

O CAMINHO PELA FRENTE: DESENVOLVIMENTO ACTUAL E PERSPECTIVAS FUTURAS DO SECTOR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS EM MOÇAMBIQUE: UM ESTUDO DE CASO NO CORREDOR DA BEIRA

Helena Pérez-Niño¹

A economia moçambicana conhece atualmente uma fase de transição que se reflecte nos diferentes sectores produtivos. Esta transformação é tanto qualitativa – em termos da variedade de actividades levadas a cabo e a diversidade de ligações criadas – quanto quantitativa – em termos dos volumes de produtos e serviços comercializados. Em particular, a transformação tem igualmente efeitos e implicações distintos para diferentes grupos em Moçambique. O sector dos transportes é tanto o veículo condutor da economia produtiva como o barómetro da magnitude e qualidade da actual transformação, e, como tal, oferece um ângulo de análise de onde é possível observar as mudanças no sistema e reflectir sobre os desafios e as oportunidades emergentes. Não obstante as suas limitações e períodos de interrupção, a economia moçambicana tem sido historicamente direccionada para a provisão de serviços de transporte que não só ligam o vasto território nacional como servem de porta de entrada para os vários Estados e regiões interiores.

O sistema de transporte moçambicano e as redes de transporte ligadas aos corredores de desenvolvimento têm atraído alguma atenção da parte de instituições de investigação e académicos. No entanto, a investigação no sector dos transportes tem-se concentrado no desenvolvimento e funcionamento dos caminhos-de-ferro e da

¹ A autora agradece à Direcção Provincial dos Transportes de Sofala e à Cornelder de Mocambique, s.a. por partilharem as suas bases de dados e estatísticas de transportes. A pesquisa para este texto foi apoiada pelo IESE.

infra-estrutura física das estradas. Em termos comparativos, com pequenas excepções, os operadores do transporte rodoviário de mercadorias ainda não foram estudados de forma sistemática. Não obstante vários esforços no sentido de desenvolver a intermodalidade dos transportes, o transporte rodoviário de mercadorias é ainda central para o funcionamento da economia moçambicana, como será discutido em baixo. As empresas de transporte rodoviário de mercadorias respondem às necessidades mais imediatas e de um maior número de sectores do que qualquer outra forma de transporte de carga em Moçambique. Apesar de as transportadoras rodoviárias de carga serem actores-chave do desenvolvimento do sector de extracção mineral, estas servem essencialmente os sectores não-mineiros e são, conseqüentemente, um elemento crucial na avaliação das perspectivas de desenvolvimento de uma base produtiva diversificada e equilibrada e no entendimento das ligações entre os sectores extractivos e não-extractivos da economia.

Convém ainda destacar que a maioria dos estudos sobre o sector dos transportes na África Austral provém das áreas da geografia do transporte e da economia do transporte. Estas abordagens contribuíram para entender os factores determinantes e as discrepâncias entre custos de transporte e preços de transporte e centraram-se na identificação dos obstáculos e impasses ao fornecimento de serviços de transporte mais eficientes e competitivos.² Com o advento da globalização, os estudos sobre transporte na África Austral têm sido progressivamente integrados no campo da análise logística, explorando o papel do transporte, das comunicações e da tecnologia no funcionamento dos sistemas de produção e distribuição (Pedersen, 2001). De igual modo, no campo da economia dos transportes, a ênfase no estudo do retorno dos investimentos em infra-estrutura material – pontes, estradas, portos e caminhos-de-ferro – foi transferida para um crescente enfoque na análise de custo-eficácia das melhorias nas infra-estruturas imateriais – a governação e o desempenho das instituições – legais e políticas – que regulam o sistema de transportes (Limao & Venables 2001; Pedersen, 2001; Teravaninthorn & Raballand, 2009).

As análises da literatura produzida nesta área durante a última década ilustram estes temas, mas fornecem uma perspectiva limitada do sector dos transportes e um diagnóstico dos desafios que permanece intrínseco aos indicadores de desempenho do próprio sector, mantendo o silêncio relativamente às ligações com a estrutura produtiva mais vasta e, fundamentalmente, ao seu contributo para as estratégias de

² O consenso actual na literatura predominante é de que os custos de transporte não são comparativamente mais altos na África sub-Saariana, mas o preço dos transportes, isto é, as margens comerciais das empresas de camionagem explicam a diferença de preços a nível global, cuja responsabilidade recai sobre o fenómeno da cartelização. A solução proposta é, sem grande surpresa, a maior liberalização do sector (Teravaninthorn & Raballand, 2009).

desenvolvimento amplo e generalizado. De um certo modo, a literatura é exímia em analisar os factores determinantes dos custos de transporte por tonelada do sistema, mas conta uma história que se refere a toneladas de forma geral. Uma visão mais matizada da economia moçambicana fornece uma paisagem diferenciada, onde distintos produtores e sectores com diferentes necessidades ao nível dos transportes competem por acesso aos serviços de transporte, infra-estrutura e regulação. Neste sentido, não existe uma tonelada genérica, e perguntar *o que está a ser transportado, por quem e para quem* suscita questões relevantes sobre a ligação entre crescimento e desenvolvimento.

Uma abordagem diferente, isto é, uma perspectiva de economia política, estaria analiticamente mais investida em aferir até que ponto a oferta dos serviços de transporte satisfazem as necessidades e estimulam o desenvolvimento dos diferentes sectores produtivos e em avaliar a qualidade da intervenção estatal, não apenas enquanto sector regulador, mas também no alinhamento deste e de outros sectores numa estratégia coerente de desenvolvimento industrial e crescimento.

O acesso, as soluções de compromisso e as articulações fornecem níveis de análise que podem ajudar no estudo da interacção entre o sistema de transporte e o desenvolvimento económico em Moçambique. Em primeiro lugar, temos a questão da desigualdade de distribuição e acesso: para se ter uma melhor noção do tamanho e capacidade do sector dos transportes, é necessário ter conhecimento do acesso diferenciado dos diferentes grupos de utilizadores em Moçambique. Os benefícios do investimento na infra-estrutura não são apropriados igualmente por todos; existe uma importante proporção da população com acesso limitado ou sem acesso aos meios modernos de transporte de passageiros e mercadorias, mesmo ao longo dos principais corredores de transporte.³

O acesso desigual aos serviços de transporte evidencia a necessidade de políticas de intervenção que reequilbrem o fornecimento e mitiguem a disparidade nos transportes. A intervenção estatal enfrenta, por isso, opções difíceis e compromissos: a alocação de recursos e as estratégias de transporte não são neutras do ponto de vista do utilizador final; pelo contrário, moldam e condicionam o desenvolvimento, dando prioridade a alguns sectores, utilizadores, regiões, produtos e modalidades sobre outros (Sequeira, 2011).

Finalmente, o sub-sector do transporte tem um peso considerável no sector dos serviços e contribui para uma proporção proeminente de 10% do Produto Interno Bruto moçambicano (MTC, 2011). As exigências ao nível da intensidade do capital e da alta tecnologia podem dificultar a participação directa da maior parte dos empresários

³ Apenas 32% da população em Moçambique tem acesso a estradas (isto é, vive num raio de 2 km de qualquer estrada). Ver <http://www.eeas.europa.eu> e MTC (2011).

nacionais nesta actual expansão do sector mineiro em Moçambique, mas a acumulação de capital a nível interno parece ter encontrado um nicho em sub-sectores complementares que florescem com o desenvolvimento das indústrias extractivas. O estudo dos fornecedores de serviços permite igualmente um entendimento mais exaustivo da economia extractiva emergente e das suas ligações ao resto da economia. O transporte rodoviário de mercadorias é dominado por empresas privadas e é um espaço importante de acumulação de capital e também um sector intensivo em mão-de-obra. Desta forma, o sector proporciona não só serviços a outros sectores mas o seu próprio desenvolvimento tem repercussões a nível nacional em termos de emprego e investimento.

Algumas das questões enumeradas em cima vão para além do âmbito deste artigo, e muitas outras serão formuladas que não poderão ainda ser respondidas nesta altura. Este artigo pretende contribuir para o estudo do desenvolvimento e do papel actual do sector do transporte terrestre de mercadorias em Moçambique. Através da revisão da literatura existente e de entrevistas com transportadoras de mercadorias e outros sectores intervenientes no porto da Beira, procuramos reconstruir a trajectória comercial das empresas de camionagem; apresentar uma visão geral da estrutura de mercado do transporte rodoviário de mercadorias; e contribuir para a economia política do transporte na região da África Austral.

Este artigo é constituído por duas partes. Na primeira secção, são apresentados os debates em torno da análise do transporte de mercadorias na África sub-Saariana, com especial referência aos sistemas de transportes que operam na região da África Austral. Feita a contextualização, seguir-se-á a análise do sistema de transportes em Moçambique e das dinâmicas do corredor de transporte da Beira e da sua área de influência. Serão ainda analisados os principais factores de mudança no corredor desde o início dos anos noventa. A segunda secção centra-se no funcionamento do transporte rodoviário de mercadorias no corredor, apresentando as empresas da nossa amostra e descrevendo o tipo e destinos da carga que utiliza o transporte terrestre. As considerações finais suscitam algumas questões que emergem da evidência e da literatura e indicam possíveis vias de investigação no futuro.

TRANSPORTES E DESAFIOS LOGÍSTICOS NO CONTEXTO REGIONAL

Não obstante as diferenças regionais e o desenvolvimento significativo das últimas décadas, os serviços de transporte estão menos desenvolvidos na África sub-Saariana

do que em qualquer outra região do mundo. É consensual que este facto se deve à combinação da infra-estrutura de transportes com origem no período colonial que apostou na extracção de matérias-primas para o exterior, em vez de dar prioridade às actividades económicas que poderiam estimular a criação de ligações; ao défice de investimento para corrigir estes desequilíbrios após a independência; e a uma geografia humana única, com vastas áreas de terra com baixa densidade populacional e uma actividade económica dispersa (Dibben, 2007; Pedersen, 2001; Teravaninthorn & Raballand, 2009). Em particular, a África contém mais países interiores do que os outros continentes, e um considerável número de estudos realizados em diferentes países nas últimas duas décadas e citados por Raballand e Macchi (2008) demonstraram que os preços de transporte em África são constantemente mais elevados do que noutros locais, embora não haja consenso na literatura sobre as causas subjacentes a este fenómeno. Enquanto alguns autores apresentam como factores determinantes dos preços mais elevados a má qualidade da infra-estrutura dos transportes, outros responsabilizam a ineficiência administrativa na regulação do sector, a má governação e o favorecimento na procura de rendimentos (*rent-seeking*) (Cf. Limao & Venables, 2001; Raballand & Macchi, 2008; Sequeira, 2011; Gwilliam, 2011). A ilação a retirar desta análise é que o desempenho insatisfatório da oferta de transportes representa um entrave ao crescimento e à diversificação.

