



Observador Rural

Documento de Trabalho

**A ECONOMIA POLÍTICA DO CORREDOR DA BEIRA:
CONSOLIDAÇÃO DE UM ENCLAVE AO SERVIÇO DO
*HINTERLAND***

Thomas Selemane

Nº 70

**Janeiro
2019**

O documento de trabalho (*Working Paper*) *OBSERVADOR RURAL* (OMR) é uma publicação do Observatório do Meio Rural. É uma publicação não periódica de distribuição institucional e individual. Também pode aceder-se ao *OBSERVADOR RURAL* no *site* do OMR (www.omrmz.org).

Os objectivos do *OBSERVADOR RURAL* são:

- Reflectir e promover a troca de opiniões sobre temas da actualidade moçambicana e assuntos internacionais.
- Dar a conhecer à sociedade os resultados dos debates, de pesquisas e reflexões sobre temas relevantes do sector agrário e do meio rural.

O *OBSERVADOR RURAL* é um espaço de publicação destinado principalmente aos investigadores e técnicos que pesquisam, trabalham ou que tenham algum interesse pela área objecto do OMR. Podem ainda propor trabalhos para publicação outros cidadãos nacionais ou estrangeiros.

Os conteúdos são da exclusiva responsabilidade dos autores, não vinculando, para qualquer efeito o Observatório do Meio Rural nem os seus parceiros ou patrocinadores.

Os textos publicados no *OBSERVADOR RURAL* estão em forma de *draft*. Os autores agradecem contribuições para aprofundamento e correcções, para a melhoria do documento final

**ROSA
LUXEMBURG
STIFTUNG**

Sponsored by Rosa Luxemburg Stiftung with funds of the Federal Ministry for Economic Cooperation and Development of the Federal Republic of Germany

The content of the publication is the sole responsibility of the author and does not necessarily reflect the position of RLS

Financiado pela Fundação Rosa Luxemburgo (RLS) com fundos do Ministério Federal para Cooperação Económica e Desenvolvimento da República Federal da Alemanha.

O conteúdo da publicação é da responsabilidade única do autor e não reflecte necessariamente a posição da RLS.

A ECONOMIA POLÍTICA DO CORREDOR DA BEIRA: CONSOLIDAÇÃO DE UM ENCLAVE AO SERVIÇO DO *HINTERLAND*

Thomas Selemane¹

RESUMO

Este texto apresenta os resultados da pesquisa do Corredor da Beira na perspectiva de economia política. A pesquisa foi feita combinando informação secundária recolhida em documentos e publicações sobre o Corredor da Beira e o quadro teórico da economia política clássica, e informação primária recolhida por via de entrevistas semi-estruturadas feitas a diversos actores intervenientes nas principais cidades e vilas que compõem aquele corredor: as cidades da Beira, Dondo, Chimoio e Manica; assim como a vila fronteiriça de Machipanda.

Para além da revisão de literatura e das entrevistas semi-estruturadas, as técnicas de recolha de dados consistiram no cruzamento de informação sobre a interacção entre processos políticos e as dinâmicas económicas na sociedade, a distribuição de poder e riqueza entre diferentes grupos de interesse, bem como os processos que criam, reproduzem e sustentam as relações de poder entre mentores e executores, vencedores e perdedores do processo de desenvolvimento.

A pesquisa foi feita procurando responder à seguinte pergunta de partida: “Quais são os principais interesses económicos existentes no Corredor da Beira e como se relacionam com a dinâmica social e política local e nacional?” Embora existam investidores nacionais detentores de vários interesses económicos ao longo do Corredor de Desenvolvimento da Beira (CDB), a análise chega à conclusão de que, efectivamente, estamos diante de um enclave mais ao serviço do *hinterland* do que ao serviço da economia moçambicana, dadas as poucas ligações existentes entre o CDB e o resto da economia. Essas poucas ligações contrastam com as muitas ligações – de todos os pontos de vista: físico, financeiro, comercial, de mercado – existentes entre o CDB e o mercado externo, particularmente os países do *hinterland*: Zimbabwe, Zâmbia, Malawi e República Democrática do Congo (RDC).

Palavras-chave: economia política; dependência económica, enclave, Corredor da Beira; investimento directo estrangeiro; economia extravertida, desenvolvimento local.

ABSTRACT:

This text presents the results of the Beira Corridor research in the perspective of political economy. The research was done combining secondary information collected in documents and publications about the Beira Corridor and the theoretical framework of the classic political economy, and primary information collected through semi-structured interviews made to various actors involved in the main cities and towns that are located in that corridor: Beira, Dondo, Chimoio and Manica; as well as the border town of Machipanda.

¹ Selemane é doutorando em Economia Política do Desenvolvimento na Universidade de Witwatersrand, África do Sul. Completou o mestrado e a pós-graduação na mesma área de estudo e na mesma universidade. Possui um diploma em Gestão de Finanças Públicas da Kennedy School of Government, da Universidade de Harvard, EUA; possui outro Diploma em gestão de petróleo e gás no Instituto Norueguês Petrad. É licenciado em Gestão e Finanças pelo Instituto Superior de Transportes e Comunicações - ISUTC, Maputo, Moçambique. Actualmente trabalha como consultor independente nas áreas de economia política, gestão de finanças públicas e governação, para além de desempenhar a função de Co-Director do Observatório do Meio Rural, OMR.

In addition to literature review and semi-structured interviews, data collection techniques consisted of cross-referencing information on the interaction between political processes and economic dynamics in society, the distribution of power and wealth among different interest groups, and as the processes that create, reproduce and sustain the power relations between mentors and executors, winners and losers of the development process.

The research was done in response to the following question: "What are the main economic interests in the Beira Corridor and how do they relate to local and national social and political dynamics?" Although there are national investors with various economic interests of the Beira Development Corridor (CBD), the analysis concludes that we are facing an enclave more at the service of the hinterland than at the service of the Mozambican economy, given the few links between the CBD and the rest of the economy. These few links contrast with the many links - from all points of view: physical, financial, commercial, market - between the CBD and the external market, particularly in the hinterland countries: Zimbabwe, Zambia, Malawi and the Democratic Republic of Congo (DRC).

Keywords: political economy; economic dependence, enclave, Beira Corridor; foreign direct investment; extraverted economy, local development.

ÍNDICE DE CONTEÚDOS

Resumo	1
1. Introdução.....	4
2. Pergunta de partida.....	4
3. Objectivos da pesquisa.....	4
4. Metodologia e limitações da pesquisa	5
5. Enquadramento teórico: <i>economia política, economia extravertida, dependência económica e enclave económico</i>	6
5.1. Análise na perspectiva da economia política	6
5.1.1. Dois tipos de economia política: a clássica e a neoclássica	6
5.2. Economia extrovertida.....	7
5.2. Dependência económica e enclave económico	7
5.3. De “Corredores” a “Corredores de Desenvolvimento”?	8
6. Apresentação e análise de resultados.....	9
6.1. Corredor de Desenvolvimento da Beira: caracterização.....	9
6.1.1. Porto da Beira: o coração do corredor.....	10
6.2. Principais actores do Corredor de Desenvolvimento da Beira	12
6.2.1. Carlos Mesquita	12
6.2.2. Companhia de Vandúzi	13
6.2.3. Fruti Manica.....	13
6.2.4. Empresa de Comercialização Agrícola Ltd (ECA)	13
6.2.5. Mozambique Honey Company (MHC).....	14
6.2.6. Empresas Transitárias e de Logística (<i>Depots</i>)	14
6.2.7. Matriz de empresas que operam no CDB e seus proprietários.....	15
6.3. Do fracasso da agricultura comercial às conflituosas plantações de eucaliptos	19
6.3.1. Portucel Moçambique e os conflitos de terra com as comunidades.....	20
6.4. Outros conflitos ao longo do Corredor de Desenvolvimento da Beira	22
7. Conclusões e lições aprendidas: consolidação de um enclave ao serviço do hinterland	25
Referências.....	26

1. INTRODUÇÃO

A pesquisa apresentada neste documento é continuação de outra realizada em 2017 em torno do Corredor de Nacala (A Economia Política do Corredor de Nacala²). A mesma enquadra-se no plano de trabalho do Observatório do Meio Rural (OMR) implementado em 2017. Procurando explorar a zona centro do país que está sendo menos explorada tanto do ponto de vista de pesquisa académica como de intervenção das organizações da sociedade civil (OSC), a partir de 2018, o Observatório do Meio Rural (OMR) decidiu concentrar a sua atenção ao longo do Corredor da Beira.

A entrada de novos investimentos no Corredor da Beira, a chegada de ex-fazendeiros zimbabueanos – como resultado da crise que eclodiu naquele país vizinho nos anos 2000 - e a existência de diversos empresários do sector da agro-indústria, das grandes plantações florestais e da mineração reconfiguraram a estrutura económica e social, e por via disso, alteraram a relação entre a estrutura económica ao longo do corredor com a dinâmica política local e nacional. Esta pesquisa vai procurar aferir se isso aconteceu ou não.

Esta pesquisa enquadra-se no projecto de investigação “Efeitos sobre o meio rural e agricultura dos grandes projectos” em implementação no OMR.

Este texto contém sete secções distribuídas da seguinte forma: a seguir a esta secção introdutória, as secções 2 e 3 apresentam a pergunta de partida e os objectivos, respectivamente. A quarta secção descreve a metodologia usada na realização da pesquisa e apresenta a limitação do estudo. Enquanto isso, a secção 5 contém o enquadramento teórico – um breve excursus pelo quadro conceptual orientador da pesquisa: desde a análise de economia política, a teoria de dependência económica, a noção de economia extravertida e o conceito de enclave. Ainda na secção 5 faz-se uma abordagem teórica do conceito de Corredores e Corredores de Desenvolvimento.

A secção 6 apresenta e analisa os resultados da pesquisa. Ela começa por caracterizar o Corredor de Desenvolvimento da Beira e o seu “coração”, que é o Porto da Beira. De seguida, a secção apresenta os principais actores económicos que operam no corredor, os nomes dos empreendimentos e seus proprietários. Faz-se ainda uma abordagem aos conflitos entre o mega-projecto de plantação de eucalipto, da Portucel Moçambique, com as comunidades locais bem como de outros conflitos existentes ao longo do Corredor.

2. PERGUNTA DE PARTIDA

A pesquisa foi feita procurando responder à seguinte pergunta de partida: *“Quais são os principais interesses económicos existentes no Corredor da Beira e como se relacionam com a dinâmica social e política local e nacional?”*

3. OBJECTIVOS DA PESQUISA

A pergunta de partida enunciada acima serviu de fio condutor para a prossecução de três objectivos conforme se descreve abaixo:

- i. Conhecer a dinâmica socioeconómica do Corredor da Beira através do conhecimento dos seus principais actores: principais projectos de investimento, seus protagonistas, volume de investimento, origem dos capitais e fase de implementação;

² Esse estudo está disponível em <http://omrmz.org/omrweb/wp-content/uploads/Observador-Rural-56.pdf>

- ii. Compreender a co-relação entre os interesses e a influência dos principais actores que operam ao longo do Corredor da Beira entre públicos, privados, agências de cooperação internacional e organizações da sociedade civil bem como a sua contribuição para o desenvolvimento local e nacional;
- iii. Estudar os interesses dos diferentes tipos de agentes económicos, sociais incluindo organizações da sociedade civil envolvidos, suas expectativas, alianças, articulação e conflitos.

4. METODOLOGIA E LIMITAÇÕES DA PESQUISA

A pesquisa foi feita combinando informação secundária recolhida em documentos oficiais do Governo de Moçambique, nomeadamente o Plano Estratégico de Desenvolvimento de Sofala 2010-2020; os planos económicos e sociais das províncias de Sofala e Manica; Boletins da República com registo das empresas que operam no corredor, desde o porto até aos países vizinho; informação oficial dos principais protagonistas que trabalham no Corredor, tais como planos e relatórios da Beira Agricultural Growth Corridor (BAGC).

