democrática do Congo, bem como o Malawi, o porto de Nacala serve principalmente a cidade de Nampula, em Moçambique, e a carga proveniente do Malawi representa uma pequena parte da carga total movimentada.

As exportações do Malawi, que consistem principalmente em produtos agrícolas, são mais bem geridas na Beira, onde foram criados serviços especializados e estruturas de armazenamento, do que em Nacala, onde o transporte é predominantemente de recursos extrativos, em especial o carvão. Simultaneamente, a carga em trânsito do Malawi que é proveniente ou tem por destino a China está mais bem servida pelo porto de Durban, na África do Sul, devido a melhores ligações.

A Beira tem registado um aumento contínuo da carga movimentada ao longo dos últimos anos, mas o mesmo não se pode dizer de Nacala, apesar dos investimentos na reabilitação da linha ferroviária e da nova estrada para Nacala. As ineficiências na linha ferroviária ainda não a tornam uma opção atrativa para as empresas, não obstante os melhoramentos contínuos. Além disso, o porto da Beira parece ter uma gestão mais profissional do que o de Nacala, levando as empresas do Malawi a preferirem as rotas já estabelecidas, até que Nacala possa oferecer uma alternativa *melhor*.

As importações do Malawi ultrapassam largamente as exportações, o que leva a um mercado de transporte muito segmentado. As mercadorias importadas são maioritariamente transportadas pelos transportadores rodoviários moçambicanos através da subcontratação por parte de transitários e companhias marítimas, implicando mais camiões e, conseqüentemente, taxas mais competitivas para os exportadores do Malawi no transporte de retorno (*backhaul*). No entanto, as mercadorias exportadas são predominantemente transportadas pelos transportadores do Malawi, os quais cobram, contudo, preços mais altos para o transporte da carga, dado terem um acesso mais limitado quer aos trajetos de retorno ao porto quer a viagens regulares de retorno em vazio. O panorama geral do transporte rodoviário que opera a partir da Beira, em particular, consiste num grupo relativamente pequeno de grandes transportadoras rodoviárias profissionais, que dominam o mercado, embora coexistam com várias pequenas empresas subcontratadas.

Para além destes fatores estruturais e de natureza operacional, as relações entre os dois países, não sendo hostis, têm variado ao longo do tempo, dependendo das personalidades na Presidência. Embora os corredores de transporte que ligam os centros de produção do Malawi aos portos moçambicanos sejam considerados uma prioridade em teoria, e de a Beira e Nacala figurarem como corredores ‘prioritários’ na Iniciativa de Desenvolvimento Espacial adotada pela região da SADC, não parecem existir lideranças a pressionar para uma maior eficiência, especialmente em Nacala. Os presidentes do Malawi também defenderam uma ligação à costa por via fluvial, através do Projeto da Hidrovia no Rio Shire, contra os desejos de Moçambique. Apesar de ter sido assinado pelos presidentes do Malawi e de Moçambique, em 2000, um Acordo sobre o Corredor de Nacala (ao qual a Zâmbia se juntou em 2003), só em 2017 começou a adquirir real importância.

Os sistemas e prioridades políticas *dentro* destes países são igualmente importantes para compreender o contexto em que se têm desenvolvido os corredores – o nível de contestação no seio das coligações governamentais e a vulnerabilidade a forças políticas exteriores combinam-se para moldar os incentivos das elites políticas e económicas, seja na política económica em geral, seja mais especificamente no que respeita ao tempo e custos financeiros do comércio ao longo dos dois corredores. Uma questão central para este trabalho é, assim, se as formas atuais de procura e distribuição de renda, nos dois países, ajudam ou dificultam o comércio e eficiência do transporte nos dois corredores.

No Malawi, as relações entre Estado e setor empresarial são caracterizadas por uma falha sistemática em distinguir os recursos estatais, ou até mesmo os recursos privados, do partido no governo. O Programa de Subsídios a Insumos Agrícolas (PSIA) tornou-se um meio oportuno para ganhar votos. Embora o fornecimento regular de fertilizantes seja uma prioridade do programa, também é um meio de clientelismo em que os contratos são ganhos por várias empresas de transporte com ligações políticas. O recente despacho que recomenda tarifas mínimas de transporte, de forma a garantir a quota de mercado dos transportadores nacionais, demonstra que a proteção dos camionistas do Malawi parece ser uma preocupação mais importante para o governo do que a redução dos preços.

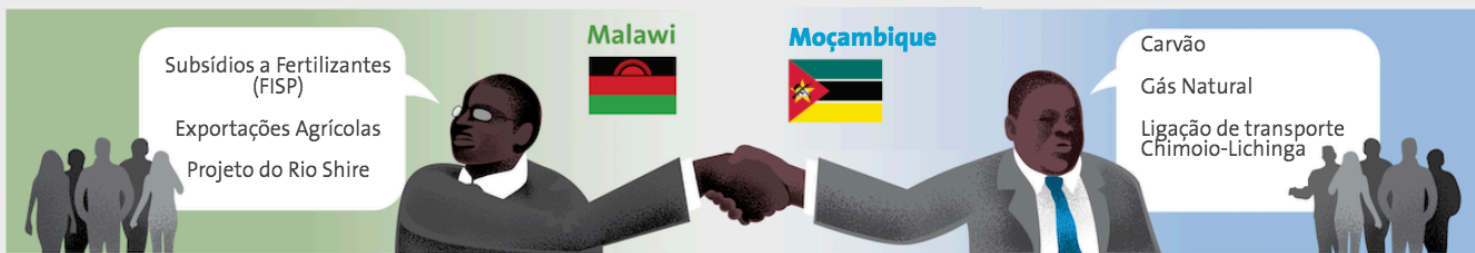
Em Moçambique, os interesses políticos estão enraizados em vários elos da cadeia de transporte. A descoberta de recursos naturais, e a chamada “*resource curse*” (a expectativa de lucros inesperados) vieram intensificar ainda mais as tendências para um comportamento de procura de rendimentos improdutivos e com instituições estatais enfraquecidas. As ligações e empresas de transporte presentes em torno da Beira e de Nacala estão, portanto, estreitamente ligadas aos interesses do partido no poder. A crescente insurreição no Norte continua a ser uma ameaça grave, pois pode não apenas colocar em risco os grandes investimentos na extração de recursos naturais, como também criar incerteza nas empresas dos países sem litoral que dependem de Moçambique para o comércio.

Analisando especificamente os portos, verifica-se que os interesses políticos e económicos se alinham, de alguma forma, para melhorar a eficiência na Beira, enquanto em Nacala estes interesses têm estado mais centrados no oportunismo político. Mas existem também outras diferenças relevantes. A importância relativa da carga em trânsito na Beira criou mais pressão para melhorar a eficiência do que em Nacala, que serve principalmente o mercado interno. Embora o caminho de ferro via Nacala seja mais barato e mais próximo para o comércio do Malawi, não se tem verificado uma alteração substancial dos bens transportados por ferrovia, devido a custos indiretos como a falta de fiabilidade, insegurança (roubos) e perdas de qualidade. Além disso, a eficiência no porto e o pequeno número de navios que fazem escala em Nacala aumentam os custos gerais de utilização do corredor.

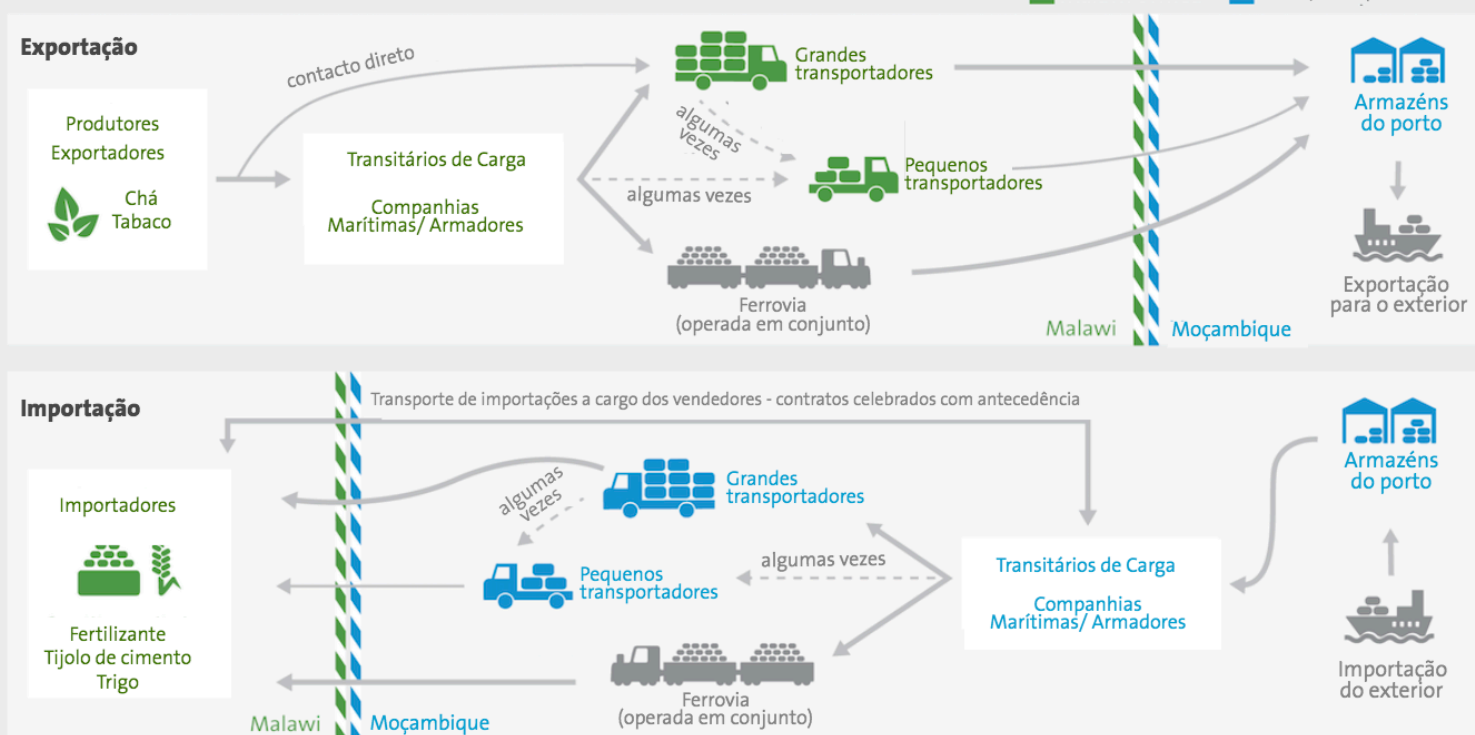
A profissionalização no porto da Beira é, assim, maior do que em Nacala, sendo também apoiada por uma forte comunidade empresarial que defende os seus interesses. Este alinhamento entre interesses políticos e empresariais não se verifica atualmente em Nacala. Além disso, a perspectiva antecipada de grandes rendas dos recursos naturais poderá aumentar a competição política por essas rendas em torno de Nacala, prejudicando as tentativas de promover a eficiência.

Dado o grande número de intervenientes e serviços envolvidos no setor de transporte, será necessária uma coordenação transfronteiriça para melhorar a eficiência do corredor – necessidade esta ainda mais reforçada pela pandemia de COVID-19. Estão em curso esforços de coordenação na Beira, sendo menos evidentes em Nacala. O transporte constitui uma questão política em ambos os países, e continua por esclarecer se o aumento da eficiência está entre as principais prioridades dos líderes ou atores de alto-nível de ambas as partes, embora tal possa alterar-se com o novo presidente do Malawi. Na ausência de um impulsionador que possa coordenar as atividades e defender interesses específicos, é provável que a curto e médio prazo se verifiquem apenas melhoramentos marginais no uso do corredor de Nacala, embora continue a existir potencial a longo prazo.

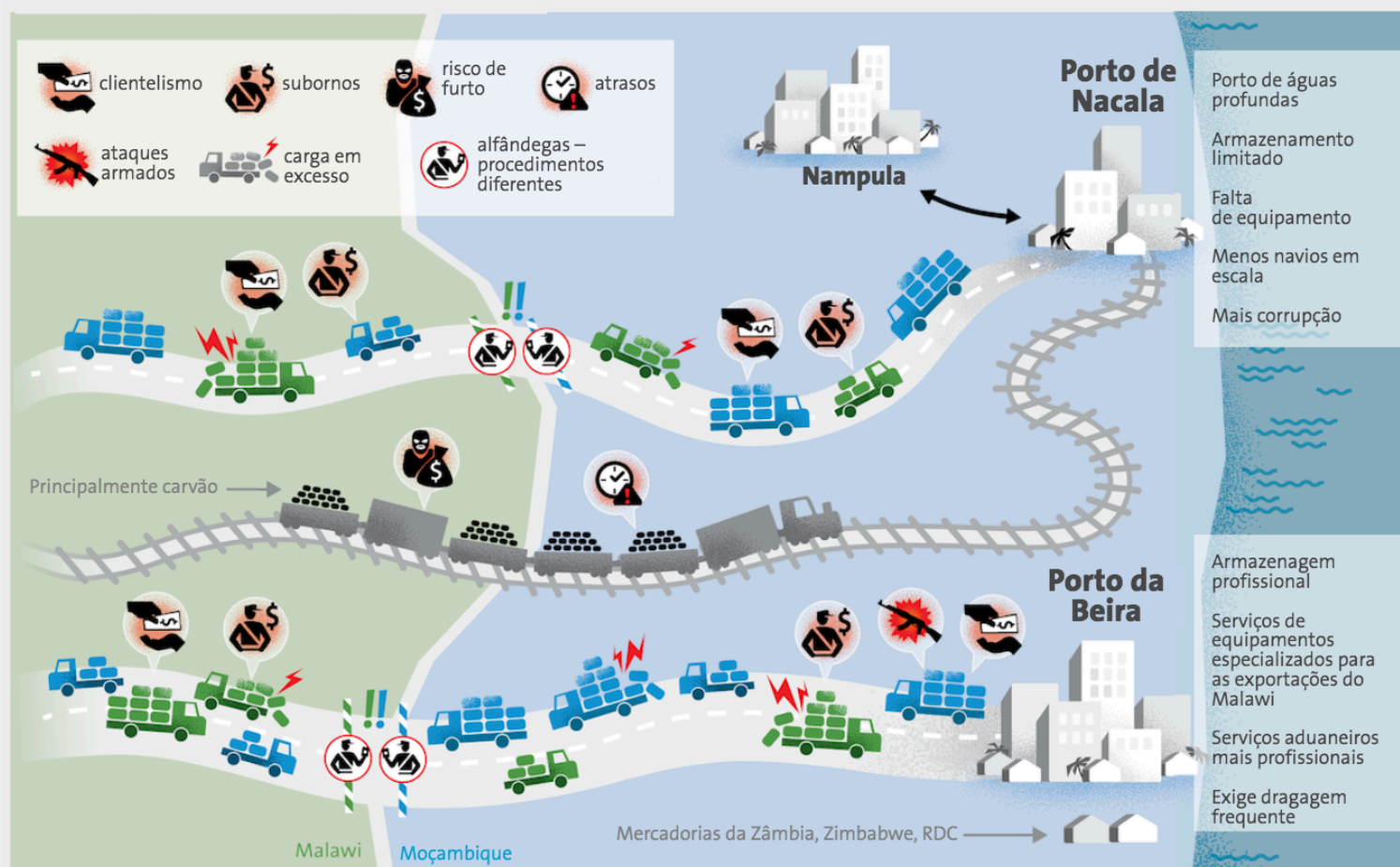
Relações de Alto-Nível



Rotas de exportação e importação



Os corredores na prática



1. Introdução

Os custos de comércio e transporte em África são, geralmente, mais elevados do que noutras partes do mundo, mas os custos no Malawi são ainda maiores do que na região. Estudos recentes apontam para um custo de transporte por ferrovia entre o Malawi e Nacala, em Moçambique, bastante mais barato do que noutros corredores de transportes existentes. No entanto, os dados do comércio relativos às principais exportações e importações do Malawi revelam que os comerciantes preferem a Beira, em Moçambique, Dar es Salaam na Tanzânia e Durban na África do Sul, mesmo com custos mais elevados e distâncias maiores. Isto constitui um verdadeiro quebra-cabeças.

Os parceiros internacionais estão dispostos a investir na melhoria do comércio e do transporte, com vista a promoverem o desenvolvimento socioeconómico na região. Doadores como o Banco Mundial, o DfID e meios financiados pelos doadores, como a *TradeMark East Africa* (TMEA), acreditam que os investimentos para redução dos preços de transporte no corredor de Nacala, em particular, ajudariam a promover maiores volumes de comércio, maior investimento em torno do corredor, maior diversidade económica e, consequentemente, uma transformação económica com mais e melhores oportunidades de emprego no Malawi e em Moçambique (e nos países vizinhos).

Simultaneamente, reconhece-se que as questões de comércio e transporte são eminentemente políticas tanto no Malawi como em Moçambique. Isto tem implicações na forma como poderá resultar, na prática, o apoio externo à reforma das práticas de comércio e transporte, para promover a utilização do corredor de Nacala.

Este estudo pretende mapear os diferentes fatores e atores que influenciam a utilização atual dos corredores de Nacala e da Beira. Em particular, tem por objetivo abordar a seguinte questão: que atores e fatores apoiam ou dificultam o funcionamento dos corredores de Nacala e da Beira enquanto corredores de transporte/trânsito para o Malawi (e para os países vizinhos)? O estudo procura, especificamente, compreender o papel das relações entre Estado e setor empresarial, e como estas apoiam ou prejudicam as tentativas de melhorar a eficiência do transporte.

A análise resulta nos seguintes pontos-chave, explanados mais detalhadamente nas conclusões:

As relações entre Moçambique e o Malawi têm variado consideravelmente ao longo do tempo, desde antes das independências. Embora tal não tenha um impacto direto nos atuais esforços de comércio e integração dos mercados, também não fornece um alicerce sólido de confiança e liderança partilhada que possa servir de base para o futuro.

1. A política do governo moçambicano tem estado centrada em megaprojetos e nos produtos minerais desde o final da década de 1990, o que afeta as prioridades de comércio e transporte. O carvão domina claramente a linha férrea de Nacala em volume de comércio, o que reflete a atenção política que atualmente é conferida aos recursos extrativos a nível nacional e local. A Beira parece estar mais bem posicionada, em termos políticos e económicos, para servir o Malawi e o interior da região, e tanto o porto como os parceiros estão a promover-se ativamente nesse sentido.
2. Embora as elites da FRELIMO (partido no governo) estejam fortemente envolvidas nas concessões em torno dos portos da Beira e Nacala, no caso da Beira isto levou, em boa medida, a um alinhamento eficiente dos interesses públicos com os das empresas. Tal não parece ainda ser o caso em Nacala. Isto é, as formas existentes de criação e distribuição de renda parecem apoiar a eficiência do corredor da Beira e prejudicar essa eficiência em Nacala. A Beira é, principalmente, um porto de trânsito para o grande território do interior, o que torna os incentivos para melhorar a eficiência mais atrativos do que em Nacala, o qual está mais dedicado ao mercado interno. Mesmo com as recentes alterações nas estruturas governamentais e patrimoniais, as ineficiências do porto (para além do setor do carvão) ainda comprometem o papel potencial de Nacala como corredor regional, embora a ligação direta entre membros do partido e investimentos esteja a abrandar durante o mandato do Presidente Nyusi.

3. Embora tenha havido memorandos de entendimento e discussões de alto-nível ao longo dos anos, nem o governo do Malawi nem os atores do setor privado estão a insistir em melhores ligações comerciais através da linha ferroviária de Nacala. Isto pode estar ligado ao forte envolvimento político no transporte rodoviário no Malawi e seus beneficiários, que teriam muito a perder (ver Kelsall 2020), apesar dos camionistas do Malawi já estarem geralmente a perder na concorrência com os camionistas de Moçambique nos corredores rodoviários
4. Os importadores e exportadores do Malawi parecem preferir as suas rotas já estabelecidas, particularmente para a Beira – nas exportações de chá e tabaco – embora vários afirmem estar abertos à possibilidade de Nacala se esta rota melhorar. Isto está relacionado com dependências históricas, com as instalações criadas na Beira para armazenamento e processamento, e com questões relativas aos *custos globais* de transporte dos bens, e não apenas do transporte nesse trajeto específico.
5. Embora o corredor da Beira pareça ser o que mais beneficia da atual dinâmica de economia política, existe, ainda assim, alguma procura de maior eficiência ao longo do corredor de Nacala. Isto engloba incentivos económicos – para importações a granel, nomeadamente de fertilizantes, trigo, tijolos de cimento (clínquer) e assim por diante – de forma a fornecer uma alternativa viável à Beira, quando esta fica congestionada com uma sobrecarga na capacidade de transporte rodoviário durante a época alta. Existe, também, pressão política em Moçambique para assegurar uma ligação de transporte funcional na província de Niassa, onde se verificaram recentemente mudanças de poder para a oposição (nas eleições). Apesar de tudo, o oportunismo nos interesses entre Estado e empresas continua a dominar a realidade de desenvolvimento do corredor.
6. Verificaram-se tentativas de melhorar a coordenação multi-atores, em ambos os corredores, frequentemente com apoio de um vasto conjunto de parceiros internacionais – com múltiplos memorandos de entendimento (MdE), reuniões entre intervenientes e iniciativas lançadas em torno dos corredores desde os anos 1990. A maioria tem tido dificuldade em ter continuidade, provavelmente devido a interesses políticos e económicos difusos, mudança de prioridades das elites políticas tanto no Malawi como em Moçambique, bem como a descobertas de minérios e ao crescimento dos mercados de importação-exportação.

Estas constatações gerais dão-nos, apenas, uma perspetiva genérica do contexto de economia política em que se desenrolam os esforços para promover o comércio no corredor de Nacala. Cada reforma levada a cabo no futuro enfrentará um subconjunto específico dos interesses e incentivos aqui analisados, sendo necessária, portanto, uma atenção mais aprofundada. Os esforços para ir além do carvão no corredor de Nacala exigirão, assim, uma compreensão mais pormenorizada dos interesses e incentivos específicos em torno do atual acordo de colaboração ferroviária, ultrapassando as falhas de coordenação, de forma a que a crescente procura de eficiência se traduza numa pressão para resultados concretos, bem como, e acima de tudo, uma consciência sobre o ambiente político variável quer entre os dois países quer dentro de Moçambique e do Malawi.

É importante salientar que esta pesquisa e entrevistas foram realizadas antes da pandemia de COVID-19 atingir o continente africano. Houve novos desenvolvimentos desde o surto, alguns dos quais são debatidos nas conclusões. Embora a curto prazo possa não alterar as dinâmicas subjacentes de economia política no setor, e não obstante claros impactos ao nível da saúde e da economia, a evolução das dinâmicas ligadas à COVID-19 deve ser tida em conta na leitura desta análise.

A estrutura deste estudo está organizada da seguinte forma: O capítulo 2 aborda as relações entre Moçambique e Malawi, tomando as dinâmicas atuais do comércio e transporte como ponto de partida e debatendo depois os fatores estruturais que as influenciam, bem como as relações políticas. Analisa, portanto, as relações *entre* países. O capítulo 3 aborda as dinâmicas *internas* de economia política no Malawi e em Moçambique, salientando a sobreposição das relações Estado-setor empresarial e como estas têm impacto nas relações de comércio e transporte. O capítulo 4 debruça-se mais sobre os atores e fatores que moldam o comércio e transporte ao longo dos corredores da Beira e Nacala. O capítulo 5 conclui com os principais elementos que devem ser tomados em consideração nas futuras iniciativas de facilitação do comércio.

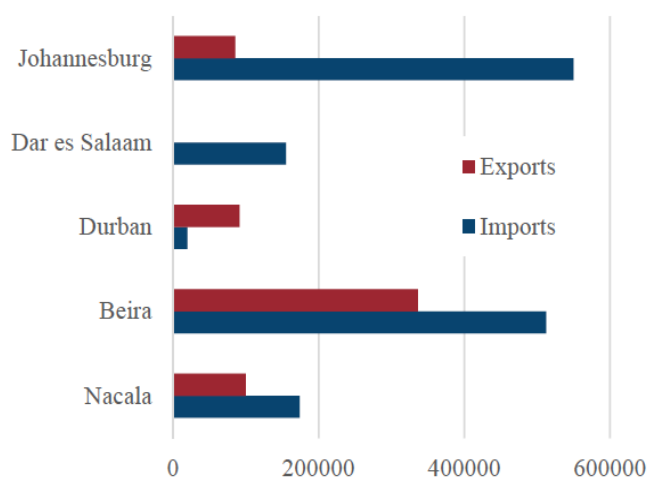
2. As relações Moçambique-Malawi

2.1. Contexto atual: comércio e transporte

O Malawi enfrenta custos de transporte mais elevados do que outros países da região da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC). Se o custo médio na região é de \$7 USD por tonelada por quilómetro, no Malawi o custo varia entre \$7 e \$10 USD (JICA 2019). Estes custos elevados refletem-se noutras desvantagens competitivas. Por exemplo, os fertilizantes custam cerca de 25% mais no Malawi do que na Zâmbia, embora ambos sejam países sem litoral, sendo 60% desta diferença de preços devida aos altos custos de transporte no Malawi (Ncube et al. 2015).

