

Ano 12, Vol XXIII, Número 2, Jul-Dez, 2019, p. 313-330.

## **CONTRIBUIÇÃO DO ‘CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DA BEIRA’ NO DESENVOLVIMENTO LOCAL: ESTUDO DO PORTO DA BEIRA E DO EIXO DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIO PORTO DA BEIRA/INCHOPE, MOÇAMBIQUE.**

**Geraldo Cardoso Sotaria**

**Resumo:** Este estudo ainda na fase exploratória, enquadra-se no eixo temático “Territorialidades em Transfiguração” e tem como objectivo analisar a relação existente entre as actividades desenvolvidas pelo Corredor de Desenvolvimento da Beira e o desenvolvimento local, de modo a poder verificar em que medida elas têm contribuído para a melhoria das condições sócio-económicas da população do perímetro portuário e do eixo de circulação rodoviário Beira/Inchope. O estudo baseou-se na observação de campo acompanhados de registos fotográficos, análises bibliográfica, documental e cartográfica. Os resultados indicam que as principais actividades desenvolvidas pelo Porto da Beira são manuseamento de contentores, estiva, conferência, recepção, armazenamento, pesagem e entrega de carga. Além do Porto, a zona portuária envolve os bairros adjacentes de Munhava-Matope e Pioneiros, onde a população desenvolve o comércio informal. Ao longo do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira/ Inchope, identificou-se variadas infraestruturas sócio-económicas: 2 lodges, 2 restaurantes, 21 bombas de combustíveis, 2 portagens e 9 pólos comerciais que estruturam o eixo rodoviário: Bazar Filipe, Zona Económica Especial da Manga Mungassa, Inhamizua, Dondo, Mafambisse, Tica, Lamego, Nhamatanda e nó do Inchope, constituindo potencialidades para o desenvolvimento local bem como servindo aos camionistas em serviço de trânsito. De modo cauteloso, conclui-se que, apesar do maior fluxo rodoviário, elevado volume de carga em trânsito e desenvolvimento do comércio de base local, o Corredor de Desenvolvimento da Beira possui potencialidades para estimular o desenvolvimento local.

*Palavras-chave:* Corredor de desenvolvimento da Beira, população, desenvolvimento local.

### **Contribution of the 'Beira Development Corridor' to local development: study of the Porto da Beira and the Porto da Beira / Inchope road circulation axis, Mozambique.**

**Abstract:** This study is still in the exploratory phase and fits into the thematic axis “Territorialities in Transfiguration” and aims to analyze the relationship between the activities developed by the Beira Development Corridor and local development, in order to verify to what extent have contributed to the improvement of the socio-economic conditions of the population of the port perimeter and of the Beira / Inchope roadway. The study was based on field observation accompanied by photographic records, bibliographical, documentary and cartographic analysis. The results indicate that the main activities developed by the Port of Beira are container handling, stowage, conferencing, reception, storage, weighing and delivery of cargo. In addition to Porto,

the port area involves the adjacent districts of Munhava-Matope and Pioneiros, where the population develops informal commerce. Along the Porto / Beira / Inchope road circulation axis, a variety of socio-economic infrastructures were identified: 2 lodges, 2 restaurants, 21 fuel pumps, 2 tolls and 9 commercial hubs that structure the road axis: Bazar Filipe, Economic Zone Manga Mungassa Special, Inhamizua, Dondo, Mafambisse, Tica, Lamego, Nhamatanda and Inchope node, providing potential for local development as well as serving truck drivers in transit service. Cautiously, it can be concluded that, despite the higher road flow, high volume of cargo in transit and development of local base trade, the Beira Development Corridor has the potential to stimulate local development.

*Keywords:* Beira development corridor, population, local development.

## **Introdução**

Nos dias que correm, é notória a preocupação em torno das questões de desenvolvimento, em razão da urgência, no nosso país, de construção de um projecto nacional de desenvolvimento. Motivado por este projecto, Moçambique assentou a sua estratégia de desenvolvimento na base do triângulo que compreende a agricultura, mineração e corredores de desenvolvimento (PARP, 2011-2014).