As entrevistas foram realizadas nas cidades de Chimoio, Manica, Beira e Dondo, para além do posto fronteiriço de Machipanda. Nos três locais da província de Manica (Chimoio, Manica e Machipanda foram realizadas 17 entrevistas) ao passo que na província de Sofala (Nhamatanda, Dondo e Beira foram realizadas 11 entrevistas) semi-estruturadas abrangendo os sectores do governo, do sector privado, das associações de camponeses, das agências de cooperação internacional e das organizações da sociedade civil.

Do Governo foram entrevistados representantes dos sectores da indústria, comércio e agricultura (actividades económicas). Os empresários abrangidos pelas entrevistas operam no sector de agro-indústria, comércio geral e logística. Os membros da sociedade civil entrevistados são representantes de organizações que trabalham à volta de questões de posse e uso de terra, recursos naturais e agricultura.

A informação recolhida foi analisada numa perspectiva de economia política – entendida como a interacção entre processos políticos e as dinâmicas económicas numa sociedade, a distribuição de poder e riqueza entre diferentes grupos de interesse, bem como os processos que criam, reproduzem e sustentam as relações de poder entre mentores e executores, vencedores e perdedores do processo de desenvolvimento.

Dadas as características do Corredor da Beira – uma unidade económica concebida para servir de ligação entre as economias do *hinterland* (Zimbabwe, Malawi e Zâmbia) e os mercados internacionais (Ásia e EUA), foi usada a teoria da dependência económica, particularmente o conceito de enclave. Isto porque o Corredor da Beira localiza-se numa região geográfica com características socioeconómicas distintas daquelas que o corredor apresenta, uma espécie de um oásis de oportunidades económicas num deserto que é a região de Manica e Sofala sem muitas opções económicas tirando as grandes plantações, a linha férrea e a mineração.

Como qualquer pesquisa, esta também tem as suas limitações, sendo as mais importantes as seguintes: a primeira limitação é relacionada com a falta de abrangência de todo o Corredor da Beira na recolha de dados primários – a pesquisa de campo não abrangeu o ramal do porto da Beira à fronteira do Malawi, via Tete.

A segunda limitação importante tem a ver a com a não inclusão na análise da totalidade de informação oficial atinente aos volumes de investimento directo estrangeiro realizado ao longo

daquele corredor. Foi incluída apenas informação disponível em fontes abertas e dados já publicados em outras pesquisas e relatórios de organismos que trabalham naquele corredor.

5. ENQUADRAMENTO TEÓRICO: ECONOMIA POLÍTICA, ECONOMIA EXTRAVERTIDA, DEPENDÊNCIA ECONÓMICA E ENCLAVE ECONÓMICO

5.1. Análise na perspectiva da economia política

A economia política é entendida aqui como sendo a interacção entre processos políticos e as dinâmicas económicas numa sociedade, a distribuição de poder e riqueza entre diferentes grupos de interesse, bem como os processos que criam, reproduzem e sustentam as relações de poder entre mentores e executores, vencedores e perdedores do desenvolvimento socioeconómico numa determinada região geográfica (Staniland 1985; Caporaso 1992; Chang e Rowthorne 1995, Gamble 1995).

Esta definição chama particular atenção para a política, entendida em termos de contestação e disputa entre grupos de interesse com reivindicações concorrentes sobre direitos e recursos de poder (Leftwich 2011). Entendida nestes termos, a análise de economia política (AEP) preocupa-se igualmente com a economia enquanto conjunto de processos que geram riqueza e que influenciam a forma como as escolhas de políticas públicas são feitas. Assim, economia política é uma abordagem de análise do conjunto de processos inter-relacionados que geram, reproduzem e sustentam o desenvolvimento socioeconómico olhando para as relações de poder entre os diferentes grupos de interesse que dele participam.

5.1.1. Dois tipos de economia política: a clássica e a neoclássica

A literatura (por exemplo, DFID 2009; ADB 2013; Fritz *et al.* 2014) fala de economia política como ferramenta de análise muitas vezes sem distinção. Ou como se existisse economia política enquanto ferramenta homogénea de análise dos processos de desenvolvimento socioeconómico (Hudson e Leftwich 2014). Na verdade, existem dois tipos de economia política: a “economia política clássica”, hoje também chamada de heterodoxa e a “nova economia política” que é mais alinhada com a economia neoclássica (Gamble, 1995).

A economia política clássica consiste em duas partes principais do estudo: a teoria do valor e da distribuição e o argumento para a auto-regulação do mercado. Podemos constatar a existência de análises de economia política no famoso texto “O Príncipe” de Maquiavel, mas a concepção actualmente dominante em textos académicos vem da famosa obra de Adam Smith (A Riqueza das Nações, 1776) indo até aos “Princípios de Economia Política” de John Stuart Mill em 1848.

Na aceção de vários autores (por exemplo, Gamble 1995; Mosca 2004; Castel-Branco 2010; Hudson e Leftwich 2014), a designação e abordagem correcta da ciência económica é “economia política” – mais respeitante da ideia da abordagem original que esteve na base da criação da economia enquanto ciência social. É esta abordagem de economia política clássica, heterodoxa, que usamos neste texto.

Outro tipo de economia política é a chamada “Nova Economia Política”; do inglês: “*New Political Economy*” (Staniland 1985; Caporaso 1992; Gamble 1995) que é alinhada com a economia neoclássica, da economia neoliberal, particularmente nas suas vertentes de “escolha racional” e “escolha pública” (do inglês: “*rational choice and public choice*”), representando, acima de tudo, uma vigorosa tentativa, mas fracassada, de desconstruir a abordagem clássica da economia política.

5.2. Economia extrovertida

O conceito de “economia extrovertida” refere-se ao padrão de atracção de investimento directo estrangeiro (IDE) direccionado à exploração e exportação de recursos naturais, sem adição de valor, beneficiando, dessa forma, os mercados externos em prejuízo do mercado doméstico (Mosca 2004; 2010; Castel-Branco 2010; Selemane 2014). A economia extrovertida vive da secundarização do mercado doméstico nas suas diversas vertentes: estabelece fracas ligações com o mercado doméstico, cria poucos postos de trabalho para a dimensão dos investimentos realizados, promove limitada transferência de tecnologia, dificultando, por isso, o desenvolvimento do empresariado local.

A economia extrovertida gera desenvolvimento exógeno em contraposição ao desenvolvimento endógeno. Parafraseando Mosca (2010), a economia extrovertida comporta três atributos principais, a saber:

- i. Estratégias e políticas económicas definidas sem consideração das dinâmicas socioeconómicas locais;
- ii. Exploração e exportação de recursos naturais, particularmente terra e minérios, de forma predadora, sem respeito pelo meio social e ambiental em que eles são explorados;
- iii. Ausência de retenção no país do valor acrescentado gerado na cadeia de valor dos recursos naturais explorados.

Enquanto parte integrante da lógica do capitalismo global de exploração máxima das reservas de recursos naturais existentes em diferentes partes do planeta, o modelo de economia extrovertida encontra parceiros nos mercados domésticos. Geralmente, são políticos-empresários ou empresários emergentes que vivem da participação em negócios sem realização de capital, servindo-se apenas da sua influência política junto dos decisores públicos.

5.2. Dependência económica e enclave económico

A teoria da dependência é a análise do desenvolvimento económico de um país em termos de influências políticas, históricas, económicas e culturais externas (Poteete, 2009; Ferraro, 1996). Para usar a descrição de Ferraro:

A teoria da dependência se desenvolveu no final da década de 1950 sob a orientação do diretor da Comissão Económica das Nações Unidas para a América Latina, Raúl Prebisch. Prebisch e seus colegas ficaram preocupados com o fato de que o crescimento económico nos países industrializados avançados não necessariamente levou ao crescimento nos países mais pobres. De fato, seus estudos sugeriram que a atividade económica nos países mais ricos frequentemente leva a sérios problemas económicos nos países mais pobres. Tal possibilidade não foi prevista pela teoria neoclássica, que assumiu que o crescimento económico era benéfico para todos (Pareto ótimo), mesmo que os benefícios nem sempre fossem igualmente compartilhados (Ferraro 1996: 1).

A teoria da dependência foi originalmente fundada na década de 1950 na América Latina pelo economista político argentino, Raúl Prebisch, também conhecido como o fundador do estruturalismo. De facto, a teoria da dependência é a base fundamental do estruturalismo (Ferraro, 1996; Lin, 2011). A teoria surgiu da desconexão entre o desenvolvimento contínuo dos países ocidentais (especificamente os membros da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico - OCDE) e o subdesenvolvimento contínuo dos países do sul (América Latina, Ásia e África). A prescrição de Prebisch para superar o subdesenvolvimento do sul foi a substituição

de importações: os países em desenvolvimento deveriam embarcar na produção local dos bens que costumavam importar e, aos poucos, substituir os bens ou produtos importados por produtos produzidos localmente (Ferraro, 1996).

A teoria da dependência evoluiu em três tipos diferentes: a primeira é a teoria tradicional fundada por Prebisch e seus colegas. Estudiosos contemporâneos associados a esta escola incluem Samir Amin. A segunda é a teoria da dependência orientada pelo marxismo, que enfatiza as lutas de classe e não vê distinção entre o norte global e o sul global. O economista André Frank é conhecido como o mais proeminente precursor desse tipo de teoria da dependência. Esta vertente da teoria olha para a configuração de classe que pode ser localizada tanto no norte como no sul. Como observou Bond (2018), as lutas contra a exploração não são uma questão do Norte contra o Sul, mas sim de uma classe de exploradores contra uma classe de explorados de ambos os hemisférios do mundo. A terceira ramificação da teoria da dependência é a teoria dos sistemas mundiais, com Immanuel Wallerstein como principal proponente.

Enclave económico

O conceito de enclave económico é uma das diversas interpretações ou caracterizações de uma economia dentro do quadro analítico da dependência. O enclave económico é entendido como uma região geográfica com presença de actividade económica, ou um ritmo de desenvolvimento relativamente mais avançado do que as suas redondezas (Conning e Robinson 2009), sem uma ligação entre as duas partes, e com dependência de dinâmicas económicas estrangeiras – o capital investido é estrangeiro; este é incorporado em processos produtivos locais para, de seguida, os bens produzidos serem exportados (Cardoso e Faletto, 1979).

5.3. De “Corredores” a “Corredores de Desenvolvimento”?

A noção de “corredores” foi adoptada para se referir apenas às facilidades de acessibilidade num conjunto de infra-estruturas de transporte instaladas ao longo de eixos de penetração nos países encravados no interior - *land-locked countries* - a partir dos portos na costa do Oceano Índico (Fonseca, 2003). Com o advento da Comissão de Transportes e Comunicações da África Austral (SATCC, em inglês, *Southern Africa Transport and Communications Commission* – um dos braços da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral – SADC – *Southern Africa Development Community*), da designação de “corredor” passou-se a “corredor de desenvolvimento” como forma de expressar a preocupação de fazer dos corredores um instrumento impulsionador da actividade económica e empresarial das comunidades residentes ao longo desses corredores. Esta foi uma mudança de abordagem da concepção colonial dos corredores (portos-linhas férreas e estradas) como meras ligações dos países do *hinterland*, particularmente Zimbábue, Malawi e Zâmbia, ao mercado internacional: Europa, Ásia e EUA por via do Oceano Índico.

No entanto, passados mais de trinta anos após a concepção dos “Corredores de Desenvolvimento” ainda persistem dúvidas sobre se houve, de facto, transformação económica para além da mudança de designação. A ideia inicial era mudar a perspectiva dos corredores enquanto enclaves económicos desenhados para servir o *hinterland*, tornando-os em unidades territoriais atractivas de investimentos, com promoção de ligações económicas, tecnológicas e empresariais entre o capital estrangeiro e a economia local.