Embora o porto de Nacala seja o mais próximo de Blantyre e Lilongwe e tenha, teoricamente, melhor relação custo-eficácia, não é a rota preferencial para as importações e exportações do Malawi¹. Em vez disso, como ilustrado na Figura 2 (com dados de 2015), a maioria das importações parece vir através da África do Sul, seguida de perto pela Beira, enquanto as exportações são principalmente através da Beira.²

Figura 2: Volume comercial das principais exportações e importações do Malawi, por rotas de transporte (2015, em toneladas)



Fonte: Ksoll e Kunaka (2016)

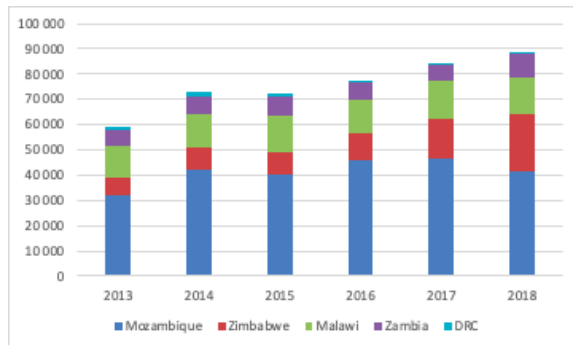
Como demonstra a figura abaixo (Figura 3), em 2018, a Beira movimentou quase três vezes mais carga em contentores e pelo menos mais 25% de carga a granel, para além de estar a crescer mais rapidamente do que Nacala. Ambos os portos operam muito mais importações do que exportações, o que reflete a estrutura e desequilíbrio económico destes países. O Malawi representa cerca de 17% das exportações e importações de contentores e 13% da carga a granel que transita através do porto da Beira, atrás do Zimbabwe e da Zâmbia (USAID 2018b). Muita da carga transitada do Malawi para Durban mudou para a Beira, na sequência de melhorias na eficiência deste porto (Vilakazi e Paelo 2017). Em Nacala, o peso do Malawi é ainda menor, com 7% das exportações e importações de contentores, embora represente cerca de 1/4 das exportações e importações a granel.

¹ De acordo com um estudo recente da JICA (citado em USAID 2018a) a ligação Nacala-Blantyre por ferrovia é 78% mais barata do que transportar a carga de/para a Beira, 40% mais barata do que de/para Dar es Salaam e 39% mais barata do que de/para Durban.

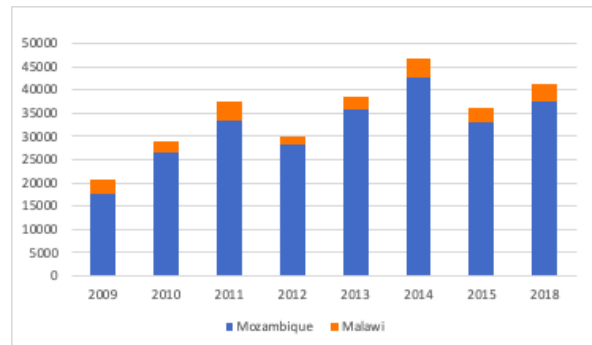
² Apesar de não termos recebido resposta à nossa solicitação de dados à Autoridade Tributária do Malawi (MRA), curiosamente não parece ter havido grande alteração na distribuição geral dos portos utilizados pelos comerciantes do Malawi desde que os dados da Figura 2 foram registados.

Figura 3: Comparação da movimentação de carga nos portos da Beira e de Nacala

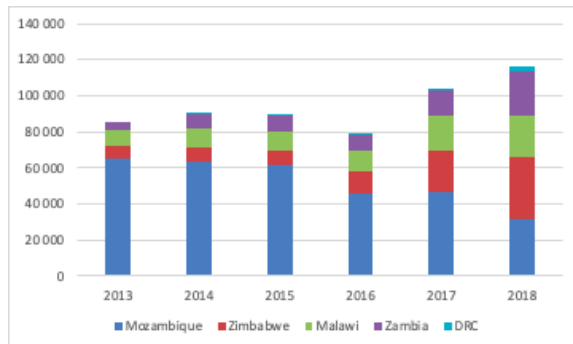
Porto da Beira – Exportação de contentores (TEU)



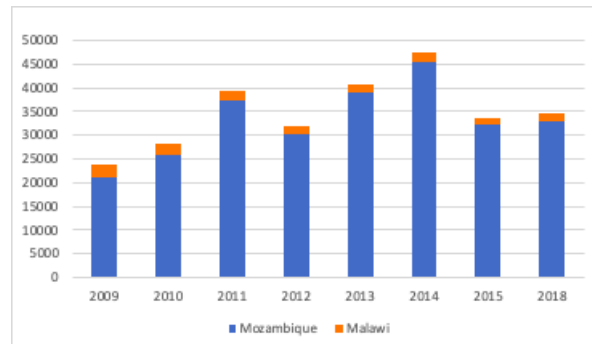
Porto de Nacala - Exportação de contentores (TEU)



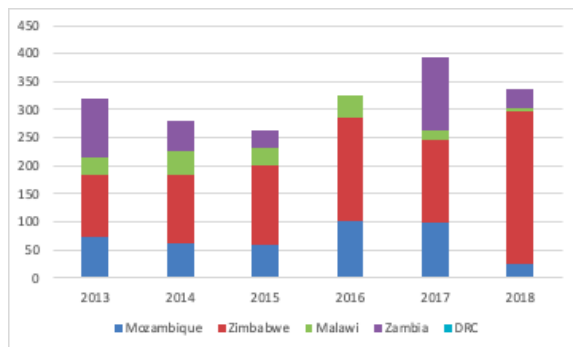
Porto da Beira - Importação de contentores (TEU)



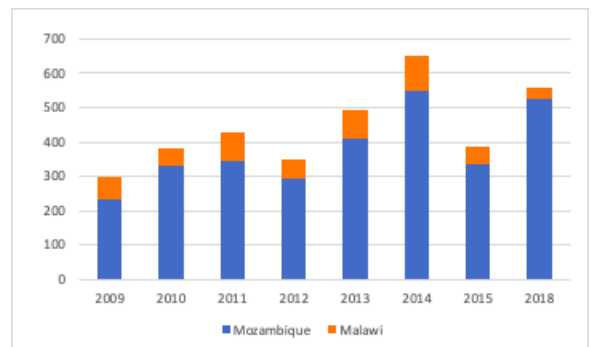
Porto de Nacala - Importação de contentores (TEU)



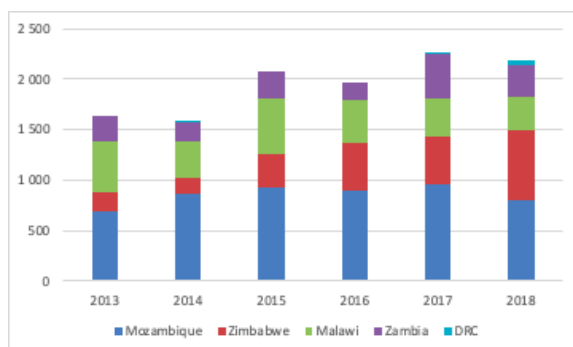
Porto da Beira- Exportação de carga a granel ('000 toneladas)



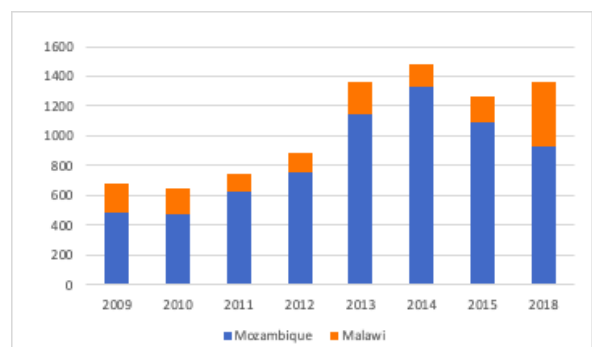
Porto de Nacala - Exportação de carga a granel ('000 toneladas)



Porto da Beira - Importação de carga a granel ('000 toneladas)



Porto de Nacala - Importação de carga a granel ('000 toneladas)



Fonte: Cornelder citado em USAID (2018b)

Fonte: CDN/CEAR

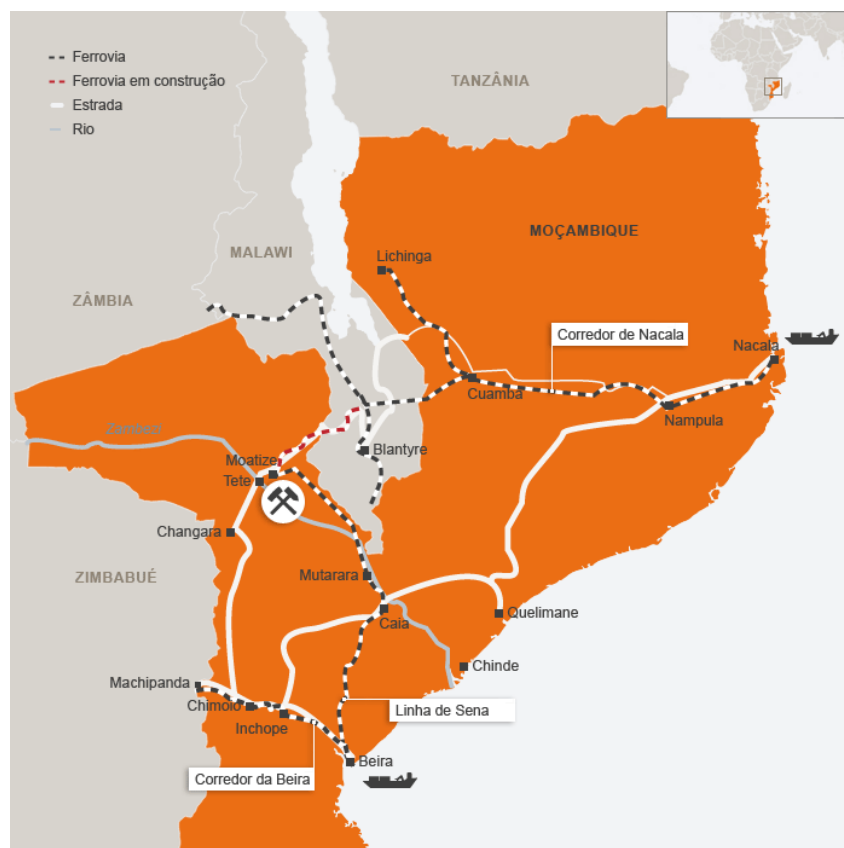
Assim, a questão está em saber porque é que os expedidores não fazem maior uso de Nacala. Ao analisar o que motiva a atual utilização do corredor, este *paper* pretende compreender melhor quais os entraves para que os transportadores do Malawi mudem para Nacala e, desta forma, informar melhor os parceiros externos envolvidos nesta área.

2.2. Fatores estruturais que afetam a utilização dos corredores

Existe um conjunto de fatores estruturais que influenciam a utilização dos corredores da Beira e Nacala. Estes podem potenciar ou prejudicar os efeitos potenciais das medidas de facilitação comercial que pretendem aumentar o comércio do Malawi através de Moçambique e, portanto, ajudar a moldar o quadro institucional e também o comportamento dos vários intervenientes ao longo dos corredores.

As ligações dos portos de Moçambique aos países sem acesso ao mar são incomparavelmente melhores do que as suas ligações Norte-Sul. O Corredor da Beira liga a Beira, em Moçambique, ao Zimbábue e ao Malawi por via rodoviária e ferroviária, mas também a Zâmbia e cada vez mais a República Democrática do Congo por via rodoviária (entrevista, OP1). O corredor de Nacala - predominantemente construído em torno da ferrovia embora as condições rodoviárias também estejam a melhorar – liga o porto de Nacala às minas de carvão na província de Tete, em Moçambique, passando pelo Malawi. Estas ligações históricas transversais têm sido, desde a década de 1990, a base para uma política de desenvolvimento de corredores em Moçambique que liguem Maputo, a Beira e Nacala aos seus territórios interiores, em que Beira e Nacala representam os portos mais próximos dos polos económicos de Lilongwe e Blantyre, no Malawi (Figura 4).

Figura 4: Corredores de Moçambique para o Malawi e a região



Fonte: Bnamericas, 2017

As distâncias entre o Malawi e a Beira e Nacala são consideravelmente mais curtas do que nas alternativas de Durban e Dar es Salaam. A Tabela 1 apresenta as distâncias (em quilómetros) entre Lilongwe e Blantyre e os principais portos. O seu papel histórico e a proximidade geográfica, juntamente com preços mais baixos, indicam que existe uma boa base para investir em medidas de facilitação do comércio, para atrair tráfego dos portos mais distantes de Dar es Salaam e Durban.

Tabela 1: Distância para os principais portos

Porto	A partir de Lilongwe (km)	A partir de Blantyre (km)
Beira	1,194	846
Durban	2,678	2,323
Nacala (Rail)	1,085	959
Dar es Salaam	1,667	2,031

Fonte: Banco Mundial (2014), pp.77

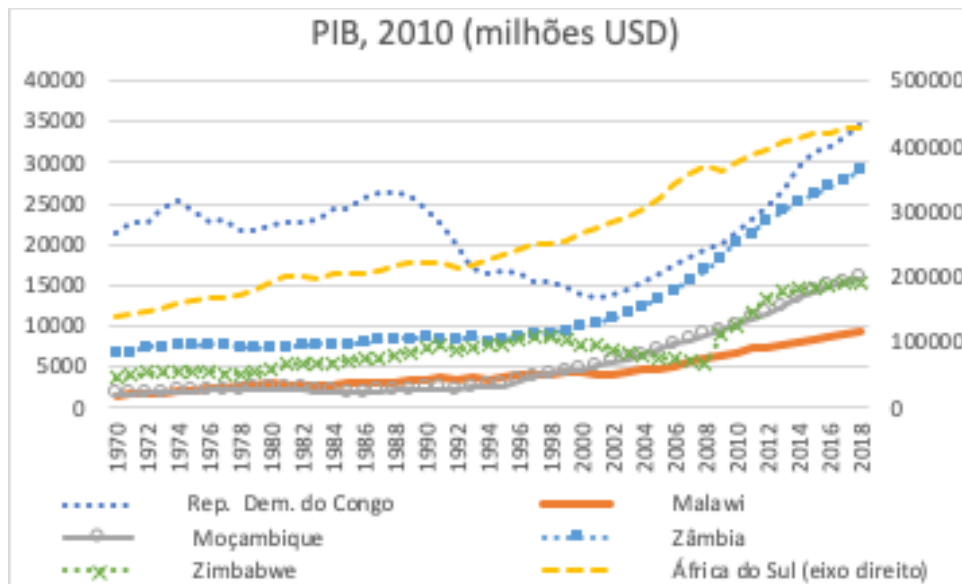
A importância do comércio do Malawi em Moçambique

No entanto, a economia do Malawi é de pequena dimensão, crescimento lento e está concentrada num pequeno número de produtos. O rendimento *per capita* cresceu pouco mais de 1,5% entre 1995 e 2014, abaixo da média dos países africanos pobres em recursos naturais (2,8%) e tornando-o atípico até na comparação com países semelhantes (FMI, 2017). A agricultura representa cerca de um terço do Produto Interno Bruto (PIB) e constitui o meio de subsistência de aproximadamente dois terços da população (Banco Mundial 2019). As principais exportações do Malawi são o tabaco (\$688 milhões de USD), chá (\$87 milhões de USD) e as macadâmias e amendoins (\$53 milhões de USD) (Banco Mundial 2019), embora estes últimos sejam mais para o mercado regional, de acordo com várias entrevistas. O açúcar, que era uma das principais exportações, tem registado um declínio significativo nos últimos anos (*Ibid.*).

O Malawi representa apenas uma pequena parte da economia sub-regional, como mostra a Figura 5. Moçambique e Zimbabwe têm economias de dimensão semelhante, enquanto as da Zâmbia e da RDC são muito maiores; e a economia do Malawi é muito menor. Tendo em conta que a população do Zimbabwe, da Zâmbia e do Malawi são semelhantes, em torno dos 13 milhões (em comparação com 20 milhões em Moçambique), o Malawi representa, portanto, um mercado importante mas mais limitado.³

³ Estatísticas da população baseadas em: https://en.wikipedia.org/wiki/Southern_African_Development_Community

Figura 5: PIB de Moçambique, Malawi e países vizinhos (2010, milhões de USD)



Fonte: Estatísticas CNUCED

Em consonância com os níveis do PIB, o comércio do Malawi através da Beira e de Nacala é atualmente apenas uma pequena parte do potencial trânsito de mercadorias. Em 2016, as mercadorias em trânsito internacional atingiram 1,8 milhões de toneladas no Malawi, enquanto na Zâmbia foi 40% superior, ultrapassando as 2,5 milhões de toneladas⁴. Como demonstra a Tabela 2, o Malawi representa, na realidade, 22% de todo o trânsito de mercadorias na sub-região. Ou seja, atualmente Nacala e a Beira competem por 22% do total de carga em trânsito, enquanto a Beira também pode oferecer serviços aos restantes.

Tabela 2: Fluxos totais de trânsito de mercadorias ⁵ e trânsito via Beira e Nacala (2016)

País	Total de carga em trânsito (toneladas)	% do total sub-regional	Trânsito via Beira	Trânsito via Nacala
RDC	2,132,000	26%	5%	-
Malawi	1,763,000	22%	46%	14%
Zâmbia	2,518,000	31%	24%	0%
Zimbabwe	1,676,000	21%	75%	-
Total Sub-regional	8,089,000	100%	35%	3%

Fonte: USAID, 2018b

Tendo em conta a concorrência, a questão está em saber em que medida Nacala pode também ligar-se aos territórios interiores e aos mercados económicos desenvolvidos. A Figura 6 destaca os corredores regionais e a localização da indústria, indicando que a economia do Malawi, por si só, não tem volume suficiente. Como salientado

⁴ Isto inclui a carga em trânsito enviada através da Beira, Dar, Durban, Nacala e Walvis Bay.

⁵ Ver a nota de pé de página anterior.

noutros estudos (p. ex. Ksoll e Kunaka 2016), a viabilidade do corredor de Nacala depende da capacidade de atrair um volume suficiente do leste da Zâmbia e também do norte de Moçambique.

Figura 6: Indústria e corredores regionais



Fonte: JICA, 2010

As suas localizações revelam que os portos da Beira e de Nacala competem pelo tráfego mais alargado do interior, do qual o Malawi é apenas uma parte. Assim, enquanto Nacala serve o Malawi, as províncias densamente povoadas do interior moçambicano de Nampula e Zambézia e ainda o Niassa (p. ex. Selemene 2017), a Beira pode tirar proveito das ligações internacionais ao Malawi, Zâmbia, Zimbábue e ainda mais além, à RDC e ao Botsuana, beneficiando assim de economias de escala e de fluxos comerciais potencialmente muito maiores.

Da mesma forma, o tipo de mercados atendidos também é relevante. Dada a importância relativa do trânsito de mercadorias na Beira (representando cerca de dois terços da carga total movimentada – entrevista, CM1), a pressão para melhorar a eficiência do serviço pode ser mais evidente, uma vez que as empresas podem mudar para outros portos se não estiverem satisfeitas. Pelo contrário, Nacala serve principalmente o mercado interno (mais de 80% da carga – entrevista, SH1). Como tal, outros interesses políticos têm prevalecido sobre preocupações de eficiência, como demonstrado neste *paper*.

Do Malawi para o exterior

As empresas do Malawi têm várias opções para importação e exportação de bens, que vão além das rotas curtas de Moçambique. Em 2016, cerca de 60% do trânsito de mercadorias do Malawi, incluindo exportações e importações, transitou pelos corredores da Beira e, em parte, de Nacala (USAID 2018b), enquanto Durban/Joanesburgo representou aproximadamente 30% e Dar es Salaam 10% do fluxo (Vilakazi e Paelo 2017).

O trânsito de mercadorias pende para as importações, ou seja, há mais carga a entrar para o interior do território do que a deslocar-se para os portos. Na Beira, por cada 100 toneladas importadas, apenas 40 toneladas são exportadas. A proporção é ainda menor em Dar es Salaam e Nacala, onde a cada 30 toneladas de exportações

correspondem 100 toneladas de importações. Estes desequilíbrios estruturais também moldam o contexto em que as empresas de transporte operam, os preços disponíveis e, consequentemente, os cálculos que as transportadoras fazem sobre quais os corredores a utilizar. Isto tem também impacto na forma como os avanços no corredor ferroviário de Nacala podem afetar o seu uso.⁶

Uma parte significativa do trânsito de importações (36%) provém de Durban, sem incluir as exportações da África do Sul para o Malawi. Tal pode estar ligado ao facto de um maior número de navios por semana fazer escala em Durban (80) do que na Beira (20), bem como a preferências específicas dos clientes (*Ibid.*). Além disso, os navios da China não fazem escala direta em nenhum porto moçambicano. Dada a flexibilidade e a grande frota de transportadores sul-africanos, pode ser mais fácil importar primeiro em grandes quantidades (garantindo um melhor preço) antes do transporte para o Malawi⁷. Isso reflete-se depois em preços mais baratos no transporte de retorno. Da mesma forma, a proveniência de todas as importações das empresas chinesas de construção civil parece ser o porto de Dar es Salaam, com apoio ativo da MRA (entrevista, EP3), provavelmente devido à existência de escalas diretas da China para esse porto. A reintrodução recente da cabotagem em Moçambique - o que significa serviços de transporte marítimo ao longo da costa, de porto para porto - pode vir a deslocar algum do tráfego do Malawi que passa por Durban, se for mais barato e/ou mais rápido do que o transporte rodoviário para Durban, como acontece atualmente. Nesse caso, os transportadores rodoviários poderão enfrentar maior concorrência.

As dinâmicas nos negócios de expedição de mercadorias e nas companhias de transporte marítimo também contribuem para uma segregação no mercado exportador e importador. Tendo um modelo comercial de integração vertical, os transportadores de mercadorias e as companhias marítimas também fornecem serviços de transporte rodoviário, ou subcontratam transportadoras e agentes próximo do porto que possam prestar serviços céleres. Isto levou a um mercado de transporte rodoviário muito segmentado, com as importações para o Malawi a serem, cada vez mais, contratadas a empresas especializadas moçambicanas, que podem depois oferecer uma viagem de retorno barata. A dependência das importações da África do Sul também cria um exemplo semelhante de desequilíbrio que distorce o mercado, em que os camionistas do Malawi ficam a perder, mesmo sendo as exportações maioritariamente transportadas pelas empresas transportadoras do Malawi.

Outros fatores estruturais, como as diferenças linguísticas, podem prejudicar as relações comerciais com Moçambique, favorecendo a Tanzânia ou a África do Sul. No entanto, na prática, este fator não parece representar um grande obstáculo (p. ex. entrevista, PP2).⁸

2.3. As mudanças sinuosas nas relações políticas

Para além destes fatores estruturais, as relações políticas entre o Malawi e Moçambique têm oscilado ao longo do tempo, afetando o nível de confiança e o grau de prioridade política atribuído à melhoria dos fluxos comerciais. Numa série de “mudanças sinuosas de direção política”, o presidente Banda, em funções no Malawi entre 1964 e 1994, recusou o apoio à FRELIMO na sua luta contra Portugal (Newitt 1995) e, após a independência, acolheu movimentos anti FRELIMO para se opor ao seu processo de coletivização socialista e, possivelmente, com vista a

⁶ Numa das entrevistas, foi referido que esse pendor para as importações (*import bias*) intensificou-se nos últimos anos em Nacala (PP1).

⁷ Não temos informação sobre quais os produtos que vêm via Durban; foi efetuado um pedido à Autoridade Tributária do Malawi que não obteve resposta.