Estradas escassas e caminhos-de-ferro e portos mal integrados resultam num trânsito lento e, segundo estimativas, em preços de transporte duas vezes mais elevados do que a média mundial, representando até 12,6% do valor do Custo, Seguro e Frete (*CIF*) das exportações (UNCTAD, 2003; citado por Gwilliam, 2011). Preços elevados, distâncias longas e incerteza quanto aos prazos de entrega criam obstáculos adicionais ao desenvolvimento de uma indústria transformadora vocacionada para a exportação, que depende da reposição coordenada e fluida das matérias-primas e peças, frequentemente importadas, e a entrega rápida de produtos acabados a clientes locais e estrangeiros. Alguns autores afirmam que o desempenho inconsistente dos serviços de transporte favorece a exportação de produtos primários como metais e produtos agrícolas de valor elevado que dependem de um transporte mais simples e uni-direccional (Christ & Ferrantino, 2011; Gwilliam, 2011). Acresce ainda que os bens primários para exportação, dependentes do factor tempo, tendem a utilizar métodos mais rápidos e flexíveis, como o transporte rodoviário de mercadorias; mas são os produtos com maior valor relativamente ao rácio de volume que podem compensar os preços mais elevados dos camiões quando comparado com os comboios. Estas condições

tendem a isolar os bens agrícolas perecíveis com um valor por unidade mais baixo, que poderiam ser exportados mas não conseguem custear o transporte até ao porto (Christ & Ferrantino, 2011). Consequentemente, as exportações de fruta tropical e vegetais da África sub-Saariana têm um custo rodoviário por tonelada exportada mais alto do que os seus competidores na América Latina, no Médio Oriente e Norte de África e na Ásia, o que significa que parte da competitividade ganha através dos muito baixos custos de mão-de-obra se perde devido aos custos logísticos mais elevados, e a proporção do preço final, reservada aos produtores, é drasticamente reduzida dada a proporção apropriada pelas transportadoras. Para entender como estas questões se manifestam no sistema de transportes moçambicano, é necessária uma breve introdução às condições materiais da sua emergência e funcionamento.

O TERRITÓRIO E OS DESAFIOS DOS TRANSPORTES EM MOÇAMBIQUE

Moçambique tem uma área de 799 380 km² e uma longa linha de costa no Oceano Índico que lhe confere uma posição vantajosa no comércio com os mercados do Médio Oriente e asiáticos; é igualmente o porto mais próximo em termos de acesso para a Suazilândia, o Zimbabué, o Maláui e regiões da África do Sul, da Zâmbia e da República Democrática do Congo.

TABELA 1 DISTÂNCIA (KM) ATÉ AOS PRINCIPAIS PORTOS

Porto	Harare	Bulawayo	Lusaka	Kitwe	Lumbashi	Blantyre	Lilongwe
Beira	559	726	1054	1370	1600	812	950
Durban	1711	1454	2380	2707	2611	2323	2678
Dar-es-Salaam	2634	3028	1985	1951	2290	2031	1667

FONTE: CDM, 2012

Maputo é a província mais a sul do país, pelo que as distâncias das outras províncias até à capital são consideráveis. Os principais portos de Moçambique, em Maputo, na Beira e em Nacala, são predominantemente plataformas de trânsito para contentores e cargas destinados a países vizinhos, mas servem cada vez mais o florescente sector mineiro moçambicano. Cada porto está ligado a uma linha de caminho-de-ferro transversal e está actualmente integrado em corredores de desenvolvimento regional – um modelo introduzido nos finais da década de noventa, na sequência da Iniciativa Especial de Desenvolvimento Sul-africana que pretendia impulsionar o investimento em torno do corredor de Maputo (Meeuws, 2004). Enquanto o corredor de Maputo anima o sul de Moçambique e serve as províncias sul-africanas de Gauteng,

Limpopo e Mpumalanga, assim como a Suazilândia, os corredores da Beira e de Nacala são portas de entrada para o centro e o norte de Moçambique, e também para o Zimbabué, Maláui e Zâmbia (ver os Mapas 1 e 2) (Bowland & Otto, 2012).

MAPA 1 REDES DE CAMINHOS-DE-FERRO EM MOÇAMBIQUE



FONTE: WWW.SHAREMAP.ORG (CAMINHOS-DE-FERRO EM MOÇAMBIQUE)

MAPA 2 REDES DE ESTRADAS EM MOÇAMBIQUE



FONTE: WWW.WIKITRAVEL.ORG (REGIÕES DE MOÇAMBIQUE)

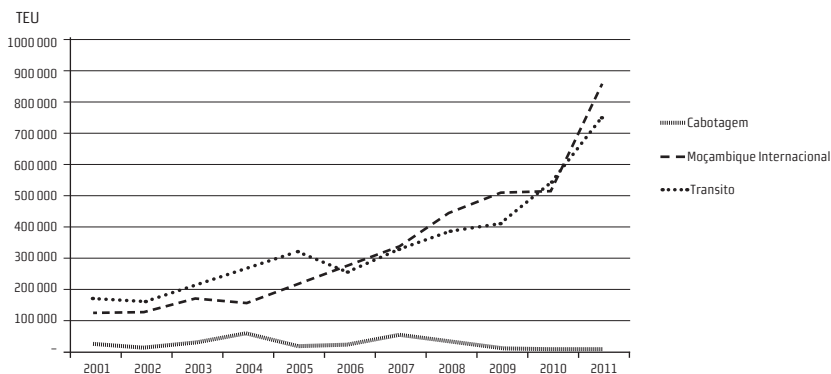
OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE NO CORREDOR DA BEIRA

O corredor da Beira liga actualmente o porto da Beira através de estrada e caminho-de-ferro (linha Machipanda) ao leste do Zimbabué, através da estrada ao Maláui e através do caminho-de-ferro à província de Tete (linha de Sena). Por estrada, através da EN1, liga-o a Inhambane, Sofala e Zambézia e, através da EN6, a Manica e Tete (ver Mapa 2). Antes da actual reabilitação e expansão, o porto e caminho-de-ferro de Nacala eram principalmente utilizados para transportar as importações e exportações moçambicanas, enquanto o porto da Beira era dominado pelo trânsito internacional de carga.⁴ Uma das características essenciais do corredor da Beira é que, antes da linha de caminho-de-ferro ter sido reabilitada para o transporte do carvão, a maior parte da mercadoria que transitava pelo corredor optava por usar transportadoras rodoviárias de mercadorias, enquanto o oposto ocorria no corredor de Nacala, com a maior parte dos utilizadores a preferir o caminho-de-ferro.⁵ Os motivos eram o mau estado e a má coordenação do caminho-de-ferro na linha de Machipanda para o Zimbabué, a ausência de uma ligação de comboio entre a Beira e o Maláui (a ligação de caminho-de-ferro para o Maláui é actualmente feita através da linha de Nacala) e os escassos vagões e locomotivas disponíveis (Murithi *et al.*, 2012). Tanto a carga do Maláui como a do Zimbabué dependem em grande medida do transporte de camião, em vez de comboio, para esta secção. Pelo contrário, as más condições das estradas ao longo do corredor de Nacala explicam o uso mais intenso do comboio nesta região. Murithi *et al.* (2012) concluíram que o sistema de caminho-de-ferro da Beira representava apenas 3% do tráfego em trânsito e 10% do tráfego nacional. Os dados confirmam que o transporte rodoviário de mercadorias é o principal meio de transporte que serve Moçambique e os países interiores. Estima-se que 95% da carga de mercadorias no corredor da Beira seja transportada por camião, embora se preveja uma alteração quando os dados que reflectem o transporte de carvão forem divulgados. O corredor da Beira inclui igualmente um oleoduto de 600 km com capacidade para 1,2 Mtoneladas/ano de petróleo da Beira até Harare (CDM, 2011).

⁴ Das 4 069,512 toneladas que passaram pelo porto em 2011 (TEU convertido em toneladas métricas), 57% consistia em trânsito internacional e 43% comércio moçambicano (Ficha Técnica CDM).

⁵ Devido às más condições da estrada entre Nampula e Mandimba, estima-se que 90% do tráfego utilize o comboio (Murithi *et al.*, 2012).

GRÁFICO 1 CARGA MANUSEADA NO PORTO DA BEIRA (CONTENTORES)



FONTE: A AUTORA COM DADOS DA CORNELDER DE MOÇAMBIQUE

GRÁFICO 2 CARGA MANUSEADA NO PORTO DA BEIRA (CARGA GERAL)



FONTE: A AUTORA COM DADOS DA CORNELDER DE MOÇAMBIQUE

A Zâmbia, o Maláui e o Zimbabué, todos países interiores, estão ligados através do corredor da Beira. Os países interiores são alvo de grande atenção por parte da economia dos transportes. A maior proporção do negócio do transporte rodoviário de mercadorias com base na Beira consiste no trânsito de e para a Zâmbia, o Zimbabué e o Maláui. Muitos autores afirmam que a ausência de acesso directo a um porto tem um impacto negativo nas perspectivas de comércio e crescimento de um país (Christ & Ferrantino, 2011; Gwilliam, 2011; Teravaninthorn & Raballand, 2009). Não só os países interiores têm que atravessar distâncias mais longas, como os atrasos e a imprevisibilidade dos prazos de entrega são ainda agravados pelos

passos de fronteira que aumentam o tempo de transporte e, conseqüentemente, os custos logísticos. Os países interiores enfrentam mais restrições dependendo do tipo e valor das exportações⁶ e maiores custos de transportes nas importações,⁷ ambos se traduzindo no que alguns equiparam a uma taxa implícita sobre o comércio (Christ & Ferrantino, 2011). Os longos períodos de transporte e custos não são, no entanto, específicos de países interiores: as regiões mal servidas em países costeiros também sofrem estes obstáculos ao comércio. Como referido atrás, a procura por serviços de transporte por parte de países interiores e regiões distantes de portos, como Sofala, Manica, Tete e Zambézia, sul do Niassa e Nampula, estimularam o aparecimento de grandes frotas de camiões na Beira e dinamizaram o sub-sector do transporte rodoviário de mercadorias. Contudo, em vez de complementaridade intermodal, este pode ter sido o resultado do desempenho insatisfatório das linhas de caminho-de-ferro antes da renovação e, mais recentemente, da exclusão de potenciais utilizadores dos serviços de transporte de mercadorias do caminho-de-ferro por parte do transporte de carvão; as potenciais melhorias no funcionamento das linhas de caminho-de-ferro poderão, na realidade, vir a ser prejudiciais às transportadoras rodoviárias de mercadorias.