Conforme se demonstra neste texto, não só não houve a desejada transformação económica nos Corredores (Nacala e Beira, concretamente) como foi reforçado o carácter de enclave e de instrumento ao serviço dos países do *hinterland*. Em linha com a pergunta de pesquisa de Fonseca (2003) no seu estudo *Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique*, “a questão que se coloca é a de saber até que ponto os Corredores de Desenvolvimento agora publicitados não são

apenas “*Old Wine in New Bottles* – vinho velho em odres novos” e não irão continuar a ser apenas túneis de ligação dos *landlocked-countries* ao mar, como o foram no passado.”

Neste aspecto, há que ressaltar o papel desempenhado pela República da África do Sul (RSA), que nos dizeres de Fonseca (2003), “desde 1996 que quer a própria RSA, quer a SADC, têm vindo a apresentar propostas de planeamento do desenvolvimento centradas nos corredores, no âmbito das chamadas *Spatial Development Initiatives* (SDI), designando-os por Corredores de Desenvolvimento.”

Ao longo do país existem quatro Corredores de Desenvolvimento. De norte a sul, são eles: Primeiro, Corredor de Desenvolvimento de Nacala, que liga o porto de Nacala ao Malawi por via de Cuamba e Entre-Lagos na província do Niassa.

Segundo, o Corredor de Desenvolvimento da Beira, que liga o porto da Beira ao Zimbabwe por via de Machipanda. Esta ligação é feita através de três infra-estruturas: i) a linha férrea que parte do porto da Beira ao Zimbabwe; ii) a estrada nacional que liga o porto da Beira ao Zimbabwe por via do posto fronteiriço de Machipanda; e iii) o *pipeline* que leva combustível importado do mercado internacional para os países do *hinterland* por via do Zimbabwe (Nhantumbo et al. 2018) O Corredor de Desenvolvimento da Beira possui três eixos. Para além do eixo Porto da Beira-Zimbabwe, possui outros dois eixos. O segundo eixo é aquele que liga o Porto da Beira ao Malawi por via de Changara e Tete, e o terceiro eixo é composto pela chamada Linha de Sena – a ligação ferroviária entre o Porto da Beira e o terminal de carvão de Moatize, na província de Tete.

Terceiro, o Corredor de Desenvolvimento do Limpopo que liga o porto de Maputo ao vizinho Zimbabwe por via de Chicualacuala e, quarto, o Corredor de Desenvolvimento de Maputo ligando o porto de Maputo à África do Sul. Este corredor também possui dois eixos, sendo um ferroviário de Maputo a Transval e o segundo, por estrada, de Maputo a Witbank.

O objecto de estudo neste caso é o Corredor de Desenvolvimento da Beira sobre o qual nos debruçamos nas secções seguintes com mais detalhes e análises.

6. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS

6.1. Corredor de Desenvolvimento da Beira: caracterização

Conforme referido acima, o Corredor de Desenvolvimento da Beira (CDB) é o conjunto formado pelo Porto da Beira, pelas linhas férreas da Beira a Moatize (Linha de Sena) e da Beira a Machipanda, para além das estradas da Beira a Zobué, via Tete, e da Beira a Machipanda.

Segundo um estudo intitulado *Beira Corridor: Creating a Seamless Integrated Regional Transport System*, *desenvolvimento em 2013, pela Mozambique Regional Gateway Programme*, os principais corredores de desenvolvimento e portos de trânsito moçambicanos foram severamente interrompidos durante a guerra civil (1977 e 1992), o que resultou na mudança do comércio internacional com os países bloqueados, para outros corredores e portos regionais, principalmente Dar-es-Salam e Durban.

Porém, o Corredor de Desenvolvimento da Beira (CDB), sobretudo, a linha férrea e via rodoviária para o Zimbabwe, foi mantido operacional durante toda a guerra devido à sua importância económica para o comércio internacional do Zimbabwe. O sistema de transportes do Corredor da Beira recebeu mais de USD400 milhões em financiamento de doadores durante o período de 1986 a 1996, e o projecto incluiu um novo terminal de contentores, novo terminal de petróleo, melhoria de estradas e dragagem do porto e canal de acesso.

Neste momento, animado com a aparente estabilidade do Zimbabwe, após a queda de Roberto Mugabe, no poder há mais de 38 anos, o Corredor da Beira está a tornar-se competitivo, com uma maior movimentação de mercadorias de e para os países do *hinterland*. O CDB é uma região geográfica definida pelos dois eixos constituídos pela Estrada Nacional N°6 (Beira-Machipanda), Linha Férrea Beira-Dondo-Machipanda (eixo principal), que ligam o porto da Beira ao Zimbabwe, assim como o eixo constituído pela Linha de Sena no percurso Beira-Dondo-Moatize. Actualmente, as mercadorias transportadas por via terrestre de e para o Porto da Beira contribuem para o CDB em cerca de 95% do tráfego de mercadorias. Zimbabwe, Zâmbia, Botswana, Malawi e RD Congo são os tradicionais utentes do Porto da Beira.

6.1.1. Porto da Beira: o “coração” do corredor

O porto é o segundo maior em Moçambique. É a porta de entrada para o Malawi, a Zâmbia e o Zimbabwe. É o porto mais próximo da cidade industrial de Lubumbashi, na RDC. Também conecta as regiões de mineração de carvão em Tete com o mar através da Linha de Sena. O Porto da Beira está localizado na costa Leste do continente africano, a 20 km do mar aberto e na margem esquerda do estuário do rio Pungue. Ele compreende 12 cais e a sua profundidade ao longo dos mesmos varia entre oito a dez metros.

Informação recolhida junto de fontes governamentais em Sofala indica que, nas décadas 1980-1990, o Corredor da Beira beneficiou de 76 projectos financiados pela cooperação internacional, num valor global de 500 milhões de dólares americanos. Esses investimentos fizeram deste porto um dos mais modernos de África, sendo de destacar a dragagem do canal, a construção de modernos terminais de contentores e petróleo e a ligação ferroviária Beira-Machipanda.

O acesso ao Porto é feito através do canal de Macúti. Tem uma largura mínima de 60 metros e máxima de 200 metros, um comprimento de 31.487 km. O porto da Beira oferece também uma ligação de transporte para Botswana e a República Democrática do Congo.

A 15 de Julho de 1998 a operação e gestão dos Terminais de Contentores e Propósitos Múltiplos e de Carga Geral do Porto da Beira foi concessionada por 25 anos à Cornelder de Moçambique, SA (CdM) ao abrigo do Acordo de Concessão rubricado com os Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), em representação do Governo Moçambicano. A CdM é uma sociedade constituída pela Cornelder Corporation Moçambique B.V. (uma empresa constituída na Holanda) com uma participação de 67% e a empresa Portos e Caminhos-de-ferro de Moçambique, E.P. com uma participação de 33%.

19 anos após o acordo de concessão, concedido em 1998, o Conselho de Ministros concluiu que os pressupostos do projecto foram cumpridos, com os principais indicadores a apontarem para um crescimento assinalável em vários domínios, a exemplo:

- (i) Mão-de-obra directa evoluiu de 311 colaboradores em 1998 para 696 em 2017;
- (ii) O volume de carga manuseada no Terminal de Contentores e Propósitos Múltiplos aumentou em mais de 6 vezes (de 32.737 para 218.876 TEUs);
- (iii) O volume manuseado no Terminal de Carga Geral quintuplicou (de 467.000 para 2.649.813 toneladas).

Actualmente, os principais produtos manuseados no Porto da Beira são os fertilizantes, combustíveis líquidos (diesel, gasolina e petróleo de iluminação), o clínquer (cimento bruto), milho, granito, açúcar, minérios (crómio e fosfato), equipamentos e outras cargas ensacadas.

No fomento ao emprego a CdM destaca-se pela sua mão-de-obra directa (cerca de 700), promovendo empresas de estiva com cerca de 4.115 trabalhadores. Por outro lado, a dimensão e a qualidade dos investimentos realizados permitiram ao porto aumentar a sua quota de mercado e tornar-se num agente impulsionador de uma indústria logística em constante crescimento, tendo

permitido o desenvolvimento de empresas do ramo de transporte de carga (10 maiores), que empregam cerca de 3.500 trabalhadores e uma frota de 2.650 camiões, portos secos e armazéns aduaneiros com cerca de 2.000 postos de trabalhos directos e 1.500 sazonais e empresas do ramo industrial com cerca de 700 trabalhadores efectivos.

Capacidade do Porto da Beira

Facilidades	Descrição	Capacidade Anual (Tons/TEUs)	Armazenagem (m²)
Infra-estruturas Portuárias - 11 cais	11 Cais com comprimento total de 1.994 m Distância = 1.994 m; Profundidade = 10 a 12 m	7.500.000	
Terminal de Combustível	1.200 kl/hr	2.500.000	
Terminal de Carga Geral	Operador: Cornelder de Moçambique, S.A.R.L. (Sociedade Cornelder Holanda e os CFM) Área de expansão – 173.618 m ²	2.300.000	5 Armazéns cobertos 15.000 m ²
Terminal de Contentores e Propósitos Múltiplos	Operador: Cornelder de Moçambique, S.A.R.L. (Sociedade Cornelder Holanda e os CFM)	100.000	Parque de contentores: 3.650 TEUs, incluindo 144 terminais frigoríficos.
Terminal de Carvão		1.200.000	
Terminal de Citrinos	Dois armazéns	1.100 tons (1,5 – 4,5°C) 490 tons (-9 – 20°C).	3.406
Oleoduto Comprimento: Capacidade:	Operador: Companhia do Pipeline Moçambique Zimbabwe (Consórcio) Distância = 600 km (Beira-Harare)	1.200.000	

Fonte: Porto da Beira

6.2. Principais actores do Corredor de Desenvolvimento da Beira

Dados fornecidos pelo Porto da Beira indicam que os dez provedores dos serviços respondem conjuntamente pelo emprego de 4.115 trabalhadores, sendo a RGB e Xigolo responsáveis, individualmente, por 34% e 27% do total da mão-de-obra, respectivamente.

Durante o período de concessão do porto da Beira e impulsionadas pelos grandes investimentos implementados pela CdM surgiram, igualmente, empresas de logística, transitárias (*Depots*) e de despacho (despachantes). Globalmente, estas empresas contribuem com 56 armazéns multiusos, com uma capacidade de armazenagem de cerca 600.000 toneladas métricas. Os armazéns estão implantados numa área de cerca de 262.000 m² e empregam cerca de 2.000 trabalhadores efectivos e 1.500 sazonais.

6.2.1. Carlos Mesquita

O empresário Carlos Mesquita, actual Ministro dos Transportes e Comunicações (desde 15 de Janeiro de 2015), figura como o mais influente de entre todos os empresários moçambicanos com interesses no Corredor de Desenvolvimento da Beira (CDB).

Muito antes de ser convidado para o governo do Presidente Filipe Nyusi, Carlos Mesquita, uma figura com um conhecido perfil e experiência no sector ferro-portuário, foi director do Porto da Beira. Filipe Nyusi é também um ferroviário, tendo sido director executivo dos Caminhos de Ferro de Moçambique, antes de ser nomeado ministro da Defesa da administração Armando Guebuza a 27 de Março de 2008.

Carlos Mesquita passa para a gestão da Cornelder de Moçambique SARL, uma sociedade entre a empresa holandesa Cornelder B.V e os Caminhos-de-Ferro de Moçambique (CFM), a quem foi atribuída a concessão da gestão das infra-estruturas ferro-portuárias e a exploração dos terminais de contentores e de carga geral no Porto da Beira, em Outubro de 1998.

Segundo um levantamento feito pelo Centro de Integridade Pública³), Valentina Guebuza (falecida a 14 de Dezembro de 2016), era sócia na Beira Grain Terminal, SA, juntamente com a Cornelder de Moçambique os CFM, CFM, Nectar Moçambique, Sonipal, Seaboard, Rainbow International, FZCO CFI holding e a Merec Industries. Com um capital de 2.600 mil meticais, a Beira Grain Terminal, fundada em 2007, tem como objecto social a operação de uma terminal de cereais no porto da Beira.