Relativamente aos corredores de desenvolvimento, o país dispõe três (3), distribuídos nas três regiões (Norte, Centro e Sul): Corredor de Desenvolvimento de Nacala, Corredor do Desenvolvimento da Beira e Corredor do Desenvolvimento de Maputo, respectivamente.

Neste contexto, este estudo, pretende responder a pergunta: será que o Corredor de Desenvolvimento da Beira contribui para impulsionar o desenvolvimento local ou serve apenas às facilidades de acessibilidade dos países do interior? Para o efeito, o estudo exploratório tomou como ponto de referência o Porto da Beira e o eixo de circulação rodoviário Porto da Beira/Inchope, Moçambique.

Constitui objectivo geral desta pesquisa, analisar a relação existente entre as actividades desenvolvidas pelo Porto da Beira e ao longo do eixo de circulação rodoviário Beira-Inchope e o desenvolvimento local. Os objectivos específicos são: i) identificar as actividades sócioeconómicas desenvolvidas na área de pesquisa, sob a influência do CDB e, ii) verificar a relação existente entre as actividades sócioeconómicas da população, aquelas desenvolvidas pelo Porto da Beira e no eixo de circulação rodoviário Beira-Inchope e seu reflexo no desenvolvimento local.

## Contextualização e construção de mapa conceitual

Este estudo de carácter exploratório faz uma abordagem em torno da “Contribuição do ‘Corredor de Desenvolvimento da Beira’ no desenvolvimento local: estudo do Porto da Beira e do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira/Inchope, Moçambique”.

Ora, a temática sobre corredores de desenvolvimento como estratégias de desenvolvimento local é relativamente recente, década 60, e em Moçambique, estudos que analisam a contribuição de corredores desenvolvimento para o desenvolvimento local ou regional são relativamente escassos.

No entanto, alguns estudos a que tivemos acesso: Fonseca (2003), Guedes et al (2013), Silva et al (2013), Niño (2014), de Selemane (2019), Manhicane Jr e Mandamule (2019), abordam sobre corredores de desenvolvimento inseridos no contexto regional (África Austral), servindo basicamente aos interesses dos países do interior.

Evidentemente, sem desmerecer estudos feitos, o que pretendemos trazer como diferencial que pretendemos neste estudo é procurar saber em que medida as actividades desenvolvidas pelo Porto da Beira e ao longo do eixo de circulação rodoviário porto de Beira/Inchope, sob a influência do Corredor de Desenvolvimento da Beira, contribuem para o desenvolvimento local.

## Um olhar sobre corredores de desenvolvimento

É relativamente antiga a abordagem sobre corredores (Séc. XIX), com o objectivo de conectar diferentes regiões, possibilitando, não só, a troca comercial, mas também a interacção e transmissão cultural, religiosa, económica, política e social entre civilizações distantes (Hope e Cox, 2015) apud Aiuba (2019:3); porém, a temática em torno dos Corredores de Desenvolvimento é recente.

Assim, na literatura, os corredores de desenvolvimento são tratados sob várias ópticas e definições. Esta multiplicidade de olhares torna, efectivamente, difícil a conceituação específica do termo “corredor de desenvolvimento”.

Deste modo, Fonseca (2003), antes refere que, em Moçambique, o que chamamos de Corredores de Desenvolvimento outrora eram:

“designados apenas por ‘corredores’ por se referirem apenas às facilidades de acessibilidade num conjunto de infraestruturas de transporte instaladas ao longo dos eixos de penetração nos países encravados no interior – land-locked countries - a partir dos Portos nos Oceano Índico (p.202).