REABILITAÇÃO E CONDIÇÕES ACTUAIS DO TRANSPORTE NO CORREDOR DA BEIRA

Os Acordos de Paz de Roma entre a Frelimo e a Renamo em 1992 e o fim do apartheid na África do Sul, com as primeiras eleições livres em 1994, tiveram um impacto evidente na política de transporte ao longo do corredor da Beira. O fim das sanções internacionais reabriu o comércio com a África do Sul, reanimando o porto de Durban que, durante os finais da década de noventa, se tornou na plataforma de transbordo regional para os portos moçambicanos e contribuiu igualmente para a cooperação bilateral em torno do desenvolvimento do corredor de Maputo (Pedersen, 2001; Sequeira, 2011). A reconstrução pós-conflito das estradas e linhas de caminho-de-ferro no centro de Moçambique foi lenta, mas, como será demonstrado, proporcionou uma oportunidade única para o desenvolvimento das empresas de camionagem com sede na Beira.

⁶ Djankov *et al.* (2006) estima que os países interiores sofrem um défice de 7% na exportação de bens agrícolas sensíveis ao factor tempo, em relação aos bens não-sensíveis ao factor tempo (citado por Christ e Ferrantino (2011)). A UNECA (2004) calculou que os preços de transporte atingem uma média de 14% do valor das exportações em África, e que essa proporção poderá atingir os 56% no caso de um país como o Maláui (citado por Gwilliam, 2011).

⁷ McKellar *et al.* (2002) calculou em 2003 que, nos países interiores africanos, os preços de transporte atingem 15% a 20% dos custos de importação, o que seria três vezes mais elevado do que noutros países em desenvolvimento (citado em Raballand & Macchi, 2008).

Este período coincidiu igualmente com transformações a nível global que tiveram eco em Moçambique. A predominância da doutrina do ajustamento estrutural levou a uma vaga de privatização dos serviços de transporte, em conjunto com a liberalização e a desregulação do comércio. Durante o início dos anos 2000, os serviços dos portos em Moçambique foram privatizados ou cedidos por acordos de concessão a operadores privados (Murithi *et al.*, 2012). Este período assistiu igualmente à adopção, em portos moçambicanos, de carga contentorizada. Embora os contentores tenham revolucionado o transporte marítimo mundial desde a década de setenta, a capacidade de fazer pleno uso de contentores em Moçambique surgiu apenas quando os terminais de contentores e os guindastes de pórtico entraram em funcionamento. No início, os contentores eram utilizados para importações de produtos manufacturados e foi necessário um reajuste da logística de todo o sistema para que os bens exportados a granel de Moçambique pudessem beneficiar também do transporte em contentores (Mackintosh, 1983 citado in Stephens, 1994).

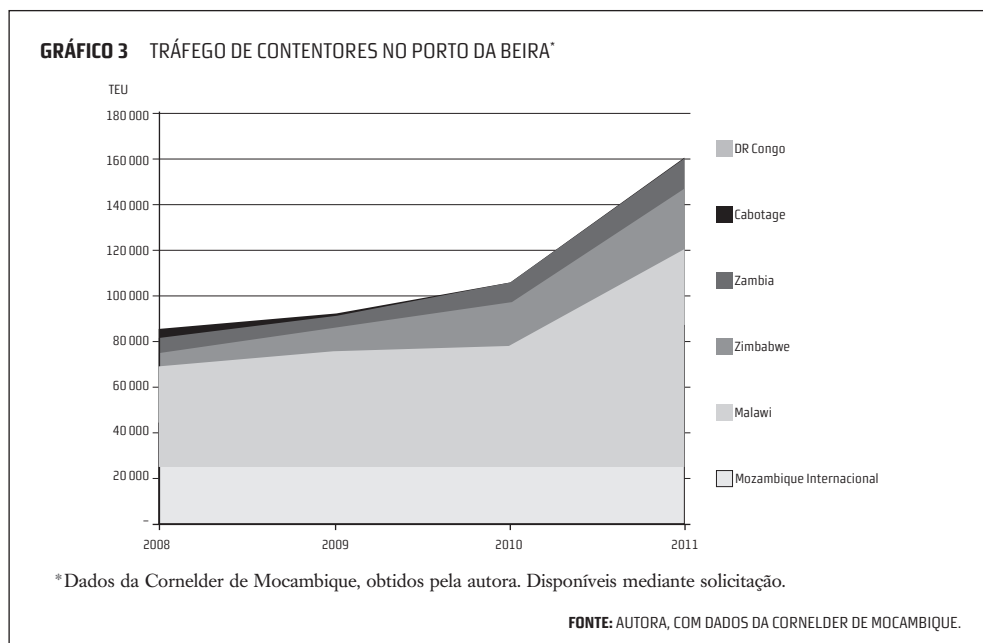
O uso generalizado de contentores reduziu drasticamente os tempos de transbordo, já que, em vez de descarregar a carga em granel dos navios e depois reembalar para entrega, os contentores permitem o manuseamento padronizado e a conveniente transferência da carga do terminal do porto directamente para o comboio ou o camião. Os contentores permitem ainda preservar melhor a qualidade e a segurança dos bens exportados e acelerar o tempo de transporte.⁸ Tudo isto se traduz numa redução dos custos de processamento, embora tenha presumivelmente tido um impacto negativo no número de estivadores empregados no porto. Actualmente, no porto da Beira, os estivadores são empregados pelos subcontratantes numa base diária e *ad-hoc*, de acordo com o calendário dos navios e a previsão dos volumes das cargas (Murithi *et al.*, 2012).⁹

Com o tempo, os navios porta-contentores passaram a ser predominantes no comércio transoceânico: capazes de manobrar a logística necessária ao enchimento

⁸ Isto acontece porque os contentores com diferentes produtos podem ser misturados e enviados em conjunto, enquanto os graneleiros necessitam de preencher os seus porões de forma homogénea – o que contribuiu, aliás, para o aumento acelerado da utilização dos porta-contentores de maiores dimensões com cada vez maior capacidade de operar em linhas regulares, em comparação com os cargueiros a frete que operam sob contrato (Pedersen, 2001).

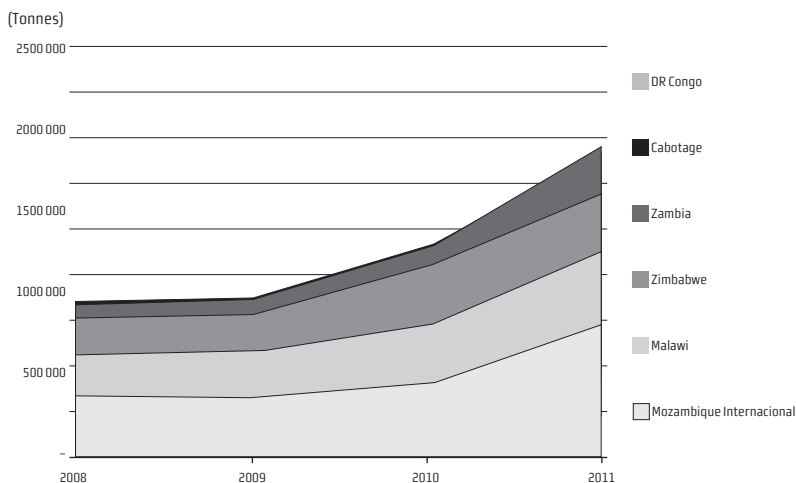
⁹ Em 2010, a Cornelder reportou uma mão-de-obra de 450 empregados, mas não existe nenhuma indicação se este número inclui estivadores informais (CDM, 2011). A contentorização aumentou igualmente a influência das empresas de transporte marítimo, a quem pertencem os contentores, alugados às clientes, as transportadoras, para distribuição no interior (Pedersen, 2001). As últimas duas décadas testemunharam uma concentração considerável ao nível das empresas de transporte marítimo, assim como a emergência da indústria de transitários e de plataformas globais de transbordo que servem de intermediários para a carga africana. Embora os centros regionais em algumas instâncias aumentem o tempo de transporte até ao destino da exportação, estes têm também contribuído para ligar as exportações africanas a regiões sem ligação directa a portos africanos, como a América do Norte. Para considerações sobre a concentração na indústria de transporte marítimo, ver Pedersen (2001).

e vazamento dos contentores, tornaram-se cada vez mais imprescindíveis ao sistema de transportes do continente, assim como uma barreira ao acesso por parte de alguns exportadores africanos (Pedersen, 2001). Por todo o mundo, o transporte em contentores está em crescimento, acompanhando o aumento dos volumes comercializados, e também porque bens como o algodão e o tabaco, habitualmente exportados a granel, são cada vez mais transportados em contentores. Uma tendência semelhante é visível no porto da Beira.¹⁰ A maior parte das empresas da nossa amostra especializaram-se no transporte de contentores. Embora o fluxo de contentores seja ainda menos volumoso do que o da carga a granel, está a crescer rapidamente. Desenvolveu-se entretanto um paradoxo entre a distribuição desigual e o comércio desequilibrado, em que, dada a preponderância em toneladas de metais e minerais, as exportações africanas são predominantemente carga a granel, e comparativamente menos importações a granel; enquanto que as importações são predominantemente produtos processados e manufacturados em contentores, e o volume de exportações em contentores menor (ibid.). No porto da Beira, as exportações representam 71% de todo o tráfego em 2010, sendo as importações apenas 29% desse total (Murithi *et al.*, 2012).



¹⁰ Os Gráficos 1 e 2 mostram, porém, que, apesar do tráfego de contentores ter conhecido um crescimento meteórico, do ponto de vista do volume, a carga a granel (metais, minerais) ainda é predominante.

GRÁFICO 4 CARGA GERAL NO PORTO DA BEIRA*



*Dados da Cornelder de Moçambique, obtidos pela autora. Disponíveis mediante solicitação.

FONTE: AUTORA, COM DADOS DA CORNELDER DE MOÇAMBIQUE.

Durante os finais dos anos 1990, observadores das tendências dos transportes avançaram a hipótese que, via globalização e liberalização do comércio, uma divisão espacial da produção permitiria que as empresas pudessem mudar os processos produtivos para áreas do globo com menores custos de mão-de-obra e de factores de produção e que, a longo-prazo, a queda dos custos de transportes se seguiria mesmo nos locais mais remotos de produção. Na realidade, tal como Pedersen (2001) postulou em 2001, os custos brutos do transporte não pareciam diminuir, tendo havido mesmo importantes reduções no custo por unidade, uma vez que os volumes comercializados aumentaram consideravelmente, e também em virtude das longas distâncias que os fornecedores de transporte tinham de percorrer, na assimilação destas novas fronteiras produtivas integradas.