Com vários interesses económicos na região do Corredor de Desenvolvimento da Beira, Carlos Mesquita iniciou-se no sector privado em 1996, numa sociedade denominada Danimo - S.S. Danish-Mozambique - Service System, Limitada, com os irmãos Adelino e Joaquim Manuel Fortes Mesquita (*ver @Verdade edição de 23 de Outubro de 2015*).

Em 1997, Carlos Mesquita constituiu na Beira, a Sociedade de Consultoria, Serviços e Representação, Limitada (CONSER), com os irmãos, Joaquim e Paulo Jorge, e Risto Martti Kontturi, um cidadão de origem finlandesa. Mais tarde, em 2002, a empresa é alargada para um outro cidadão identificado pelo nome de Seppo Antero Yliraisanen e para José Kataoo de Nascimento Amaral.

Em Março 1998, Carlos Mesquita, em sociedade com os irmãos Joaquim, Adelino, Paulo Jorge, Leonel e o cidadão de nacionalidade finlandesa Risto Martti Kontturi, criou a Transportes Carlos Mesquita, Limitada, conhecida como TCM. Esta empresa de transporte de cargas, passageiros e

³ Ver detalhes em (<http://cipmoz.org:9000/bdempresarial/detailPersonality/3087>)

turistas, actua também no Corredor de Desenvolvimento da Beira na área dos transportes. A empresa possuía, em finais de 2018, uma frota de mais de 200 camiões.

O Grupo Mesquita presta igualmente serviços no porto da Beira através da Sermoz, uma empresa registada em 2018 na Beira, com um capital de 6.250 mil meticais. Na Sermoz, o Grupo Mesquita participa com a Mespar, Limitada.

No Corredor da Beira, ligando o Porto da Beira e Zimbabwe, opera um outro gigante nacional da área dos transportes terrestres: Lalgy, mais influente no Corredor de Maputo do que no da Beira. De entre outras rotas, Lalgy transporta ferro crómio da vizinha África do Sul para o porto de Maputo.

6.2.2. Companhia de Vandúzi

A par de outras empresas, uma das companhias que está a dinamizar e a reconfigurar a dinâmica económica na região é a companhia de Vandúzi, uma unidade agro-industrial sediada na província de Manica. Dedicar-se à produção e exportação de *baby corn*, piripiri, brócolos, soja de vagem, feijão-verde. A companhia de Vanduzi é actualmente participada por um cidadão conhecido por Nuno Miguel Pereira Cabeçadas e a Mozfoods, SA. Produz e exporta semanalmente 35 toneladas de hortícolas para o Reino Unido e África do Sul (Ntauzi 2014; Selemane 2014).

Fundada em 2004, a Companhia de Vandúzi explora uma área de 1.353 hectares, de um potencial de 2.450. É uma das poucas empresas em Moçambique que operam o ano todo. Recorre a um financiamento próprio, fugindo um pouco às lógicas de financiamento agrícola no país dominado por apoios externos e estatais.

6.2.3. Fruti Manica

Constituída em 2010 em Chimoio, a FrutiManica opera na área de produção, processamento, industrialização e comercialização de produtos agrícolas, especialmente frutas. É uma *joint venture* entre a Agriza Messinza Agrícola Limitada e a Fruta de Ouro Limitada, propriedade da Matanushka.

Destina-se a estimular o desenvolvimento da indústria da banana na província de Manica, com grandes benefícios para um grande número de produtores locais de banana e uma significativa criação de emprego. A FrutiManica produz, empacota e comercializa bananas e liches para exportação.

6.2.4. Empresa de Comercialização Agrícola Ltd (ECA)

No Corredor do Desenvolvimento da Beira opera também a Empresa de Comercialização Agrícola Ltd (ECA), que é um programa de extensão, comércio e processamento baseado no mercado que visa aumentar os rendimentos de, pelo menos, 5.000 pequenos agricultores na região central de Moçambique, introduzindo práticas agrícolas sustentáveis.

Os pequenos agricultores têm uma participação na ECA de 45%. Isto significa que também compartilham os benefícios do processamento e comercialização. Com o apoio da AgDevCo, a ECA garantiu um acordo de três anos com a Cervejas de Moçambique (CDM) no valor de USD3 milhões em receitas para a ECA. A AgDevCo é uma organização sem fins lucrativos, registada no Reino Unido. Apoia actividades agrícolas em Moçambique e em vários outros países. Em 2010, a AgDevCo concedeu a primeira ronda de empréstimos a seis empresas agrícolas em fase de arranque em Moçambique, como gestora de uma das iniciativas do Corredor de Crescimento Agrícola da Beira (BAGC). O Governo do Reino Unido, através do DFID, financia a AgDevCo para investimento em PMEs agrícolas e novos empreendimentos de agronegócios na África.

6.2.5. Mozambique Honey Company (MHC)

A MHC distribui colmeias locais, agentes de colecta de tens e apicultores, e processa mel de alta qualidade para os mercados locais e de exportação. Mais de um terço das participações da MHC pertence aos pequenos produtores. Duas mil colmeias já foram construídas e distribuídas aos pequenos produtores, aumentando a renda familiar em, pelo menos, USD200 por ano. Os benefícios directos para a comunidade local devem chegar a USD1 milhão por ano.

6.2.6. Empresas Transitárias e de Logística (*Depots*)

Durante o período de concessão do porto da Beira surgiram, igualmente, empresas de logística, transitárias (*Depots*) e de despacho (despachantes).

Todas as 16 empresas transitárias existentes iniciaram as suas actividades entre 2005 e 2016. Globalmente, estas empresas contribuem com 56 armazéns multiusos, com uma capacidade de armazenagem de cerca 600 mil toneladas métricas. Os armazéns estão implantados numa área de cerca de 262 mil m² e empregam cerca de dois mil trabalhadores efectivos e 1.500 sazonais; contribuindo para um equilíbrio financeiro de cerca de 18.550 membros de agregados familiares.

Principais empresas de logística, transitárias e de despacho aduaneiro

#	Agentes e Transitários	Início Activo	Número de Armazéns	Número de Trabalhadores	Capacidade de Armazéns	Armazenagem Coberta (m ²)	Armazenagem Não Coberta(m ²)	Área Não Pavimentada (m ²)	Área Pavimentada (m ²)	Observações
1	Beira Logistic Terminals	2012	3	255	60,000	25,000	0	0	0	Previsões para 2018: construção de mais 04 armazéns
2	Bolloré	2015	3	60	72,000	30,000	0	0	0	Plano: construção/pavimentação de mais um parque
3	Bridge Shipping, Lda	2013	5	50	37,500	12,000	19,000	31,000	0	Plano: construção/pavimentação de mais um parque
4	Bussiness Logistic & Services, Lda	2013	2	50	10,000	2,000	10,000	12,000	0	Previsão: construção de Dry Port junta do Porto Beira
5	CCIS	2016	2	21	23,000	9,600	9,600	0	19,200	Plano: pavimentação parque de contentores vazios
6	CWT - ASI	2008	0	29	75,000	31,250	0	0	0	Previsão: construção 4 parques de vazios c/ 25000 m ²
7	DSV	2016	2	32	12,000	5,000	5,000	10,000	23,000	Plano: construção de 03 armazéns de 5.000 m ² cada
8	ETG - Adubos	2001	15	150	120,000	50,000	0	0	0	Importação de 500 mil toneladas de carga diversa
9	Global Marine Services, Lda	2016	1	115	1,000	400,000	0	0	0	Plano: construção/pavimentação de mais um parque
10	Independente Beira Logistic Terminals	2013	8	175	55,000	16,000	0	100,000	0	Plano para 2018: Construção de mais 02 armazéns
11	Mediterranean Shipping Company	2012	0	17	0	0	25,000	0	0	Previsões: pavimentação do parque de Contentores
12	NewSpeed International, Lda	2006	3	200	75,000	30,000	100,000	120,000	0	Depots actualmente arrendados a CWT-ASI
13	Olam Moçambique	2005	3	200	25,000	14,000	0	0	0	Previsões para 2018: construção de mais um armazém
14	Sermoz	2008	2	178	23,000	9,600	9,600	0	19,200	Previsões 2018: ampliação/pavimentação do parque
15	Substantia	2015	1	30	20,000	9,000	24,000	33,000	7,000	Plano: construção de armazém especializado e Pavimentação
16	Transcom Sharaf	2006	6	250	55,000	18,000	25,000	25,000	5,000	Para o ano 2018: ampliação do parque para 15.000 m ²
TOTAIS			56	1,812	663,500	261,850	227,200	331,000	73,400	

Fonte: Porto da Beira (2018)

6.2.7. Matriz de empresas que operam no CDB e seus proprietários

EMPRESAS NO CORREDOR DA BEIRA	PROPRIETÁRIOS
1- Cornelder de Moçambique	Gestora do Porto da Beira, o coração do Corredor da Beira. <i>Cornelder Corporation</i> Moçambique B.V. (uma empresa constituída na Holanda) com uma participação de 67% e CFM com 33%
2-Beira Grain Terminal	Empresa detida por Valentina Guebuza- falecida a 14 de Dezembro de 2016- com Cornelder de Moçambique (15%), CFM (15%), Nectar Moçambique (12.5%), Seaboard Moz, Limited (55%) Opera na terminal de cereais do Porto da Beira. Foi fundada em 2007.
3- TCM-Transportes Carlos Mesquita	Empresa do Grupo Mesquita. Opera no troço Porto da Beira-Zimbabwe. Os accionistas são: Carlos Alberto Fortes Mesquita (Ministro dos Transportes e Comunicações), conjuntamente com Joaquim Manuel Fortes Mesquita Paulo Jorge Fortes, Adelino de Jesus Fortes Mesquita (<i>Ferroviário e ex-administrador da Cornelder Moçambique falecido num acidente</i>) Celso Alexandre Fortes Mesquita Célia Maria do Rosário Fortes Mesquita José Kataoo de Nascimento Amaral e Leonel de Jesus Fortes Mesquita.
4-Danmo	Empresa de Estiva, participada pelo Grupo Mesquita (50%), a empresa familiar do actual ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita. Os restantes 50% são detidos pela Mespar, que também é uma empresa familiar de Carlos Alberto Fortes Mesquita (Ministro dos Transportes e Comunicações), conjuntamente com Natércia Maria Ismael Ornelas Fortes Mesquita Joaquim Manuel Fortes Mesquita Paulo Jorge Fortes Celso Alexandre Fortes Mesquita Célia Maria do Rosário Fortes Mesquita José Kataoo de Nascimento Amaral.
5-Beira Logistic Terminals	Actualmente (a partir de 2016) é participada pela Lift Haulers e Lift Logistics holdco. Em 2011 era detida pela Asset Management Internacional LLC e Ingenious Quality Investments LLC
6- Índico Logistic	Danmo Services Sytems Limitada, Grupo Carlos Mesquita e Mespar, Limitada.
7-Bridge Shipping, Lda	Participada pela C Steinweg Bridge (PTY), Limited e Júpiter Container Property (PTY)
8-Bussness Logistic & Services, Lda	Participada pela Lift Haulers e Lift Logistics holdco
9- Mozambique Logistic Park, Limitada	Sócios: Grupo Mesquita e Mespar. Está na exploração de terminais de carga rodoviária, ferroviária e multimodais de carácter nacional e internacional em trânsito, a exploração de portos secos, vulgarmente denominados <i>dry-ports</i> , exploração de armazéns de regime aduaneiro de trânsito, o fornecimento, em regime de aluguer de equipamentos para a indústria de transporte e manuseamento de cargas.