⁸ Embora alguns entrevistados tenham mencionado a dificuldade de compreensão dos documentos oficiais escritos em Português (EP1, FG1), outros referem que a maioria dos transitários, armadores e camionistas falam Inglês, mesmo do lado moçambicano (TP1, TP2, FG2, EP2) e que os tradutores estão frequentemente disponíveis ou são funcionários internos (TC2). Além disso, os comerciantes informais e camionistas podem também comunicar em Chichewa, falado no Malawi e nas zonas fronteiriças de Moçambique. Ainda assim, alguns entrevistados expressaram uma forte preferência pelo porto de Dar-es-Salaam, pela facilidade de comunicação tanto em Inglês como em Chichewa (PP2).

conseguir um acesso do Malawi ao mar (Chichava 2013)⁹; o Malawi foi também o primeiro e único país africano a manter relações com a África do Sul durante o *apartheid*, permitindo que a África do Sul utilizasse o Malawi para apoiar as forças desestabilizadoras da RENAMO no início dos anos 1980 (Finnegan 1992).¹⁰

Apesar do seu carácter histórico, estas relações ainda influenciam as ligações de comércio e transporte hoje em dia.

A ajuda de Banda aos militares portugueses ajudou a conseguir a ferrovia desde a fronteira de Nayuchi, no Malawi, até à costa de Nacala, em 1970, financiada com capital sul-africano (Hanlon 1986) e adicionando-se à rota já existente para a Beira (Perry 1971). Os entrevistados referem que o Corredor de Nacala foi a rota de importação e exportação mais importante para o Malawi até aos anos 1980 (p. ex. PS1, PS4), o que é igualmente confirmado pela JICA (2015a). No entanto, as tensões subjacentes ainda são referidas nas entrevistas, juntamente com o anseio velado dos políticos do Malawi em quebrarem “a maldição de não terem costa marítima” (PE4).

A guerra civil em Moçambique isolou eficazmente os corredores de Nacala e da Beira a partir de meados da década de 1980. Os parceiros comerciais do Malawi também se alteraram; o desenvolvimento da cultura do tabaco transitou para norte e o Malawi tornou-se mais integrado economicamente e dependente da África do Sul para as suas importações e exportações, tornando as longas rotas de transporte rodoviário uma opção sustentável (Banco Mundial, 2004).

As tentativas de melhorar os corredores de Nacala e da Beira basearam-se no sucesso do Corredor de Desenvolvimento de Maputo em meados dos anos 1990, com uma reaproximação entre Moçambique e a África do Sul no pós-guerra civil e pós-*apartheid*. Com isto, a abordagem dos corredores ganhou força em Moçambique e na região. A SADC adotou a abordagem, inicialmente sul-africana, das Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI), onde os corredores da Beira e Nacala figuravam como corredores “prioritários” (p. ex. Banco Mundial 2004, p. 54). Sensivelmente na mesma altura, a iniciativa do Triângulo de Crescimento Zâmbia-Malawi-Moçambique foi lançada na sub-região da África Austral pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) em colaboração com o escritório da África Austral da Comissão Económica das Nações Unidas para África (UNECA), em 1999 – um esforço que tem sido periodicamente retomado e que tem enquadrado investimentos em torno do corredor da Beira por parte de parceiros como o DfID, o Banco Mundial e o BAD.¹¹

As relações com Moçambique melhoraram no mandato do presidente Muluzi (de 1994 a 2004). No entanto, alguns políticos do Malawi encaram as duas reuniões realizadas em 1998 e 2004 para promoção do Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN) como benéficas apenas para Moçambique (entrevista, PP4).¹² A Comissão Ministerial Conjunta sobre o Corredor de Desenvolvimento de Nacala reuniu-se em 1999, estabelecendo as bases para um comité técnico conjunto de funcionários governamentais de vários ministérios e organismos públicos, que se reunisse anualmente para debater como melhorar o transporte através dos corredores de Nacala (entrevista, FG1, FG2).¹³ Embora não sejam claras quais as atividades de coordenação realizadas por este comité, foi referido que, durante algum tempo, houve alguma incerteza sobre quem era o interlocutor da parte moçambicana (entrevista,

⁹ Banda tinha a ambição de unificar o norte de Moçambique com o Malawi, o qual fazia parte do antigo império Marávia. Para mais informação, ver Taju (1988).

¹⁰ A RENAMO é atualmente o principal partido da oposição no Parlamento.

¹¹ Ver UNECA (2000) sobre a ideia original, referências mais recentes do BAD:

https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/Annual_Meetings/MEDIA_STATEMENT_MOONO_MUPOTOLA_VIP_RECEPTON_ZMM_TRIANGLE_FINAL.pdf e o trabalho coincidente do Banco Mundial sobre Polos de Crescimento na mesma região (2013).

¹² *Mozambique: Chissano To Meet Muluzi In Nacala*, All Africa, 22 de junho de 1998. Foi também após o acordo de paz de 1992, em Moçambique, que tiveram início as negociações para Corredor de Desenvolvimento de Maputo, em que as relações presidenciais desempenharam um papel importante (Byiers e Vanheukelom, 2014).

¹³ A primeira reunião ministerial realizou-se a 12 de julho de 1999 em Nampula, Moçambique. Ver UNECA (2000). Os organismos englobam o Ministério dos Transportes e Obras Públicas, a Autoridade Rodoviária, técnicos específicos da Autoridade Tributária do Malawi (MRA), Ministério do Comércio, Ministério das Finanças, Ministério da Agricultura, Ministério dos Negócios Estrangeiros, etc.

FG1). Apesar de ter sido assinado pelos presidentes do Malawi e de Moçambique um Acordo sobre o Corredor de Nacala, a 28 de setembro de 2000, só em 2017 começou a adquirir real importância.

Bingu wa Mutharika, eleito em maio de 2004, preferiu fazer avançar o projeto de hidrovía Shire-Zambeze para disponibilizar ao Malawi um acesso direto ao mar. Foi assinado um MdE que compromete as partes a realizarem um estudo de viabilidade do projeto. Além disso, o Malawi terá alegadamente pressionado Moçambique a concordar com o projeto, através do apoio de outros líderes africanos em reuniões da União Africana, da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) e da Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD)¹⁴. Isto coincidiu com a presidência de Guebuza em Moçambique, entre 2005 e 2015, o qual se recusou a participar num ensaio experimental sobre o sistema fluvial de barcas de transporte, lançado unilateralmente.¹⁵ A situação registou nova escalada, com as autoridades moçambicanas a confiscarem as barcas do Malawi e a deterem quatro cidadãos do Malawi por navegação sem autorização (Kayuni et al. 2019).

A presidência de Joyce Banda (2012 a 2014) voltou a trazer relações mais amistosas, marcadas pelo aprofundamento da cooperação bilateral (p. ex. Lalbahadur 2013) e pelo início do corredor de transporte ferroviário. Foi lançada a construção de um corredor de transporte de carga pesada, no valor de 1.1 mil milhões de USD, de Tete para o porto de Nacala, passando pelo Malawi.¹⁶ Moçambique foi o destino da sua primeira visita de Estado, para tentar “fazer as pazes” entre o Malawi e Moçambique, citando em particular as operações dos portos da Beira e Nacala (Banda 2014).

Quando Peter Mutharika, irmão de Bingu wa Mutharika, iniciou funções em 2014, reiniciou o projeto da hidrovía Shire-Zambeze, apesar da oposição de Moçambique.¹⁷ Embora o atual presidente Peter Mutharika tenha um claro ímpeto de visitar este projeto, a narrativa oficial é de que os dois países mantêm atualmente um bom relacionamento.¹⁸ Em 2017, foi introduzida uma adenda ao Acordo sobre o Corredor de Nacala de 2000, para expansão do Corredor de Desenvolvimento de Nacala, a ser financiada pela empresa brasileira Vale, de forma a ligar as suas minas em Moatize ao porto de Nacala, agora sob a presidência de Nyusi em Moçambique (desde 2015).¹⁹ Numa reunião realizada em fevereiro de 2020, Moçambique afirmou que irá melhorar a sua coordenação nacional e a participação nas reuniões técnicas de coordenação sobre o corredor (entrevista, FG1), talvez indicando uma renovada priorização política da parte moçambicana.

Para além das relações diretas, o Malawi e Moçambique são membros da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), que estabelece enquadramentos de cooperação entre os seus dezasseis membros. O Protocolo de Comércio da SADC foi ratificado por ambos os países e o Protocolo sobre Transportes, Comunicações e Meteorologia, assinado por ambos, rege a integração regional e as Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI) na SADC. O Plano Estratégico Indicativo de Desenvolvimento Regional (RISDP) da SADC prevê um roteiro para as principais SDI. Além disso, a Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD) da UA possui um Plano de Ação Africano que também integra um Programa de Desenvolvimento Espacial (Kalina 2017). Existem, atualmente, onze corredores regionais de desenvolvimento orientados para os transportes, para além de outras cinco SDI, metade dos quais incluem uma componente moçambicana.²⁰ O Corredor de Nacala é referido pela SADC como uma das suas

¹⁴ Antes da conclusão do estudo de viabilidade do projeto, a parte do Malawi avançou com o investimento no desenvolvimento do porto fluvial de Nsanje, sem obter acordo da parte moçambicana. Além disso, o relatório concluiu que o projeto não era viável, porque não era adequado à navegação de embarcações maiores (Kayuni et al. 2019).

¹⁵ [Vainglorious waterway quest leaves presidents stranded](#), Africa Business Insight, 7 de dezembro de 2010.

¹⁶ [Vale starts work on Nacala corridor](#), Railway Gazette, 10 de dezembro de 2012.

¹⁷ [Shire-Zambezi waterway not viable, insists Transport Ministry of Mozambique](#), Club of Mozambique, 4 de junho de 2017.

¹⁸ O Malawi e Moçambique assinaram um novo projeto de interligação regional, em que acordaram a exportação de energia moçambicana, de 200 megawatts a partir de 2022 (Kayuni et al., 2019).

¹⁹ [Mozambique and Malawi approve expansion of Nacala Development Corridor](#), MacaHub, 18 de setembro de 2017.

²⁰ Corredores de Desenvolvimento Corredor de Desenvolvimento de Maputo (República da África do Sul ou RAS e Moçambique); Corredor de Desenvolvimento de Nacala (Malawi, Zâmbia e Moçambique); Corredor de Desenvolvimento da Beira (Zimbabwe)

principais “histórias de sucesso” e um MdE sobre o Corredor da Beira foi debatido na Reunião de Ministros do Transporte de 2017, conferindo uma legitimidade regional acrescida aos corredores Moçambique-Malawi (Secretariado da SADC 2017).

No geral, embora as relações atuais entre os dois países sejam consideradas cordiais, no terreno a sensação é de desconfiança mútua.²¹ Segundo um relatório técnico da USAID (2018a), verifica-se alguma resistência, de ambos os lados, a uma cooperação plena para harmonização dos procedimentos fronteiriços, o que também impede maiores avanços no corredor de Nacala. Uma eventual escalada nesta relação já um pouco tensa representa uma ameaça significativa à viabilidade e ao desenvolvimento do corredor de Nacala (Selemane 2017). Além disso, dada a diferença de dimensão económica e as ligações a outros países da região, acima mencionadas, existe a percepção de que, com exceção da linha ferroviária de carvão da Vale, o Malawi não se encontra numa posição cimeira nas prioridades de Moçambique. É mesmo sugerido que o interesse político do lado moçambicano na linha ferroviária foi impulsionado mais pela necessidade de assegurar uma ligação entre Cuamba e Lichinga, na província de Niassa, de forma a obter apoio eleitoral, do que propriamente para garantir a ligação ao Malawi (entrevista, PP1, PP6).²²

3. Dinâmicas nacionais internas

Para além das relações bilaterais, os contextos e acordos políticos *internos* no Malawi e em Moçambique também influenciam a forma como os vários atores usam os corredores da Beira e Nacala. O nível de contestação no seio das coligações governamentais e a vulnerabilidade a forças políticas exteriores combinam-se para moldar os incentivos das elites políticas e económicas, seja na política económica em geral, seja mais especificamente no que respeita ao tempo e custos financeiros do comércio ao longo dos dois corredores.²³

Moçambique e o Malawi são ambos geralmente descritos como tendo formas “neopatrimoniais” de governação. Ou seja, o Estado é frequentemente utilizado como forma de clientelismo para grupos privilegiados. “É a natureza das negociações da elite (*elite bargains*) que estrutura a distribuição de renda e os acordos institucionais personalizados entre os membros da coligação dominante” (Pritchett, et al. 2018). Uma parte importante desta análise diz respeito, portanto, a como as formas existentes de criação e distribuição de renda apoiam ou prejudicam as políticas de promoção do comércio e integração do mercado no seio de Moçambique e com o seu vizinho Malawi.²⁴ Embora a busca de renda económica sem criar ou distribuir riqueza (*rent-seeking*) possa ser um desperdício e prejudicar o

e Moçambique); Corredor de Desenvolvimento do Lobito (Angola, Zâmbia e RDC); Corredor de Desenvolvimento de Walvis Bay (Namíbia e Botsuana) Corredor Trans Caprivi (Namíbia e Zâmbia); Corredor de Desenvolvimento de Mtwara (Tanzânia, Malawi e Zâmbia); Corredor de Turismo e Biodiversidade da Suazilândia (RAS, Suazilândia e Moçambique); Corredor de Desenvolvimento de Tazara (Zâmbia e Tanzânia); Corredor de Desenvolvimento de Malange (Angola e RDC); e Corredor de Desenvolvimento do Namibe (Angola, Namíbia e Zâmbia). As SDI incluem: SDI do Vale do Zambeze (Moçambique, Zimbabwe e Malawi); SDI Costa a Costa (Namíbia, Botsuana, RAS, Suazilândia e Moçambique); SDI de Gariep (RAS e Namíbia); SDI de Lubumbo (Moçambique, Suazilândia e RAS); e SDI do Okavango e Alto Zambeze (Zimbabwe, Botsuana, Angola, Namíbia e Zâmbia) (Kalina 2017).

²¹ [Shooting at Malawi-Mozambique border as tension rises in Mangochi](#), Club of Mozambique, 7 de dezembro de 2017.

²² A província de Niassa, em particular Cuamba e Lichinga, registam um aumento do apoio à oposição da RENAMO, em detrimento do partido no governo. Diz-se que isto constitui um imperativo político para a criação de uma ligação de transporte que conecte esta província. [Mozambique: Nyusi urges Cuamba not to vote for opposition – AIM report](#), Club of Mozambique, 19 de setembro de 2019.

²³ Isto baseia-se na tipologia usada por Whitfield et al. (2015) no seu trabalho sobre a economia política da política industrial africana. Kelsall (2013) escreve sobre negócios, política e Estado em África, analisando as condições sob as quais “a governação neopatrimonial, ou algo bastante diferente da ‘boa governação’ liberal, pode ser combinada com políticas industriais robustas e forte desempenho de desenvolvimento” (p.2).

²⁴ Neopatrimonial significa, de forma geral, que é mantido pela afetação de recursos e benefícios com base em ligações pessoais ao governante ou autoridade, coexistindo com regras e regulamentos formais e impessoais (ver Kelsall 2013, p.12).

desenvolvimento, “se as rendas forem bem geridas e rapidamente retiradas de utilizadores improdutivos que podem sobreviver sem esse apoio, a sua criação pode ter efeitos positivos” (Kelsall 2013).²⁵

Uma questão central para este trabalho é, assim, se as formas atuais de busca e distribuição de renda nos dois países ajudam ou dificultam o comércio e eficiência do transporte nos dois corredores. É aqui conferida maior atenção ao caso de Moçambique do que ao Malawi, uma vez que a política moçambicana tem indiscutivelmente um maior efeito sobre o que se passa dentro e em torno do corredor.

3.1. Política, renda e transportes em Moçambique

O contexto político moçambicano

Uma breve leitura da história de Moçambique destaca a importância da criação e distribuição de renda na política industrial moçambicana, incluindo no setor dos transportes. As privatizações e o histórico de concessões privadas criaram relações estreitas entre o Estado e as empresas, que estão cada vez mais, embora não apenas, ligadas ao setor extrativo. Os grandes benefícios financeiros da extração de recursos naturais geraram não apenas rendas económicas mas também rendas políticas, em que as ligações ao Estado e aos partidos conferem acesso privilegiado a negócios lucrativos. Este tem sido um importante fator impulsionador das recentes dinâmicas no setor do comércio e transporte, dada a necessidade de transportar os produtos extrativos, mas moldou também o contexto mais alargado da economia política.

Entre os aspetos-chave a compreender estão o nível de *centralização das rendas* e o horizonte temporal em que os líderes as podem controlar (Kelsall 2013). Apesar de algum sectarismo intrapartidário que mudou ao longo do tempo, a FRELIMO conseguiu centralizar as rendas nos principais membros do partido.²⁶ Na década de 1990, o governo utilizou as privatizações para criar interesses ativos no desenvolvimento do setor privado, tendo como beneficiários empresários e empresárias com boas ligações políticas, incluindo antigas primeiras damas, antigos primeiros ministros, membros das forças armadas, diretores de organismos paraestatais e veteranos de guerra, representados em setores que iam desde a banca ao turismo, comércio, indústria e agricultura (Pitcher 2012). Das cerca de 1000 empresas privatizadas, 64 eram do setor dos transportes (*Ibid.*).²⁷

Durante a segunda vaga de privatizações, a maioria dos serviços portuários em Moçambique foram privatizados ou concessionados no início dos anos 2000 (p. ex. Murithi et al. 2012). Isto incluiu a concessão dos portos da Beira e de Nacala, analisada mais à frente. Simultaneamente, o Estado manteve participações em portos, caminhos de ferro e outros setores, nomeadamente através de *joint ventures*. A CFM, empresa estatal dos portos e caminhos de ferro, estabeleceu parcerias público-privadas para reabilitar as linhas férreas e portos, com interesses em não menos de dez empresas diferentes (CFM 2020).²⁸ Estas são analisadas em seguida.

Paralelamente às privatizações, verificou-se um forte enfoque no investimento direto estrangeiro (IDE), especialmente nos chamados megaprojetos, e principalmente no setor extrativo. Entre os exemplos, está a conhecida fundição de alumínio da Mozal, construída no sul do país pouco depois dos acordos de paz de 1992 – ela própria estreitamente ligada ao desenvolvimento do Corredor de Desenvolvimento de Maputo – rapidamente seguida de uma expansão da mesma fábrica em 1999, um gasoduto para a África do Sul no início dos anos 2000, da extração de areias pesadas em Moma no sul do país e, desde meados da década de 2010, as importantes jazidas de carvão e

²⁵ As rendas podem ser criadas através de um conjunto alargado de medidas para proteger empresas específicas da concorrência de mercado, licenças de monopólio, subsídios/controlado de preços, taxas de câmbio sobrevalorizadas, barreiras tarifárias e não tarifárias, condições específicas para as privatizações e/ou concessões, empréstimos subsidiados (ou simplesmente não reembolsados), entre outras.

²⁶ Isto variou ao longo do tempo, sendo menos centralizado na governação de Chissano, fortemente centralizado no mandato de Guebuza (p. ex. Whitfield et al. 2015), e incerto durante o atual regime de Nyusi.

²⁷ A maioria (434) foi nos setores da indústria, comércio e turismo.

²⁸ Ver o website do CFM, <https://www.cfm.co.mz/index.php/en/concessions>.

descobertas de gás *offshore* na província de Tete.²⁹ As elites da FRELIMO atuam também como guardiãs dos investidores no país. A maioria do IDE inclui parceiros locais, em que “tanto o Estado como os capitalistas internos parecem ocupar muitos lugares do espectro, que vão desde ‘comprador’ e ‘prestador’ até ao importante investidor e parceiro respeitado”.³⁰

Embora isto tenha conduzido a altas taxas de crescimento económico, com uma média de 7% entre 1992 e 2014, aproximadamente (Castel-Branco e Massingue 2015), estes megaprojetos não levaram a uma criação de emprego ou redução da pobreza significativa, tendo as taxas de crescimento abrandado desde então³¹. As Figuras 6 e 7 mostram a subida contínua do PIB - embora a atividade económica tenha sofrido um duro golpe desde 2016, reduzindo fortemente as taxas de crescimento, de mais de 7% para um pouco acima dos 3% em 2016-2018 – e o aumento do IDE. Estas tendências criaram ainda (i) um enfoque político nas rendas, através da participação nestes empreendimentos e (ii) um enfoque nos transportes e logística em torno dos recursos extrativos. Apesar de não serem negativos em si mesmos, o desafio tem sido garantir que estes investimentos têm um impacto na economia alargada e ajudam a promover a transformação económica – tal como afirmado por Kelsall (2013), os empresários dos países em desenvolvimento costumam limitar-se a “setores testados e comprovados, como os transportes, transporte de mercadorias ou o setor imobiliário, em vez de transitarem para novos setores com potencialidade de maiores benefícios sociais” devido à dificuldade de captarem os benefícios dos percursos no investimento em setores produtivos.

Figura 7: Um crescimento impressionante desde 1992

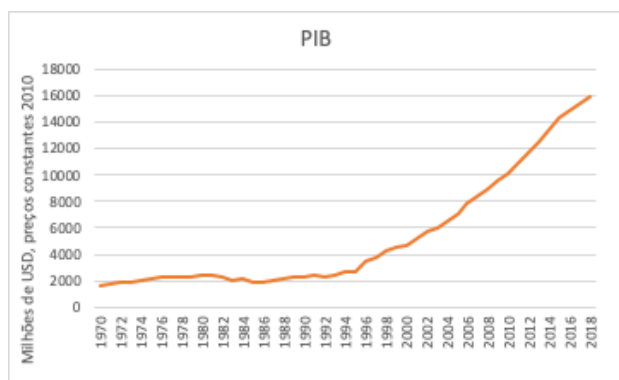


Figura 8: A prosperidade do IDE após a descoberta de recursos naturais



Fonte: Estatísticas CNUCED

²⁹ Os dados da USAID (citados em Whitfield et al. 2015) apontam para aproximadamente 8,4 mil milhões de USD de entrada de IDE entre 1997 e 2009, embora isto esteja muito abaixo dos investimentos em gás atualmente em curso. Os fluxos de IDE desde a descoberta do gás em 2009 atingiram vários mil milhões de dólares, com um pico em 2013 de 6,2 mil milhões de USD.

³⁰ O “escândalo da dívida do atum” é interpretado por Whitfield et al. (2015; p.300) como uma estratégia liderada por Guebuza para obter financiamentos para que as suas *holdings* entrassem em investimentos de larga escala no setor extrativo. Com a descoberta da fraude, pode ter acabado essa abertura.

³¹ A maioria do crescimento tem-se centrado em torno de Maputo, com poucas alterações nos meios de subsistência rurais. O nível de pobreza, após ter diminuído nos anos iniciais, manteve-se inalterado e o número absoluto de pobres registou mesmo um aumento (Banco Mundial 2017).

As mudanças nas relações empresariais da FRELIMO

Embora as rendas sejam altamente centralizadas pela FRELIMO, a “FRELIMO é um partido centralizado mas não monolítico” (Orre e Ronning, 2017).³² Em vez disso, sempre foi:

“uma frente ampla, com divisões internas em linhas regionais, étnicas e ideológicas. Os grupos e fações formam-se e alteram-se consoante o assunto em questão, mas as diferenças são amplamente debatidas no seio do partido. Não há expulsões ou dissidências e todas as fações permanecem dentro do partido. Nem os altamente corruptos foram expulsos, nem os que frontalmente se opõem à corrupção deixaram o partido para criar uma força política alternativa” (Hanlon e De Renzio 2007).

Alguns afirmam que a FRELIMO é “quase única na sua capacidade de, no pós-independência, se manter totalmente unida em termos organizacionais e, ainda assim, permanecer tão diversa em questões fundamentais” (Hanlon e Smart 2008) quando surgem fações internas que ameaçam a estabilidade, mais do que partidos de oposição externa.³³ Isto é resolvido, em parte, com a mudança regular na liderança do partido, supervisionada por uma forte Comissão Política, tornando o horizonte temporal da política mais curto do que noutros sistemas de partido dominante.³⁴

As mudanças na liderança da FRELIMO ainda não tiveram repercussões negativas diretas para os interesses empresariais dos antecessores. No entanto, os acontecimentos atuais apontam para uma transição gradual das fações da era Guebuza para os interesses ligados a Nyusi. Estas evoluções são cruciais para compreender o contexto do comércio e transporte. Whitfield *et al.* (2015) descreve um movimento de ‘autoritarismo vulnerável’ até 2004, sob o mandato de Chissano, “quando a distribuição de poder começou a mover-se para um Partido Dominante Forte sob a liderança de Guebuza na FRELIMO”. O Presidente Guebuza chegou ao poder em 2005 já enriquecido com o processo de privatizações e sendo “um dos homens mais ricos da nomenklatura” (Hanlon 2008).³⁵ Uma vez no poder, os seus interesses de negócio continuaram a crescer, para benefício do presidente e dos seus colaboradores mais próximos (p. ex. Africa Confidential ou AC 2011).³⁶ O período entre meados dos anos 2000 e a eleição do Presidente Nyusi, em 2014, foi indiscutivelmente “a primeira vez na história da organização política FRELIMO em que o partido, o estado e o poder económico se concentraram numa só fação” (Whitfield *et al.* 2015). *O contexto atual do setor do comércio e transporte deriva, em parte, do que aconteceu nesse período.*

Esta concentração continuou a crescer, particularmente com o aumento da importância do controlo dos recursos naturais e dos seus benefícios expectáveis. Isto gerou uma forma de ‘presource curse’ que marcou a contestação dentro e fora da FRELIMO (Macuane *et al.*, 2017)³⁷. As descobertas colocam Moçambique entre os países com maiores

³² Tal como assinalam, “mesmo que Joaquim Chissano e Armando Guebuza tenham tentado permanecer no poder para além dos seus mandatos, o partido impediu-os de o fazerem. Assim, ao contrário de muitos outros partidos dominantes em África, a FRELIMO não depende de um líder todo poderoso”. (Orre & Ronning 2017).