Discussões acerca das tendências de longo-prazo dos preços dos transportes parecem assemelhar-se aos estudos sobre os ciclos de investimento na infraestrutura dos transportes. Perkins e Robbins (2011) afirmaram que foi o último ciclo de elevados preços dos bens antes dos anos setenta que financiou a primeira ronda de investimento na infra-estrutura. A subsequente depressão dos preços a nível mundial e a redução do Estado durante a era do ajusta-

mento estrutural significou que os governos não estavam mais numa posição para financiar o custo da manutenção das estradas e das linhas-de-ferro, que se tornara completamente desproporcional em relação ao valor bruto produzido na economia. Tendo em conta este antecedente, o advento do ciclo actual de preços dos bens questiona se as ligações fiscais podem canalizar recursos para a expansão e manutenção da infra-estrutura de transportes existente; se os países devem dar prioridade à ligação dos portos com os locais de extracção de bens ou “quebrar os padrões de dependência histórica dos corredores (da era colonial) e redesenhá-los de forma a integrar a rede de centros urbanos do interior (...) e assim contribuir para a integração económica” (2011, p. 54); e especialmente se os projectos realizados nesta fase são financeiramente sustentáveis, considerando os elevados custos de manutenção e a relativa desconexão dos sectores produtivos não-extractivos.

O PAPEL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

O nosso estudo de caso baseia-se numa série de entrevistas em profundidade, semi-estruturadas, conduzidas com algumas das maiores empresas de transporte rodoviário de mercadorias sediadas na Beira e a operar no corredor.¹¹

TABELA 2 DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA DA PESQUISA

	Empresas da amostra		Empresas da amostra	
Camiões em funcionamento	>100	5	<50	2
Propriedade	Gestor proprietário	7	Gestão externa	0
Propriedade	Moçambicano	5	Estrangeiros com base em Moçambique	2
Sede principal	Beira	6	Fora da Beira	1
Operações	Principalmente Nacionais	3	Internacionais	4
Especialidade	Contentores/granel	5	Outro	2

FONTE: AUTORA, COM BASE NUMA LISTA DE 161 EMPRESAS REGISTRADAS NA PROVÍNCIA DE SOFALA

¹¹ Entrevistas com outros intervenientes do sector foram igualmente conduzidas: Direcção Provincial do Transportes, Cornelder de Moçambique, o concessionário do porto e empresas transitárias. Uma transportadora rodoviária de mercadorias sediada em Tete e a operar no corredor da Beira foi também entrevistada. Todas as entrevistas foram conduzidas em Julho de 2012. Investigação adicional junto de empresas de camionagem do Zimbabué e do Maláui a operar no corredor teria permitido uma avaliação mais exaustiva da dinâmica do sector. A amostra foi seleccionada intencionalmente de uma lista de 161 empresas de transporte registadas na província de Sofala. A nossa amostra procurou incluir os actores principais e cobrir uma vasta gama de modalidades.

Cinco destas empresas operam, cada uma, mais de 100 camiões de 30 toneladas. Uma empresa média e outra pequena foram igualmente entrevistadas. A secção que se segue explorará os antecedentes e os desafios actuais do desenvolvimento do corredor da Beira, ilustrando quando possível com conclusões das entrevistas com as empresas de camionagem.

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS NO CORREDOR DA BEIRA

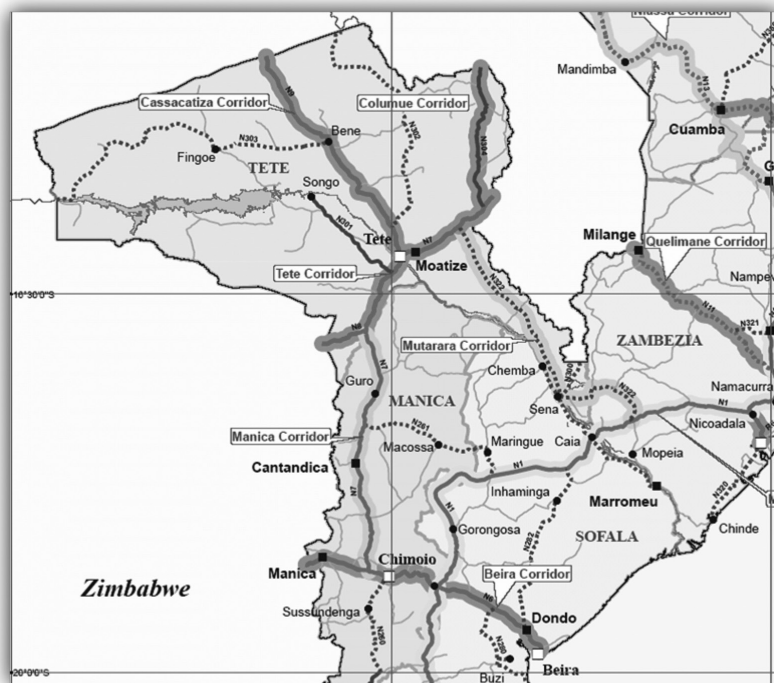
A rede de estradas e linhas de caminho-de-ferro que se liga ao porto da Beira está estrategicamente localizada para acesso directo aos países interiores e também ao centro de três das províncias mais densamente povoadas de Moçambique: Nampula, Zambézia e Sofala. O porto da Beira é actualmente o segundo maior de Moçambique em termos de carga manuseada a seguir ao porto de Maputo, mas o sistema de transportes ao longo do corredor da Beira responde à procura de mais do que apenas o comércio de importação/exportação ligado ao porto.¹² O tronco comum da rede de estradas é a secção de 135 km ao longo da EN6 da Beira para Inchope, que é a secção em piores condições do corredor.¹³ De Inchope, a EN6 estende-se ainda mais 150 km através de Chimoio até Machipanda, na fronteira com o Zimbabué. De Vanduzi, a meio caminho entre Chimoio e Machipanda, a N7¹⁴ estende-se até Zobue na fronteira com o sul do Maláui (passando por Tete e Moatize). Um ramal, a N304 (223), liga a N7 a Lilongwe no centro do Maláui, através da passagem fronteiriça em Calomwé/Dedza. À saída de Tete, estendendo-se até ao Noroeste, a N9 (221) prolonga-se 240 km até Cassacatiza, na fronteira com o leste da Zâmbia. De Inchope, a EN1 liga a norte a Zambézia a Nampula, através da ponte Caia (ver Mapa 3). Não havendo um extenso tráfego de passageiros ao longo do corredor, existem duas características a destacar: até 95% da carga que circula no corredor (excluindo a mais recente exportação de carvão) é transportada por estrada e 80% dos estimados 3000 veículos que circulam na rede de estradas diariamente são camiões de mercadoria (Murithi *et al.*, 2012).

¹² O porto da Beira teve um volume anual de 105 700 TEU em 2010. Comparativamente, durante esse mesmo ano, Dar es Salaam processou 341 000, Maputo 1m e Durban 2,5m (Muthrithi *et al.*, 2012). O terminal de contentores no porto da Beira funciona actualmente acima da sua capacidade de 100 000 TEU (em 2011 movimentou 160 222 TEU); há, no entanto, planos em torno de um projecto de expansão (CDM, 2012). A Beira tem um terminal de carga geral com capacidade para 2,3 m MT; uma câmara frigorífica e terminais de petróleo, carvão, açúcar e cereais. Um terminal de tabaco será também construído.

¹³ De acordo com relatórios, os camiões demoram entre 3 e 4 horas para fazer esta secção (Murithi *et al.*, 2012). Esta secção da estrada está actualmente em renovação, mas os relatórios dos media têm criticado o governo e o empreiteiro por alegados atrasos.

¹⁴ A manutenção da N7 (102) foi terminada em 2010 (Murithi *et al.*, 2012).

MAPA 3 REDE DE ESTRADAS NO CORREDOR DA BEIRA



FONTE: ANE, 2006.

As condições desiguais das estradas do corredor central são o resultado da combinação entre investimento insuficiente na sua manutenção e a história do conflito, em que a Renamo prosseguiu a sua estratégia de destabilização atacando as ligações de transporte de forma a isolar as províncias centrais, assim como da dani-ficação intencional, por parte do regime do apartheid, desta rede de estradas para redirecionar o tráfego regional para os portos sul-africanos (Meeuws, 2004; Sequeira, 2011; Stephens, 1994). Um vasto território menos densamente povoado do que o de outros países vizinhos implica uma das mais baixas densidades de estrada na região – 4 a 5 km de estrada por cada 100 km² de área terrestre – e a necessidade de um grande investimento em infra-estrutura *per capita*, complicando assim a expansão e manutenção da rede de estradas.¹⁵ Desde 1999, a ANE – Agência Nacional de

¹⁵ Parte do transporte actuava no corredor da Beira, mas não no porto. Em 2006, Moçambique tinha uma rede de estradas que se estendia por 30 000 km, menos de 20% das quais era alcatroada. Bem mais de metade das estradas não alcatroadas só era acessível através de veículos de tracção às quatro rodas (ANE, 2006; Meeuws, 2004). Segundo Foster e Briceño-Garmendia (2010), países de baixo rendimento em África necessitariam de investir uma percentagem desproporcional do seu PIB (cerca de 20%) para resolver os seus problemas a nível da infraestrutura.

Estradas – é a gestora das estradas e um Fundo das Estradas foi criado para assegurar um mecanismo fiscal directo para a manutenção (Meeuws, 2004).

Em diferentes países africanos, a ajuda oficial ao desenvolvimento tem investido fortemente no desenvolvimento de infra-estruturas de transportes, com duas consequências paradoxais: em primeiro lugar, o financiamento pontual para programas de infra-estrutura é raramente reforçado com fundos para a manutenção, o que significa que, quando a economia local não consegue gerar receitas fiscais para financiar a manutenção, a deterioração das estradas se acentua. Em segundo lugar, a ajuda dos doadores pode, por vezes, ser extremamente volátil, afectando de forma desproporcional os projectos de infra-estruturas de transporte que têm um longo período de incubação e são, por norma, bastante dispendiosos (Gwilliam, 2011). No caso de Moçambique, os doadores têm sido importantes apoiantes da manutenção e desenvolvimento da infra-estrutura desde o final da guerra¹⁶ e a Estratégia do Sector Rodoviário 2007-2011 incluía efectivamente provisões para assegurar a sustentabilidade financeira e da manutenção (ANE, 2006).