Ora, a percepção acima apresentada é necessária e constitui um ponto de partida e de chegada para, entender o que pode ser corredor de desenvolvimento e permiti, para este estudo, aferir se o corredor de desenvolvimento da Beira tem contribuído no desenvolvimento local, tanto das pessoas residentes próximas a uma das grandes infraestruturas integrante no corredor – Porto da Beira, bem como a população que se localiza ao longo do troço Beira-Inchope que faz parte do eixo circulação rodoviário Beira-Machipanda, ao longo da Estrada Nacional Número 6 (EN6).

Como foi referido na ideia anterior, há uma multiplicidade de conceituação sobre “Corredor de Desenvolvimento”. Piffer e Colling (2016), baseando-se no trabalho de Kleynhans (2001), Campbell e Meades (2008), dão uma ideia sobre corredor e corredor de desenvolvimento.

Assim, citando Kleynhans, Piffer e Colling (2016:103), apresentam a ideia de “corredor como uma faixa de desenvolvimento, de natureza linear, com limites específicos em ambas as laterais, que permite movimento e actividades concentrados dentro de suas bordas”.

Outros autores que Piffer e Colling (2016:104), citam são Campbell e Meades (2008), que a partir de uma representativa esquemática, definem “corredor de desenvolvimento como uma área que liga dois pólos, podendo ter nível de desenvolvimento elevado em virtude da sua localização”.

Numa perspectiva ainda de construção do mapa conceitual sobre corredores de desenvolvimento, Bolfe e Batistelia (2010:25), estes entendem como “segmentos de sistema logístico que conectam áreas ou pólos (regiões), envolvendo diferentes meios

de transporte (ferrovias, rodovias e vias fluviais), com portos, centros de beneficiamento e processamento industrial que viabilizam o escoamento de mercadorias”

Evidentemente que, analisando estas percepções sobre corredores de desenvolvimento, forma-se uma ideia de que, de facto, um corredor de desenvolvimento é uma faixa, uma área ou um segmento que conecta pólos de interesse económico, envolvendo diferentes meios de transporte para o escoamento de bens e serviços.

### **Desenvolvimento e desenvolvimento local: uma percepção possível**

Tal como os corredores de desenvolvimento, na literatura, os conceitos de desenvolvimento e desenvolvimento local são abordados sob várias ópticas e definições, mostrando, por conseguinte, uma necessidade permanente de construção e reconstrução.

Obviamente, durante muito tempo, acreditava-se na teoria segundo a qual o desenvolvimento era uma consequência directa do crescimento económico; um termo associado à noção de progresso material e de modernização tecnológica (Martins, 2002:52).

Como se pode depreender, essa corrente entende tão-somente a dimensão económica e tecnológica do desenvolvimento, não considerando, os seus aspectos sociais e ambientais.

Nas suas análises, Souza (1993) citado por Guambe (2006:18), observa que “os frutos advindos do crescimento económico podem ou não trazer benefícios para a população como um todo, assim como para o meio ambiente. Nesse sentido, o crescimento é condição indispensável para o desenvolvimento, mas não é condição suficiente”.

De resto, o desenvolvimento entendido e associado a progresso material, decorre de uma visão positivista que só enxerga o desenvolvimento no crescimento de taxas e indicadores de natureza económica. Também acolhe a crença do progresso linear e tecnicista, características, evidentemente, da época moderna.

Porém, sem perder de vista a sua complexidade, o conceito de desenvolvimento pode ser levado ao nível local. Aqui, o local pode ser entendido como uma delimitação geográfica do território que apresenta o espaço imediato dos acontecimentos mais simples e também mais complexos da vida quotidiana (Guambe, 2006).

Na verdade, este é o propósito que se pretende com este estudo, que tem como local o Porto da Beira e o eixo de circulação rodoviário Beira-Inchope, sob a influência do Corredor de Desenvolvimento da Beira, procurando verificar os benefícios gerados para a população residente próximo ao Porto da Beira e aquela que se localiza ao longo daquele eixo.