³³ Pitcher (2013) constata que “o partido no poder operou num contexto em que a estabilidade partidária era elevada e a democracia era limitada... para facilitar uma aliança entre os partidários leais e o capital emergente, para cooptar o trabalho organizado e para silenciar a dissidência política” e refere as irregularidades eleitorais verificadas em todas as eleições desde 1994. Provavelmente, esta situação continua até hoje, com a FRELIMO a ganhar as eleições mais recentes, mesmo com acusações de fraude (p. ex. [Mozambique Opposition Claims ‘Mega Fraud’ After Election Rout](#), Bloomberg, 21 de outubro de 2019).

³⁴ De acordo com o modelo de Kelsall (2013) isto colocaria Moçambique algures entre o estado desenvolvimentista ineficiente e o patrimonialismo desenvolvimentista, sendo os resultados positivos de desenvolvimento mais prováveis de serem encontrados neste último.

³⁵ No entanto, a perceção é de que ele conseguiu gerir bem os seus negócios e esteve menos envolvido na “busca grosseira de rentabilidade do círculo de Chissano” (Hanlon e Smart 2008), envolvendo um escândalo sobre um empréstimo bancário e assassinatos ligados ao seu encobrimento.

³⁶ A “teia de aranha” dos interesses empresariais de Guebuza incluía o chefe da confederação empresarial como parte de uma das redes de telemóveis, naquilo que (Pitcher 2013) denomina de “desenvolvimento partidário do setor privado”.

³⁷ A “*presource curse*” é definida como o fraco desempenho do crescimento económico após uma descoberta comercial e antes de ter início a produção do petróleo, gás, ou recurso natural descoberto, em resultado de um grande aumento das expectativas e de um aumento da despesa pública.

reservas de gás no mundo, com potencial para ser o terceiro maior exportador de gás natural liquefeito (GNL), depois do Qatar e da Austrália (Orre & Ronning 2017).³⁸ Segundo estes, “as expectativas de lucros inesperados estão a intensificar as características já estabelecidas da distribuição de poder na sociedade, levando o sistema perto do colapso” (Macuane et al. 2017). Embora alguns afirmem que os empreendimentos de petróleo e gás podem afrouxar o controlo apertado da FRELIMO, na medida em que os interesses empresariais que lhe estão ligados podem não ter capacidade técnica para captar estas rendas (p. ex. Whitfield et al. 2015), os vários requisitos de envolvimento local, sendo uma boa ideia em teoria, fornecem às empresas ligadas à elite oportunidades significativas para colherem benefícios através do fornecimento de serviços, como na construção, *catering*, transporte, segurança e assim por diante.

Existem dúvidas sobre qual o grau de controlo central das rendas sob a presidência de Nyusi, embora a mudança pareça estar em curso. Anterior Ministro da Defesa na presidência de Guebuza, o Presidente Nyusi foi eleito em 2014 (embora com uma percentagem de votos inferior aos 57% conseguidos por Guebuza, por entre alegações de fraude avançadas pela oposição RENAMO). Quer resulte de uma tentativa de alargar o acesso às rendas para reduzir a vulnerabilidade dos partidos da oposição, ou simplesmente de uma contestação nas elites da FRELIMO, uma nova facção está atualmente na liderança e há mudanças em curso, nomeadamente em relação ao corredor de Nacala, embora Nyusi pareça distanciar-se, mais do que o seu antecessor, das ligações empresariais diretas.

A política e o setor de transportes

Tendo em conta as ligações personalizadas da FRELIMO ao setor empresarial e a importância da criação e distribuição de renda, é importante ver como estes fatores afetam as reformas nos setores do comércio e transporte. Pitcher (2002) analisa as ligações de Guebuza, na altura líder da bancada parlamentar da FRELIMO, ao setor dos transportes através da sua *holding* Moçambique Gestores, bem como as ligações de ministros atuais e anteriores, das suas famílias e do Exército a grandes investimentos (pp.159-161). Em 2007, foi criada a empresa Insitec, com ligações à família Guebuza e com uma participação de 18% no segundo maior banco, o Banco Comercial e de Investimentos (BCI) e, “desde então, sempre que aparecia um grande projeto, a Insitec estava envolvida” (AC 2011).³⁹

Entre os investimentos da Insitec, está a Concessão do Corredor de Nacala. Celso Correia, dono da Insitec, protegido de Guebuza e atual Ministro da Agricultura e Desenvolvimento Rural, tornou-se, em 2009, presidente do CDN, o concessionário do desenvolvimento ferroviário e portuário no país (CIP 2015). No entanto, a gestão da concessão por parte da CDN “deixou muito a desejar” no que respeita ao cumprimento das suas promessas de investimento (*Ibid.*). A estrutura acionista alterou-se desde então (ver Figura 10, mais à frente), refletindo a luta para ganhar influência nesta concessão lucrativa. Em janeiro de 2020, a concessão acabou por reverter novamente para a CFM, deixando a impressão, entre alguns, que tal possa estar ligado a uma reafirmação do controlo por parte de Nyusi, nomeadamente tendo em conta que este construiu a sua carreira na CFM antes de ascender ao topo da FRELIMO. Esta questão é analisada em seguida, na secção sobre o Corredor de Nacala.

³⁸ O aumento dos ataques da RENAMO em consonância com as perspetivas de aumento futuro das rendas provenientes dos recursos naturais levou a maiores necessidades militares, que alguns ligam ao escândalo das ‘dívidas ocultas’, já referido. Kroll investigou o paradeiro do dinheiro que as três empresas estatais EMATUM, MAM e ProIndicus tinham pedido emprestado a taxas comerciais; empréstimos principalmente de dois bancos - Credit Suisse e o banco russo VTB, mas também envolvendo bancos moçambicanos. A contabilização de um empréstimo ao Ministério do Interior ascendeu a cerca de \$2,2 mil milhões de USD. Devido a estes empréstimos, Moçambique faltou aos seus compromissos de dívida soberana por várias vezes desde 2016. O escândalo levou à suspensão do programa de apoio do FMI, bem como à suspensão do apoio orçamental por parte dos doadores tradicionais (Orre & Ronning, 2017). Hanlon sugere, de forma polémica, que os empréstimos só surgiram devido a condições criadas e incentivadas pelos próprios doadores (Hanlon, 2016).

³⁹ As outras empresas referidas são a SPI-Gestão e Investimentos, uma *holding* de investimento controlada indiretamente pela Frelimo, e a Inteltec, na qual o Presidente Guebuza também tem alegadamente interesses (AC, 2011). Os documentos da Wikileaks afirmam que “Acredita-se que a família Guebuza seja o principal acionista na Insitec, uma *holding* moçambicana com vastos interesses empresariais em Moçambique e na África Austral”.
https://wikileaks.org/plusd/cables/09MAPUTO611_a.html

O governo de Nyusi continuou a acolher estes interesses, mas também a acalmar os críticos, como se pode verificar pelas nomeações ministeriais após as eleições de 2014, e também em menor grau após as eleições de 2019. Para equilibrar as tensões internas na FRELIMO, dois aliados de Guebuza foram nomeados Ministros em 2014: Celso Correia foi nomeado Ministro da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural;⁴⁰ Carlos Mesquita, alegado afilhado de Guebuza, colega de escola de Nyusi e colega na CFM, tornou-se Ministro dos Transportes e Comunicações. Membro do Comité Central da FRELIMO e antigo Diretor da CFM na Beira, Mesquita foi posteriormente chefe da Cornelder de Moçambique, a empresa que gere o porto da Beira numa concessão com a CFM e uma terceira parte (alegadamente, propriedade parcial de Guebuza). O império empresarial da família inclui os Transportes Carlos Mesquita (TCM), uma grande empresa de transporte que opera no porto da Beira, entre outras empresas.⁴¹

As ligações da FRELIMO noutros setores

As elites da FRELIMO ganharam também concursos de fornecimento de serviços para os quais as suas empresas não possuem, necessariamente, a competência técnica necessária. A *holding* da FRELIMO SPI detém ações (35%) da Kudumba, que conseguiu um contrato controverso para gestão dos *scanners* no aeroporto durante 20 anos, graças a ligações à elite política (Mosse 2007). A Kudumba não possuía as competências técnicas necessárias nem apresentou a proposta mais competitiva. Um documento da *Wikileaks* revela que a empresa se tornou numa organização de obtenção de lucros através das taxas que cobra sobre todas as mercadorias.^{42 43} Além disso, o facto dos funcionários aduaneiros terem poder para decidir quais as mercadorias a inspecionar e quais deixar passar sem inspeção significa que o comércio ilegal pode continuar.

A decisão de lançar o Balcão Único Eletrónico para operadores comerciais também está sob investigação. Apesar de ter existido um concurso internacional, foi adjudicado à MCNET – uma empresa com participação estatal (20%), à associação do setor privado CTA (20%)⁴⁴ e à empresa local Escopil (60%), que atua como parceiro local da SGS, uma empresa internacional de *software* (Nhamire 2016). Existem denúncias de irregularidades no processo de concurso, de forma a que só a Escopil pudesse submeter uma proposta. A SGS foi depois subcontratada para a organização técnica do projeto. A MCNET inclui não apenas a participação de membros seniores da FRELIMO, mas é gerida por um antigo chefe de alfândega, com casos de recusa em partilhar informação, mesmo que a MCNET seja tecnicamente subcontratada da alfândega (Ennis 2020).⁴⁵

A autoridade tributária rescindiu recentemente um contrato com a Intertek⁴⁶, uma empresa de inspeção, controlo e certificação de produtos. Esta detinha, desde o ano 2000, um contrato com o governo para inspeção pré-embarque dos bens importados, de forma a minimizar o risco de evasão fiscal e de bens contrafeitos ou proibidos entrarem no país⁴⁷. Esta rescisão resultou da pressão tanto do setor privado como dos parceiros de desenvolvimento. Em junho de 2019, a AT assinou um contrato com a *Mozambique Electronic Cargo Tracking Services* (MECTS) para o seguimento de mercadorias em trânsito, com vista a melhorar o controlo aduaneiro e promover o pagamento das obrigações fiscais⁴⁸. Ao que parece, o poderoso general do norte, Alberto Chipande, está ligado ao MECTS⁴⁹, bem como à SICPA, com a

⁴⁰ [Mozambique: Nyusi names new government – By Joseph Hanlon](#), Club of Mozambique, 20 de janeiro de 2020.

⁴¹ Mais informação sobre a TCM em <http://mesquitagroup.co.mz/empresas/>

⁴² [Corruption in Mozambique – Wikileaks](#), Politicsweb, 15 de agosto de 2012.

⁴³ Segundo contas não oficiais, a empresa cobriu os seus custos de capital logo no primeiro ano de um contrato de 30 anos. Mesmo que tal possa ser exagerado, dá uma ideia do nível de rendas geradas (Ennis 2020).

⁴⁴ O antigo presidente da CTA, Salimo Abdula, era um colaborador próximo de Guebuza. [Mozambique: The Business Interests of the Guebuza Family On Extractive Industry](#), Verdade, 10 de outubro de 2014.

⁴⁵ Estima-se que a prática contínua de contornar o balcão único eletrónico custe ao governo recursos valiosos – cerca de \$2,5 mil milhões de USD em 2015, mais do que a soma dos orçamentos previstos para os setores da saúde e educação (\$1,4 mil milhões de USD) (CMI 2016).

⁴⁶ Curiosamente, a Intertek foi um dos concorrentes no concurso para fornecimento de *scanners*, ganho pela Kudumba (Mosse 2007).

⁴⁷ [Mozambique's tax authority takes on services provided by Intertek Testing Services](#), Macauihub, 15 de janeiro de 2020.

⁴⁸ [At introduz selagem de mercadoria em transito para combater o contrabando no país, Carta de Mozambique](#), 6 de junho de 2019.

⁴⁹ [Chipande, Sicpa: the expanding galaxy of tracking service newcomer Mects, Africa Intelligence](#), 31 de março de 2020.

qual o Estado moçambicano tem um contrato de dois anos para controlo dos combustíveis em circulação no território nacional.⁵⁰ Este parece ser mais um exemplo de como a elite da FRELIMO atua como guardiã das empresas estrangeiras que pretendem investir em Moçambique (BTI 2018).

Os portos dos corredores da Beira e de Nacala, as ligações de transporte e as empresas que operam em seu redor estão, portanto, intimamente ligados a interesses empresariais da FRELIMO. Embora isto não seja necessariamente mau para o negócio – como parece sugerir o caso do corredor da Beira em particular –, tal significa que os esforços para a reforma do setor devem ter em conta onde residem os interesses empresariais, e portanto políticos, bem como em que medida as rendas geradas são aceitáveis ou prejudiciais.

3.2. Política, renda e transportes no Malawi

O contexto político no Malawi

O relacionamento entre Estado e empresas no Malawi, em termos históricos e na atualidade, influencia também o comércio e os transportes. Os aspetos chave aqui são: o baixo nível de desenvolvimento capitalista; a influência do Estado e do regime político Malawiano, liderado por Hastings Banda durante os primeiros 30 anos de independência do país; e a forma como “instituições informais de reciprocidade generalizada...contribuíram para atenuar a distinção entre a dimensão pública e privada (Chingaipe e Leftwich 2007).

Desde a independência, em 1964, até ao fim da governação de Banda, em 1994, o Malawi teve um regime de partido político dominante e uma distribuição de renda fortemente centralizada, através do próprio Banda. Isto funcionava através de investimentos agrícolas de grande escala em setores como o tabaco, chá e açúcar, onde grandes latifundiários tinham acesso preferencial a terras, investimento e crédito.⁵¹ Atualmente, a economia continua a ser muito dependente de culturas agrícolas sujeitas às oscilações de pluviosidade, empregando quase 80% da população (Banco Mundial 2019).

Após 1994, a combinação de um sistema democrático multipartidário com o sistema clientelista criado por Banda resultou num “clientelismo competitivo”. Isto significa que “um sistema de quase permanentes reeleições, sucessões e busca de favorecimentos pessoais continua a ter primazia sobre uma visão de desenvolvimento a longo-prazo” (Said e Singini 2014). O primado da política numa economia de rendas baseada na agricultura resultou numa teia complexa de relacionamentos entre Estado e empresas (Ng’oma 2010). Os interesses políticos tornaram-se cada vez mais enraizados na elite governante, dependente dos rendimentos gerados pelas poucas indústrias do país, o que cria poucos incentivos para uma mudança e diversificação da economia (Said e Singini 2014). A falta de competitividade da generalidade do setor privado nos mercados internacionais e a fraca procura interna levaram a uma excessiva orientação das empresas para contratos com o governo, tendo como resultado comportamentos coniventes (Tostensen 2017).

Apesar das políticas terem variado ao longo dos mandatos presidenciais, de uma forma geral têm sido acompanhadas por uma “falha sistemática em distinguir entre recursos do setor privado, recursos do estado e recursos do partido no poder” (Booth et al. 2006). O período do governo liderado por Muluzi (entre 1994 e 2004) foi caracterizado por ligações coniventes entre estado e empresas, através de “um conjunto de magnatas de negócios e adversários políticos do anterior líder do país, Hastings Banda (Chingaipe e Leftwich 2007); o primeiro mandato de Mutharika (2004–2009) trouxe crescimento e melhorias económicas, fortemente apoiadas por ajudas internacionais

⁵⁰ *Inside Africa. Why does Africa’s industrialization matter? Challenges and opportunities?* Eaglestone, 27 de novembro de 2017.

⁵¹ Banda construiu um grande império empresarial, a Press Corporation, que operava na área do tabaco, ranchos agrícolas, farmácias, seguros, banca, transporte e distribuição de petróleo, chegando a representar um terço do PIB do Malawi e empregando 10% da sua mão de obra remunerada (Meredith 2006). Presentemente ainda ativa e mantendo-se como maior *holding* do Malawi, continua a ser uma grande empresa na área do tabaco e outros setores, apesar de não o ser na área dos transportes. https://www.presscorp.com/index.php?option=com_content&view=article&id=119&Itemid=69

que chegaram a representar 40% das despesas do orçamento de Estado (Banik e Chasukwa 2016). Após a sua reeleição em 2009, a política económica do Presidente Mutharika “remou contra a ortodoxia neoliberal”, não seguindo “as receitas de boa governação das políticas”, com uma moeda sobrevalorizada para permitir a continuidade do programa de subvenções a fertilizantes, expulsão de empresas estrangeiras e subsídios insustentáveis a agricultores, procurando “autonomia relativamente à economia internacional” (Brooks e Loftus 2016). A isto juntou-se uma retórica anti Ocidente e um crescente autoritarismo, pelo que, em 2011, os países doadores começaram a suspender financiamentos, até à morte repentina de Mutharika em 2012 e a sua substituição por Joyce Banda, a sua “anteriormente marginalizada Vice-Presidente” (*Ibid.*).

Relações entre Estado e setor empresarial

Não tendo seguido o caminho socialista de Moçambique, o Malawi também implementou um programa de privatizações nos anos 1990, levando a um clientelismo baseado em ligações políticas. Apesar do setor privado ser encarado pelo Estado com desconfiança, as empresas consideraram o setor público como uma fonte de clientelismo e oportunidades (Chingaipe e Leftwich 2007). Isso significa que as elites se têm concentrado em “importações ou negócios em mercados cativos, combinadas com ligações a serviços governamentais de modo a criarem rendas para essas elites políticas” (Said e Singini 2014) - incluindo setores como o transporte e abastecimento de milho, bem como a construção civil, criação de aves e o setor financeiro.⁵² As empresas deveriam cumprir os contratos estabelecidos, mas “a contrapartida era um relacionamento de longo prazo com o Presidente, que delas receberia financiamentos.” (*Ibid.*). No mandato de Mutharika, o apoio à campanha para a sua reeleição incluiu investidores Chineses das áreas de mineração e outros investidores na área das infraestruturas: Paladin Mining, Mulli Brothers e Mota-Engil, “que ganhou a maioria dos projetos de construção e reabilitação de estradas” e construiu a linha férrea que liga a região de Tete ao porto de Nacala, em Moçambique, financiada pela Vale (*Ibid.*).

A rede de favorecimentos manteve-se e expandiu-se durante o regime de Mutharika, especificamente através do Programa de Subsídios aos Insumos Agrícolas (PSIA), um instrumento importante do apoio governamental ao setor agrícola do país. Contrariamente a Moçambique, no Malawi a agricultura passou a ser um assunto relevante na orientação política do país. A despesa pública no setor agrícola representou em média cerca de 20% da despesa total, entre 2006 e 2017, enquanto em Moçambique a proporção correspondente ficou abaixo dos 10%.⁵³ Focando-se principalmente nos produtores de milho e tabaco, o PSIA foi criado pelo Presidente Mutharika após uma grave escassez de alimentos, no seguimento de um período de fome em 2002 e de seca em 2005 (Chinsinga 2012), num contexto de forte resistência dos doadores e de alguns conservadores nacionais relativamente ao orçamento. Embora o programa tenha sido rapidamente visto como um sucesso devido ao aumento das colheitas de milho (Chinsinga e Poulton 2014), vários peritos sublinham que o PSIA foi utilizado como meio para conseguir ganhar votos nas zonas rurais, bem como um canal para distribuir rendas com o objetivo de reforçar o controlo apertado do partido no poder (p. ex. Chinsinga 2012). As políticas adotadas paralelamente, com o objetivo de um desligamento da economia internacional, resultaram em greves e protestos em 2011 e 2012, criando desagrado na comunidade de doadores, ao mesmo tempo que, alegadamente, reforçaram as relações neopatrimoniais e de clientelismo com empresas como a Mulli Brothers, grande beneficiária de contratos governamentais relativos a fertilizantes (Brooks e Loftus 2016), que é um dos bens importantes em circulação nos corredores de Moçambique. Isto levou a uma enorme acumulação da riqueza pessoal de Mutharika, a qual passou de aproximadamente \$1 milhão de USD, aquando da sua eleição em 2004, para cerca de \$150 milhões de USD na altura da sua morte, em 2012 (Said & Singini 2014).

Apesar o início do mandato de Joyce Banda ter sido marcado por um regresso a políticas económicas mais ortodoxas e ao restabelecimento de relações com a comunidade internacional, este cenário não durou muito tempo. A nova Presidente eliminou a taxa de câmbio fixa, lançou um Programa de Recuperação Económica e beneficiou do retorno

⁵² Apesar disto, com a liberalização do setor agrícola, a produção de tabaco tem sido aberta a pequenos agricultores, que representaram 70% da produção em 2009.

⁵³ [Malawi country profile.](#)

da ajuda orçamental externa. Mas com a aproximação das eleições de 2014, “o seu enfoque mudou rapidamente para garantir uma base clientelista de apoio, fator necessário à sua sobrevivência num ambiente de clientelismo político competitivo”, dependendo, à semelhança de Mutharika, de uma relação de trabalho próxima com concessões de exploração mineira como fonte importante para a captação de rendas, incluindo empresas chinesas” que acabariam dominar os setores do chá e do tabaco (Said e Singini 2014). Joyce Banda viria a perder as eleições para o irmão de Bingu Mutharika, Peter. Apesar desta derrota poder sugerir que a corrupção não deixou de ser punida, Said e Singini (2014) também referem que a burocracia do Estado e o velho sistema de clientelismo mantiveram o seu apoio a Peter Mutharika, dando-lhe uma vantagem decisiva no processo eleitoral. Um relatório de 2017 estima que cerca de 35% dos fundos públicos tenham sido roubados ao longo da última década.⁵⁴

Não obstante as eleições de junho de 2020 terem trazido um novo Presidente, Lazarus Chakwera, que derrotou o candidato à reeleição, Peter Mutharika, numa repetição histórica do processo eleitoral, não se sabe ainda quais as implicações mais alargadas na mudança de políticas. O novo líder do país terá de superar com eficácia a clivagem política no país, para além de ter de enfrentar a corrupção desmedida que tem minado a governação no Malawi.⁵⁵ É igualmente incerto que mudanças teremos na sua política externa, especialmente nas relações com Moçambique, apesar de nas suas declarações iniciais Chakwera ter sublinhado a necessidade de promover o emprego e reduzir os custos dos fertilizantes, áreas em que questões como a política e os transportes são essenciais (Financial Times 2020).

Ligações intrincadas entre política, transporte e fertilizantes

As fontes de renda mais importantes incluem o setor dos transportes. No conjunto de setores chave, Said e Singini (2014) englobam os serviços de transporte, as importações de fertilizantes e combustíveis, bem como a construção civil, serviços financeiros, serviços do governo, telecomunicações e algumas áreas ligadas à agricultura e manufatura, com um foco nos “contratos com o governo (p. ex. na construção, nas importações de fertilizantes e nos financiamentos através de títulos de dívida pública) e em limitações à competição e à entrada de novas empresas no mercado (p. ex. nos transportes, laticínios e na finança).” Kelsall (2020) destaca a combinação entre relações político-económicas coniventes e a destabilização causada por uma competição selvagem na indústria de transporte rodoviário, enquanto a construção de estradas é também caracterizada por relacionamentos coniventes de partilha de renda. Adicionalmente, “por exemplo as tabaqueiras, quando têm audiências com o Estado para discutirem os preços do tabaco, são pressionadas a contratarem determinados transportadores” (Kelsall 2020).