As más condições das estradas causam alegadamente preços de transporte mais elevados. Por exemplo, embora tanto o trânsito para o Maláui como para o Zimbabué se faça através da secção de Inchope, os preços de transporte de contentores da Beira para Harare (559 km) serão cerca de US \$4,11 TEU/km em vez de US\$ 2,73 TEU/km da Beira para Lilongwe (950 km) (Murithi *et al.*, 2012).¹⁷ Uma explicação para esta discrepância é que os custos mais elevados do trânsito da secção Beira-Inchope são divididos por muitos mais quilómetros até Lilongwe, em vez de concentrados no caso de Harare, que é consideravelmente mais próxima da Beira; mas é também de notar que a passagem fronteiriça em Machipanda/Forbes e Chirundu demora o dobro do tempo, aumentando significativamente o tempo do transporte e, conseqüentemente, os custos (CDM, 2012). Os tempos de espera das passagens fronteiriças são bastante díspares porque as autoridades do Maláui implementaram procedimentos alfandegários no destino, dentro do Maláui, enquanto as regras do Zimbabué e da Zâmbia requerem que os procedimentos alfandegários sejam resolvidos na passagem transfronteiriça (Ibid.).¹⁸

¹⁶ A Comissão Europeia contribuiu para a reabilitação da estrada Beira-Inchope, a construção da ponte Caia (2009) e a importante dragagem do porto da Beira (ver: <http://www.eas.europa.eu>). O Banco Mundial tem apoiado a reabilitação da linha de caminho-de-ferro desde 2000, com resultados variáveis (Dibben, 2007).

¹⁷ Comparar o preço de Beira-Harare com o preço por contentor do trajecto Dar es Salaam-Kigali (US\$2,67 TEU/Km) (Murithi *et al.*, 2012)

¹⁸ Murithi *et al.* (2012) calculou que a passagem de camiões de e para o Maláui demora 0,5 dias na fronteira, enquanto atravessar para o Zimbabué demora um dia inteiro.

AS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

A procura de serviços de transporte rodoviário de mercadorias na Beira sofreu uma drástica expansão a meio da década de 2000. Actualmente, há numerosos actores sediados no porto ou a operar no corredor e com as suas sedes no Maláui ou na Matola. Não obstante o número de camiões a operar se ter expandido rapidamente, há uma grande especialização e, cada vez mais, obstáculos à entrada ligados ao tamanho da frota. Somente empresas com uma frota de tamanho considerável têm escala suficiente para suportar acidentes e perdas frequentes, comprar partes em bloco e ter equipamento mecânico rodoviário em prontidão para assistir os camiões que se danificam nas partes mais remotas do trajecto. Desde 2000, a trajectória das empresas com base na Beira tem sido de crescimento acelerado, embora hoje em dia a estrutura da propriedade do sector esteja já bastante concentrada. Como descrito anteriormente, a nossa amostra seleccionou empresas a operar com mais de 100 camiões – o que, considerando a norma da África do Leste, estão entre as maiores empresas. De facto, um relatório recente afirmava que a maior empresa rodoviária de mercadorias do Quénia operava 500 unidades tractoras.¹⁹ Por comparação, de acordo com os nossos cálculos, a maior empresa de transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique opera cerca de 900 camiões directamente, e as maiores empresas com sede na Beira operam entre 200 e 300 unidades.

As empresas de transporte rodoviário de mercadorias têm um percurso comum. São negócios controlados e geridos por famílias de primeira-geração. Com apenas uma excepção, todas começaram no período imediato do pós-guerra e terão comprado o seu primeiro camião com poupanças pessoais ou empréstimos familiares. Todas, excepto uma, começaram com apenas um camião. Quase todos os fundadores tinham alguma formação em mecânica. Os que estavam já activos durante a guerra geriam pequenas operações com camiões mais pequenos que carregavam madeira, areia ou produtos agrícolas à volta de Manica e Sofala. O resto da amostra, referente às empresas criadas no período do pós-guerra, começou com pequenos contratos de entrega da carga de assistência humanitária alimentar para o PAM.²⁰

A presença prolongada do PAM no porto da Beira durante o período da reconstrução e consolidação da paz, inicialmente prestando assistência humanitária

¹⁹ De acordo com *The Top 100 companies in Mozambique* do KPMG (2011).

²⁰ PAM: Programa Alimentar Mundial das Nações Unidas. Dados das entrevistas realizadas pela autora com transportadoras rodoviárias de mercadorias.

e posteriormente complementando a oferta alimentar, proporcionou um ambiente em que estes operadores, essencialmente nacionais, pudessem expandir-se de uma fase embrionária para empresas capazes de manter as suas operações alguns anos mais tarde, quando a assistência humanitária foi progressivamente reduzida. Para algumas destas empresas, o PAM era o seu único cliente na altura. Aqueles primeiros anos com contratos humanitários estáveis permitiram consolidação, acumulação, expansão das frotas; por outras palavras, criou este sector. Este relato ilustra um aspecto da economia política das transições da guerra para a paz, em que a mobilização de recursos pode ter este tipo de consequências inesperadas.

Seria impossível negar, hoje, a importância destas empresas nacionais de transporte.²¹ A existência do sector tem um impacto positivo em termos de geração de emprego e acumulação de capital por parte do sector privado nacional. No entanto, tal sector não teria surgido em circunstâncias de mercado livre, e não é, certamente, consequência da liberalização do sector do transporte pós-conflito: precisou de condições estáveis proporcionadas pela procura específica dos operadores humanitários, que involuntariamente actuaram como uma incubadora de empresas. Evidentemente, o PAM não decidiu criar um sector de transporte rodoviário de mercadorias dominado por actores nacionais, mas apenas proporcionar assistência humanitária à região. Este caso permite questionar narrativas simplistas sobre o impacto da liberalização (particularmente em cenários de pós-conflito) e também ilustra o que uma política de desenvolvimento sectorial estratégica e sustentada pode atingir em termos de apoio ao sector privado.²²

A primeira estrada a ser reaberta foi a da Beira-Machipanda. Depois de anos de trabalho, principalmente com o PAM, as empresas de transporte começaram a encontrar outros clientes. As que conseguiram, puderam expandir as suas frotas e ultrapassar o limiar abaixo do qual se torna difícil fazer entregas a tempo e a diferentes clientes, ao mesmo tempo que se tenta gerir a ausência de carga de regresso, atrasos nos pagamentos e uma conta pesada de manutenção e reparação de veículos. Muitas empresas de camionagem trabalhavam então, e ainda o fazem, como subcontratantes para as grandes linhas de transporte marítimo a operar os trajectos até ao porto da Beira (Maersk/CMA CGM – para o sudeste asiático; MSC – para Durban;

²¹ Comparar com o caso do Zimbabué, onde muitas das anteriormente poderosas empresas de camionagem do Estado terão sido compradas por investidores sul-africanos (Pedersen, 2004).

²² Para uma descrição detalhada de formas de acumulação pós-conflito em Moçambique, ver Cramer (2008). Um caso interessante da natureza fortuita do aparecimento do sector de vestuário do Bangladesh pode ser encontrado em Khan (2013).

PIL – para a África do Leste e o sudeste asiático, entre outros). A integração vertical dita que as linhas de transporte marítimo podem ter interesse em operar os seus próprios camiões e entregar os contentores directamente aos seus clientes. Contudo, como alguns dos entrevistados destacaram, o negócio do transporte rodoviário de mercadorias está, em última análise, predicado na optimização de movimentos e capacidade de encontrar carga de regresso – neste campo, as empresas de camionagem têm melhor desempenho do que as linhas de transporte marítimo. No final da década, muitas destas empresas tinham perdido um ou mais camiões e até uma das maiores empresas actuais tinha voltado a operar com apenas um camião. No entanto, apesar das catastróficas inundações de 2000 terem deixado centenas de vítimas e lançado o caos na economia, as empresas de transporte em dificuldade passaram de repente a ser alvo de elevada procura para fornecer os seus serviços às operações de assistência humanitária. A tonelagem transportada nesse ano, embora pouco impressionante quando comparada com os números actuais, representou um salto significativo para as empresas da altura.²³ Um interesse semelhante na procura deste transporte surgiu durante as secas de 2001-2002 no Zimbabué e 2004-2005 na Zâmbia.

O aumento do comércio através do porto da Beira e a reabilitação de duas fábricas de açúcar em Sofala expandiram ainda mais a base de clientes das empresas de camionagem da Beira. O transporte rodoviário de mercadorias é uma actividade intensiva em termos de mão-de-obra. Segundo algumas estimativas, as empresas de transporte têm pelo menos dois empregados por cada veículo operacional, incluindo motoristas, assistentes, mecânicos e pessoal administrativo. As empresas de transporte desta amostra são relevantes em termos de geração de emprego; algumas das entrevistadas pareceram levar a sério a necessidade de capacitação e formação dos motoristas. A operação requer igualmente pessoal administrativo qualificado e altamente competente na logística dos transportes.

À volta da primeira metade dos anos 2000, as empresas mais bem-sucedidas deram um salto em frente com lucrativos contratos de longa-distância, sub-especialização em serviços específicos como transporte de combustível e líquidos inflamáveis ou contratos de provisão de materiais para os trabalhos de reconstrução da infra-estrutura. Finalmente, o aumento drástico dos preços dos bens por toda a região e, em particular, a exploração mineira e as descobertas de gás em Moçambique, a recuperação da economia zimbabueana e a recuperação da produção de tabaco no Maláui expandiram os volumes comercializáveis através da plataforma da Beira; e,

²³ Como explicado por um dos entrevistados.

enquanto a capacidade da linha de caminho-de-ferro Sena for esgotada pelo carvão, o negócio para os camiões continuará a crescer – um sentimento partilhado por algumas das empresas e transitários entrevistados.

Barreiras à entrada, ligadas ao tamanho da frota, terão surgido por volta da primeira metade dos anos 2000 e, desde então, os operadores mais pequenos têm tido grande dificuldade em entrar numa espiral acelerada de crescimento tal como a vivenciada até aí. Além disso, enquanto os maiores operadores fizeram um pequeno investimento nos anos noventa para comprar um ou dois camiões e conseguiram uma acumulação já dentro do sector, o investimento pedido aos recém-chegados, alguns dos quais estrangeiros, é significativamente mais elevado.