10-CWT Moçambique	Empresa envolvida em operações de Terminal Intermodal de Carga e Serviços de Logística, em Moçambique. Exerce ainda actividades como Agente de despachos e trânsito; Agente de carga e navio; Importação, exportação e comércio geral; Armazém Alfandegário e outros; Transporte rodoviário de carga. É detida pela CWT Europe B.V e a Sermoz -Participada pelo Grupo Mesquita com 60%)
11-DSV	DSV Air e Sea Holding
12-ETC-Adubos	Maheshkumar Raojibhai Patel, ETC Group, ETG Inputs Holfco, Limited, Agro Industries, Limitada
13-Global Marine Services, Lda	Participada por Bercêncio Lourenço Vilanculo Júnior, Jefferson de Cândida Bercêncio Lourenço Vilanculo, Emerson Lourenço Vilanculo, Bercêncio Lourenço Vilanculo Empresa está envolvida em toda actividade relacionada com prestação de serviços na área de transporte de carga líquida ou gasosa, secas, marítimas, aéreas ou terrestres; Serviços de logística completa, agenciamento de navios, agenciamento de mercadorias, serviços auxiliares de estiva, frete fretamento, agente transitário, peritagem superintendida, desembarço armazenagem, distribuição e outros serviços que possam ser requeridos pelos clientes de tempo em tempos bem assim os serviços de estiva.
14-Independente Beira Logistic Terminais	Empresa cuja actividade é o desenvolvimento e gestão da actividade de terminal, logística e serviços; Transporte e Logística e Armazenagem e conservação. É participada pela Beira Logistics Terminal, Limitada e JJ Transportes, Limitada.
15-Mediterranean Shipping Company	Empresa de agenciamento de navios, cargas aéreas, marítimas, ferroviária e rodoviária, angariação de fretes, fretamento de cargas; actividade transitária e armazenagens, despachos e conferência de cargas; prestação de serviços auxiliares de estiva; transporte marítimo internacional, cabotagem nacional e tráfego local; gestão e operação de áreas para manuseamento, armazenagem e reparação de contentores em trânsito internacional ou nacional. Participada pela Mediterranean Shipping Company (PTY), Limited; Medite Marine Services (PTY), Limited
16-NewSpeed international, Lda	Empresa de transporte e logística, construção civil, obras públicas, obras particulares, indústria, turismo, comércio geral com importação e exportação, actividades mineiras e seu processamento, prestação de serviços, imobiliária, comércio de veículos e seus acessórios. É detido por duas cidadãs chineses, nomeadamente, Hui Sun (80%) e Xiangle Mo (20%). Possui um capital de 500 mil meticais.
17-Olam Moçambique	Actua em Moçambique desde 1999.É controlada pela Olam Internacional, com sede em Singapura. É uma das maiores empresas de agronegócios do mundo, com presença em 70 países. Fomenta a produção e distribuição de produtos agrícolas em Moçambique. Ao longo do Corredor (Beira) possui uma refinaria de óleo alimentar. Possui também uma unidade de descaroçamento de algodão na Beira.
18-Sermoz	Grupo Mesquita (60%) e Mespar, Limitada (40%). Actua na área de consultoria, prestação de serviços, aluguer de equipamentos e comércio geral.

19-Substantia International Trading	Agenciamento e comercialização de bens e serviços detida por Samir Thakran e Nelesh Aswin Goradia
20-Transcom Sharaf	Tem por objecto principal a actividade de armazenamento e logística de mercadorias. É detido Guy Harvey e Kapil Celly. Brae Breeze Hoding Limitada é o sócio institucional.
21- Chele	Participada pela família Chele, nomeadamente António, Vitória e Francisco
22-Grupo Mesquita	Holding da Família Mesquita
23- Transportes Lalgy	<p>Empresa da família Lalgy. (Najibuniça Cassamo Ismael Lalgy Luís Junaide Ismael Lalgy Élio Ibrahimo Ismael Lalgy Rui Iasser Ismael Lalgy Anselmo Aly Lalgy Zaina Ismael Lalgy Sheila Aly Lalgy)</p> <p>Com um capital de cerca de 11 mil milhões de meticais está envolvida em transportes mistos, compreendendo o transporte de cargas, passageiros e turismo pelas rotas nacionais e estrangeiras. A família Lalgy está envolvida também em vários sectores da actividade, como construção civil, investimento no futebol, produtos alimentares e tem apoiado o partido Frelimo em campanhas eleitorais.</p>
24-Companhia de Vanduzi	Nuno Miguel Perreira Cabeçadas (nacionalidade portuguesa) e Mozfoods, SA
25-FrutiManica	Agriza Messinza-50% (Malcom Guy Wiggins-zimbabweano) e Fruta de Ouro, Limitada 50% (David Florester Smithe-zimbabweano)
26-Empresa de comercialização agrícola	Pequenos agricultores controlam 45% e os remanescentes 55% são da AgeDevCo-organização sem fins lucrativos registada no Reino Unido
27-Mozambique Honey Company	<p>Africa Agricultural Development Company Moçambique, Limitada ; (Andrew Charles Kingman-britânico e Milagre Orhl Fabião Nuvunga-moçambicano)</p> <p>Fundação ou Associação de Apicultores de Manica; V e M Grain, Limitada. É uma sociedade sedeadada em Manica, que tem por objectivo o exercício das actividades de compra, processamento, empacotamento e venda de mel, cera, e outros produtos florestais e fanáticos e ainda mais a prestação em geral de serviços acessórios, complementares ou similares a: Agricultura, em específico a Apicultura:</p>
28-Portucel	Envolvida em actividade agrícola e florestal para produção de pastas celulósicas, de papel e energia e seus derivados e afins. A Portucel Moçambique é controlada pela portuguesa The Navigator Company (antigo grupo Portucel Soporcel) e é a empresa que explora a maior área plantada de eucaliptos em Moçambique.
30- RGB	Participada pelo cidadão Francisco Sabia Massuanganhe e pela RGB Serviços e Investimentos Moçambique, Limitada.

Fonte: Construído pelo autor com base em vários Boletins da República

6.3. Do fracasso da agricultura comercial às conflituosas plantações de eucaliptos

O lado do Corredor de Desenvolvimento da Beira que corresponde à província de Manica, descontando o período colonial, experimentou recentemente a promoção da agricultura comercial entre os anos 2001 a 2004, quando dezenas de fazendeiros zimbabueanos decidiram atravessar a fronteira, fugindo da crise provocada pela reforma agrária naquele país vizinho. Essa experiência fracassou devido a vários factores sucintamente estudados por Joseph Hanlon e Teresa Smart num artigo intitulado “O milagre de Manica acabou” (Hanlon e Smart 2006). Esse artigo viria depois a ser um dos capítulos do livro dos mesmos autores “*Do Bicycles Equal Development in Mozambique?*”, publicado em 2008. Nele os dois estudiosos lembram que a agricultura é considerada a força motriz do desenvolvimento de Moçambique, porém argumentam que o falhanço da experiência de Manica mostra que a agricultura comercial não pode ser desenvolvida sem aumentar substancialmente o apoio governamental a todos os níveis. Investigadores do então MINADER e actual Ministério da Agricultura e Segurança Alimentar (MASA) são citados por Hanlon e Smart como tendo argumentado que Moçambique fracassou no aproveitamento dos fazendeiros zimbabueanos, muito por culpa da complexidade de tomada de decisões em Moçambique.

Eles terão afirmado que organizações externas não podem construir a base para o arranque dos investimentos em Moçambique e recordam que foi a USAID - Agência Norte-Americana para o Desenvolvimento Internacional que concedeu um financiamento inicial de USD50 mil a título perdido para 50 fazendeiros zimbabueanos. Parte destes fazendeiros abandonou Manica para a África do Sul. Um dos grandes problemas para o colapso é que os agricultores que fugiram do Zimbabwe estavam habituados a uma grande estrutura de apoio à agricultura naquele país, situação que não encontraram em Moçambique.

A Vilmar Roses, que exportava rosas de Manica para Europa, fechou nos princípios de 2006. Manica é uma província com um enorme potencial agro-ecológico e capital humano e atrai a cobiça de vários investidores. De acordo com Hanlon e Smart (2013), num artigo intitulado “Making money farming in Manica”, os problemas enfrentados pela agricultura e pela redução da pobreza pareciam esmagadores e intratáveis: mercados inseguros, insumos inadequados, pouca assistência técnica e nenhum crédito e investimento. A primeira resposta do governo e de outros foi atrair estrangeiros com habilidades e capital. Após a reforma agrária do Zimbabwe em 2000, Moçambique acolheu agricultores brancos que perderam terras e ofereceram-lhes terras em Manica. Dos 50 agricultores originais, apenas três permanecem.

Um dos indicadores reveladores da complexidade de apoios à agricultura, sobretudo, no acarinhamento de investidores estrangeiros está no artigo do *The Economist* (13 de Abril de 2013), citado por Hanlon e Smart (2013). Segundo estes autores, o *The Economist* relatou que, de 18 fazendeiros brancos do Zimbabwe que se estabeleceram no estado de Nasawara, na Nigéria, sete anos atrás, a convite do então governador, apenas uma família ainda estava lá.

O sobrevivente citado no livro de Hanlon e Smart, Bruce Spain, explicou: “Não há marketing organizado aqui. Nenhuma placa de marketing, nada - na Nigéria você está por sua conta. No Zimbabwe, você sabia qual era o seu preço de pré-plantio - e o governo garantia a compra do que você plantou. Não há estruturas de apoio. No Zimbabwe, você enviava uma amostra de solo para a empresa de fertilizantes e eles diziam que tipo seria melhor. Não há nada assim aqui. E não há crédito, por isso é difícil encontrar capital de investimento”. Este depoimento pode ajudar a explicar o fracasso dos fazendeiros zimbabueanos em Manica.

Como que a transitar da fracassada experiência de promoção da agricultura familiar para uma nova experiência de grandes plantações, o governo de Moçambique aceitou receber a proposta da empresa portuguesa Portucel para ocupar milhares de hectares de terras na Zambézia e em Manica (duas das províncias mais aráveis do país) para nelas plantar eucaliptos – matéria-prima para produção de polpa de papel.

6.3.1. Portucel Moçambique e os conflitos de terra com as comunidades

A Portucel Moçambique é controlada pela portuguesa The Navigator Company (antigo grupo Portucel Soporcel) e é a empresa que explora a maior área plantada de eucaliptos em Moçambique. Tem uma concessão de 356 mil hectares de terra — um direito concedido pelo Conselho de Ministros em 2009 e 2011, renovável a 50 anos — nas províncias de Manica e Zambézia.

A *The Navigator Company* constituiu em 2009 a Portucel Moçambique, uma empresa de direito moçambicano, cujo investimento supera os 2,3 mil milhões de dólares norte-americanos.

Ainda em 2009, a Portucel Moçambique recebeu do Conselho de Ministros de Moçambique, e por um período de 50 anos renováveis, o Direito de Uso e Aproveitamento de Terra (DUAT) de 173 mil hectares na província da Zambézia e de 183 mil hectares na província de Manica. Apenas dois terços de toda esta área serão plantados, evitando assim o deslocamento das populações residentes e permitindo a preservação de valores culturais e ambientais relevantes.”

Dentro do Corredor de Desenvolvimento da Beira, a Portucel detém área 183 mil hectares na província de Manica, estando presente em cinco distritos: Bárue, Gondola, Manica, Mossurize e Sussundenga. A Portucel recebeu em 2009 e 2011 duas autorizações do Conselho de Ministros para a utilização de até 356 mil hectares de terra por 50 anos renováveis.

A Portucel pretende em Moçambique construir uma fábrica de produção de estilha de madeira de eucalipto e a edificação de uma indústria de base florestal para produção de pasta de papel, com um investimento de cerca de 2,5 mil milhões de euros.

São estes os principais objectivos da Portucel em Moçambique que são alvo de controvérsia ao serem contestados por várias organizações de defesa do ambiente. Estas organizações elaboraram um relatório “Usurpação de Terra para Celulose-Novo projecto de Portucel Moçambique”, publicado em Novembro de 2017.

O documento acusa a Portucel de relações dúbias e “secretas” com o Governo e de não cumprir a Lei da Terra, que obriga a que todas as decisões relacionadas com cedência de terrenos sejam emitidas por uma resolução do Conselho de Ministros. Denuncia ainda os impactos sociais e ambientais das actividades previstas pela empresa:

- Eliminação do uso tradicional da floresta
- Erosão dos solos
- Menos água disponível
- Menos plantação de alimentos
- Expropriação de camponeses
- Redução da agricultura local
- Ameaça à segurança alimentar.