No Malawi, as áreas dos fertilizantes e do transporte parecem ser especialmente férteis para o controlo de rendas através do PSIA. Os fertilizantes são uma das importações mais importantes, sendo trazidos por estrada e, por isso, um item interessante quando olhamos para os corredores. Embora tenha sido inicialmente visto como um plano com sucesso e aplicado de forma justa, as reformas subsequentes do PSIA começaram a dar prioridade a regiões e atores específicos, particularmente na região norte em que o voto nas eleições é variável, com destaque para intermediários políticos, tais como deputados, Ministros e outros altos funcionários do partido no poder e, direta ou indiretamente, os dirigentes (Chinsinga e Poulton 2014). Além disso, o PSIA tem sido também um espaço de controlo de rendas, através de contratos governamentais e paraestatais de distribuição de fertilizantes e serviços paraestatais de transporte: estes contratos foram usados como “meio para pagar dívidas políticas àqueles que apoiaram financeiramente o DPP para que este conseguisse vitórias eleitorais claras nas eleições presidenciais e parlamentares” (*Ibid.*). Como sinal de que estas práticas se mantêm no presente, Kelsall (2020) cita um inquérito parlamentar de 2018, que revelou que as 32 empresas que ganharam os contratos eram, de facto, detidas por cinco pessoas com boas ligações políticas.

⁵⁴ Este roubo foi liderado pelo falecido Presidente Bingu Mutharika em 2004, sendo o escândalo revelado durante o mandato de Joyce Banda em 2013. [What drives corruption in Malawi and why it won't disappear soon](#), The Conversation, 30 de setembro de 2015.

⁵⁵ A COVID-19 veio acentuar ainda mais os problemas económicos do país. [After historic elections, what next for Malawi?](#), Al Jazeera, 28 de junho de 2020.

No geral, as interligações entre política e grandes empresas e a utilização de contratos públicos para objetivos clientelistas, no contexto de uma competição eleitoral, sugerem que as preocupações com o comércio e transporte não estão no topo das prioridades políticas no Malawi. De acordo com um relatório do FMI de 2017, “apesar de não ser estritamente um estado frágil, o Malawi apresenta muitas das características dos países frágeis e afetados por conflitos” na forma como as suas instituições funcionam. Além das presentes tensões eleitorais, o contexto político interno para a implementação de reformas parece ser delicado. Os preços de transporte diminuíram significativamente nos últimos anos, principalmente devido a uma competição intensa relativamente aos corredores para os portos de Moçambique (Nsomba et al. 2020). Recentemente, o Ministério dos Transportes e Obras Públicas publicou um despacho que recomenda tarifas mínimas de transporte, de forma a garantir a quota de mercado dos transportadores nacionais. Parece improvável que o Governo consiga aplicar estas tarifas, mas isto demonstra que a proteção dos camionistas do Malawi parece ser uma preocupação mais importante para o governo do que a redução dos preços.

4. Os corredores

Não obstante os vários acordos formais para dar início à implementação de corredores, parece faltar, até agora, uma efetiva coordenação e alinhamento de interesses para reduzir os custos de transporte. Embora vários relatórios técnicos proponham a harmonização de procedimentos fronteiriços, incluindo aduaneiros, como elemento fundamental para assegurar um fluxo regular de carga em trânsito, também reconhecem a relutância de ambos os lados da fronteira em assumirem uma cooperação plena (USAID 2018b). Da mesma forma, a Comissão Ministerial Conjunta para o Corredor de Desenvolvimento de Nacala reuniu em 1999, mas poucos progressos foram registados. Para além dos sentimentos de desconfiança entre o Malawi e Moçambique, os interesses instalados de ambos os lados conduzem à competição ou mesmo à confrontação, sobrepondo-se à redução dos custos e a uma maior eficiência nos corredores⁵⁶.

Esta secção analisa as relações de economia política *dentro e entre* Moçambique e Malawi, debatendo os atores e fatores que moldam os acontecimentos nos dois corredores de transporte que ligam o Malawi à Beira e a Nacala.

4.1. Corredor da Beira

Para além do acesso a instalações portuárias para o comércio do Zimbabwe e de outros países vizinhos, a Beira e o Centro de Moçambique são tradicionalmente bastiões da RENAMO, a oposição moçambicana. Whitfield et al. (2015) descrevem como a FRELIMO “foi paulatinamente reforçando o controlo em áreas de apoio à RENAMO, ajudando a organizar e a criar novas relações com populações anteriormente ‘hostis’” (p. 186) para conquistar votos e criar oportunidades de emprego para fações de base do partido FRELIMO. Esta estratégia, implementada com os investidores externos, “garantiu que as elites da RENAMO não beneficiaram nem tiveram oportunidades de acumulação” (p. 187). Apesar de se aplicar efetivamente à reconstrução do setor açucareiro, que precede as concessões portuárias, a lógica parece ter sido transposta para os investimentos nos portos e no setor dos transportes na Beira, com envolvimento externo e uma forte participação da FRELIMO.

A política e o porto da Beira

O porto da Beira é operado pela empresa holandesa Cornelder desde 1998, ano em que ganhou a concessão. Apesar da expansão dos volumes e do acréscimo de eficiência gerados pelos \$500 milhões de USD investidos pelos Estados

⁵⁶ De acordo com o [SADC Infrastructure Development Master Plan](#), de 2012, o Malawi possui um acordo com a Tanzânia sobre o corredor, mas apenas um acordo bilateral de transporte de passageiros com Moçambique. Por seu lado, Moçambique tem um acordo bilateral de transporte rodoviário com o Zimbabwe, talvez assinalando uma maior confiança ou enfoque no tráfego do Zimbabwe.

Unidos em mais de 70 projetos, que fizeram da Beira uma das mais modernas infraestruturas portuárias de África, muitos observadores apontam para a existência de ligações entre o Estado e o setor empresarial. A concessão baseia-se numa parceria com a CFM e investidores privados moçambicanos, incluindo membros da família Guebuza e de outros membros do governo, nomeadamente Carlos Mesquita.⁵⁷

A Cornelder fez grandes investimentos no porto da Beira: dragou o canal de acesso – problema sistemático da Beira, por contraste com o porto de Nacala – contribuiu para o financiamento de vias de acesso rodoviárias, pátios e novos sistemas de operações nos terminais, entre outros. A Vale deixou de exportar carvão pela Beira, via linha de Sena, passando para a nova linha ferroviária de Nacala, o que certamente também impulsionou a diversificação das atividades portuárias, ampliando o leque de cargas com destino ou origem no Zimbábue, na Zâmbia e no Malawi.⁵⁸ Os entrevistados (por exemplo, EP5; FL2) descrevem uma florescente indústria de entrepostos fora do porto, tanto para armazenamento de fertilizantes importados, que podem ser distribuídos se e quando chegam as encomendas, como para a exportação de tabaco, que pode ser tratado e armazenado enquanto se aguardam as encomendas (entrevista, FL2).⁵⁹ Até 2004, pela Beira circulava cerca de 2,5% do tabaco do Malawi, valor que em 2014 tinha crescido para mais de 80%.⁶⁰ Assim, a concessionária do porto foi aparentemente bem sucedida no aumento da eficiência das operações e na expansão da sua atratividade para os países vizinhos. A própria Cornelder começou a organizar uma Comunidade do Corredor da Beira, com eventos periódicos nas regiões interiores com o objetivo de projetar a Beira como porto moderno, eficiente e competitivo (entrevista, OP1).

A concessão inicial foi atribuída na Presidência de Chissano, por um período de 25 anos, e em 2018 foi prolongada até 2038, como incentivo ao reforço dos investimentos. Esta renovação, no entanto, está rodeada de acusações de conflitos de interesses. O Ministro dos Transportes, Carlos Mesquita, acabou, na prática, por atribuir a concessão ao seu irmão, que lidera a Cornelder em Moçambique após o próprio ter deixado o cargo para ocupar a pasta dos Transportes.⁶¹ O inquérito aberto para averiguar as acusações de violação da Lei da Probidade Pública, porém, foi considerado inconclusivo e encerrado pelo Gabinete Central de Combate à Corrupção em 2016.⁶² Após a morte de Adelino Mesquita, num acidente de aviação, o cargo foi ocupado pelo holandês Jan de Vries, enquanto Carlos Mesquita passou da pasta dos Transportes para o Ministério da Indústria e do Comércio no novo Governo de Nyusi, formado na sequência das eleições de 2019 (AC 2020).

Mesmo com as acusações de conflitos de interesses veiculadas pela imprensa moçambicana, como o demonstra a discussão sobre as rendas descrita acima, não é claro que tal tenha prejudicado o setor dos transportes. Na realidade, os entrevistados deste setor e dos entrepostos na Beira estavam completamente conscientes das ligações à FRELIMO, mas sugeriram que essa situação poderia ser benéfica na competição com outros corredores, tanto para os transportes, como, de forma mais vasta, para o corredor da Beira. Esta vantagem pode ser vista na significativa alteração de tráfego de Durban para a Beira que se deu quando os melhoramentos na capacidade e funcionamento do porto ficaram concluídos, em 2012, sendo um incentivo adicional para a mudança dos fluxos, que se acrescenta à distância e ao tempo – do porto da Beira a Lilongwe é um percurso de dois dias, que aumentam para seis ou sete quando o ponto de partida é Durban (dois dos quais são usualmente consumidos com questões burocráticas e procedimentos fronteiriços (Vilakazi e Paelo 2017)).⁶³ O número de funcionários do porto (700) mais do que duplicou

⁵⁷ O sobrinho de Guebuza faz parte da administração da CFM e a família é acionista na Cornelder de Moçambique, que gere o porto da Beira. Cf. *Analysis - Poor railways, ports put brake on Mozambique's coal rush*, Reuters, 16 de abril de 2013.

⁵⁸ *Port revolution for Mozambique*, CLBrief, 11 de maio de 2018. A Vale não terá conseguido chegar a acordo relativamente às taxas a pagar para usar a linha de Sena, entre Moatize e o porto da Beira, que ainda é utilizada por outras minas de carvão da província de Tete. *Race to the coal*, Railway Gazette, 1 de setembro de 2008.

⁵⁹ Está em construção um terminal para exportar para a Índia o carvão das duas minas de Tete de empresas indianas Jindal e ICVL.

⁶⁰ *Beira Calling*, The business year, 2014.

⁶¹ *Minister Carlos Mesquita, godson of Guebuza and classmate of Nyusi is violating the Public Honesty Law*, Verdade, 25 de outubro de 2015.

⁶² *Profile: Carlos Mesquita, Mozambique's transport minister*, CLBrief, 13 de março de 2019.

⁶³ Segundo Vilakazi e Paelo (2017) ainda demorou dois a três anos para ter o sistema completamente operacional.

desde o início da concessão, enquanto o volume de carga do terminal de contentores da Beira passou de 32.700 TEU (unidade de 20 pés) para 218.8 mil TEU, e o mesmo se verifica no terminal de carga geral, com um aumento de 467 mil TEU para 2,6 milhões – um crescimento de 569% e 456%, respetivamente, em 20 anos.⁶⁴ Seja graças ou apesar das relações entre os negócios e a política, os melhoramentos no porto parecem reais – o relatório do Banco Mundial *Doing Business In Mozambique* de 2019 assinala que as exportações que passam pela Beira demoram 52 horas, enquanto em Nacala se registam 140 (36 e 48 horas, respetivamente, para as importações).⁶⁵

Transporte rodoviário na Beira

Em 2018, segundo dados da Cornelder, a maioria das exportações (cerca de 80%) é contentorizada. Isto aplica-se a exportações de produtos alimentares (como tabaco, feijão, chá, açúcar, entre outros) enquanto os recursos minerais (especialmente o carvão) são expedidos a granel ou numa mistura de granel e contentor (por exemplo, crómio e granito do Zimbabwe; cobre e manganésio da Zâmbia). Alguns produtos alimentares, como açúcar e milho, entram na terceira categoria de exportação, uma combinação de transporte a granel e em contentores. Já as importações são sobretudo a granel, incluindo tijolos de cimento, trigo, fertilizantes, óleo de palma, etc.

Em termos gerais, na Beira opera um grupo relativamente pequeno de grandes transportadoras profissionais, que na prática dominam o mercado, se bem que coexistam com várias pequenas empresas subcontratadas. Esta situação pode estar relacionada com economias de escala e com a capacidade de suportar acidentes e prejuízos frequentes, de comprar peças por grosso, e de ter equipamento de assistência próprio, em prontidão para acudir os camiões que se avariaram (Pérez-Niño 2015), mas também com o crescimento dos fluxos comerciais que permitiram o desenvolvimento das transportadoras. Muitas das atuais grandes frotas começaram por um único camião, em empresas familiares que conseguiram crescer no boom do pós-guerra da década de 1990, quando os contratos relacionados com a ajuda humanitária eram regulares – “resumindo, criaram o setor” (Pérez-Niño 2015). A mesma autora assinala o crescimento da procura relacionada com a ajuda humanitária após as cheias de 2001/2002, bem como a reabilitação de duas refinarias de açúcar, a política industrial de sucesso descrita por Whitfield et al. (2015). Para esta evolução contribuiu igualmente a relativa estabilização da economia do Zimbabwe e o crescimento da produção de tabaco no Malawi e em Moçambique, bem como as exportações de carvão de Tete, de duas bacias carboníferas que não são exploradas pela Vale. Companhias como a Transportes J&J ampliaram a atividade para o armazenamento, diversificando os serviços, o que destaca, novamente, as atuais oportunidades para o investimento privado decorrentes da elevada atividade em torno da Beira.⁶⁶

É provável que esta evolução seja também fruto de influência política. Alguns, pelo menos, dos maiores agentes na área dos transportes em Moçambique têm ligações políticas. Ou há políticos com participação nas empresas, como por exemplo os TCM, ou construíram pontes através de contribuições substanciais à FRELIMO (por exemplo, Lalgyl). São poucas as companhias que conseguem assegurar clientes a longo prazo, com contratos de monta e que garantam tráfego de retorno, como, por exemplo, a J&J Transportes (entrevista, FL2). Em conjunto com as barreiras ao financiamento e com a manutenção de grandes frotas, isto significa que um reduzido número de empresas domina o subsector do transporte rodoviário e oferece preços mais competitivos aos comerciantes do Malawi, apesar de não existirem provas de cartelização ou comportamento anti competitivo (Pérez-Niño 2015).⁶⁷

Em termos de competição com as transportadoras do Malawi, as moçambicanas têm a vantagem de estarem mais perto do porto e, logo, melhor acesso a cargas em trânsito para o Malawi (Vilakazi e Paelo, 2017). Contrariamente

⁶⁴ [Profile: Carlos Mesquita, Mozambique's transport minister](#), CLBrief, 13 de março de 2019.

⁶⁵ [E mais fácil exportar e importar por ressano garcia que por via marítima revela banco mundi](#), Carta de Moçambique, 7 de junho de 2019.

⁶⁶ [Grupos norte-americano e sul-africano entram no capital de empresa de transportes de Moçambique](#), Macauihub, 26 de janeiro de 2014.

⁶⁷ Depois de ganharem os contratos, estas grandes companhias costumam subcontratar outras empresas mais pequenas ou mesmo, em alguns casos, transportes informais.

a outras regiões de África, as regras de transportes da SADC não têm cláusulas específicas para que o transporte de mercadorias com destino ao Malawi seja efetuado por transportadoras malawianas, apesar deste país ter, alegadamente, tentado esta via. Por exemplo, para o transporte de carga líquida a granel (essencialmente combustíveis), respeita-se uma distribuição de 70-30 para transportadoras do Malawi e de Moçambique, “dado que o combustível é estratégico” (entrevista, FG3). Para outro tipo de carga, no entanto, as transportadoras moçambicanas têm vantagens – enquanto as empresas registadas no Malawi têm de pagar cerca de \$300 USD para uma autorização de importação de Moçambique, já as transportadoras moçambicanas que transportam bens para o Malawi pagam apenas \$100 USD.” (Vilakazi e Paelo 2017).

Murithi et al. (2012) estimam que cerca de 35% dos veículos que usam o corredor da Beira circulam com excesso de carga, mas os entrevistados afirmam que os limites de carga por eixo são agora aplicados mais rigorosamente (entrevista, PP5). Na realidade, os entrevistados das associações de transportes (por exemplo, AT1) afirmam que eles próprios pressionam para uma aplicação mais rigorosa das regras, sustentando que o modelo de negócio baseado no excesso de carga descrito por Pérez-Niño (2015) evoluiu, e que as transportadoras agora veem os benefícios do aumento do volume e de uma distribuição mais generalizada de carga entre empresas.⁶⁸ Se este é o caso, tal aponta para que as transportadoras tenham conseguido manter ou mesmo aumentar os preços para compensar cargas mais leves, algo que estava implícito nas entrevistas (PP5).⁶⁹ Kelsall (2020) também descreve como os camionistas malawianos retiram um eixo em camiões de três eixos para poupar os pneus, o que é completamente ilegal em Moçambique, especialmente em condições de excesso de carga. Não são claras as implicações deste tipo de práticas em Moçambique, pois teoricamente todos os países da SADC estão sujeitos à harmonização de limites e carga por eixo (p. ex. Raballand et al. 2008).

Mais genericamente, perante os crescentes fluxos de volume de carga, há uma perceção generalizada nos atores da Beira de que o porto e os investimentos com ele relacionados estão bem posicionados para tirar partido daquele crescimento. Como se analisará mais à frente, os entrevistados mostram igualmente a perceção de que Nacala continuará a ser mais caro, e a servir basicamente o norte de Moçambique e o Malawi, enquanto a proximidade da Beira aos mercados do Zimbabwe e da Zâmbia, já para nem falar da RDC, sustentam a sua viabilidade.

Globalmente, isto aponta para uma satisfação genérica com o funcionamento do corredor da Beira, apesar da evidente existência de relações político-empresariais em seu redor. Uma área onde foram frequentemente identificadas preocupações são os procedimentos fronteiriços e alfandegários.

Coordenação do corredor da Beira

Uma maior coordenação sobre este corredor pode gerar outros melhoramentos ao comércio e à eficiência dos transportes ao longo do corredor da Beira. Já houve diversas tentativas, desde ambiciosos projetos de investimento até simples ações de coordenação, mas nenhuma se revelou sustentável.

⁶⁸ “Segundo o Memorando de Entendimento de Carga de Veículos da SADC, de 1999 (SADC 1999), os Estados membros devem assegurar a eficácia do controlo de excesso de peso através de práticas harmonizadas para o desenvolvimento de uma rede regional de estações de pesagem devidamente selecionadas, instaladas e operadas. O mesmo memorando incentiva à troca de informações dos dados das estações de pesagem, na promoção e imposição de um entendimento comum regional sobre sistemas de carga de veículos, por via da partilha de informações e de campanhas de sensibilização”. Os acordos da SADC sobre peso por eixo foram, em princípio, substituídos pelo [MoU on Vehicle Load Management of 2017](#), de 2017. A regulamentação moçambicana, com as regras SADC, de 2008, está disponível [aqui](#). Está atualmente em execução um [projeto de assistência técnica tripartido](#), financiado pela UE, para apoiar em questões como cargas, etc.

⁶⁹ Camiões com excesso de peso e envelhecidos têm sido o modelo na África Ocidental, onde as regras permitem (alguma) liberdade de acesso a motoristas, com base na ordem de chegada, o que é um incentivo para carregar o mais possível em cada viagem. Neste caso, a profissionalização do setor e o aumento das frotas poderia tornar esse modelo pouco competitivo, levando ao alinhamento de interesses entre o governo e a transportadoras para a aplicação dos limites de peso por eixo.

Antes de promover mais coordenação, será importante aprender com as diversas tentativas que já ocorreram. A Autoridade do Corredor da Beira (ACB) foi criada em 1985 pelas autoridades moçambicanas para fiscalizar e promover a reabilitação do corredor, sendo parte do projeto de reabilitação económica do governo. Com o apoio do Banco Mundial, tinha como objetivo explícito “a redução dos custos de transporte e o aumento da eficiência, gerando condições para que a Beira concorra com Durban (África do Sul) e garanta ao Zimbabwe uma alternativa de transporte para o mar mais barata” (Banco Mundial 1989a). No entanto, “a guerra civil e a falta de experiência com este conceito de desenvolvimento levaram ao fracasso deste empreendimento” (Meeuws 2004).

Mais recentemente, o Corredor de Crescimento Agrícola da Beira (BAGC), lançado no Fórum Económico Mundial de 2009, centra-se num “Plano de Investimento” desenhado por parceiros públicos e privados.⁷⁰ Inclui um plano de investimentos para a ligação entre infraestruturas de transporte e investimentos na produção, transformação e armazenamento agrícola, ajudando assim a ultrapassar problemas de coordenação, o que pode beneficiar todos os envolvidos. Se o plano pode ajudar a responder às críticas de que o porto da Beira é essencialmente uma infraestrutura de trânsito - logo contribuindo pouco para o desenvolvimento económico nacional - a Yara foi alegadamente rápida a direcionar-se para o Corredor de Crescimento Agrícola do Sul na Tanzânia (SAGCOT), deixando a iniciativa BAGC para os doadores (onde se encontram o DfID, a Holanda e a Noruega) e para os produtores locais (Kaarhus 2018). A Yara continua a ser, de qualquer forma, um grande importador de fertilizantes através do porto da Beira (entrevista, EP5).⁷¹

Mesmo sendo menos ambicioso do que o plano original, a iniciativa BAGC tem providenciado fundos catalisadores para investimentos ao longo do corredor, com o apoio de diversos doadores. A ideia é, precisamente, alargar os benefícios dos investimentos no setor do transporte ligado à indústria extrativa para um desenvolvimento espacial mais amplo (Kaarhus 2018). Com a perda de interesse da Yara e a limitada participação de outros atores, incluindo o governo, “a parceria BAGC nunca evoluiu para o ambicionado quadro de coordenação para investimentos de larga escala no desenvolvimento agrícola, no corredor da Beira.” (Kaarhus 2018). Kaarhus (2018) refere igualmente que os responsáveis moçambicanos estariam mais interessados no corredor de Nacala, nomeadamente por ser um porto de águas profundas.

Como referido, a Cornelder deu início ao grupo sobre o corredor da Beira, com a participação de diferentes atores que operam a diversos níveis ao longo do corredor (entrevista, OP1). Para que este grupo e a renovada plataforma de coordenação do corredor tenham sucesso, é fundamental perceber tanto a estagnação da BAGC como o fracasso da tentativa, em 1996, de lançamento do “Corredor de Desenvolvimento da Beira, já criado com a intenção de capitalizar a recentemente ‘liquidada’ Autoridade do Corredor da Beira”.⁷² Idealmente, esta também deveria alimentar e criar procura para as respostas governamentais ligadas ao programa de aceleração PIDA SADC nos corredores da Beira e Norte-Sul, um Memorando de Entendimento assinado por três dos Estados do corredor da Beira, e de planos para montar uma estrutura de gestão do corredor, albergada por um dos Estados referido no Comunicado dos Ministros dos Transportes da SADC de 2017.⁷³ No entanto, não houve mais informações sobre esta questão e nem sequer foi mencionada pelos entrevistados, o que indica algumas limitações à sua continuidade.

Pensando especificamente no Malawi, a análise apresentada acima e as entrevistas sublinham que este país é apenas uma pequena parcela do interesse empresarial relativo ao porto da Beira e às empresas de transporte.

⁷⁰ O Plano de Investimento pode ser visto [aqui](#).

⁷¹ Segundo Kaarhus (2018), “depois da pressa de apresentar um plano acabado para os sucessivos lançamentos no início de 2010, a Yara recebeu os estudos de mecânica de solos e de acumulação de água do local onde estava prevista a construção da fábrica de fertilizantes. Os estudos revelaram que os custos de construção eram muito maiores do que o esperado”. A Yara adquiriu uma fábrica de fertilizantes em 2016, que fechou logo em 2017, optando pela instalação em Cabo Delgado, para tirar partido do gás natural.” Os planos para Cabo Delgado parecem inalterados, também de acordo com a autora.

⁷² [Beira Corridor Puts Region On The Road To Prosperity](#), Southern Africa Research and Documentation Centre, 16 de dezembro de 1996.