Neste contexto, para este estudo, será adoptada a concepção do desenvolvimento local aquela dada pelo Comité Económico e Social das Comunidades Europeias (1995), que “concebe o desenvolvimento local como um processo de reactivação da economia e de dinamização de uma sociedade local, com base no aproveitamento óptimo dos recursos endógenos, objectivando o crescimento da economia, a criação de emprego e a melhoria da qualidade de vida” Comité, 1995 apud Martins (2002:53).

Outrossim, para avaliar o desenvolvimento local (melhoria na qualidade de vida e o bem-estar), o presente estudo utilizou um indicador económico - actividades comerciais, desenvolvidas pelo Porto da Beira e ao longo do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira/Inchope nos polos de interesse económico identificados.

### **Percurso metodológico da pesquisa**

Para a elaboração do trabalho, o método de investigação utilizado divide-se em método de abordagem e de procedimento. O método de abordagem foi hipotético dedutivo, porque se partiu da teoria para predizer a ocorrência de fenómenos particulares.

Para o efeito, a pesquisa baseou-se fundamentalmente no modelo teórico desenvolvido por Hendrik A. Kleyhans (2001) e Romano Del Mistro (2001) sobre Corredores de Desenvolvimento que permitiu a delimitação de um conjunto de princípios e precondições para o estudo de corredores de desenvolvimento (Piffer e Colling, 2016:122).

De facto, de acordo com Popper (1968) citado por Silva (2011:164), uma investigação de carácter dedutivo começa com um sistema teórico, desenvolve definições operacionais das proposições e dos constructos que fazem parte dessa teoria, e testa-os, empiricamente, para ver se correspondem aos resultados esperados.

Em termos de métodos de procedimentos, a investigação iniciou com uma pesquisa bibliográfica que consistiu na leitura e análise de ideias presentes em diversas obras, teses, monografias e artigos científicos que abordam sobre corredores de desenvolvimento e desenvolvimento local. Entretanto, alguns materiais bibliográficos serão acessados e extraídos na internet.

A opção pela pesquisa bibliográfica visou, de acordo com Marconi e Lakatos (1999), colocar o pesquisador em contacto com tudo o que foi escrito sobre determinado assunto, reforçar a análise de pesquisas ou manipulação de informações.

Assim, com o uso deste procedimento metodológico foi possível definir a base teórica e também a metodologia que pudesse sustentar as reflexões e análise posteriores.

No decorrer do estudo, dada à relativa escassez de obras, teses e artigos científicos publicados nessa temática, a pesquisa documental foi a principal fonte primária de dados.

Para o efeito, foi analisado um relatório de projecto da empresa de capital privado Cornelder de Moçambique, que detém 67% da participação de gestão do Porto da Beira e 33% da Empresa pública Caminho de Ferro de Moçambique.

No decorrer de estudos, alguns dados serão apresentados na forma de mapas, por exemplo, o mapa de enquadramento geográfico da área de estudo, elaborado através do software ArcGis 10.2.1, onde explorou-se a ferramenta ArcMap para adicionar-se os dados e produzir o mapa, utilizando um data frame que enquadrar o Porto da Beira e do traçado da Estrada N6 que, para este estudo, constitui o eixo de circulação rodoviário Beira-Inchope.

Ao longo do trabalho de campo contemplou observação directa direccionada para ver “in loco” as principais actividades desenvolvidas no Porto da Beira e ao longo do eixo de circulação. Porém, para evidenciar os aspectos observados, foi usada uma máquina fotográfica para o registo de imagens que reforçam a descrição dos aspectos registados.

## O Porto da Beira e o eixo de circulação rodoviário Porto de Beira-Inchope e sua ralação com o desenvolvimento local

### Enquadramento geográfico da área de estudo

Dados disponíveis indicam que, em termos de infraestruturas de transporte, o Corredor de Desenvolvimento da Beira compreende: os eixos de circulação rodoviária (EN6) e Caminho-de-ferro que liga o Porto da Beira ao leste do Zimbabué (linha Machipanda), e os eixos de circulação rodoviária (EN7) e Caminho-de-ferro que também liga o Porto da Beira ao Malawi (linha de Sena).