O grupo português The Navigator Company pretende investir três mil milhões de dólares neste projecto, que deverá criar sete mil postos de trabalho directos e muitos mais indirectos e ser um dos maiores negócios em Moçambique fora da indústria extractiva (Ver Macauhub 7 Dez 2017⁴).

Até finais de Dezembro de 2017, a Portucel já tinha plantado 13 mil hectares de eucaliptos. Essas plantações geraram sempre muita discórdia entre a empresa e a população residente nas áreas da concessão. Conforme relatado numa reportagem do jornal O País,

Cerca de 100 famílias camponesas das localidades de Pindanganga e Chipindaumue, distrito de Gondola em Manica vêem a actividade agrícola ameaçada na presente safra por estarem a ser usurpadas terras dedicadas ao cultivo. Estas famílias foram abrangidas por um projecto de plantação de eucaliptos que está a ser levado a cabo por uma firma denominada Portucel que é portadora de Direito de Uso e Aproveitamento de Terra (DUAT), concedido pelo Governo para explorar 183 mil hectares na província de Manica. Os camponeses, que falavam durante um encontro promovido pela Acção Académica para o Desenvolvimento das Comunidades Rurais (ADECURU), revelaram que a referida firma assim que chegou, prometeu vários benefícios, mas não chegou a cumprir as suas promessas. Por isso, sentem-se injustiçados.

Eu sou viúva e cuidando de oito filhos. A minha fonte de subsistência era a minha machamba, mas a Portucel veio arrancar a terra que eu usava para produzir e ter rendimentos”, contou Georgina Nhamitambo, agricultora na localidade de Pindanganga que foi vítima da acção daquela empresa em pouco mais de cinco hectares. Ademais, Nhamithambo que vinha ocupando o espaço ora usurpado há cerca de 20 anos por herança, na sequência da morte dos seus progenitores, acrescentou que neste momento o que necessita é reaver pequeno espaço para plantar culturas de curta duração que lhe sirvam de fonte de sobrevivência.

Ofélia António, residente em Chipindaumue é outra lesada pelo projecto de plantação de eucaliptos: “Eles quando chegaram não criaram mecanismos de conversa com a comunidade para entregarmos as terras. Apenas vinham com promessas de construção de escolas, abertura de furos de água. (Jornal O País⁵)

Em resposta às contestações da população, a Portucel Moçambique decidiu co-optar um grupo de cinco organizações da sociedade civil, por via da constituição de um conselho consultivo da empresa. O grupo é composto pela: Action Aid Moçambique (AAMoç), uma organização não-governamental internacional que se domesticou no país sob regime jurídico de associação; a Organização Rural de Assistência Mútua (ORAM); Ajuda de Desenvolvimento de Povo para Povo (ADPP), Programa Nacional dos Direitos Humanos (PNDH) e Plataforma da Sociedade Civil Moçambicana para a Protecção Social (PSCMPS).

A estratégia de implantação da Portucel gira entre promessas de emprego aos membros das comunidades locais, construção de escolas e melhoria geral das condições de vida. A Portucel diz ter criado 80 postos de trabalho – sem menção de quantos nacionais e quantos estrangeiros nem referência dos cargos ocupados por nacionais e por estrangeiros – e promete criar mais de 7.000 postos de trabalho na época do pico do projecto, para além de “permitir o desenvolvimento de uma

⁴ Disponível em <https://macauhub.com.mo/pt/2017/12/07/pt-portucel-mocambique-ja-plantou-13-mil-hectares-com-eucalipto/>

⁵ Ver detalhes em Relatos colhidos pelo jornal O País (<http://opais.sapo.mz/camponeses-queixamse-de-usurpacao-de-terras-em-manica>)

rede de empresas locais prestadoras de serviços”⁶ – enclave, pois a rede estará ao serviço do projecto da grande plantação sem com isso contribuir para a diversificação da economia.

Na essência, a Portucel Moçambique engana-se a si própria quando procura enganar os membros das comunidades. A empresa prepara contratos a serem assinados por cada “fornecedor” de pedaço de terra. Longe de estabelecerem com clareza e simplicidade os direitos e deveres de cada uma das partes, esses contratos são vagos com linguagem ambígua, pois referem promessas como “dar emprego quando for possível.” Ora, os funcionários da empresa apresentam as promessas como se de dados adquiridos se tratasse. E, assim, os membros das comunidades convencem-se - ou melhor, convenciam-se – que tinham emprego garantido na Portucel, o que não chega a acontecer.

6.4. Outros conflitos ao longo do Corredor de Desenvolvimento da Beira

Para além do conflito entre o grande capital estrangeiro (por ex., Portucel Moçambique) e as comunidades locais à volta dos direitos de posse e uso da terra, o Corredor de Desenvolvimento da Beira é uma panela de pressão com vários potenciais conflitos, apenas esperando por causas imediatas para eclodirem, como se demonstra abaixo.

Mineração versus produção alimentar. Um dos focos de conflito é a contenda entre a produção alimentar e o garimpo. Os distritos de Sussundenga e Manica não só são férteis e propícios para produção alimentar bem como têm registo de ocorrência de ouro. A extracção desse ouro é maioritariamente praticada em moldes artesanais, sem segurança, sem planos de extracção que possam prevenir a sobreposição de áreas geográficas sendo umas para a produção alimentar e outras para a prática do garimpo. Na disputa, a produção alimentar sai sempre a perder tal como aconteceu com a Associação Camponesa Eduardo Mondlane, em Manica, que viu as suas machambas desaparecerem por força do garimpo. Outros estudos anteriores (por exemplo, Barra 2005; Selemane 2010) identificaram este conflito.

Irrigação das machambas versus pesca. Outro foco de conflito reside na competição do uso da água dos rios. A mesma água necessária para a irrigação das machambas – e em alguns casos para consumo doméstico – é retirada dos mesmos rios onde se pesca, para além de ser a mesma água a que os garimpeiros (legais e ilegais) recorrem tanto para o processamento do ouro. *Demarcação de pipeline versus habitação e machambas.* O traçado por onde passa o *pipeline* que transporta combustível do porto da Beira para o Zimbábue, nas bermas da estrada nacional número 6, está a ser demarcado pela empresa proprietária. A demarcação consiste na colocação de marcos físicos, feitos de betão, para sinalizar o raio de distância de 25 metros de cada lado – dentro do qual não deve haver machambas nem casas. Acontece que, como essa demarcação só começou em Agosto de 2018, grande parte do troço contém casas, machambas e igrejas dentro do raio considerado proibido. Vários entrevistados no troço Manica-Machipanda disseram não ter conhecimento do plano de demarcação nem fazer ideia de como será o processo de afastamento das suas casas para fora do raio pretendido pela empresa. Desta forma, sem diálogo nem negociação, é de prever que surja um conflito naquela zona.

⁶ Ver detalhes em <http://www.thenavigatorcompany.com/Institucional/Portucel-Mocambique>

Projectos de infra-estruturas propostos e planificados para o Corredor da Beira

Projecto	Localização	Descrição	Infra-estruturas de Apoio	Investimento Estimado	Impacto na região
Construção e melhoramento da Estrada N6 no percurso Beira a Machipanda	Cidade da Beira até Machipanda na Província de Manica.	Estrada Nacional Número Seis (EN6) em toda a sua extensão de 288 quilómetros, que liga cidade portuária da Beira à vila fronteiriça de Machipanda com o vizinho Zimbabué.	Porto da Beira Construídas (3) três praças de portagem, (2) duas básculas, (6) seis postos de controlo policial e 50 paragens de transportes públicos e serão reparados pontes com uma extensão conjunta de 1,652 metros, e 7 aquedutos.	US\$ 410 Milhões	A estrada, que também beneficia os países do interior que se servem do porto da Beira para o respectivo comércio externo, como o Zimbabué, Malawi, Zâmbia, Botsuana e RD do Congo, conhece um tráfego médio diário superior a três mil veículos automóveis, entre pesados e ligeiros.
Reabilitação da Linha Férrea Beira /Machipanda	Cidade da Beira até ao Machipanda na Província de Manica.	Construção de 317 km de linha férrea	Porto da Beira	US\$300 Milhões	Este troço assume particular importância para Moçambique, pois vai imprimir maior dinamismo na ligação estratégica de e para os diferentes pólos de desenvolvimento do país e da SADC, melhora a eficiência na circulação de pessoas e bens entre diferentes entrepostos existentes ao longo da via.
Melhoramento da Linha de Sena	Porto da Beira, Cidade da Beira, Distrito de Dondo até a Vila de Moatize em Tete.	Linha de Sena com 547 km, a partir do Distrito do Dondo até a Vila de Moatize, ramais de Marromeu com 82 km e o de Dona Ana - Vila Nova (fronteira com Malawi), numa extensão de 44 km	Porto da Beira	€ 47 Milhões	Esta linha possibilita o desenvolvimento no centro e no interior do país, facilita o escoamento do carvão na província de tete e faz a ligação do Malawi, Zâmbia ao Porto da Beira.

Projecto	Localização	Descrição	Infra-estruturas de Apoio	Investimento Estimado	Impacto na região
Construção do Bypass de acesso ao Porto na Estrada Nacional N6 (Localizado no distrito de Dondo a 30 km)	Distrito de Dondo até Porto da Beira	Estrada com duas faixas de rodagem e com uma extensão de 30 Km	Porto da Beira / Estrada Nacional N6	US\$ 30 milhões	Facilitação do acesso ao Porto da Beira permitindo o descongestionamento dos acessos a cidade da Beira, o que contribuirá para a redução do tempo de espera bem como no aumento da eficiência do Porto.
Construção do Porto Seco de Dondo	Dondo	Construção de um porto seco em Dondo	Porto da Beira / Estrada Nacional N6	US\$ 80 milhões	Facilitação do escoamento das cargas de a para o interior de Moçambique assim como de e para os Países do <i>hinterland</i> através das linhas férreas de Sena e Machipanda e dos outros modais de transporte
Porto Seco de Moatize	Moatize	Construção de um porto seco em Moatize	Porto da Beira / Estradas Nacionais N6 e N7	Por ser determinado	Facilitação do escoamento das cargas de a para o interior de Moçambique assim como de e para os Países do <i>hinterland</i> através das linhas férreas de Sena e Machipanda e dos outros modais de transporte
Construção da Fronteira Única Forbes-Machipanda, Mozambique, Zimbabwe	Machipanda	Construção da Fronteira Única	Porto da Beira / Estradas Nacionais N6 e N7	US\$ 50 milhões (previsão do Zimbabwe)	Facilitação do comércio entre os países
Construção da Fronteira Única Nyamapanda-Cuchamano, Mozambique, Zimbabwe	Cuchamano	Construção da Fronteira Única	Estrada Nacional N7	US\$ 50 milhões (previsão do Zimbabwe)	Facilitação do comércio entre os países

FONTE: Programa de Desenvolvimento Espacial (PDE) do Ministério dos Transportes e Comunicações (2018).

7. CONCLUSÕES E LIÇÕES APRENDIDAS: CONSOLIDAÇÃO DE UM ENCLAVE AO SERVIÇO DO *HINTERLAND*

É possível evitar conflitos mantendo intacto o enclave, o formato extravertido da economia que caracteriza o Corredor de Desenvolvimento da Beira? Logicamente que não. O paradigma de desenvolvimento assente em grandes projectos, altos volumes de investimento directo estrangeiro em linha com o extractivismo, secundarizando a economia e as comunidades locais não pode evitar o conflito. A mudança de designação de “corredores” para “corredores de desenvolvimento”, na premissa de que essa mudança se possa traduzir numa abordagem diferente em termos de conexão entre capital estrangeiro e resolução de problemas locais não passou de um fracasso. Assim, longe de se transformar o Corredor da Beira em Corredor de Desenvolvimento da Beira apenas se consolidou o seu carácter de enclave e se robusteceu a sua capacidade de servir os países do *hinterland* (Conning e Robinson 2009).