As actuais frotas são consideravelmente grandes e variadas. As empresas especializadas detêm camiões-tanque para combustíveis, camiões basculantes, cisternas para cimento e camiões-plataforma para transportar materiais de construção e equipamento, assim como gruas especializadas para transportar carga a granel e contentores. Os principais activos das empresas são os camiões, os seus gabinetes e parques de estacionamento. As maiores empresas ou detêm ou estão a construir terminais logísticos na Beira para otimizar o armazenamento e a movimentação fora dos terminais do porto.²⁴

O grosso da frota do sector consiste em camiões articulados de 30 toneladas em segunda-mão. À semelhança de outros corredores do continente, o estado da infra-estrutura rodoviária e o volume de negócio não parecem exigir um investimento em camiões novos. A prevalência de camiões em segunda mão e a recorrência da sobrecarga parece fazer parte do modelo do negócio.²⁵ De acordo com estimativas, cerca de 35% dos veículos que utilizam o corredor da Beira estariam sobrecarregados (Murithi *et al.*, 2012). O excesso de peso e a utilização de camiões em segunda mão são explicados noutros textos (Pedersen, 2001; Teravaninthorn & Raballand, 2009) como uma adaptação à baixa taxa de utilização e um elevado tempo de inutilidade do veículo: em condições de excesso de oferta em que a utilização não pode ser optimizada, a única forma de aumentar o lucro é através da oferta aos clientes de mais carga pelo mesmo preço. No entanto, esta explicação contradiz os relatos de outros intervenientes na Beira que descrevem uma procura crescente pelos serviços de transporte e um número insuficiente de camiões.

²⁴ O Banco Mundial desaconselha a “proliferação de parques de contentores fora das docas sem regulamento” na resposta a portos congestionados (Raballand *et al.*, 2012).

²⁵ Murithi *et al.* estimam que 35% dos camiões que utilizam os corredores da Beira e de Nacala estarão sobrecarregados (2012).

O tipo de camiões preferido pela maior parte das empresas de transporte da Beira são os camiões americanos *Freightliner* com o volante à esquerda, que custam até metade das outras opções em segunda mão (como por exemplo, Iveco, Scania ou Volvo). As empresas compram estes camiões no estrangeiro e importam-nos directamente para Moçambique, sem recurso a intermediários locais.²⁶ Uma decisão do Ministério dos Transportes e Comunicações de 2011 baniu todas as importações de camiões com volantes à esquerda com a intenção de eliminar gradualmente estes camiões de Moçambique até 2020, alegando que a decisão permitirá um tráfego regional mais fluido e uma diminuição dos acidentes rodoviários. Esta medida está em conformidade com as regras rodoviárias da SADC, mas foi fortemente contestada pela confederação do sector, a FEMATRO, que vê na proibição uma imposição que dará às transportadoras sul-africanas vantagem na competição pelo transporte de mercadoria nos corredores moçambicanos.²⁷ Medidas semelhantes foram adoptadas nos países vizinhos. No Zimbabué, a proibição na importação de camiões com mais de cinco anos foi também introduzida em 2011.²⁸

A *Estratégia para o Sector Rodoviário Moçambicano* (2006) incluiu, de facto, considerações sobre a sustentabilidade financeira e técnica da rede de estradas, uma estratégia séria de ligações inter-regionais e interurbanas e um plano detalhado para as estradas secundárias e terciárias. Esta estratégia está ligada à estratégia mais abrangente para o desenvolvimento de Moçambique, o PARPA II. Porém, de uma forma geral, a ligação desta estratégia ao sector do transporte não é ainda suficientemente forte, nem à estratégia mais ampla de acelerar o desenvolvimento, aumentar a produtividade e assegurar o crescimento generalizado. De facto, não inclui sequer a identificação detalhada de grupos populacionais e actividades económicas.

A *Estratégia Integrada para os Transportes* (2011) procura desenvolver as funções e desequilíbrios enraizados no sistema de transportes moçambicano. Contém realmente uma estratégia multi-facetada para que a rede de estradas secundárias e terciárias possa chegar às regiões e utilizadores marginalizados, assim como um plano para a integração vertical das regiões do país. Discute criteriosamente todos

²⁶ Acresce ainda que a empresa sediada na Matola, Transportes Lalgy SA – a maior empresa de transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique – é actualmente a representante da Freightliner em Maputo e um distribuidor autorizado de todas as partes sobressalentes. Alguns observadores consideram que as empresas de transporte podem começar por comprar Freightliners readaptados, mas, mesmo neste caso, os custos dos activos de capital tenderão a aumentar. Resta ainda saber o que acontecerá a longo prazo em termos de partes sobressalentes.

²⁷ <http://www.canalmoz.co.mz/hoje/20220-governo-mocambicano-proibe-importacao-de-camioes-com-volante-a-esquerda.html>

²⁸ <http://www.clubofmozambique.com/pt/sectionnews.php?secao=internacional&id=17312&tipo=one>

os modelos mas fica silenciosa quanto a uma estratégia de transformação do sector do transporte rodoviário de mercadorias, o que é revelador. A estratégia insiste que distâncias acima dos 500Km são cobertas de forma mais eficiente pelo caminho-de-ferro e que a predominância do sector da camionagem é a causa da distorção estrutural.²⁹ O documento não parece ter em total consideração os dilemas suscitados pelo desenvolvimento do sector extractivo nem avança na formulação de uma estratégia de transporte para estimular a actividade económica com base num entendimento rigoroso das especificidades e dos desafios nas diferentes regiões do país.

O transporte rodoviário de mercadorias está enquadrado pelo “Regulamento de Transporte de Automóveis” aprovado pelo decreto 11/2009 do Concelho de Ministros. Este regulamento descreve apenas assuntos técnicos e procedimentais ligados à obtenção e operacionalização de uma licença de transporte (Decreto 11/2009). Em Julho de 2011, o Concelho de Ministros criou o INATTER (Instituto Nacional dos Transportes Terrestres) para regular e supervisionar o transporte rodoviário e implementar a estratégia integrada.

A NATUREZA DA CARGA

Os destinos e tipo de carga transportados através do corredor da Beira são bastante diversos e proporcionam uma visão abrangente da actividade económica dos países interiores e do centro de Moçambique. Embora os volumes transportados pareçam estar a crescer, há ainda desequilíbrios importantes, alguns dos quais são inevitáveis em qualquer sistema de transporte e outros seriam evitáveis.³⁰

Um factor importante dos ritmos do transporte da carga é a sazonalidade, que afecta acima de tudo a produção agrícola. O tabaco transportado do Maláui, do Zimbabué e da única fábrica processadora em Moçambique tem uma época de vendas que dura três ou quatro meses, dependendo dos arranjos institucionais dos diferentes mercados. O tabaco é um dos bens agrícolas de maior valor referido na primeira secção, e é a maior exportação agrícola dos três países. O tabaco depende inteiramente do transporte rodoviário e utiliza intensamente os serviços de trans-

²⁹ Também no Zimbabué prevalece a ideia de que os camiões passaram a dominar como consequência da fraqueza comparativa dos caminhos-de-ferro (Pedersen, 2004).

³⁰ A carga contentorizada transportada através do porto da Beira inclui, entre outros, madeira, tabaco, sementes, sésamo (exportações moçambicanas), crómio, tabaco, algodão, chá, milho, cobre, manganésio, cobalto (em trânsito). A carga geral típica que passa pela Beira consiste em: clínquer, carvão, cimento, açúcar, trigo (importações e exportações moçambicanas) e granito, fertilizante, arroz, açúcar (em trânsito). Fonte dos dados: Cornelder de Moçambique, “Ficha técnica de bens movimentados através do porto da Beira” (vários anos).

porte durante a época de vendas, uma vez que tem um peso relativamente baixo por volume. Uma das empresas de tamanho médio entrevistadas assegurou um contrato para transportar tabaco moçambicano da fábrica processadora para o porto, mediante o acordo de prover igualmente os serviços de transporte dos distritos onde o tabaco é plantado até à fábrica – um trajecto mais arriscado, tendo em conta o estado de algumas das estradas intermediárias.³¹ Outras empresas de camionagem têm contratos com compradores de tabaco no Maláui e no Zimbabué. Embora em menor volume, chá e café do Maláui, Zimbabué e Zâmbia, assim como algodão em pluma de Nampula e Manica, são transportados até à Beira para exportação.³²

Uma das cargas a entrar no país que compensa estes produtos agrícolas é o fertilizante importado para os sectores agrícolas de Moçambique, Maláui e Zimbabué. Contudo, em vez de compensar adequadamente os trajectos de regresso dos camiões carregados de tabaco até ao porto, o fertilizante é normalmente entregue no período de pré-cultivo, no final do ano civil.³³ Para algumas das empresas, este movimento regular de bens sensíveis ao factor tempo é o centro da sua actividade, e outros contratos não-sazonais são o complemento. Mas, se a sazonalidade molda o movimento do corredor, talvez a dificuldade de assegurar a carga de regresso em alguns destinos seja o aspecto mais proeminente para as transportadoras.

Há um volume considerável de bens consumíveis, comida processada e bebidas a transitar da Beira para zonas da Zambézia, Nampula e Cabo Delgado, mas com pouca carga de regresso. Os produtos alimentares incluem óleo de cozinha e pastelaria industrial produzidos na Beira e outros importados através do porto. Uma proporção significativa das importações moçambicanas de arroz chega através da Beira, já que o sul do país depende em parte dos seus próprios arrozais. Um dos operadores especializados em trajectos nacionais descreveu como, numa das rotas que cobre, todos os anos recolhem milho dos distritos depois da colheita para regressar carregando farinha de milho quando os depósitos do distrito estão vazios. Este relato ilustra as consideráveis ineficiências relacionadas com a ausência

³¹ Entrevista conduzida pela autora em Tete com uma empresa de transporte de mercadorias.

³² O volume da carga em trânsito da Zâmbia é menor (manganésio, cobre, madeira, algodão, tabaco), em parte porque é difícil assegurar carga de regresso que compense a longa distância (principalmente fertilizantes). É ainda notório que, não obstante a distância da Beira para Durban ser mais pequena, a carga da Zâmbia prefira predominantemente os portos sul-africanos e Dar es Salaam.

³³ O tabaco é o principal produto contentorizado movimentado através da Beira, enquanto o fertilizante está no topo dos bens de carga geral (CDM, Ficha técnica). Existem planos para a construção de uma fábrica de fertilizantes na Beira, que processe ureia dos recentemente descobertos depósitos de gás em Moçambique (ICF International, 2012).

de fábricas de milho e silos que poderiam otimizar a produção de larga-escala e o armazenamento em grande parte do centro de Moçambique.

As fábricas de açúcar de Marromeu e Mafambisse estão localizadas em Sofala. O açúcar não é um produto sensível ao factor tempo e uma das fábricas usa predominantemente o caminho-de-ferro e, ocasionalmente, camiões contratados para transportar o açúcar para o porto, mas as fábricas de açúcar dependem de algumas transportadoras rodoviárias de mercadorias para se abastecerem de carvão, assim como de maquinaria e partes sobressalentes. De igual modo, uma parte importante do equipamento e maquinaria manuseados pelo porto vai para o Maláui e o Zimbabué. As empresas de transporte rodoviário são também centrais para a entrega de materiais de construção, cimento, clínquer, macadame e aço dentro de Moçambique e aos países vizinhos.