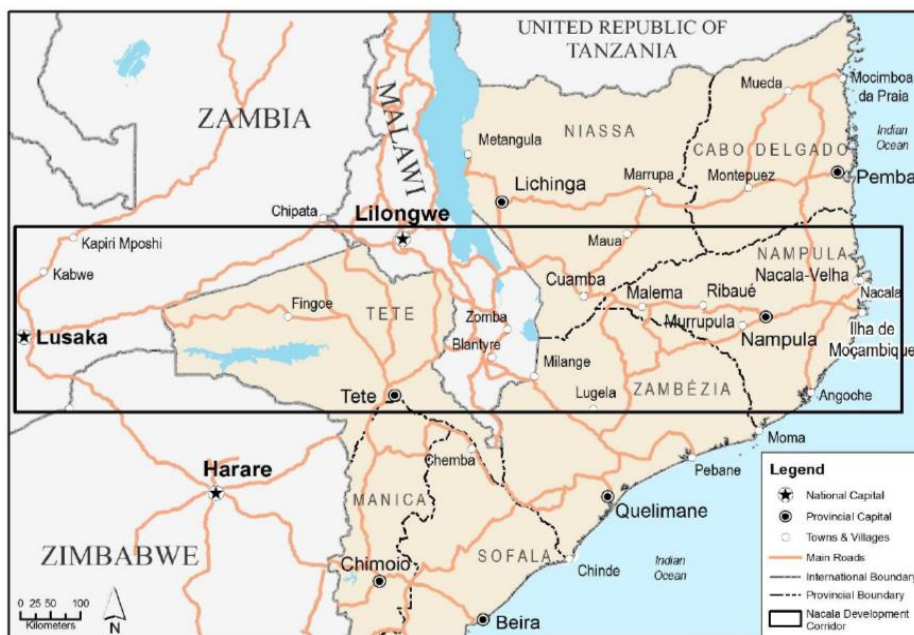
⁷³ [SADC Ministers responsible for Transport and Meteorology meet in Lilongwe, Malawi](#), Tralac, 6 de novembro de 2017.

Assim, mesmo na coordenação do corredor, as tensões bilaterais podem abalar o elo específico Malawi-Moçambique quando à volta da mesa estão outros países.

4.2. Corredor de Nacala

O conceito do corredor de Nacala, que liga o sul do Malawi e, por extensão, a Zâmbia, ao porto de Nacala, emergiu igualmente do sucesso do corredor de Maputo e de uma abordagem mais alargada, tanto de Moçambique como da SADC, aos corredores. Em 2000, foi criado um Secretariado no Ministério dos Transportes e Obras Públicas do Malawi, com competências de assistência técnica, em ligação com os governos de Moçambique e da Zâmbia, e que foi objeto de uma conferência de doadores em 2003 (Banco Mundial 2004). O objetivo seria capitalizar a existente, mas deficiente, linha ferroviária entre o Malawi e Nacala e, mais uma vez, dar resposta aos elevados custos de transportes suportados por aquele país. Na verdade, o Memorando de Entendimento assinado entre Moçambique, o Malawi e a Zâmbia foi para além dos transportes, incluindo telecomunicações e energia, investimento na agricultura, na indústria piscatória, na mineração e turismo, e promovendo o desenvolvimento económico de forma mais abrangente.⁷⁴ Se na Beira o foco principal é o transporte rodoviário para o Malawi e a região circundante, Nacala centra-se muito mais na ligação ferroviária com o Malawi, e potencialmente com a Zâmbia (ver Figura 9), apesar de terem sido feitos investimentos consideráveis na ligação rodoviária.⁷⁵

Figura 9: Corredor de Desenvolvimento de Nacala



Fonte: Kalina, 2017

A política e o corredor de Nacala

A existência do corredor de Nacala data do ano 2000, com uma concessão público-privada, mas poucos progressos foram registados, pelo menos até 2007. Nessa altura, a decisão da Vale de canalizar as exportações de carvão por Nacala e não pela Beira, “foi o fator decisivo para o corredor de Nacala” (USAID 2018a), que até então tinha sido um projeto em papel, com uma viabilidade questionável. A presença de fortes interesses de elementos de topo do Estado

⁷⁴ [Nova parceria para o desenvolvimento regional](#), SADC, 2 de junho de 2006.

⁷⁵ De acordo com alguns entrevistados (TP1, PP1, PP3), graças a estes investimentos as ligações rodoviárias estão, à exceção de alguns troços, excelentes.

e da FRELIMO, bem como de membros seniores da CFM, resultou numa estrutura acionista repleta de conflitos de interesses (CIP 2015).⁷⁶ Especula-se que Nacala será, muito provavelmente, escolhido pelo menos para os primeiros carregamentos de carga para os projetos de petróleo e gás no norte de Moçambique.⁷⁷ A contínua evolução da propriedade reflete a permanente contestação interna na FRELIMO e no acesso a rendas.

A concessão do corredor de Nacala e a evolução da propriedade refletem a complexidade do empreendimento – uma linha de caminho de ferro entre dois países, numa parceria público-privada. Se era suposto que a concessão ferroviária fosse comum aos dois países, na prática está dividida entre o Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN), do lado moçambicano, e os Caminhos de Ferro da África Central e Oriental (CEAR), no Malawi. Em 2005, o Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN) ganhou a concessão do porto de Nacala e da ferrovia sem concurso público.

Do lado do Malawi, a CEAR ganhou, em dezembro de 1999, a concessão dos caminhos de ferro malawianos, por 20 anos. Nessa altura, o Malawi era um dos poucos países africanos a ter uma ferrovia totalmente gerida por privados, contrariamente a Moçambique, onde só alguns troços estavam concessionados (Bullock, 2005). A CEAR é efetivamente parte do mesmo consórcio que opera a linha de Nacala (ver abaixo). Assim, a Vale e a MITSUI são os acionistas reais⁷⁸.

Sendo a história da concessão de Nacala do lado moçambicano marcada por procura de rendas e intensa competição, os benefícios para o lado malawiano não são imediatamente evidentes. Para além do impacto que uma ligação ferroviária que atravessa o país tem, em termos de desenvolvimento, não parecem existir interesses imediatos em jogo para o Malawi. Nenhuma empresa privada malawiana investiu na CEAR (JICA 2015b). Mesmo o impacto no desenvolvimento é, na melhor das hipóteses, parcial, com muitas deficiências a impedir a utilização da ferrovia, já para não falar das ineficiências do porto.

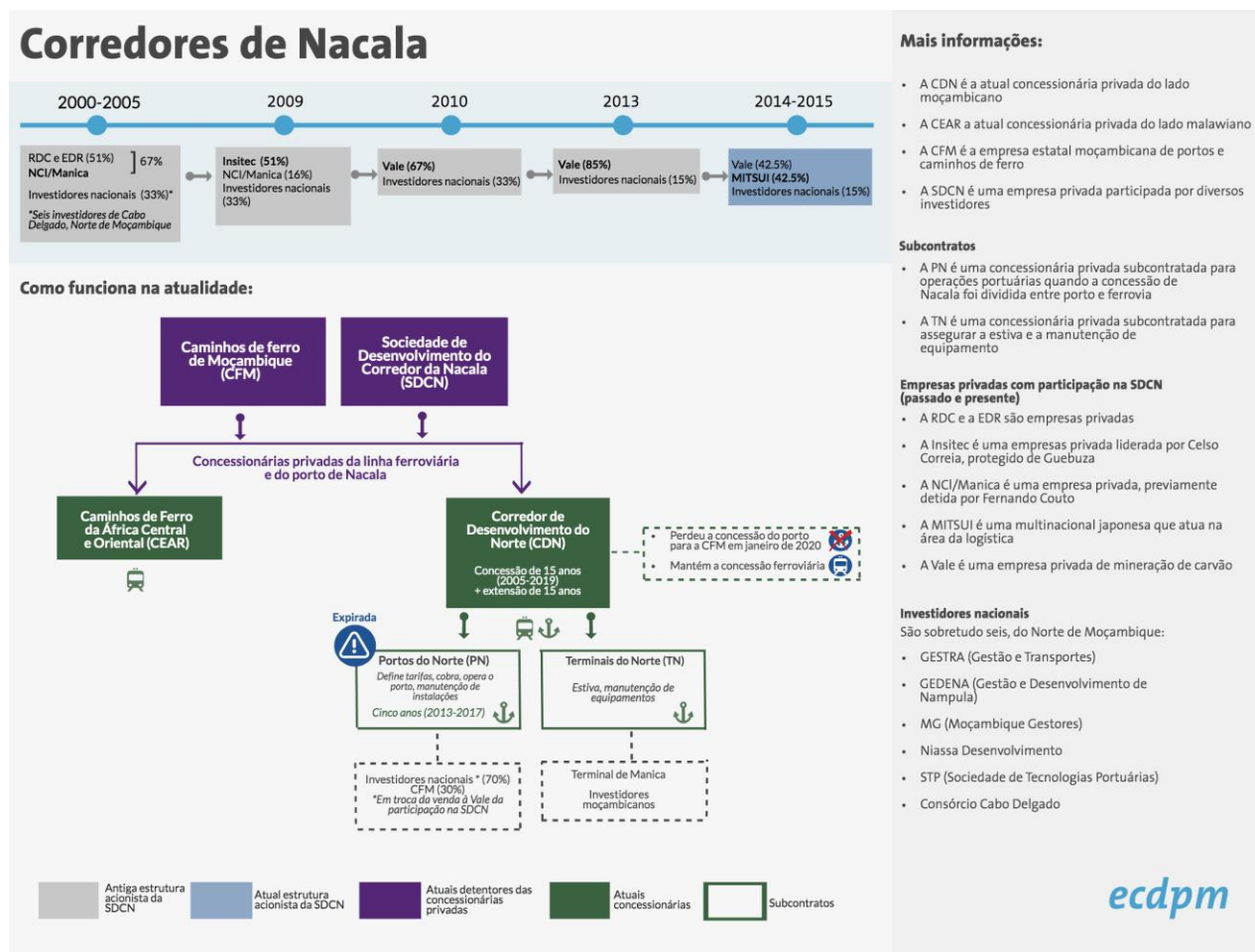
Do lado moçambicano, a concessionária CDN é detida em 51% pela Sociedade de Desenvolvimento do Corredor Norte (SDCN), um consórcio de investidores, sendo os restantes 49% propriedade da CFM, a empresa estatal de caminhos de ferro de Moçambique. Como mostra a Figura 10, a composição acionista da SDCN evoluiu ao longo do tempo. Quando a Insitec entrou no consórcio SDCN, em 2009, Celso Correia passou a ser presidente da CDN, cargo até então ocupado pelo general do Norte, Alberto Chipande, aliado próximo do atual Presidente Nyusi (CIP 2015). Entre 2005 e 2010, a CDN terá acumulado uma dívida significativa. Até 2010, registava perdas a favor do Estado de \$25,7 milhões de USD, não cumprindo os termos da concessão de investimento e manutenção da ferrovia e do porto. Perante os conflitos de interesses, o governo foi incapaz de impor o cumprimento dos termos à concessionária. Em 2010, a Vale entrou em cena, adquirindo a parte da Insitec e de outros investidores nacionais, com a quota a crescer de 67% para 85%, entre 2010 e 2013 (*Ibid.*).

⁷⁶ A CFM terá alegadamente tido sérias reservas em atribuir a concessão à CDN, dada a sua falta de competências.

⁷⁷ [Mozambique Insight: The new reality of Nacala port](#), Further Africa, 13 de agosto de 2019.

⁷⁸ [The CDN \(Northern Development Corridor\) and CEAR \(The Central East African railways Company PLC\)](#).

Figura 10: Evolução da concessão do porto de Nacala



Fonte: Adaptação dos autores, de CIP (2015) e JICA (2015b)

Em 2013, a concessão da CDN foi dividida entre os caminhos de ferro e o porto. A gestão do porto foi subcontratada à empresa Portos do Norte (PN), num negócio multimilionário com janela temporal entre 2013 e 2017, incluindo os investidores nacionais que já participavam na CDN. Esta, agora dominada pela Vale, reteve a concessão da ferrovia.⁷⁹ Os investidores locais que concordaram com a alienação as suas ações da SDCN à da Vale, receberam uma participação de 70% na PN – no que foi designado como contragolpe de interesses políticos em Moçambique (AC 2013a).⁸⁰ Em 2014, as ações da Vale foram divididas com a MITSUI, o maior grupo empresarial do Japão.⁸¹ Em 2015, juntaram-se mais dois concessionários ao acordo original da ferrovia.⁸² A Portos do Norte subcontratou parte das suas operações à Terminais do Norte (TN), gerida por outro membro da família ligado à FRELIMO.

⁷⁹ Dois anos após a concessão à PN, começou a pagar impostos e a distribuir dividendos aos acionistas. A PN, por seu turno, subcontratou parte da sua operação à Terminais do Norte (TN), gerida por Raime Pachinuapa, filho de Raimundo Pachinuapa.

⁸⁰ Depois de Correia, a liderança passou para Fernando Couto, antigo CEO da Manica (acionista inicial da SDCN) que ocupou a presidência da PN, e é um aliado de Chipande (AC 2013b). Não só Correia, que tinha deposto Chipande, está agora fora do consórcio, como o Presidente da PN, companhia que ficou com a concessão, é opositor de Guebuza (AC 2013b).

⁸¹ A MITSUI comprometeu-se a investir 313 milhões de USD nesta empresa. Comprou igualmente 15% das ações da Vale na mina de carvão de Moatize, com um compromisso de investimento adicional de 450 milhões de USD (CIP 2015).

⁸² A CLN foi criada como concessionária especializada para operar a expedição de toneladas de carvão da mina de Moatize (Província de Tete, Moçambique) através do Malawi, para o novo terminal de carvão em Nacala-a-Velha (que se situa em frente ao porto de Nacala, na Província de Nampula, Moçambique), numa distância de 912 quilómetros. A Vale Logistics Limited (VLL) opera no Malawi para supervisionar a construção de uma nova linha de caminho de ferro, com 138,5 quilómetros, que vai da fronteira Moçambique-Malawi em Cambulatsissi até à interconexão de Nkaya. Agora que a linha está terminada, a VLL cedeu

Esta evolução reflete o fraco desempenho em torno da ferrovia e do porto, bem como as movimentações da Vale para evitar a procura política de rendas. Enquanto a participação da MITSUI pode ser entendida como forma de salvaguardar os interesses japoneses na ProSavana (uma iniciativa agrícola criada para acompanhar o corredor, apoiada pelo governo japonês – ver abaixo), estes arranjos também refletem as preocupações da Vale com a falta de progresso no porto e no caminho de ferro, sendo assim uma via para mais autonomia nas suas próprias operações. Mesmo sendo especulação, tal pode ser visto como uma forma de contornar as disputas ligadas à FRELIMO em torno do porto.

Alguns quadros chave da FRELIMO estão envolvidos nas várias concessões de Nacala e nos negócios que levaram à presente situação. Vários dos seus membros fundadores eram acionistas da SDCN, incluindo o Presidente Guebuza e a sua mulher, o (então) primeiro-ministro Aires Ali, o juiz presidente do Tribunal Constitucional e diversos deputados, governadores, e figuras de topo da defesa, incluindo generais do Norte como Alberto Chipande e Raimundo Pachinuapa (ver CIP 2015).⁸³ Não são conhecidas as empresas acionistas da SDCN, mas a estrutura foi mudando com diversas operações de compra ao longo dos 20 anos de existência.

A concessão da CDN terminou no início de 2020 e não foi renovada, sendo o porto atualmente gerido pela CFM. Embora possa ser um sinal de alinhamento com os ventos de mudança política que sopram no país, alguns entrevistados consideram que esta situação é uma consolidação para uma reprivatização posterior, a ocorrer daqui a alguns anos, a favor daqueles que são leais ao atual regime (por exemplo, FF1, PE5).

Para além das concessões da principal ferrovia e do porto, o Terminal Especial de Exportação de Nacala (TEEN) tem sido severamente criticado pelos empresários nacionais que recorrem à infraestrutura portuária. O TEEN é operado por uma empresa dirigida por um antigo Ministro da Agricultura, tendo sido financiado por outros investidores locais (mesmo que não seja claro quem são)⁸⁴. As empresas privadas que utilizam o terminal queixam-se dos custos desnecessários e elevados que o TEEN pratica, e a forma como o concurso decorreu é igualmente alvo de contestação (USAID 2018a). Apesar de a “obrigatoriedade” de usar o TEEN ter sido removida em 2017, a decisão do Ministério da Economia e Finanças não foi clara, pelo que a maioria das empresas ainda são, na prática, obrigadas a recorrer ao TEEN e a pagar os respetivos custos (*Ibid.*). Mesmo não afetando as mercadorias em trânsito, isto acaba por alimentar a perceção de Nacala como um centro de atividades para obtenção de rendas (*rent-seeking*).

Para além da busca de rendas na esfera da economia “formal”, o porto de Nacala é usado para diversas atividades ilícitas. Diversas operações de criminalidade organizada são dirigidas a partir do norte do país, por diferentes organizações de tráfico de marfim, drogas, rubis, madeira e pessoas. Estes diferentes grupos tiram partido e simultaneamente alimentam a corrupção generalizada, tendo vindo a gozar de uma impunidade quase total (Haysom, 2018). Exportações ilícitas de madeira passam pelo porto de Nacala, sobretudo com destino à China. Ao longo dos anos, estes fluxos ilícitos fizeram com que o Estado perdesse muitos milhões de dólares de receitas. Haysom (2018) mostra ligações com membros de topo da FRELIMO como José Pacheco, o antigo governador da província de Cabo Delgado, bem como com um antigo Ministro da Agricultura. O mesmo se encontra nas ligações políticas do tráfico de droga, que chegam tão alto como o antigo Presidente Guebuza (Haysom et al. 2018). Na realidade, segundo Hanlon (2018), a heroína pode ser a segunda maior exportação de Moçambique. Este tráfico foi fortemente protegido pela

a responsabilidade operacional à CLN para os vagões de carvão que circulam neste troço da linha (USAID 2018a). Ver também [Terminal de carvão de Nacala, Moçambique, começa a funcionar em pleno a 12 de Maio](#), Macauhub, 9 de maio de 2017.

⁸³ Chipande é um elemento central da facção de Nyusi da FRELIMO e poderoso ator no norte do país. Pertencendo ao grupo étnico Makonde, atribuem-se-lhe os primeiros tiros disparados contra Portugal na luta pela independência que começou a 25 de setembro de 1964. É apontado como líder do grupo de investidores nacionais da SDCN. Pachinuapa é outro combatente da Liberdade, uma importante figura da FRELIMO, proprietário de um quarto da MRM, uma empresa de mineração de rubis de Cabo Delgado (Valoi in FP, 2016). A rede de negócios pode ser vista em https://issuu.com/gotael/docs/a_rede_de_neg_cios_da_frelimo_no_norte_de_mo_ambiq

⁸⁴ [Company of former minister fined for attempted smuggling – AIM report](#), Club of Mozambique, 13 de dezembro de 2016.

FRELIMO, mas há indícios de que estão a entrar no mercado novos atores, o que faz com que a elite governante já não tenha tanto controlo sobre os fluxos. Com o recente endurecimento dos instrumentos de combate à exportação ilícita de madeira e os ataques ao crescente tráfico de heroína (Hanlon 2018), Nyusi poderá estar a distanciar-se destas relações.^{85 86}

A realidade da ferrovia e do porto de Nacala

Se bem que, em princípio, uma parceria público-privada vise o reforço da eficiência, existem, em termos políticos, muitas questões e controvérsias em torno do corredor de Nacala. A concessão da SDCN abrange os dois países e há um acordo trilateral para as operações transfronteiriças, mas mesmo assim os fluxos entre o Malawi e Moçambique implicam processos alfandegários e são afetados por questões fronteiriças e de soberania. As tripulações dos comboios mudam antes dos procedimentos alfandegários. Recentemente, Moçambique passou a exigir que os maquinistas apresentem o passaporte, quando até então bastava um documento de viagem para passar a fronteira, o que acaba por perturbar as operações (FL1). Estes são indícios das relações menos que cordiais entre os dois países, analisadas no capítulo 2 deste *paper*. Por outro lado, as regras operacionais dos caminhos de ferro do lado malawiano são muito mais restritivas, o que também provoca atrasos.

Em termos económicos, o carvão continua a ser o principal motor das operações CDN/CEAR, com riscos de excesso de dependência. No capítulo ferroviário do Plano Diretor de Transportes do Malawi, o carvão representava, em 2016, 96% da tonelagem do tráfego ferroviário. Além disso, o tráfico de contentores via Nacala não cresceu entre 2010 e 2016.⁸⁷ Assim, existem alguns utilizadores do porto de Nacala com dimensão considerável, que incluem, para além da Vale, uma grande empresa agrícola, uma empresa de exploração de grafite em Balama, a que se junta o comércio (ilegal) de maneira – sendo certo que este diminuiu substancialmente nos últimos anos (entrevista, PP8).⁸⁸ Sem grande desenvolvimento agrícola e as subseqüentes exportações, as receitas dos caminhos de ferro não ligadas à exportação de carvão são baixas. Por outro lado, é necessário diversificar o tipo de carga – o progressivo recurso a fontes de energia limpa a nível global pode fazer diminuir substancialmente as receitas da CDN/CEAR e minar a viabilidade dos caminhos de ferro.

Embora o caminho de ferro via Nacala seja mais barato e mais próximo para o comércio do Malawi, não se tem verificado uma alteração substancial dos bens transportados por ferrovia.⁸⁹ Esta dificuldade é atribuída, em grande medida, a custos indiretos como falta de confiança, insegurança (roubos) e perdas de qualidade.⁹⁰ Para além disso, as condições do porto e o número limitado de navios que fazem escala em Nacala aumentam os custos globais de utilização do corredor. Segundo a USAID (2018a), por exemplo, um grande exportador de chá do Malawi tentou, há alguns anos, expedir o produto via Nacala, mas desistiu devido a roubos nos caminhos de ferro, à lentidão das cargas no porto e ao escasso espaço de armazenamento. Assim, o reforço das infraestruturas do porto poderia dar resposta

⁸⁵ Em 2016, o governo apreendeu 1300 toneladas de madeira para exportação ilegal, a maior apreensão da história do país. [Moçambique faz maior apreensão de madeira da história do país](#), DW, 7 de dezembro de 2016.

⁸⁶ Hanlon afirma que os ataques a estes carregamentos podem não ser controlados pela FRELIMO.

⁸⁷ O volume de granel sólido em Nacala registou um crescimento de 83% no período 2010-2016, fruto, em grande medida, da exportação de carvão. O granel líquido e os combustíveis cresceram 13% e a carga contentorizada não aumentou (USAID 2018a).

⁸⁸ Um produtor de bananas era um dos maiores utilizadores, o que já não é o caso, mas há investimentos na calha que podem fazer crescer a produção de banana. (entrevista, PP8).

⁸⁹ De acordo com um [press release](#) governamental, em 2016, na sequência de um processo negocial, a tarifa do caminho de ferro baixou de 75.52 MT/tonelada para 47.54 MT/tonelada, sendo mais barata do que o transporte rodoviário, com uma tarifa de 50 MT/tonelada.

⁹⁰ Os furtos ocorrem em diferentes locais, desde as plataformas de armazenamento (entrevista, EP4), aos vagões em movimento (de acordo com uma das entrevistas, EP2, estes casos são ainda piores, pois não são ressarcidos pelas seguradoras – normalmente os selos ficam intactos porque os assaltantes tiram a porta do contentor). Há quem sugira que também existem atos de vandalismo perpetrados pelas comunidades locais, que têm mais como alvo o combustível do que a mercadoria (FL1, TC1).

a alguns destes desafios, mas também é necessário um acréscimo paralelo na eficiência da ferrovia, para que a exportação de chá por Nacala seja uma opção viável.

Uma das grandes limitações do porto de Nacala é a sua limitada capacidade de armazenamento. Como se localiza perto da cidade, não tem armazéns em quantidade suficiente. Estão atualmente em curso obras de expansão da capacidade de processamento e armazenamento de carga, com financiamento da JICA, mas mantêm-se os constrangimentos, tanto devido ao tempo como à perda de qualidade para os clientes, pois as cargas não são manobradas facilmente (entrevista, EP4, TC1).

De qualquer forma, alguns dos exportadores/importadores do Malawi entrevistados estão otimistas em relação à linha de caminhos de ferro do corredor de Nacala, tendo por base as memórias do seu funcionamento mais efetivo, até aos anos 1980. Mesmo reconhecendo que há muito para fazer para melhorar a operacionalidade, o recurso à ferrovia é visto positivamente pelo limitado número de utilizadores, havendo um declínio dos furtos nos últimos anos, mesmo que as perdas de qualidade continuem a ser um problema.⁹¹ Esta questão é importante para os comerciantes de produtos agrícolas, se bem que menos relevante para o transporte de recursos extrativos como carvão ou madeira. Em termos prospetivos, no entanto, parecem adotar uma postura de “esperar para ver”, na medida em que a escolha pela ferrovia para o transporte de mercadorias também depende da eficácia das operações de *handling* no porto, que poderia contribuir para reforçar a confiança no corredor.⁹²

Em Moçambique, a perceção de desconfiança face ao funcionamento da ferrovia parece ter sido ultrapassada com as melhorias importantes que a CDN/CEAR fez nos últimos anos. Mesmo assim, porém, ainda há dúvidas quanto à capacidade de resposta ao aumento da procura, fruto de deficiências na alocação dos vagões (entrevista, EP6, TC1), o que é um reflexo da gestão das operações ferroviárias. Além disso, o transporte ferroviário só é viável para grandes comerciantes, especialmente com cargas a granel, que conseguem ter ramais e plataformas de carga e descarga nas suas próprias instalações. Os pequenos utilizadores precisam de recorrer a uma combinação de transporte ferroviário e rodoviário, o que aumenta os custos⁹³ e pode fazer a balança pender para os transportes rodoviários, os quais têm maior flexibilidade e serviços porta a porta.⁹⁴

Competição rodovia-ferrovia em Nacala?