Na linha argumentativa de Fonseca (2003), “da mesma forma que Portugal colonial revelou uma incapacidade política histórica para controlar efectivamente o desenvolvimento das suas colónias e explorar de forma eficiente os recursos das mesmas, permitindo a entrada de companhias estrangeiras e aceitando, impotente, decisões políticas de outros países, sobre os seus territórios, também Moçambique actualmente, e desde a Independência, tem revelado uma forte debilidade política no campo das relações internacionais, daí resultando muitas limitações à aplicação de um modelo de desenvolvimento socioeconómico concebido e construído internamente, pelo próprio país.” Ora, a questão de fundo não é a local de fabrico (“*o made in*”) do modelo de desenvolvimento em vigor, mas sim a sua natureza, funcionalidade e finalidade.

Independentemente de onde for concebido o modelo de desenvolvimento, o seu efeito dependerá sempre de factores como: esse modelo cria, reforça e reproduz enclaves, coloca a economia – neste caso o Corredor da Beira – mais ao serviço dos interesses exteriores e menos ao serviço da economia local ou ele serve, à partida, interesses nacionais – no sentido de estratégia económica nacional e não de empresas registadas em cartórios nacionais?

Por esta razão, a prevenção de conflitos, sejam eles entre investidores estrangeiros e nacionais, ou entre investidores e comunidades locais, ou ainda entre actividades económicas concorrentes entre si, só é possível com uma mudança de paradigma. Procurar evitar reassentamentos de camponeses, ou evitar perda de terras aráveis sem sair do modelo económico que vive e sobrevive de reassentamentos e usurpação de terras – porque são feitos do modelo e não defeitos - é simplesmente contraproducente.

A constituição de um conselho consultivo composto por organizações da sociedade civil – por mais santas e bem-intencionadas que elas sejam – não pode evitar que ocorram conflitos resultantes da implementação dum projecto de investimento sedento de milhares de hectares de terra como é o caso da Portucel Moçambique.

REFERÊNCIAS

- ASIAN DEVELOPMENT BANK (ADB). (2013). Use of Political Economy for ADB Operations. Manila.
- BARRA, L. (2015). Usurpadores de Terras em Moçambique. Acedido a 21/10/2018, de <http://visao.sapo.pt/actualidade/mundo/usurpadores-de-terras-em-mocambique=f810619>.
- BOND, P. (2018). Towards a Broader Theory of Imperialism. Review of African Political Economy (ROAPE), retrieved from <http://roape.net/2018/04/18/towards-a-broader-theory-of-imperialism/>Cambridge: Clarendon Press Oxford.
- CAPORASO, J. A. (1992). Theories of Political Economy. Cambridge: Cambridge.
- CARDOSO FH, FALETTO E. (1979). Dependency and development in Latin America. Berkeley: Castel-Branco, C. N. (2010). Economia extractiva e desafios de industrialização em Moçambique. IESE. Maputo.
- CHANG, H.-J. & ROWTHORNE, R. (1995). The Role of the State in Economic Change.
- CONNING, J. AND ROBINSON, J. (2009). Enclave and Development: an empirical assessment; Springer Science; available at: https://scholar.harvard.edu/jrobinson/files/jr_enclaves_development.pdf , Development Leadership Programme – Leaders, Elites and Coalitions. Birmingham
- DFID. (2009). Political Economy Analysis – How to Note. London.
- EPN, Sergio Baffoni, Mandy Haggith ADECRU, Mozambique Quercus, Portugal ARA, Alemanha KKM, Alemanha. (2017). Usurpação de Terra para Celulose - Novo Projecto de Portucel Moçambique. Documento de Discussão, Novembro 2017. Disponível em <http://www.environmentalpaper.eu/wp-content/uploads/2017/11/171117-Discussion-Document-Portucel-Report-2017-Portuguese.pdf>
- FERRARO, V. (1996). Dependency Theory: An Introduction. *The Journal of Development Studies* 6 (1), 226-254.
- FONSECA, M. (2003). Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique. AFRICANA STUDIA, Nº 6, 2003, Edição da Faculdade de Letras da Universidade do Porto pp 201-230. Disponível em file:///C:/Users/game/Downloads/Os_corredores_de_desenvolvimento_em_Mocambique.pdf
- FRITZ, V.; BRIAN, L.; e Ort, R. (Eds); (2014). Problem-Driven Political Economy Analysis – The World Bank’s Experience. Directions in Development. Public Sector Governance. Washington D.C
- GAMBLE, A. (1995). The New Political Economy. *Political Studies* Vol. 43 No. 3 , 516-
- HANLON, J. E SMART, T. (2008). Há Mais Bicicletas – Mas há Desenvolvimento? <http://environmentalpaper.org/wp-content/uploads/2017/11/171117-Discussion-Document-Portucel-Report-2017-Portuguese.pdf>
- HUDSON, D. E LEFTWICH, A. (2014). From Political Economy to Political Analysis. Important and how do you do it? (DLP Evidence, Research and Policy Workshop, Frankfurt, Germany, 10-11 March).
- LEFTWICH, A. (2011). Thinking and working politically: What does it mean, why is it important? And how do you do it? Discussion Paper. Developmental Leadership Programme; disponível em <http://publications.dlprog.org/Working%20politically%20workshop%20introduction.pdf>
- LIN, J. (2011). New Structural Economics: A Framework for Rethinking Development. *The World Bank Research Observer* 26 (2), 193-221.
- MOSCA, J. (2004). SOS África. Angola: Agricultura e desenvolvimento. Piaget. Lisboa
- MOSCA, J. (2010). Endogeneização do desenvolvimento: o que é? Economicando. *Jornal Savana* de 29.01.2010
- NHANTUMBO, I. ET AL. (2018). Desmatamento na Paisagem do Corredor da Beira: o papel de factores sócioeconómicos. IIED Relatório do Pesquisa, Londres. Disponível em <http://pubs.iied.org/pdfs/13601PIIED.pdf>

NTAUZI, C. (2014). Moçambique: Camponeses Acusam Candidatos à Presidência da República de Marginalizarem a Agricultura Camponesa. ADECRU – Maputo. Acedido a 19/06/17, de <http://www.siemenuu.org/pt-pt/news/mozambique-camponeses-acusam-candidatos-presidencia-da-republica-de-marginalizarem-agricultura>.

POTEETE, A., (2009). Is Development Path Dependent or Political? Reinterpretation of Mineral-Dependent Development in Botswana. *Journal of Development Studies*, 45(4), 544–571.

SELEMANE, T. (2010). Questões à Volta da Mineração em Moçambique. CIP. Maputo.

SELEMANE, T. (2014). Coal-based linkages and development – A political economy perspective. Unpublished Masters Thesis. School of Economics and Business Sciences, University of the Witwatersrand. Johannesburg.

SMART, T. E HANLON, J. (2014). Galinhas e Cerveja: uma receita para o crescimento. CIEDIMA. Maputo.

SMART, T. E HANLON, J. (2006). O milagre de Manica acabou. *Jornal Notícias*. 31.05.2006, também disponível em:

<http://www.finland.org.mz/public/default.aspx?contentid=145938&nodeid=40240&contentlan=17&culture=pt-PT>.

STANILAND, M. (1985). What Is Political Economy? A Study of Social Theory and Underdevelopment. Harvard: Harvard University Press University of California Press; 1979. University Press.

BOLETINS DA REPÚBLICA:

- BR nº 23, III Série de 10 de Junho de 1998 - pág. 542 (**Cornelder de Moçambique**)

-BR nº 169, III Série de 28 de Agosto de 2018 - pág. 5889 (Beira Grain Terminal)

- R nº 85, III Série de 30 de Abril de 2018 - pág. 2697 (**Transportes Carlos Mesquita**)

- BR nº 117, III Série de 14 de Junho de 2018 - pág. 3856 (**Mespar**)

- BR nº 86, III Série de 2 de Maio de 2018 - pág. 2642 (**Grupo Carlos Mesquita**)

- BR nº 37, III Série, Supl., de 29 de Março de 2016 - pág. 1558 - (24) (**Indico Logistics, Limitada**)

BR nº 174, III Série de 8 de Novembro de 2017 - pág. 7131 (**Bridge Shipping, Lda**)

-BR nº 85, III Série de 18 de Julho de 2016 - pág. 4702 (ETC)

- BR nº 86, III Série de 2 de Maio de 2018 - pág. 2642 (Sermoz)

- BR nº 113, III Série de 20 de Julho de 2017 - pág. 4257 (**Substantia**)

- BR nº 79, III Série de 1 de Outubro de 2014 - pág. 3139 (RGB)

- BR nº 86, III Série de 2 de Maio de 2018 - pág. 2642 (**Danmo**)

- BR nº 125, III Série de 19 de Outubro de 2016 - pág. 6594 (**Olam**)

- BR nº 5, III Série de 30 de Janeiro de 2008 - pág. 106 (Transcom)

BR nº 41, III Série, Supl., de 25 de Maio de 2015 - pág. 1546 - (11) (**NewSpeed international, Lda**)

BR nº 52, III Série, 2º Supl. de 30 de Dezembro de 2008 - pág. 858-(25) (**Mediterranean Shipping Company (Moçambique), Limitad**)

BR nº 47, III Série de 12 de Junho de 2013 - pág. 1784 (**CWT**)

BR nº 119, III Série de 5 de Outubro de 2016 - pág. 6354 (**Beira Logistis Terminais**)

BR nº 92, III Série, Supl., de 18 de Novembro de 2013 - pág. 3700-(16) (**Independente Beira Logistic Terminais**)

BR nº 160, III Série de 13 de Outubro de 2017 - pág. 6398 (**Mozfoods**)

BR nº 37, III Série de 10 de Setembro de 1997 - pág. 831 (**Lalgy**)

BR nº 45, III Série de 5 de Junho de 2015 - pág. 1660 (**Portucel**)

BR nº 5, III Série, Supl., de 4 de Fevereiro de 2011 - pág. 116-(30) (**Transcom Sharaf**)

BR nº 34, III Série, 3º Supl. de 29 de Agosto de 2011 - pág. 826-(64) (**Chele Serviços e Consultoria**)

BR nº 85, III Série de 1 de Junho de 2017 - pág. 3047 (**Companhia de Vanduzi**)

BR n° 43, III Série de 26 de Outubro de 2011 - pág. 1306 (**FrutiManica**)

BR n° 111, III Série de 17 de Julho de 2017 - pág. 4284 (**Mozambique Honey Company**)

LISTA DOS TÍTULOS PUBLICADOS DA SÉRIE OBERVADOR RURAL

Nº	Título	Autor(es)	Ano
69	Indicadores de Moçambique, da África subsaariana e do mundo	Rabia Aiuba e Yara Nova	Dezembro de 2018
68	Médios produtores comerciais no Corredor da Beira: Dimensão do fenómeno e caracterização social	João Feijó e Yasser Arafat Dadá	Novembro de 2018
67	Pólos de crescimento e os efeitos sobre a pequena produção: O caso de nacala-porto	Yasser Arafat Dadá e Yara Nova	Outubro de 2018
66	Os Sistemas Agro-Alimentares no Mundo e em Moçambique	Rabia Aiuba	Setembro de 2018
65	Agro-negócio e camepsinato. Continuidade e descontinuidade De Longa Duração. O Caso de Moçambique.	João Mosca	Agosto de 2018
64	Determinantes da Indústria Têxtil e de vestuário em Moçambique (1960-2014)	Cerina Mussá e Yasser Dadá	Julho de 2018
63	Participação das mulheres em projectos de investimento agrário no Distrito de Monapo	Aleia Rachide Agy	Junho de 2018
62	Chokwé: efeitos locais de políticas Instáveis, erráticas e contraditórias	Márriam Abbas	Mai de 2018
61	Pobreza, diferenciação social e (des) alianças políticas i meio rural	João Feijó	Abril de 2018
60	Evolução dos Preços de Bens alimentares e Serviços 2017	Yara Nova	Março de 2018
59	Estruturas de Mercado e sua influência na formação dos preços dos produtos agrícolas ao longo das suas cadeias de valor	Yara Pedro Nova	Fevereiro de 2018
58	Avaliação dos impactos dos investimentos das plantações florestais da Portucel-Moçambique nas tecnologias agrícolas das populações locais nos distritos de Ile e Namarrói, Província da Zambézia	Almeida Siteo e Sá Nogueira Lisboa	Novembro de 2017
57	Desenvolvimento Rural em Moçambique: Discursos e Realidades – Um estudo de caso do distrito de Pebane, Província da Zambézia	Nelson Capaina	Outubro de 2017
56	A Economia política do corredor de Nacala: Consolidação do padrão de economia extrovertida em Moçambique	Thomas Selemane	Setembro de 2017
55	Segurança Alimentar Auto-suficiencia alimentar: Mito ou verdade?	Máiriam Abbas	Agosto de 2017