A carga em trânsito é cada vez mais contentorizada, mas os bens como clínquer, fertilizante e trigo transportados para o Zimbabué e o Maláui são transportados a granel. O granito é exportado do Zimbabué. Parte dos metais exportados por estes países utilizam transportadoras rodoviárias de mercadorias: crómio e uma tonelada de chapas de cobre atravessam Machipanda. Um camião pode carregar até 25 chapas que pode atingir um preço no mercado tão elevado quanto \$1,5 m.³⁴

O grosso da carga relativa às importações em trânsito para o Zimbabué e o Maláui são contentores com bens consumíveis. O Maláui é ainda um destino importante para o vestuário em segunda mão. Produtos electrónicos, aparelhos e outros produtos não transportados a granel também vêm em contentores. O único requisito dos contentores, que, em parte, limita a sua penetração nos circuitos nacionais é a infra-estrutura para o seu manuseamento, vazamento e enchimento, que requer guias de elevação, plataformas e uma logística mais sofisticada, além da posse dos próprios contentores.³⁵ A maior parte dos contentores pertence às linhas de transporte marítimo e são alugados por uma taxa diária. Estes requisitos logísticos e de escala explicam por que o comércio interno de produtos agrícolas prefere utilizar camiões de 5 a 10 toneladas e grades e cestos mais pequenos e fáceis de manobrar, mesmo quando cobrem as mesmas rotas do comércio de exportação.³⁶

³⁴ Fichas técnicas CDM e entrevista com transitário.

³⁵ As linhas de transporte marítimo operam com um estoque de contentores de carga seca e frigoríficos para alugar aos clientes moçambicanos e em trânsito, segundo entrevista com agente transitário na Beira.

³⁶ Tal como observado pela autora no norte de Tete – o local da pesquisa de terreno do seu doutoramento – aí, o tomate, a soja e a batata são comercializados em larga escala, oriundos dos mercados distritais e explorações agrícolas, para satisfazer a procura urbana em Tete e na Beira.

Algumas das empresas da nossa amostra especializaram-se no transporte de combustíveis: gasolina, gasóleo, gás condensado ou carbo-reactores. O transporte de combustíveis é consideravelmente diferente. Não só requer equipamento especializado, como é obviamente uma actividade sem carga de regresso. Os tanques não podem ser misturados com diferentes tipos de conteúdos e, dada a natureza dos líquidos, as transportadoras não entram no porto para a recolha, lidando directamente com os fornecedores dos combustíveis. Os distribuidores de combustíveis têm a sua própria frota, mas contratam empresas de transporte para cobrir destinos mais difíceis ou distantes. Algumas empresas de transporte especializam-se no transporte de combustível nacional e outras têm contratos com distribuidores de combustível para abastecer os países vizinhos e ainda carbo-reactores para Kolwesi e Lumumbashi na República Democrática do Congo. Contudo, à medida que a procura nacional de combustível especializado cresce, acompanhando a actividade mineira, torna-se mais apelativo concentrar-se nas entregas nacionais, tendo em conta as distâncias mais pequenas e a ausência da carga de regresso.

Finalmente, algumas das empresas entrevistadas têm a capacidade e a maquinaria para lidar com projectos de transporte especializado, como o transporte de equipamento importado sobredimensionado. Estes projectos pontuais têm vindo a tornar-se mais numerosos com os desenvolvimentos actuais na infra-estrutura e na exploração mineira.

ESTRATÉGIA E MODELO DE NEGÓCIO

A optimização das rotas é uma preocupação constante das empresas entrevistadas. As suas respostas à ausência de carga de regresso parecem ser determinadas pelo tamanho da frota e tipos de transporte. As empresas mais pequenas podem permitir aos camiões ficar no destino por alguns dias e tentar assegurar nova carga. As empresas maiores podem transferir o custo para os clientes, competindo com base na rapidez e fiabilidade da entrega. Este tema leva-nos às dificuldades que as empresas enfrentam relativamente aos pagamentos por parte dos seus clientes. Os atrasos de pagamento são habituais, o que é ainda agravado no caso de empresas a operar com clientes em moedas diferentes, dada a discrepância da taxa de câmbio entre o momento da facturação e o momento do pagamento. As empresas também navegam nas águas caprichosas dos mercados e da política da região. Quando a crise atingiu o Zimbabué e, mais recentemente, o Maláui, as empresas com maior exposição a estes dois mercados sentiram a redução do seu

negócio e a dificuldade dos seus clientes em assegurar moeda estrangeira para os pagamentos.

As empresas procuram, portanto, manter uma base de clientes equilibrada. Algumas combinam operações nacionais e internacionais, outras clientes regulares e clientes pontuais e outras ainda sub-contratam empresas de camionagem mais pequenas para assegurar pedidos de maior escala. As empresas maiores com grandes frotas especializadas no transporte de mercadorias teriam dificuldade em voltar ao mercado nacional, que acabariam por inundar. Todos os entrevistados relataram que existe grande competição para o transporte de mercadorias no corredor, mas concordaram igualmente que, de uma forma geral, o ambiente é positivo para as empresas e para os clientes. Competidores próximos noutros portos foram acusados de cartelização e fixação de preços (Raballand & Macchi, 2008). Não há qualquer evidência que seja o caso na Beira mas, tanto quanto é do nosso conhecimento, nenhuma investigação foi ainda realizada em termos de margens de lucro, custos e preços, idade das frotas, etc., para além das tabelas de preços elaboradas por Murithi *et al.* (2012).

TABELA 3 PREÇOS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS NO CORREDOR DA BEIRA EM USD

Trajecto	Distância (km)	Contentor de 20 pés (22 t)	Contentor de 40 pés (25 t)	Carga fraccionada, 30 t de carga de camião
Beira-Chimoio-Machipanda	285	1700	1700	1800
Beira- Machipanda-Mutare- Harare	559	2300	2300	2400
Beira-Machipanda-Mutare- Harare- -Chirundu-Lusaka	965	3800	3800	3600
Beira-Chimoio-Tete	632	2300	2300	n.a.
Beira-Tete-Dedza-Lilongwe	988	2700	2700	3100
Beira-Tete-Cassacatiza-Chanida-Lusaka	1480	4600	4600	5100

FONTE: MURITHI *ET AL.*, 2012

Com o passar dos anos, a maior parte das empresas entrevistadas reinvestiu os seus lucros nas suas próprias frotas e expandiu também o núcleo duro do seu negócio. Um sub-grupo de empresas desenvolveu um interesse pela construção civil na sequência da sua participação em projectos anteriores de construção e engenharia civil. O que começou inicialmente por ser apenas a necessidade de complementar as suas frotas com o tipo de veículos necessários para estes projectos (por exemplo, camiões basculantes e de plataforma), deu lugar, em alguns casos, à compra de veículos, gruas e equipamento para aluguer ou até mesmo à criação

de subsidiárias de construção civil, devidamente equipadas, e, num caso, à criação de uma consultoria de engenharia e um gabinete de importações/exportações. Uma das empresas entrevistadas tem ainda uma filial de transporte de passageiros. Algumas empresas têm uma equipa de mecânicos destacável para ajudar camiões encalhados na estrada e pode fornecer esses serviços a terceiros. Outras empresas pretendem aprofundar os serviços que oferecem aos seus clientes e estão a expandir-se para a área da logística, transitários e serviços de manuseamento, tais como a criação do seu próprio terminal de contentores, o que lhes dá espaço para tentar capturar economias de escala e fornecer manuseamento personalizado de cargas. Outras empresas têm também interesses no sector imobiliário, na agro-indústria e no turismo.³⁷

Nesta secção descrevemos o contexto de onde surgiu o poderoso sector privado nacional das transportadoras rodoviárias de mercadorias em Moçambique, nos anos que se seguiram ao final da guerra civil, a sua consolidação através de contratos com agências humanitárias a operar na região, e o seu crescimento acelerado na última década, que reflecte a expansão do mercado das exportações de bens africanos, a procura de bens importados e o aprofundamento dos mercados internos. Olhámos igualmente para as trajectórias individuais de um grupo de empresas de transporte que tiveram um percurso semelhante, assim como para os tipos de carga transportada e as diferentes estratégias empresariais de reinvestimento. Podemos retirar algumas ilações deste relato.

Em primeiro lugar, o transporte rodoviário de mercadorias prosperou num nicho de oportunidade criado pelos défices e limitações do desenvolvimento, manutenção e funcionamento dos serviços de caminho-de-ferro. O transporte rodoviário de mercadorias não é a solução de transporte mais eficiente para um grupo de produtos, o que significa que existe ainda uma ampla margem para tornar o corredor mais competitivo, não só em relação a outros portos, mas também em termos da proporção dos preços finais absorvidos pelos custos de transporte, nomeadamente se se tornar os serviços de caminho-de-ferro acessíveis e eficazes. De certa forma, as poderosas empresas de camionagem estão a capturar um rendimento, e poderiam ter interesse no desenvolvimento de um tipo de intermodalidade que proteja a sua posição no mercado. Embora nas entrevistas todas as empresas tenham expressado que a estrada e o caminho-de-ferro satisfazem necessidades diferentes e não há incompatibilidade no desenvolvimento de ambos, as empresas de camionagem são

³⁷ Dados obtidos em entrevistas com representantes das empresas de transporte da Beira.

um sub-sector poderoso e organizado, com influência política. Neste contexto, uma política de intervenção é crucial para introduzir incentivos estratégicos ao aumento da produtividade. Isto requer, porém, um entendimento da constelação de interesses e da estrutura de poder que dita quais as reformas politicamente viáveis, assim como a identificação dos impasses mais críticos e estratégicos que, se resolvidos, terão maior potencial para estimular a criação de mais ligações (Khan, 2011). No caso do sector do transporte no centro de Moçambique, a situação é ainda mais complexa, uma vez que a promoção dos actores privados no sector do transporte rodoviário está em contradição com o desenvolvimento do sector do caminho-de-ferro dominado pelo Estado, e também porque, na ausência de uma política industrial coerente, o sector do transporte parece gravitar para a satisfação das necessidades dos sectores extractivos, sem contribuir para a criação de uma estrutura produtiva mais equilibrada.