Existe o Pipeline/oleoduto, transportando produtos petrolíferos refinados, desde o Porto da Beira até Harare, no Zimbabwe, um país vizinho de Moçambique e membro da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral.

De acordo com PÉREZ-NINÑO (2014:202), 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.

Ao nível regional, a Zâmbia, o Malawi, Zimbabué, República Democrática de Congo, Botswana, todos estes países do interior (interland), estão conectados através do corredor da Beira, com grandes potencialidades da região (vide tabela 1).

Tabela 1: Potencialidades da região Austral de África

Designação do país	Potencialidades
Moçambique	Tabaco, madeira, algodão, açúcar, caju, camarão, copra, alumínio, carvão, gergelim
Zâmbia	Cobre, cobalto, algodão, açúcar, tabaco
Zimbabué	Tabaco, vermiculite, granito, chá, nickel, madeira, aço, ferro-crómio, algodão
Malawi	Tabaco, chá, açúcar, algodão, café, oleaginosa
República Democrática de Congo	Cobre, açúcar, café, cacau, zinco, diamante, cobalto
Botswana	Cobre, nickel, diamante, têxteis

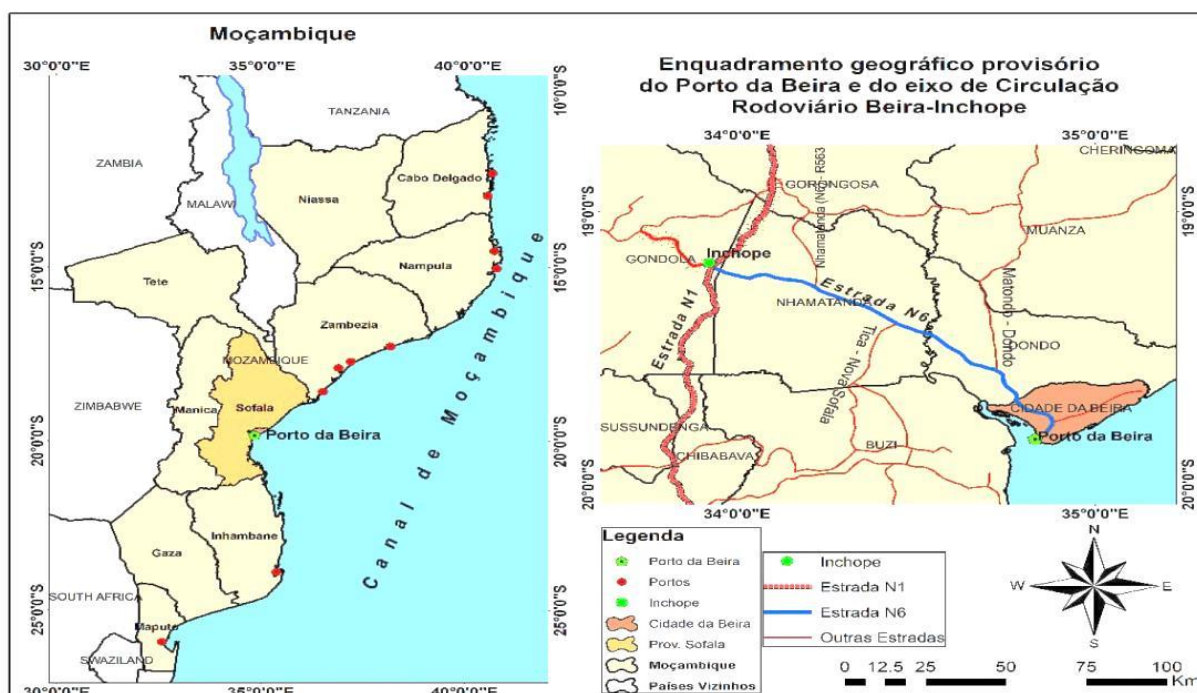
Fonte: Cornelder de Moçambique (2007).