Nº	Título	Autor(es)	Ano
54	A inflação e a produção agrícola em Moçambique	Soraya Fenita e Máriam Abbas	Julho de 2017
53	Plantações florestais e a instrumentalização do estado em Moçambique	Natacha Bruna	Junho de 2017
52	Sofala: Desenvolvimento e Desigualdades Territoriais	Yara Pedro Nova	Junho de 2017
51	Estratégia de produção camponesa em Moçambique: estudo de caso no sul do Save - Chókwe, Guijá e KaMavota	Yasser Arafat Dadá	Maiο de 2017
50	Género e relações de poder na região sul de Moçambique – uma análise sobre a localidade de Mucotuene na província de Gaza	Aleia Rachide Agy	Abril de 2017
49	Criando capacidades para o desenvolvimento: o género no acesso aos recursos produtivos no meio rural em Moçambique	Nelson Capaina	Março de 2017
48	Perfil socio-económico dos pequenos agricultores do sul de Moçambique: realidades de Chókwe, Guijá e KaMavota	Momade Ibraimo	Março de 2017
47	Agricultura, diversificação e Transformação estrutural da economia	João Mosca	Fevereiro de 2017
46	Processos e debates relacionados com DUATs. Estudos de caso em Nampula e Zambézia.	Uacitissa Mandamule	Novembro de 2016
45	Tete e Cateme: entre a implosão do el dorado e a contínua degradação das condições de vida dos reassentados	Thomas Selemane	Outubro de 2016
44	Investimentos, assimetrias e movimentos de protesto na província de Tete	João Feijó	Setembro de 2016
43	Motivações migratórias rural-urbanas e perspectivas de regresso ao campo – uma análise do desenvolvimento rural em moçambique a partir de Maputo	João Feijó e Aleia Rachide Agy e Momade Ibraimo	Agosto de 2016
42	Políticas públicas e desigualdades sociais e territoriais em moçambique	João Mosca e Máriam Abbas	Julho de 2016
41	Metodologia de estudo dos impactos dos megaprojectos	João Mosca e Natacha Bruna	Junho de 2016
40	Cadeias de valor e ambiente de negócios na agricultura em Moçambique	Mota Lopes	Maiο de 2016
39	Zambézia: Rica e Empobrecida	João Mosca e Yara Nova	Abril de 2016

Nº	Título	Autor(es)	Ano
38	Exploração artesanal de ouro em Manica	António Júnior, Momade Ibraimo e João Mosca	Março de 2016
37	Tipologia dos conflitos sobre ocupação da terra em Moçambique	Uacitissa Mandamule	Fevereiro de 2016
36	Políticas públicas e agricultura	João Mosca e Máriam Abbas	Janeiro de 2016
35	Pardais da china, jatropa e tractores de Moçambique: remédios que não prestam para o desenvolvimento rural	Luis Artur	Dezembro de 2015
34	A política monetária e a agricultura em Moçambique	Máriam Abbas	Novembro de 2015
33	A influência do estado de saúde da população na produção agrícola em Moçambique	Luís Artur e Arsénio Jorge	Outubro de 2015
32	Discursos à volta do regime de propriedade da terra em Moçambique	Uacitissa Mandamule	Setembro de 2015
31	Prosavana: discursos, práticas e realidades	João Mosca e Natacha Bruna	Agosto de 2015
30	Do modo de vida camponês à pluriactividade impact do assalariamento urbano na economia familiar rur:	João Feijó e Aleia Rachide Agy	Julho de 2015
29	Educação e produção agrícola em Moçambique: o caso do milho	Natacha Bruna	Junho de 2015
28	Legislação sobre os recursos naturais em Moçambique: convergências e conflitos na relação com a terra	Eduardo Chiziane	Maió de 2015
27	Relações Transfronteiriças de Moçambique	António Júnior, Yasser Arafat Dadá e Momade Ibraimo	Abril de 2015
26	Macroeconomia e a produção agrícola em Moçambique	Máriam Abbas	Abril de 2015
25	Entre discurso e prática: dinâmicas locais no acesso aos fundos de desenvolvimento distrital em Momba	Nelson Capaina	Março de 2015
24	Agricultura familiar em Moçambique: Ideologias e Políticas	João Mosca	Fevereiro de 2015
23	Transportes públicos rodoviários na cidade de Maputo: entre os TPM e os My Love	Kayola da Barca Vieira, Yasser Arafat Dadá e Margarida Martins	Dezembro de 2014
22	Lei de Terras: Entre a Lei e as Práticas na defesa de Direitos sobre a terra	Eduardo Chiziane	Novembro 2014

Nº	Título	Autor(es)	Ano
21	Associações de pequenos produtores do sul de Moçambique: constrangimentos e desafios	António Júnior, Yasser Arafat Dadá e João Mosca	Outubro de 2014
20	Influência das taxas de câmbio na agricultura	João Mosca, Yasser Arafat Dadá e Kátia Amreén Pereira	Setembro de 2014
19	Competitividade do Algodão Em Moçambique	Natacha Bruna	Agosto de 2014
18	O Impacto da Exploração Florestal no Desenvolvimento das Comunidades Locais nas Área de Exploração dos Recursos Faunísticos na Província de Nampula	Carlos Manuel Serra, António Cuna, Assane Amade e Félix Goia	Julho de 2014
17	Competitividade do subsector do caju em Moçambique	Máriam Abbas	Junho de 2014
16	Mercantilização do gado bovino no distrito de Chicualacuala	António Manuel Júnior	Maior de 2014
15	Os efeitos do HIV e SIDA no sector agrário e no bem-estar nas províncias de Tete e Niassa	Luís Artur, Ussene Buleza, Mateus Marassiro, Garcia Júnior	Abril de 2014
14	Investimento no sector agrário	João Mosca e Yasser Arafat Dadá	Março de 2014
13	Subsídios à Agricultura	João Mosca, Kátia Amreén Pereira e Yasser Arafat Dadá	Fevereiro de 2014
12	Anatomia Pós-Fukushima dos Estudos sobre o ProSAVANA: Focalizando no “Os mitos por trás do ProSavana” d Natalia Finger mann	Sayaka Funada-Classen	Dezembro de 2013
11	Crédito Agrário	João Mosca, Natacha Bruna Kátia Amreén Pereira e Yasser Arafat Dadá	Novembro de 2013
10	Shallow roots of local development or branching out for new opportunities: how local communities in Mozambique may benefit from investments in land and forestry exploitation	Emelie Blomgren e Jessica Lindkvist	Outubro de 2013
9	Orçamento do estado para a agricultura	Américo Izaltino Casamo, João Mosca e Yasser Arafat	Setembro de 2013
8	Agricultural Intensification in Mozambique. Opportunities and Obstacles—Lessons from Ten Villages	Peter E. Coughlin Nícia Givá	Julho de 2013
7	Agro-Negócio em Nampula: casos e expectativas do ProSAVANA	Dipac Jaientilal	Junho de 2013

Nº	Título	Autor(es)	Ano
6	Estrangeirização da terra, agronegócio e campesinato no Brasil e em Moçambique	Elizabeth Alice Clements e Bernardo Mançano Fernandes	Mai de 2013
5	Contributo para o estudo dos determinantes da produção agrícola	João Mosca e Yasser Arafat Dadá	Abril de 2013
4	Algumas dinâmicas estruturais do sector agrícola.	João Mosca, Vitor Matavel Yasser Arafat Dadá	Março de 2013
3	Preços e mercados de produtos agrícolas alimentares.	João Mosca e Márium Abbas	Janeiro de 2013
2	Balança Comercial Agrícola. Para uma estratégia de substituição de importações?	João Mosca e Natacha Bruna	Novembro de 2012
1	Porque é que a produção alimentar não é prioritária?	João Mosca	Setembro de 2012

Como publicar:

- Os autores deverão endereçar as propostas de textos para publicação em formato digital para o *e-mail* do OMR (office@omrmz.org) que responderá com um e-mail de aviso de recepção da proposta.
- Não existe por parte do Observatório do Meio Rural qualquer responsabilidade em publicar os trabalhos recebidos.
- Após o envio, os autores proponentes receberão informação por *e-mail*, num prazo de 90 dias, sobre a aceitação do trabalho para publicação.
- O autor tem o direito a 10 exemplares do número do *OBSERVADOR RURAL* que contiver o artigo por ele escrito.

Regras de publicação:

- Apresentação da proposta de um tema que se enquadre no objecto de trabalho do OMR.
- Aprovação pelo Conselho Técnico.
- Submissão a uma revisão redactorial num prazo de sessenta dias, a partir da entrega da proposta de artigo pelo autor.
- Informação aos autores por parte do OMR acerca da decisão da publicação, por *e-mail*, com solicitação de aviso de recepção, num prazo de 90 dias após a apresentação da proposta.
- Caso exista um parecer negativo de um ou mais revisores, o autor tem a oportunidade de voltar uma vez mais a propor a edição do texto, desde que introduzidas as alterações e observações sugeridas pelo(s) revisore(s).
- Uma segunda proposta do mesmo texto para edição procede-se nos mesmos moldes e prazos.
- Um segundo parecer negativo tem carácter definitivo.
- O proponente do texto para publicação não tem acesso aos nomes dos revisores e estes receberão os textos para revisão sem indicação dos nomes dos autores.
- A responsabilidade de publicação é da Direcção do Observatório do Meio Rural sob proposta do Conselho Técnico, independentemente dos pareceres dos revisores.
- O texto não pode ter mais que 40 páginas em letra 11, espaço simples entre linhas, e 3 cm em todas as margens da página (cima, baixo lado e esquerdo e direito).
- A formatação do texto para publicação é da responsabilidade do OMR.

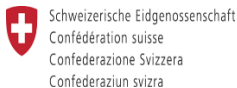


O OMR é uma Associação da sociedade civil que tem por objectivo geral contribuir para o desenvolvimento agrário e rural numa perspectiva integrada e interdisciplinar, através de investigação, estudos e debates acerca das políticas e outras temáticas agrárias e de desenvolvimento rural.

O OMR centra as suas acções na prossecução dos seguintes objectivos específicos:

- Promover e realizar estudos e pesquisas sobre políticas e outras temáticas relativas ao desenvolvimento rural;
- Divulgar resultados de pesquisas e reflexões;
- Dar a conhecer à sociedade os resultados dos debates, seja através de comunicados de imprensa como pela publicação de textos;
- Constituir uma base de dados bibliográfica actualizada, em forma digitalizada;
- Estabelecer relações com instituições nacionais e internacionais de pesquisa para intercâmbio de informação e parcerias em trabalhos específicos de investigação sobre temáticas agrárias e de desenvolvimento rural em Moçambique;
- Desenvolver parcerias com instituições de ensino superior para envolvimento de estudantes em pesquisas de acordo com os temas de análise e discussão agendados;
- Criar condições para a edição dos textos apresentados para análise e debate do OMR.

Patrocinadores:



Rua Faustino Vanombe, nº 81, 1º Andar
Maputo – Moçambique

www.omrmz.org