Em segundo lugar, há outros produtos e circuitos para os quais a flexibilidade e rapidez do transporte rodoviário de mercadorias seriam essenciais. Como este capítulo demonstra, Moçambique tem um núcleo de empresas de camionagem que são competitivas na região, de mão-de-obra intensiva, e podem estimular o desenvolvimento de outros sectores, especialmente na produção e processamento de bens dependentes do factor tempo. As condições peculiares que deram origem a este sector requerem a sua protecção. Reiteramos, porém, que o desenvolvimento dos serviços de transporte não é um fim em si mesmo; está ligado aos produtos que são procurados e oferecidos, comercializados internamente e exportados. Uma intervenção estatal coordenada e estratégica neste sector necessita de se adaptar às prioridades das estratégias de desenvolvimento agrícola e industrial; tanto incentivos correctos como medidas disciplinares devem ser introduzidos para aumentar a produtividade e, deste modo, permitir que os custos de transporte das exportações da região diminuam, de forma a poder aumentar a produtividade e os salários da mão-de-obra.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo discutiu, de forma abrangente, a transformação da economia moçambicana e o seu impacto no sector do transporte rodoviário de mercadorias. Refletimos, portanto, sobre a forma como um certo paradigma de sistema de transportes molda o caminho e a qualidade do crescimento. Com uma densidade populacional baixa e uma vasta área terrestre, os serviços de transporte são inevitavelmente um campo importante da integração socioeconómica e da acumulação de capital, e são

já uma fonte do emprego formal de que Moçambique necessita em quantidade e qualidade.

Traçámos, por isso, a trajectória dos negócios de um grupo de empresas privadas de camionagem; identificámos a oferta dos serviços de transporte enquanto espaço para a acumulação de capital, que tem actualmente um efeito de contágio no sector da logística e noutros sectores económicos; e enfatizámos o carácter nacional deste sub-sector em expansão – uma característica que se destaca num país algo dominado pelo investimento directo estrangeiro de larga-escala.

Explorámos igualmente o cenário em que estas operam, a articulação entre transporte de caminho-de-ferro e rodoviário, as particularidades dos tipos de cargas e destinos e ainda as previsíveis oportunidades e desafios. As empresas rodoviárias de mercadorias moçambicanas enfrentam a competição inter-sectorial, enquanto, na ausência de uma intermodalidade eficaz, defendem os seus interesses em relação ao caminho-de-ferro – que sofre actualmente uma transformação acelerada cujas consequências não são ainda previsíveis. A competição pela carga é igualmente uma competição entre corredores. A localização geográfica vantajosa da Beira está longe de assegurar o seu domínio sobre o trânsito de mercadorias. Dependências históricas, economias de escala, preços e fiabilidade ainda desequilibram a balança a favor de Durban e, em menor medida, Dar es Salaam. Os actuais desenvolvimentos dos caminhos-de-ferro podem, de facto, propiciar uma transformação fundamental das regras do jogo; o espaço para a complementaridade com os camiões ao longo destas rotas permanece, porém, incerto.

Os preços para os serviços de transporte rodoviário são o resultado de uma complexa matriz de distância, tempos de trânsito, condições das estradas e número de passagens fronteiriças; mas o que torna estes exercícios comparativos ainda mais intrincados é o facto de os preços dependerem do tipo de produto transportado, a direcção (importação, exportação) e a disponibilidade de carga de regresso (Murithi *et al.*, 2012). A mesma carga na mesma estrada pode corresponder a diferentes preços de transporte, dependendo da época do ano e da disponibilidade de carga no regresso. Acresce ainda que os estudos que tentam obter estimativas de preços não conseguem calcular as economias de escala que permitem às transportadoras ligadas a Durban oferecer preços mais atractivos.

A nossa discussão suscita uma série de questões. Actualmente podemos fazer pouco para além de as enunciar, já que será necessária mais investigação para chegarmos a considerações rigorosas. Uma questão em particular paira sobre qual-

quer estratégia de desenvolvimento em Moçambique: com este sistema de transportes transversal, com epicentros da acumulação de capital ligados à extracção dos recursos naturais que não coincidem necessariamente com a geografia de uma base económica não mineira mais diversa e com uma variedade de sectores e grupos sociais com necessidades de transporte diferentes, e por vezes contraditórias, deverá o investimento em infra-estrutura e no desenvolvimento do transporte de longo-prazo melhorar e estender o actual sistema de transportes orientado para a extracção? Haverá regiões, utilizadores e sectores que obrigarão a desafiar estas dependências históricas por questões de eficiência, sustentabilidade económica e justiça social? Que interesses políticos e económicos estão representados nas autoridades do sector do transporte em Moçambique, qual a capacidade de influência e intenção que possam conduzir activamente o sector no sentido de uma estratégia de desenvolvimento ampla e de longo prazo? Ou irá a intervenção estatal permanecer confinada à regulação do cada vez mais liberalizado mercado dos serviços de transporte? Nesse sentido, qual é o papel do Estado na interacção entre o caminho-de-ferro – o remanescente e influente bastião das empresas estatais – e o transporte rodoviário – um sector totalmente privatizado?

Esta ênfase no papel do Estado não é fortuita: embora o sector do transporte rodoviário de mercadorias na Beira seja privado e opere actualmente como um mercado aberto, este capítulo demonstrou que a sua emergência foi possível num período de condições excepcionais. Este estudo de caso sugere que actores nacionais poderosos não surgem espontaneamente e que é necessário que o Estado crie as condições, adaptadas ao contexto moçambicano e às necessidades dos diferentes grupos sociais do país, sob as quais a acumulação de capital possa levar ao aumento da produtividade e à geração de emprego.

REFERÊNCIAS

- ANE (2006) *Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011*.
- Bowland, C. & Otto, L. (2012) *Implementing Development Corridors: Lessons from the Maputo Corridor*.
- CDM (2012) *Conferência de Imprensa – Cornelder de Moçambique. Beira 09 de Julho de 2012*.
- CDM (2011) *Visita de trabalho da Delegação do Ministério das Finanças à Cornelder de Moçambique*.

- Christ, N. & Ferrantino, M.J. (2011) “Land transport for export: the effects of cost, time, and uncertainty in sub-Saharan Africa”. *World Development*. 39 (10), 1749-1759.
- Cramer, C. (2008) “Trajectories of Accumulation through War and Peace”. In: R. Paris & T. D. Sisk (eds.). *The Dilemmas of Statebuilding: Confronting the contradictions of postwar peace operations*. London, Routledge. pp. 129-148.
- Decreto 11/2009. *Boletim da República*, I Série, n.º51, 6.º Suplemento, de 29 de Dezembro de 2009.
- Dibben, P. (2007) “Transport, Trade and Economic Development in Mozambique: An Agenda for Change”. *Reflecting on Economic Questions*. 196.
- Djankov, S., Freund, C. & Pham, C. (2006) *Trading on Time*. Disponível em: <http://papers.ssrn.com/abstract=894927> [Acedido a: 10 de Maio de 2013].
- Economic Commission for Africa (2004) *Assessing Regional Integration in Africa: Towards an African Continental Free Trade Area*. Addis Ababa.
- Foster, V. & Briceño-Garmendia, C. (2010) *Africa's infrastructure: a time for transformation*. World Bank Publications.
- Gwilliam, K.M. (2011) *Africa's Transport Infrastructure: Mainstreaming Maintenance and Management*. World Bank Publications.
- ICF International (2012) *Plano Director de Gás Natural para Moçambique: Sumário Executivo do Relatório Preliminar*. Disponível em: www.inp.gov.mz/content/download/2F717%2F4191%2Ffile%2FDraft_Executive%2520Summary-%25208-26-12_1%2520Portuguese.pdf&ei=cJEVU-yJ4bnywPaxoLADQ&usg=AFQjCNGnBtyw5dk9R9MlIRbr5qLE8GSXdQ&bvm=bv.62286460,d.bGQ.
- Khan, M. (2013) “Bangladesh: Economic Growth in a Vulnerable LAO”. In: D. North, J. Wallis, S. Webb & B. Weingast (eds.). *In the Shadow of Violence: The Problem of Development in Limited Access Societies*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Khan, M. (2011) “Governance, Institutions and the State”. In: A. Noman, K. Botchwey, H. Stein, & J. Stiglitz (eds.). *Good Growth and Governance in Africa: Rethinking Development Strategies*. Oxford, OUP.
- KPMG (2011) *As 100 Maiores Empresas de Moçambique. XIII Edição 2011*. Maputo.
- Limao, N. & Venables, A.J. (2001) “Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade”. *The World Bank Economic Review*. 15 (3), 451-479.

- Mackintosh, M. (1983) *Private Capital and the State in Southern African Transport System*. Mimeograph.
- Meeuws, R. (2004) *Mozambique-Trade and Transport Facilitation Audit*. Rijswijs, The Netherlands, NEA Transport research and training.
- MTC (2011) *Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transportes – Ministério de Transporte e Comunicações*. Maputo.
- Murithi, A., Mintz, S., Sarguene, F. & Mendonça, C. (2012) *Logistics Review of the Beira and Nacala Corridors*. AECOM International Development, Abt Associates Inc.
- Pedersen, P. O. (2001) “Freight transport under globalisation and its impact on Africa”. *Journal of Transport Geography*, 9 (2), 85-99.
- Pedersen, P. O. (2004) “Zimbabwe’s changing freight transport and logistical system: Structural adjustment and political change”. *Journal of Southern African Studies*. 30 (3), 577-602. Disponível em: doi:10.1080/0305707042000254119 [Acedido a: 9 de Maio de 2013].
- Perkins, D. & Robbins, G. (2011) “The contribution to local enterprise development of infrastructure for commodity extraction projects: Tanzania’s central corridor and Mozambique’s Zambezi Valley”. *Making the Most of Commodities (MMCP) Discussion Paper*. (9).
- Raballand, G. & Macchi, P. (2008) *Transport Prices and Costs: The Need to Revisit Donors Policies in Transport in Africa*. World Bank.
- Raballand, G., Refas, S., Beuran, M. & Isik, G. (2012) *Why Does cargo spend weeks in Sub-Saharan African ports? Lessons from Six Countries*. Washington, World Bank.
- Sequeira, S. (2011) “Transport costs and firm behaviour: evidence from Mozambique and South Africa”. *Where to Spend the Next Million?* n.º123.
- Stephens, J.L. (1994) *The political economy of transport in Mozambique: implications for regional development*. PhD dissertation. University of Sussex.
- Teravaninthorn, S. & Raballand, G. (2009) *Transport Prices and Costs in Africa : A Review of the International Corridors*. Report 46181. World Bank. Disponível em: <http://ideas.repec.org/b/wbk/wbps/6610.html> [Acedido a: 10 de Maio de 2013].
- UNCTAD (2003) *Efficient Transport and Trade Facilitation to Improve Participation by Developing Countries in International Trade*. Geneva, UNCTAD.