Mesmo que o enfoque político e financeiro esteja no caminho de ferro, a ligação rodoviária Nacala -Malawi também está melhor. A requalificação e construção de estradas é supervisionada por cada um dos países, através das respetivas autoridades rodoviárias nacionais, com o apoio do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) em colaboração com a SADC.⁹⁵ Além da requalificação de 1033 km de estradas, o projeto inclui igualmente a construção de dois postos fronteiriços de paragem única e desenvolvimentos institucionais para racionalizar as interações transfronteiriças (BAD 2013). Os subsídios a estas obras têm origem na NEPAD e em diversos parceiros de

⁹¹ Numa entrevista numa empresa de tabaco (EP1) foi referido que é difícil roubar uma remessa de tabaco, dado que são fardos de 200kg; as perdas de qualidade causadas com a água da chuva, que molha os fardos, ou pela ausência de locais de fumigação no porto, fazem com que a opção pela via ferroviária não seja atrativa.

⁹² Um grande exportador de tabaco expede 2% da produção através da linha ferroviária de Nacala, e gostaria de aumentar essa proporção para 20%, desde que a linha fosse melhorada. Atualmente, 80% da produção é exportada pela Beira, e os restantes 18% seguem por Durban, devido às excelentes ligações deste porto com a China.

⁹³ Uma pequena empresa experimentou enviar bens para o Malawi por via ferroviária, mas os custos de mão de obra e de empilhadoras fizeram com que esta opção fosse mais cara do que o transporte rodoviário.

⁹⁴ Alguns entrevistados sugeriram que a localização de Nacala e os equipamentos sociais disponíveis não são propícios a atrair gestores especializados e colaboradores competentes. Dada a escassez de serviços de educação e saúde, a maioria dos funcionários tem as suas famílias a viverem em Maputo ou na Beira. Sem equipamentos que incentivem as pessoas a ficar por mais tempo em Nacala, pode ser difícil desenvolver capacidades no porto.

⁹⁵ A partir de Nacala, a estrada, a construir em diferentes fases, segue para Ocidente, passando por Nampula e Cuamba até Mandimba, na fronteira com o Malawi. Neste país segue para Mangochi, Liwonde, Lilongwe e Mchinji, na fronteira com a Zâmbia, na direção de Lusaca, via Chipata (Kalina 2017).

desenvolvimento, como a Agência Japonesa de Cooperação Internacional, o Banco Exim da Coreia, o Banco Africano de Desenvolvimento, a União Europeia (UE) e o Banco Europeu de Investimentos (BEI) (*Ibid.*).

O segmento rodoviário do corredor aparenta ser mais seguro do que a ferrovia, cujo traçado atravessa o mato e não é vigiado. Já houve registos de furtos na estrada, mas não são tão “preocupantes” quanto os ataques armados que ocorrem ao longo do corredor da Beira (entrevista, EP2, TP1).

A concorrência na ligação rodoviária de Nacala parece ser menos intensa, por comparação com a Beira, pois a estrada só foi requalificada recentemente. Esta é, porém, uma realidade em rápida transformação – 15 grandes empresas transportadoras alargaram as operações da Beira para Nacala (entrevista, AT2), fazendo com que algumas pequenas firmas, que eram tradicionalmente os principais operadores nesta via, se vejam agora preteridas. As empresas dos dois lados da fronteira não encaram o caminho de ferro como uma ameaça imediata, o que pode ter origem na assunção de que a procura pelos seus serviços não diminuirá – os clientes continuarão a precisar de transporte de e para a ferrovia. Adicionalmente, as transportadoras malawianas poderão passar a ter menos concorrência por parte das empresas moçambicanas que oferecem fretes mais baratos no percurso do porto para o Malawi.⁹⁶ Tal poderá, por seu turno, ser uma ameaça aos políticos do Malawi, que têm usado os contratos com transportadoras moçambicanas como veículo para fazer sair dinheiro do país.⁹⁷

As empresas moçambicanas queixam-se frequentemente de camiões com excesso de carga, que acabam por deteriorar a qualidade das estradas. Esta é uma prática frequente a que os motoristas malawianos recorrem, com o objetivo de compensarem o tempo de espera no porto para conseguirem regressar com carga (entrevista, AT2). Ao longo de todos os segmentos da cadeia de transporte, os empresários malawianos queixam-se dos pagamentos informais e da corrupção evidente a que estão sujeitos para transportarem os seus bens através de Moçambique. Se as perceções no Malawi não parecem indicar que haja mais corrupção e assédio em Nacala do que na Beira, do lado moçambicano surgem essas alegações.

Coordenação do corredor de Nacala?

Existem atualmente alguns grandes utilizadores do corredor, tanto moçambicanos como malawianos, mas não é claro que representem uma frente que possa dinamizar acréscimos de eficiência, particularmente no porto. Se também existem ineficiências na Beira, elas são, por comparação com Nacala, muito menores. Mais do que simplesmente construir as infraestruturas, para que a carga circule facilmente, é fundamental que haja uma maior coordenação entre os diferentes atores e os segmentos da cadeia de transporte. O facto de a Vale ser a parte mais interessada em todos os segmentos, incluindo as operações no terminal portuário, garante supervisão e coordenação para a exportação de carvão, mas tal não se aplica à carga geral. Moçambique teve uma associação nacional de transitários e operadores portuários (ASANTROP), que reunia regularmente sob a liderança da CFM (nos anos 1980), mas ao longo dos anos a sua ação foi esmorecendo (entrevista, TC1). Outras associações do corredor olham apenas para o seu segmento particular, como, por exemplo, a associação de transportes rodoviários, mas não existe uma plataforma de coordenação de atividades onde todos os atores estejam representados.

Como esta secção destacou, o corredor de Nacala tem sido alvo de múltiplos interesses privados, públicos e políticos. Em consonância com o conceito de corredor e com iniciativas de desenvolvimento territorial, existem planos para outras ações em torno do corredor, para além do eixo carvão-ferrovia. Um deles é o conhecido programa de cooperação ProSavana (Moçambique-Brasil-Japão), lançado em 2013 com o objetivo de promover o desenvolvimento agrícola ao longo do corredor de Nacala, e baseado nas estratégias brasileiras implementadas na região do Cerrado

⁹⁶ De acordo com a Direção Geral da Concorrência (2016) as transportadoras do Malawi cobram uma tarifa de aproximadamente \$75 USD/tonelada, enquanto o preço das moçambicanas é de \$65 USD/tonelada. Esta diferença fica a dever-se ao facto de em Moçambique o combustível ser mais barato, bem como ter impostos e taxas sobre veículos mais favoráveis do que o Malawi.

⁹⁷ Como os contratos com as transportadoras moçambicanas são em dólares, há políticos que inflacionam os preços dos contratos para obter receitas por via do investimento em residências fora do Malawi (entrevista, TP1).

(Gonçalves, 2020). A contestação a este projeto, no entanto, levou a alterações significativas no seu desenho, de modo a tomar em consideração algumas preocupações como a usurpação de terras, antes mesmo da fase de implementação (Shakland e Gonçalves 2016). Tanto na Beira como em Nacala, existe uma complexa teia de projetos e iniciativas em execução – como o projeto Polos Integrados de Crescimento, do Banco Mundial⁹⁸ (2016), e as iniciativas governamentais PROIRRI⁹⁹, PROMER¹⁰⁰, SUSTENTA¹⁰¹ (2017) – com interações com as dinâmicas locais (*Ibid.*). Para além da agricultura, o projeto dos corredores integra indústrias como o turismo, procurando potenciar atrações como a Ilha de Moçambique e o Lago Malawi, entre outras.

A participação do governo japonês no ProSavana está, presumivelmente, relacionada com o investimento da MITSUI na ferrovia. Perante a falta de investimentos e a controvérsia em torno da plantação de soja pelo agronegócio brasileiro em terras “pouco exploradas”, tendo como objetivo baixar o preço das exportações para a China e o Japão, o ProSavana decaiu nas prioridades políticas.¹⁰²

Mesmo com planos detalhados para que o corredor venha a ser uma realidade, não existe coordenação, nem dentro nem entre os governos. O ministério com a tutela da estratégia de desenvolvimento do corredor de Nacala mudou diversas vezes desde os tempos de Guebuza e na nova orgânica governamental de Nyusi. O próprio organismo responsável pela execução da estratégia (GAZEDA – Gabinete das Zonas Económicas Especiais) foi integrado numa estrutura mais abrangente. Estas mudanças terão, possivelmente, alterado o sentido de apropriação do projeto (JICA, 2018). Em paralelo, embora ambos os países possuam Comissões Nacionais de Facilitação de Comércio que funcionam razoavelmente, não é claro como se processa a comunicação entre os dois Estados.¹⁰³

Ao contrário da Beira, Nacala não teve um promotor político claro, que articulasse a relação com o setor privado. Segundo um dos entrevistados, “nenhum dos órgãos reguladores do setor dos transportes consegue afastar a interferência política” (entrevista, PP7). Assim, as lutas pelas rendas e pelo poder partidário continuam a ser uma constante neste setor. Também contrariamente à Beira, que tem uma associação empresarial relativamente sólida (ACIS), dado o seu contexto histórico, e que organiza uma base alargada de interesses que podem reivindicar mais eficiência, Nacala é uma cidade de província, onde o porto serve, para além do carvão, os interesses empresariais de Nampula.¹⁰⁴ Na ausência de um promotor forte de Nacala, o cenário mais provável é o lento reforço do uso do corredor, como também confirma o estudo de Kelsall (2020). Ao longo do tempo, as empresas maiores poderão vir a considerar que é mais favorável aos seus interesses a existência de regulação independente e de operações reguladoras do mercado do que acordos negociados politicamente, mas esta é uma esperança a longo prazo (Tollenaere e Sarguene 2013). O aumento da eficiência e da coordenação, por seu lado, pode não resultar imediatamente em desvios da Beira, Durban ou Dar es Salaam – as companhias têm contratos em vigor, que têm de ser levados até ao fim, antes que possam experimentar outras opções (mais baratas e mais eficientes) (entrevista, FL1).

⁹⁸ Para desenvolver o emprego rural e as economias cercanas ao Vale do Zambeze e ao corredor de Nacala, nas províncias de Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Zambézia, Tete, Manica e Sofala.

⁹⁹ Projeto de Desenvolvimento de Irrigação Sustentável.

¹⁰⁰ Programa de Promoção de Mercados Rurais.

¹⁰¹ Projeto de gestão integrada de agricultura e recursos naturais cujo objetivo é promover e facilitar o desenvolvimento rural integrado, com vista a contribuir para a melhoria da economia rural, através de cadeias de valor agrícolas e florestais sustentáveis, em execução em 10 distritos da Zambézia e de Nampula.

¹⁰² [What Happened to the Biggest Land Grab in Africa? Searching for ProSavana in Mozambique](#), Foodtank, 2014.

¹⁰³ Como já foi referido neste relatório, as autoridades do Malawi não sabiam exatamente quem eram as suas contrapartes moçambicanas (entrevista, FG1).

¹⁰⁴ Desde açucareiras, exploradas por britânicos, à produção de algodão e arroz, as atividades comerciais, baseadas em trabalho forçado, na região da Beira são já antigas (Newitt e Tornimbeni 2008), o que influenciou o subsequente desenvolvimento industrial e empresarial.

4.3. Fatores externos

Um dos fatores externos que influencia a escolha do corredor são os ciclones e inundações que periodicamente bloqueiam o acesso aos portos. Embora o porto da Beira tenha ficado fechado apenas alguns dias na sequência do Ciclone Idai (entrevista, OP1), o acesso rodoviário ao longo do corredor foi afetado por mais tempo, com engarrafamentos numa extensão de 30 km, gerando grande incerteza sobre o tempo necessário para chegar ao porto. Os entrevistados no Malawi acabaram por mudar temporariamente de rota (EP6, EP1). Algumas empresas sofreram atrasos, uma vez que os seus bens estiveram retidos no porto durante algumas semanas, antes de poderem ser expedidos. Apesar disto, o tráfego foi rapidamente retomado assim que as atividades começaram a funcionar.

O aumento da insegurança no centro do país, entre 2015 e 2017, é um fator que pode potencialmente prejudicar a Beira. Os ataques por parte de um grupo dissidente da RENAMO foram todos perpetrados em torno do corredor da Beira. Isto levou alguns a questionarem a segurança dessa rota, com ameaças de que o Malawi iria alterar o comércio para outras rotas, levando o governo moçambicano a implementar escoltas militares nessa altura.¹⁰⁵ Os ataques armados a autocarros e camiões de mercadorias parecem ter-se tornado mais esporádicos, mas continuam até hoje, sendo liderados por um ramo da RENAMO que causou 20 vítimas mortais entre agosto de 2019 e março de 2020.¹⁰⁶

A crescente insurreição islâmica no Norte constitui uma ameaça mais grave. Apesar de estar contida na província de Cabo Delgado, e portanto longe do corredor de Nacala, têm-se verificado ataques isolados noutras províncias, como é o caso de Niassa.¹⁰⁷ Isto ameaça não só perturbar a paz e a vida em sociedade na província de Cabo Delgado, mas compromete também o sonho do Estado de se tornar o “Qatar de África” (The Economist 2020a). É possível que os insurgentes tenham por objetivo controlar o corredor que liga a província ao resto do país.¹⁰⁸ Segundo uma *newsletter* publicada regularmente por Joseph Hanlon,¹⁰⁹ diversos estudos apontam vários fatores externos – com Cabo Delgado a ser o palco de atuação de vários missionários religiosos, empresas globais de recursos naturais, comércio de bens legais e ilegais (o contrabando cresce exponencialmente na província) – bem como fatores internos – crescente pobreza e desigualdade, aumento do descontentamento face à ganância e corrupção do funcionalismo público, e marginalização política – como causas da situação atual (Habibe et al. 2019; The Economist 2020b).

Estes acontecimentos não ameaçam apenas as perspetivas de crescimento e desenvolvimento no país, mas podem igualmente afetar a estabilidade regional. Os países sem acesso ao mar, como o Malawi, a Zâmbia e o Zimbábue, dependem de Moçambique como porta de entrada para os mercados internacionais. A experiência traumática durante a guerra civil em Moçambique interrompeu as rotas de transporte estabelecidas através dos portos moçambicanos, obrigando estes países a encontrarem rotas alternativas. A confiança das empresas desses países estava a ser reconquistada, através da reabilitação das infraestruturas destruídas e do restabelecimento da eficiência operacional. Contudo, estes avanços podem estar novamente ameaçados, desta vez pela insurreição. O aumento da preocupação reflete-se no compromisso da SADC em ajudar Moçambique na luta contra os insurgentes.¹¹⁰ Dada a natureza da insurreição e tendo por base as análises disponíveis, serão necessárias respostas de longo prazo, com uma combinação de desenvolvimento económico, reformas sociais e força militar.¹¹¹

¹⁰⁵ [Malawi pensa em abandonar a circulação no corredor da Beira](#), Rfi, 15 de junho de 2016.

¹⁰⁶ [Mozambique: Armed attack on truck in central region seriously injures one person](#), Club of Mozambique, 16 de março de 2020.

¹⁰⁷ [Mozambique Events of 2018](#), Relatório Mundial 2019, Human Rights Watch.

¹⁰⁸ [Mozambique: War Intensifying Near Mocimboa da Praia and Bilibiza](#), All Africa, 17 de março de 2020.

¹⁰⁹ [Notes on the evolution of the Cabo Delgado war: Although the global should not be forgotten, the local is most important](#), Mozambique News Reports & Clippings, 27 de fevereiro de 2020.

¹¹⁰ [Leaders 'commit' SADC to helping Mozambique fight jihadist insurgency](#), Daily Maverick, 20 de maio de 2020.

¹¹¹ [South Africa's interest in extremist violence in northern Mozambique](#), the Africa Report, 23 de junho de 2020.

5. Conclusões

A escolha do corredor a utilizar para o comércio e transporte do Malawi é feita, portanto, num contexto de interesses públicos e privados múltiplos, complexos e sobrepostos. Ao longo dos anos, ambos os corredores têm sido alvo de vários projetos e apoio financeiro, pelo menos desde a vaga de privatizações em Moçambique, aproveitando as ligações da era colonial com países vizinhos. As relações atuais apoiam-se também nas ligações históricas transfronteiriças, bem como nos interesses políticos e económicos do presente.

Os preços elevados de transporte através do porto de Nacala, apesar da menor distância e de ser um meio de transporte mais barato (ou seja, ferrovia), indicam que o problema vai para além dos custos diretos de transporte. Os custos indiretos são também significativos, relacionados com a fiabilidade, tempo de trânsito, eficiência, segurança e acesso a transporte marítimo, os quais se adicionam aos custos gerais. Estes dependem por isso, em boa medida, das tendências económicas, mas também das interferências políticas. Quando olhamos para a combinação destes fatores, o porto da Beira emerge como claro vencedor na comparação dos dois corredores.

No geral, mesmo que os operadores comerciais escolham a Beira ou Nacala, é necessário que os bens sejam transportados para polos regionais – frequentemente para Durban - antes de serem expedidos para o seu destino final. Como referido por Humphrey et al. (2019), “nem todos os portos terão oportunidade de se desenvolverem como polo regional”. Durban tem muito melhores ligações do que os portos da Beira ou Nacala. Isto reflete-se na posição com que figura no *Liner Shipping Connectivity Index*, com uma pontuação de mais de 30, comparativamente com os 9 pontos da Beira e de Nacala. Independentemente das ineficiências nos portos da Beira e de Nacala, Durban está entre os poucos portos da África Oriental e Austral com uma localização perfeita de desvio mínimo relativamente às grandes rotas comerciais, tem uma ampla capacidade de *handling* de contentores e tem boas ligações, uma vantagem que não é partilhada pela Beira ou Nacala. No entanto, apesar de provavelmente não conseguirem competir, pelo menos a curto prazo, com Durban nestes parâmetros, a Beira e Nacala poderão ser pontos de acesso para os operadores comerciais do Malawi, em vez de terem de transportar a sua carga diretamente para Durban por estrada, o que continua a ser caro.

Olhando para o futuro, os seguintes aspetos parecem ser essenciais para as iniciativas relacionadas com o comércio e transporte em torno dos corredores Malawi-Moçambique:

- i. **Relações políticas de alto-nível** – as relações entre os chefes de Estado do Malawi e de Moçambique têm sido instáveis ao longo dos anos. Estas nem promoveram nem bloquearam completamente as iniciativas para desenvolver o corredor de Nacala, em particular - onde os investimentos no carvão parecem ter inclinado a balança a seu favor, uma vez que, antes destes, poucos ou nenhuns avanços tinham sido realizados. A existência de relações sólidas entre os líderes dos países tem sido um fator impulsionador do sucesso noutros corredores, como é o caso do corredor de Maputo ou o Corredor do Norte da Comunidade da África Oriental (CAO).
- ii. **Interferências políticas** – Apesar dos interesses da FRELIMO estarem presentes em ambos os corredores (Beira e Nacala), seja diretamente através de concessões ou através de empresas operando ao longo desses corredores, a realidade aponta para um maior profissionalismo, eficiência, competição e competitividade no corredor da Beira (p. ex. entrevistas PP5, TC1, AT1, EP6). A evolução confusa da propriedade das concessões portuária e ferroviária de Nacala parece refletir uma luta para proteger interesses instituídos, em que o principal investidor conseguiu assegurar as suas operações ao finalmente afastar-se dessa confusão.

Dado o desenvolvimento da exploração mineira e das infraestruturas relacionadas em torno de Nacala, bem como o forte interesse nestes projetos, continuará a existir grande atenção e interferência política no desenvolvimento do corredor, para satisfazer estes interesses instituídos. Tirando a exportação de carvão, que

deve funcionar sem problemas devido à supervisão da Vale sobre as operações na ferrovia e no terminal portuário, será necessária uma maior coordenação e exigência por parte do setor privado para que haja uma melhoria na eficiência dos fluxos no porto. Se os interesses instalados são prevaletentes em ambos os países, no Malawi o enfoque nas infraestruturas de transporte parece estar centrado nos produtos agrícolas (exportação de tabaco, chá, etc., e importação de fertilizantes, milho, etc.), enquanto em Moçambique o enfoque é nas rendas das indústrias extrativas (carvão, madeira, etc.), que podem não necessitar de tantos “cuidados” no transporte.

- iii. **Profissionalismo e postura empresarial** – o operador portuário, uma companhia privada internacional com mentalidade empresarial, tem sido essencial para aumentar a eficiência no porto. Isto não quer dizer, no entanto, que não exista envolvimento político. De facto, no caso da Beira, a influência política foi utilizada para aumentar a eficiência do porto e promovê-lo em benefício da globalidade dos operadores moçambicanos deste setor.

De forma mais geral, foi sugerido que o grau de profissionalismo nos portos moçambicanos decresce à medida que caminhamos para o norte do país (entrevista, PP5). Isto foi aprofundado noutra entrevista, em que nos foi dito que “a corrupção e a burocracia também existem na Beira, mas nota-se uma diferença no comportamento dos oficiais das alfândegas quando estes transitam da Beira para Nacala. Esse profissionalismo desaparece” (entrevista, TC1).

- iv. **Investimentos “âncora”** – Embora os chamados investimentos “âncora” tenham sido fundamentais para o desenvolvimento dos corredores, pelo menos desde o corredor de Maputo (ver p. ex. Bviers e Vanheukelom 2014), o paradoxo está no facto de Nacala possuir este tipo de investimento, mas ter procurado, em última análise, evitar ou minimizar as suas ligações mais amplas. As aspirações de vir a aproveitar as infraestruturas físicas e a extração mineira para aproximar os pequenos agricultores dos mercados ainda estão por concretizar (Chome et al. 2020). A “âncora” para este corredor continua a ser, não a agricultura, mas a exportação de carvão pela empresa Vale. Os fortes interesses envolveram a Vale, para poder escoar o carvão, o governo, para demonstrar o seu poder e benevolência, e os seus parceiros de desenvolvimento, que para terem visibilidade num projeto de tal dimensão não poderiam trabalhar isolados.

Talvez paradoxalmente, e em seu benefício, a Beira não possui um grande investimento que impulse o tráfego no porto e no corredor, levando a que tenha diversificado e competido pelo transporte de mercadorias na região, com investimentos contínuos na melhoria das instalações portuárias e de armazenamento, fatores estes que contribuíram para o seu sucesso, em particular desde 2012.

- v. **Dependências históricas** – A composição das exportações do Malawi é dominada por mercadorias em grande quantidade, mas com margens de lucro reduzidas, bens volumosos e não-perecíveis. Apesar disso, estas precisam de serviços adicionais. Por exemplo, o tabaco necessita de fumigação dada a sua suscetibilidade a ataques de insetos. Do mesmo modo, a qualidade de quase todos os produtos deve ser protegida de danos causados pela chuva. Apesar dos custos serem um fator importante a ter em conta na escolha do corredor, a existência de instalações para um armazenamento seguro é também essencial, aspeto este que foi assegurado no porto da Beira e à sua volta através do investimento privado. Para os operadores comerciais alterarem as suas rotas atuais, seria necessário que alguns dos investimentos existentes na Beira fossem também feitos em Nacala, indo para além dos investimentos diretos no porto ou no transporte.
- vi. **Escala das operações** – a Beira movimenta muito mais carga do que Nacala. A procura atual do Malawi parece ser insuficiente para tornar viável a ferrovia de Nacala, apesar de existir interesse em atrair carga vinda do leste da Zâmbia, especialmente cobre (Ksoll e Kunaka 2016). O tabaco produzido nessa região da Zâmbia pode impulsionar o desenvolvimento da linha férrea que vai de Mchinii (Malawi) até Chipata (Zâmbia). O aumento

do volume proveniente da Zâmbia poderia reduzir ainda mais os custos logísticos para o Malawi (Ksoll e Kunaka 2016). Por enquanto, a movimentação de carga no porto é dominada pelo carvão (que tem as suas próprias infraestruturas e terminal de carga) e algumas empresas com ligações políticas que talvez tenham acesso preferencial. Existem muito poucas empresas sem ligações políticas que utilizam de forma significativa o porto e que podem pressionar para uma maior eficiência. Isto poderá tornar-se uma realidade com o projeto de expansão do porto, embora não esteja claro se existe capacidade para operar a carga de forma eficiente e sem problemas, dadas as interrupções previstas até que a expansão esteja concluída¹¹².