No entanto, sob o ponto de vista da geografia local, o Corredor de Desenvolvimento da Beira, abrange as províncias de Sofala (cidade da Beira, distritos de Dondo e Nhamatanda) e Manica (cidade de Chimoio e os distritos de Gondola e Manica (Aiuba, 2019:5).

A área de estudo, o Porto da Beira e o eixo de circulação rodoviário Porto da Beira/Inchope, localiza-se na costa Leste do continente Africano, a 20 Km do mar aberto, a esquerda do estuário do Rio Pungué, com Latitude - 19° 50' S e Longitude - 34° 50' E. O traçado do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira-Inchope, enquadra-se na Latitude - 19° 50' S e Longitude -34° 00' E (observe o mapa 1).

Mapa 1: Área de estudo



Fonte: Base de dados da CENACARTA (2007)

### Porto da Beira: infraestruturas e actividades

De acordo com o relatório da empresa Cornelder de Moçambique (2007), em termos de infraestruturas portuárias, o Porto da Beira contempla: 11 cais com comprimento total de 1.994 m, 5 terminais (combustível, carga geral, contentores, carvão e de citrinos).

Entretanto, em 2016, o Porto da Beira foi revitalizado, com o propósito de conferir maior capacidade de processamento de contentores, dos anteriores 200 mil para 700 mil por ano, após um investimento de cerca de 6,2 milhões de dólares norte americanos e um movimento de circulação de 700 camiões por dia (Cf: <http://opais.sapo.mz/porto-da-beira-adopta-sistema-electronico-de-gestao-de-carga>, acesso em 23 de Julho de 2019).

Em termos de indicadores estatísticos, a carga geral avaliada em 1.2 milhões de toneladas ao ano, contempla produtos de exportação como trigo, milho, granito, adubo, clínquer, arroz, açúcar, representando 67% do volume total da carga manuseada no Porto da Beira.

O terminal de contentores avaliado em 54.268 TEUs (aproximadamente a 0.6 milhões de toneladas) representando 33% de carga manuseada, armazena principalmente o tabaco, açúcar, chá, algodão, madeira, sucata, vermiculite.

Evidentemente que, estes dois terminais (carga geral e contentores) concentra principais actividades desenvolvidas no porto da Beira, designadamente: estiva, manuseamento, conferência, recepção, armazenagem, pesagem e entrega de cargas.

### **Principais actores e absorção de mão-de-obra**

De acordo com Selemene (2019), citando dados fornecidos pelo Porto da Beira, indica 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 Cornelder de Moçambique 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 m<sup>2</sup> e empregam cerca de 2.000 trabalhadores efectivos e 1.500 sazonais (Selemene, 2019:12).

No estudo, o autor identificou 16 principais empresas de logística, transitárias e de despacho aduaneiros que operam no Porto da Beira. Dada a sua relevância para este estudo, pois ilustra a competitividade na provisão de serviços portuários e absorção de mão-de-obra, confira a tabela 2 que se segue.

Tabela 2: Principais empresas de logística, transitárias e de despacho aduaneiro

#	Agentes e Transitários	Início Activo	Número de Armazens	Número de Trabalhadores	Capacidade de Armazens	Armazenagem Coberta (m <sup>2</sup> )	Armazenagem Não Coberta(m <sup>2</sup> )	Área Não Pavimentada (m <sup>2</sup> )	Área Pavimentada (m <sup>2</sup> )	Observações
1	Beira Logistic Terminals	2012	3	255	60,000	25,000	0	0	0	Previsões para 2018: construção de mais 04 armazens
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 <sup>2</sup>
7	DSV	2016	2	32	12,000	5,000	5,000	10,000	23,000	Plano: construção de 03 armazens de 5.000 m <sup>2</sup> 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 armazens
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 armazem
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 armazem 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 <sup>2</sup>
<b>TOTAIS</b>			<b>66</b>	<b>1,812</b>	<b>663,500</b>	<b>261,850</b>	<b>227,200</b>	<b>331,000</b>	<b>73,400</b>	