Da mesma forma, o acesso a companhias de transporte marítimo depende também do volume. Alguns relatórios de 1996 referem que, apesar de ser mais caro enviar carga do Zimbabwe para portos da África do Sul do que para a Beira, "a maior rapidez dos serviços de transporte marítimo na África do Sul mais do que compensava esse acréscimo de custos".¹¹³ O mesmo argumento é usado atualmente, estando todos os atores no porto da Beira cientes da retórica e dos investimentos à volta do corredor e porto de Nacala, mas a salientarem as melhores ligações da Beira ao interior, os investimentos privados em torno do porto e o melhor acesso ao transporte marítimo do que em Nacala, resultando assim em custos *globais* de expedição mais baixos através da Beira (p. ex. entrevista, FL2). De acordo com os entrevistados (TC1, OP1), o volume é um fator determinante para as companhias de transporte marítimo, bem como a pontualidade/periodicidade, uma vez que os navios normalmente fazem viagens de ida e volta e os atrasos prejudicam as suas operações.

É referida regularmente como uma vantagem o facto de Nacala ser um porto natural de águas profundas, sem necessidade de dragagens, sendo este um aspeto que influencia os custos na Beira (apesar de ser supostamente subsidiado pelo governo central). No entanto, a vantagem do porto de águas profundas em Nacala "é irrelevante porque tanto Nacala como a Beira são servidos por navios costeiros e navios de carga de médio porte, principalmente para Durban", enquanto Nacala fica 1000 km mais longe de Durban e a viagem demora mais 4 dias (Banco Mundial 2004). Isto parece, novamente, fazer pender a balança a favor da Beira, a não ser que se possam atrair rotas diretas para Nacala em função da escala de transporte marítimo necessária.

- vii. **Coordenação dos corredores** – como foi sublinhado, ambos os corredores foram objeto de várias tentativas para coordenar o comércio e os investimentos. Se, por um lado, devemos olhar para um corredor como uma cadeia de valor com segmentos interligados, em vez de nos fixarmos apenas num dos segmentos, destacando assim a importância da coordenação entre vários atores para articular as atividades, por outro lado, este *paper* também salienta a dificuldade de realizar essa coordenação face a interesses instalados e altamente complexos. Isto aponta para a necessidade de olhar individualmente para as pequenas melhorias possíveis nos corredores, construindo os esforços de coordenação em torno de cada uma delas, em vez de estar focado em iniciativas grandes e demasiado ambiciosas.
- viii. **Coordenação dos doadores** – Apesar deste assunto ter sido abordado apenas brevemente, tanto o Malawi como Moçambique receberam e continuam a receber grandes parcelas de financiamento dos doadores. Os dois corredores da Beira e Nacala foram o centro de múltiplas iniciativas e projetos ligados a transportes, a polos de crescimento ou a iniciativas de desenvolvimento espacial, muitos deles ainda em curso. Para além de tomar em conta os aspetos políticos, todos os esforços para facilitar o comércio e a eficiência ao longo dos corredores beneficiariam muito de uma maior coordenação com os doadores.

¹¹² De acordo com uma das pessoas entrevistadas, os armazéns dentro do porto foram demolidos para criar mais espaço, mas a deslocação dos armazéns para locais fora do porto parece estar a ser um processo lento e o ónus continua a estar sobre o exportador/importador (TC1).

¹¹³ [*Beira Corridor Puts Region On The Road To Prosperity*](#), Southern African Research and Documentation Centre, 16 de dezembro de 1996.

Neste contexto, um relatório do Banco Mundial em 2004 tinha já identificado alguns dos desafios ao desenvolvimento e utilização do corredor de Nacala. Este refere que “apesar de existir um forte compromisso do governo e apoio dos doadores ao projeto, os intervenientes privados claramente não consideram este corredor como solução para diminuir os custos logísticos do Malawi” (Banco Mundial 2004). Antes da descoberta de carvão em Tete, porém, considerava-se que esse corredor era impulsionado pelo governo com base na “política pós-guerra em Moçambique (a região de Nacala era pró-governo, enquanto o vale do Zambeze era um bastião rebelde) e por uma abordagem de alguns doadores baseada na oferta”, com as empresas a expressarem uma clara preferência por investimentos na Beira (Banco Mundial, 2004). O relatório afirma também que “embora com alguma razão, a iniciativa de Nacala parece ser impulsionada pela oferta e baseada em objetivos de desenvolvimento não necessariamente consistentes com os benefícios que derivam da facilitação do comércio e transporte. Por várias razões ligadas à eficiência operacional (tarifas ferroviárias vs. rodoviárias e desempenho do porto de Nacala), não é claro que este itinerário multimodal se possa tornar atrativo para importadores e exportadores. Na verdade, o restabelecimento da linha de Sena, a partir da Beira, seria uma solução multimodal muito mais credível.” E mesmo que o contexto tenha claramente mudado desde a publicação deste relatório, provavelmente vários dos seus elementos continuam válidos.

COVID-19 e incertezas associadas

Por fim, os acontecimentos relacionados com a COVID-19 irão afetar ainda mais as relações entre o Malawi e Moçambique, com implicações nas medidas de facilitação do comércio. Nomeadamente, foi declarado o estado de emergência em ambos os países, em resposta à pandemia. As operações portuárias continuaram em Moçambique, embora o horário de trabalho tenha sido reduzido. Houve uma diminuição significativa das atividades, tendo a CEAR reportado um decréscimo de 35% no comércio e operações nos setores produtivos.¹¹⁴ O transporte rodoviário parece estar a ser afetado de forma negativa, existindo relatos de motoristas transfronteiriços que entraram em greve no Malawi para exigirem equipamentos de proteção individual e que ameaçaram um bloqueio à entrada de camiões estrangeiros no país (Secretariado da SADC 2020). As empresas têm preenchido algumas lacunas com a doação de equipamento de proteção.^{115 116}

A coordenação transfronteiriça também parece não existir, fazendo com que a desconfiança geral entre os dois países vizinhos se torne mais evidente. Dois empresários foram espancados até à morte por uma multidão enfurecida que os acusava de serem transmissores da COVID-19.¹¹⁷ Foi decretada uma interdição geral aos moçambicanos que procurem tratamento hospitalar no distrito fronteiriço de Dedza, no Malawi.¹¹⁸ Além disso, alegou-se que um camionista do Malawi tinha contraído o vírus logo após ter regressado da Beira, o que levou a uma investigação das autoridades moçambicanas.¹¹⁹

Não se sabe se a COVID-19 e as diversas medidas de confinamento e medidas fronteiriças nos países vizinhos irão afetar os custos relativos e, consequentemente, as escolhas feitas pelas empresas. Por exemplo, a África do Sul possui as quantidades e a capacidade de convocação necessária para organizar contentores refrigerados, indispensáveis para as suas exportações de citrinos, o que Moçambique não possui. Poderá isto alterar as escolhas dos exportadores no Malawi, em especial de produtos agrícolas frescos? É ainda demasiado cedo para uma análise concreta desta questão, mas a COVID-19 é, certamente, um fator adicional ao conjunto atual de incertezas.

¹¹⁴ [Nacala Logistics pumps K398 million in Covid-19 fight](#), Business Malawi, 5 de maio de 2020.

¹¹⁵ [Port of Beira is open for business – and building resilience against Covid-19 | Exclusive interview with Jan de Vries](#), Club of Mozambique, 16 de abril de 2020.

¹¹⁶ [Nacala Logistics pumps K398 million in Covid-19 fight](#), Business Malawi, 5 de maio de 2020.

¹¹⁷ [Two Mozambicans were beaten to death in Malawi, accused of being Covid-19 transmitters – Rádio Moçambique](#), Club of Mozambique, 7 de abril de 2020.

¹¹⁸ [Covid-19: Malawi prohibits hospital services for Mozambicans – report](#), Club of Mozambique, 19 de abril de 2020.

¹¹⁹ [Covid-19: Mozambique investigates infection of Malawi truck driver who was in Beira](#), Club of Mozambique, 11 de maio de 2020.

Bibliografia

- Africa Confidential (AC). 2011. [*Taking a stake in economic development, Vol 52 No 18*](#)
- Africa Confidential (AC). 2013a. [*The scramble for Nacala, Vol 54 No 7*](#)
- Africa Confidential (AC). 2013b. [*FRELIMO's gold rush, Vol 54 No 8*](#)
- Africa Confidential (AC). 2020. [*Nyusi's win poses questions, Vol 61 No 2*](#)
- African Development Bank (AfDB). 2013. [*Nacala Road Corridor Development Project, Phase IV*](#). Project Appraisal Report.
- African Development Bank (AfDB). 2018. [*Mozambique Country Strategy Paper 2018 -2022*](#).
- Banda, J. 2014. [*Mending Fences, Mozambique, Diplomacy, Guest Speaker. HE Joyce Banda, President, Malawi*](#).
- Banik, D., Chasukwa, M. 2016. *The impact of emerging donors on development and poverty Reduction*, Chapter 9 in Ed.s Banik, D., Chinsinga, B. *Political transition and inclusive development in Malawi : the democratic dividend*, Edited volume, Routledge.
- Bnamericas. 2017. [*Vale, Mitsui ink US\\$2.7bn financing for Nacala logistics corridor*](#).
- Booth, D., Cammack, D., Harrigan, J., Kanyongolo, E., Mature, M., Ngwire, N. 2006. *Drivers of Change and Development in Malawi*, Working Paper 261, ODI.
- Brooks, A., Loftus, A. 2016. [*Africa's passive revolution: crisis in Malawi*](#), *Transactions of the Institute of British Geographers*, Royal Geographical Society.
- BTI. 2018. [*Mozambique: Country report*](#).
- Bullock, R. 2005. [*Results of railway privatisation in Africa*](#). Washington, The World Bank.
- Byiers, B., Vanheukelom, J. 2014. [*What drives regional economic integration? Lessons from the Maputo Development Corridor and the North-South Corridor*](#). (ECDPM Discussion Paper 157). Maastricht: ECDPM.
- Castel-Branco, C. N., N. Massingue, et al. 2015. [*Questions on productive development in Mozambique*](#). Maputo, IESE.
- Centro de Integridade Pública (CIP). 2015. [*Public Private Partnerships: A necessary but problematic investment in Mozambique*](#). The case of Mozambique's Nacala Port and Northern Line Concession.
- Chichava, S. I. 2013. Translated by Benjamin Legg. [*'They can kill us but we won't go to the communal villages!' Peasants and the Policy of 'Socialisation of the Countryside' in Zambezia*](#) . *Kronos* (39): 112–130.
- Chingaipe, H., Leftwich, A. 2007. [*The Politics of State-Business Relationships in Malawi*](#), Discussion Paper Series No.7, Research Programme, Institutions and Pro-Poor Growth (IPPG).
- Chinsinga, B. 2012. [*The Political Economy of Agricultural Policy Processes in Malawi: A Case Study of the Fertilizer Subsidy Programme*](#). Working Paper 039, Future Agricultures Consortium.
- Chinsinga, B., Poulton, C. 2014. [*Beyond Technocratic Debates: The Significance and Transience of Political Incentives in the Malawi Farm Input Subsidy Programme \(FISP\)*](#), *Development Policy Review*, 32 (s2): s123-s150
- Chome, N., Gonçalves, E., Scoones, I., Sulle, E. 2020. [*'Demonstration fields', anticipation, and contestation: agrarian change and the political economy of development corridors in Eastern Africa*](#). *Journal of Eastern African Studies* 4(2):1-20, March 2020.
- Chr. Michelsen Institute (CMI), Centro de Integridade Pública (CIP). 2016. [*The costs of corruption to the Mozambican economy: Why it is important to fight corruption in a climate of fiscal fragility*](#). CMI Report No. 6, December 2016.
- Competition and Fair Trading Commission. 2016. [*Competition Assessment in Malawi Transport Sector*](#).
- Ennis, C. 2020. *Assessing market and political economy dynamics that restrict competition in the transport and logistics sector in Mozambique*. The World Bank.
- Financial Times, 2020, [*Opposition takes power in Malawi after historic election rerun: Former Pentecostal pastor Lazarus Chakwera defeats Peter Mutharika in presidential poll*](#).

- Finnegan, W. 1992. *A Complicated War: The Harrowing of Mozambique*, California.
- Gonçalves, E. 2020. [*Agricultural corridors as 'demonstration fields': infrastructure, fairs and associations along the Beira and Nacala corridors of Mozambique*](#), Journal of Eastern African Studies.
- Habibe, S., Forquilha, S., and Pereira, J. 2019. [*Islamic Radicalization in Northern Mozambique The Case of Mocimboa da Praia*](#). IESE: Maputo.
- Hanlon, J. 1986. *Beggar your neighbour: Apartheid power in Southern Africa*. London: James Currey. pg.131
- Hanlon, J., Smart, T. 2008. *Do Bicycles equal development in Mozambique?* James Currey.
- Hanlon, J., De Renzio. 2009. Mozambique: contested sovereignty? The dilemmas of aid dependence, Chapter in Ed. Whitfield, 2009, *The Politics of Aid: African Strategies for Dealing with Donors*.
- Hanlon, J. 2016. [*Following the donor-designed path to Mozambique's \\$2.2 billion secret debt deal*](#), Third World Quarterly, 38:3, 753-770
- Hanlon, J. 2018. [*The Uberization of Mozambique's heroin trade*](#). LSE Working Paper No 18-190.
- Haysom, S. 2018. [*Where crime compounds conflict: Understanding Northern Mozambique's vulnerabilities. The global initiative against transnational organised crime*](#).
- Haysom, S., Gastrow, P., and Shaw, M. 2018. [*The heroin trade: A political economy along the Eastern African seaboard. Enhancing Africa's response to transnational organised crime*](#), ENACT.
- Humphreys, M., Stokenberga, A., Dappe, M.H., Iimi, A., and Hartmann, O. 2019. [*Port Development and Competition in East and Southern Africa Prospects and Challenges*](#). World Bank.
- International Monetary Fund (IMF). 2017. [*Malawi Economic Development Document*](#), IMF Country Report No. 17/184.
- International Monetary Fund (IMF). 2019. [*Diagnostic Report on Transparency, Governance and Corruption*](#). Mozambique. August 2019.
- Japan International Cooperation Agency (JICA). 2010. [*Preparatory Survey for Southern Africa Integrated Transport Program*](#).
- Japan International Cooperation Agency (JICA). 2011. [*Project for the Study on Development of the Sena Corridor Final Report*](#). Chapter 3 Present Situation of Transport System in the Study Area.
- Japan International Cooperation Agency (JICA). 2015a. [*Project for Nacala Corridor: Economic development strategies in the Republic of Mozambique*](#).
- Japan International Cooperation Agency (JICA). 2015b. [*Projeto para a Melhoria do Porto de Nacala na República de Moçambique Relatório de Conclusão do Projeto*](#).
- Japan International Cooperation Agency (JICA). 2018. [*Project for supporting the promotion of Nacala corridor development*](#). Final Report.
- Japan International Cooperation Agency (JICA). 2019. [*Malawi Office Sector Position Paper -Transport*](#) [Position Paper].
- Kaarhus, R. 2018. [*Land, investments and public private partnerships: what happened to the Beira Agricultural Growth Corridor in Mozambique?*](#) Journal of Modern African Studies, Volume 56, No. 1, pp. 87-112.
- Kalina, M. 2017. [*Citizen, State, and the Negotiation of Development: The Nacala Development Corridor and the N13 Highway Rehabilitation Programme*](#), PhD Thesis, University of KwaZulu Natal.
- Kayuni, H., Banik, D., Chunga, J. 2019. [*The perils of megaphone diplomacy: Malawian-Mozambican relations following the Shire-Zambezi Waterway Project. PAS Working Paper, Department of Political and Administrative Studies \(PAS\)*](#), Chancellor College, 2019.
- Kelsall, T. 2013. *Business, Politics and the State in Africa*, Zed Books.
- Kelsall, T. 2020. *The political economy of transport and trade in Malawi*. Study commissioned by DfID Malawi from Overseas Development Institute. Confidential Draft.
- Ksoll, C. and Kunaka, C. 2016. *Malawi's new connectivity: Paving the way for seamless corridors. A trade and logistics analysis for the Country Economic Memorandum*, Malawi. The World Bank.

- Lalbahadur, A. 2013. [*Mozambique and Malawi: Recalibrating a Difficult Relationship*](#), South African Institute of International Relations, South African Foreign Policy and African Drivers Programme, SAIIA Policy Briefing 68. 2013.
- Macuane, J.J., Buur, L., Monjane, C.M. 2017. [*Power Conflict and Natural Resources: The Mozambican Crisis Revisited*](#), African Affairs, Volume 117, Issue 468, Pages 415–438.
- Meeuws, R. 2004. [*Mozambique – Trade and transport facilitation audit, report submitted to World Bank*](#).
- Meredith, M. 2006. *The State of Africa - A History of Fifty Years of Independence*, Simon and Schuster.
- Mosse, M. 2007. [*Procurement Público e Transparência em Moçambique O caso dos Scanners de Inspeção Não Intrusiva*](#). Centro de Integridade Pública (CIP).
- Murithi, A., Minz, S., Sarguene, F., Mendoça, C. 2012. [*Logistics review of the Beira and Nacala corridors: Technical report*](#). USAID. Corridor Diagnostics...
- Ncube, P., Roberts, S., Vilakazi, T. 2015. [*Study of competition in the road freight sector in the SADC region - case study of fertilizer transport and trading in Zambia, Tanzania and Malawi*](#). SSRN Electronic Journal. 10.2139/ssrn.2716035.
- Newitt, M. 1995. *A History of Mozambique*, Hurst.
- Newitt, M. and Tornimbeni, C. 2008. [*Transnational networks and internal divisions in Central Mozambique: A historical perspective from the colonial period*](#). Cahiers d'études africaines, 2008/4, no. 192, pp. 707-740.
- Ng'oma, H. 2010. [*Business and the State in Malawi: The politics of institutional formation, maintenance and change*](#). PhD thesis. University of York.
- Nhamire, B. 2016. Janela Única Electrónica: Uma Reforma Comprometida. Centro de Integridade Pública (CIP). Retrieved from: <https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2016/11/JUE.pdf>
- Nsomba, G., Jangale, E., Vilakazi, T. 2020. *Nacala corridor regional trade project: Assessing competition and political economy dynamics in the transport and logistics sector in Malawi*. Centre for competition, regulation and economic development (CCRED). Final Draft Report 2020.
- Orre, A., Ronning, H. 2017. [*Mozambique: Political Economy Analysis*](#), Report commissioned by the Norwegian Ministry of Foreign Affairs, Norwegian Institute of International Affairs and Christen Michelsen Institute.
- Pérez Niño, H. 2015. [*The road ahead: the development and prospects of the road freight sector in Mozambique, a case study in the Beira corridor*](#). In (eds) Castel-Branco, C. N., N. Massinge and C. Muianga (Eds). *Questions on productive development in Mozambique*. IESE: Maputo (English and Portuguese editions).
- Perry, J. 1971. [*Malawi's New Outlet to The Sea*](#). Geography, 56(2), 138-140.
- Pitcher, A.M. 2002. *Transforming Mozambique: The Politics of Privatisation 1975-2000*, Cambridge University Press.
- Pitcher, A.M. 2012. *Party Politics and Economic Reform in Africa's Democracies*, Cambridge University Press.
- Pritchett, L., Sen, K., Werker, E. 2018. *Deals and Development: The Political Dynamics of Growth Episodes*, Oxford University Press.
- Raballand, G., Kanuka, C., Giersing, B. 2008. [*The Impact of Regional Liberalization and Harmonization in Road Transport Services: A Focus on Zambia and Lessons for Landlocked Countries*](#), World Bank Policy Research Paper 4482.
- SADC Secretariat. 2017. [*SADC success stories*](#), Volume 2.
- SADC Secretariat. 2020. [*SADC Regional Response To Covid-19 Pandemic*](#). Report on the COVID-19 Pandemic in the SADC region. Bulletin #4.
- Said, J., and Singini, K. (2014) The political economy determinants of growth in Malawi. ESID working paper no. 40 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2519148
- Selemane, T. 2017. [*A Economia Política do Corredor de Nacala: Consolidação do Padrão de Economia Extrovertida em Moçambique*](#), Observatorio do Meio Rural, Nº 56 Setembro 2017.
- Shankland, A., and Gonçalves, E. 2016. [*Imagining Agricultural Development in South-South Cooperation: The Contestation and Transformation of ProSAVANA*](#). World Development, Volume 81, May 2016, Pages 35-46.

- Taju, G. 1988. RENAMO: os factos que conhecemos. Cadernos de História 7, UEM: Maputo, (1988), 5-44.
- The Economist. 2020a. [Gas, guns and guerrillas: Jihadists threaten Mozambique's new gasfields](#). Edition April 2, 2020.
- The Economist. 2020b. [Jihad on Africa's eastern shore: Mozambique's mysterious conflict is intensifying](#). Edition April 2, 2020.
- Tollenaere, M., and Sarguene, F. 2013. *Political Economy Analysis of the Mozambique surface transport regulator*. Commissioned by Department for International Development (DfID). Unpublished.
- Tostensen, A. 2015. [Malawi: A political economy analysis, Report commissioned by the Norwegian Ministry of Foreign Affairs](#), Norwegian Institute of International Affairs and Christen Michelsen Institute.
- UNECA. 2000. [Pre-feasibility study of the transport component of the Zambia -Malawi -Mozambique growth triangle initiative of the United Nations Development Programme](#).
- USAID. 2018a. [Nacala Corridor and Port Performance Assessment](#). Draft Final Report (published)
- USAID. 2018b. *Assessment of Beira Development Corridor*. Draft report (unpublished)
- Valoi, E. 2016. [The blood rubies of Montepuez](#). Foreign Policy, May 3, 2016.
- Vilakazi, T., and Paelo A. 2017. [Understanding intra-regional transport Competition in road transportation between Malawi, Mozambique, South Africa, Zambia, and Zimbabwe](#).
- Whitfield, L., Therkildsen, O., Buur, L., Kjaer, A.M. 2015. *The Politics of African Industrial Policy: A comparative perspective*, Cambridge University Press.
- World Bank. 1989. *Memorandum and recommendation of the President of the IDA to the Executive Directors on a Proposed Credit of SDR31m to the People's Republic of Mozambique for the Beira Transport Corridor Project*, Report No. P-5049-MOZ.
- World Bank. 1989a. [Staff Appraisal Report Mozambique](#), Beira Transport Corridor Project, Report No. 77094MOZ.
- World Bank. 2004. [Malawi - Trade and transport facilitation audit \(English\)](#). Washington, DC: World Bank.
- World Bank. 2013. [Growth without borders: A regional growth pole diagnostic for Southern Africa](#).
- World Bank. 2014. [Republic of Malawi Diagnostic Trade Integration Study \(DTIS\) Update: Reducing trade costs to promote competitiveness and inclusive growth](#). Report No. ACS7534.
- World Bank. 2017. [Mozambique Poverty Assessment: Strong but not broadly shared growth](#). Maputo.
- World Bank. 2019. [Malawi economic monitor: Charting a new course](#). Lilongwe, June 2019.

Anexo 1: Lista de entrevistas

TC – Transitário de Carga

FG - Funcionário do governo/público

PP – Perito Privado

OP – Operador de Porto

EP – Empresa Privada – exportador/importador

TP – Transportador Privado

FL – Fornecedor Privado de Logística

CM – Companhia Marítima/Armador

AT – Associação de Transportes

Sobre o ECDPM

O Centro Europeu de Gestão da Política de Desenvolvimento (ECDPM) é um centro de reflexão independente que trabalha na cooperação internacional e na política de desenvolvimento na Europa e em África.

Desde 1986, os nossos funcionários fornecem investigação e análise, aconselhamento e apoio prático aos decisores políticos e profissionais em toda a Europa e África - para que as políticas funcionem em prol de um desenvolvimento global sustentável e inclusivo.

As nossas principais áreas de trabalho incluem:

- Assuntos externos europeus
- Instituições africanas
- Integração regional
- Segurança e resiliência
- Migração
- Sistemas alimentares sustentáveis
- Finanças, comércio e investimento
- Envolvimento do sector privado

Para mais informações, visite www.ecdpm.org

Para além do apoio estrutural por parte dos parceiros institucionais do ECDPM: Países Baixos, Bélgica, Estónia, Finlândia, Irlanda, Luxemburgo, Suécia, Suíça, Dinamarca e Áustria, esta publicação beneficia principalmente de financiamento através de um Acordo de Pesquisa com TradeMark East Africa.



ISSN1571-7577