Fonte: Sulemane (2019:15) apud Porto da Beira (2018)

Um olhar atento a tabela 2, depreende-se que a empresa ETG-Adubos possui maior capacidade de armazenamento com 120.000 toneladas porém com menor capacidade de absorção de mão-de-obra (cerca de 150 trabalhadores) comparativamente com a empresa Beira Logistic Terminal que possui uma capacidade de armazenamento de 60.000 toneladas e u efectivo de trabalhadores de 255.

Esta disparidade, pode significar, portanto, que a ultima empresa efectuou a construção, em 2018, de mais de 04 armazéns o que necessitou mais mão de obra.

Entretanto, uma nota muito importante a observar e que, não ainda não foi possível descortinar o número de trabalhadores nacionais e estrangeiros e ainda mais, quantos dos trabalhadores nacionais provem dos bairros mais próximos ao Porto da

Beira, designadamente Munhava e Pioneiros, respectivamente, para avaliar a inserção da população nestas actividades e o nível de contribuição no desenvolvimento local.

### **Actividades desenvolvidas no eixo de circulação rodoviário Porto da Beira-Inchope**

Ao longo do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira/ Inchope, identificou-se diversas infraestruturas sócio-económicas: 2 lodges, 2 restaurantes, 21 bombas de combustíveis, 2 portagens e 9 pólos comerciais que estruturam o eixo rodoviário: Bazar Filipe, Zona Económica Especial da Manga Mungassa, Inhamizua, Dondo, Mafambisse, Tica, Lamego, Nhamatanda e nó do Inchope, constituindo potencialidades para o desenvolvimento local.

A seguir, faço uma descrição de alguns pólos de desenvolvimento da actividade comercial, designadamente: bombas de combustível, Zona Económica Especial da Manga Mungassa, Mercado agrícola de Tica e o nó do Inchope.

#### **Bombas de combustível**

Do total de 21 bombas de combustível, pelo menos 3 pertencem a empresa moçambicana Petromoc, 2 do Fundo Nacional de Energia, 6 são de capital estrangeiro chinês, 4 de capital nigeriano, 3 do capital francês, 3 capital britânico, todas operando ao longo do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira-Inchope (observe foto 1).

Foto 1: Vista parcial de bombas de combustível



Fonte: Foto extraída pelo autor (2019)

Ora, todas bombas de combustível, opera a mão- de-obra moçambicana, ocupando os postos de bombeiros, gerentes e controladores de stokes. Isto é importante pois

permitem dizer que a instalação destes infraestruturas contribui, ao absorver a mão-de-obra local, para o desenvolvimento das comunidades localizadas ao longo do eixo

Entretanto, uma outra importante infraestrutura comercial, e a Zona Económica Especial da Manga Mungassa, localizada ao longo do corredor, cerca de 8 km do porto da beira, que de seguida apresenta-se a sua descrição

### **Zona Económica Especial da Manga Mungassa**

A Zona Económica Especial da Manga Mungassa (ZEEMM), surge da iniciativa publica denomina GAZEDA (Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado). A ZEEMM (vide foto 2- acesso principal) gerida por capital estrangeiro chinês foi criada em 2012 tendo como objectivo principal a prestação de serviços de logísticas, transporte e manuseamento de contentores (foto 3), ao longo do Corredor de Desenvolvimento da Beira com o intuito de congestionar o Porto da Beira.

Foto 2: Vista da entrada à ZEEMM

Foto 3: Contentores armazenados na ZEEMM



Fonte: Foto extraída pelo autor (2019)

Esta importante infraestrutura logística e de transporte de carga em trânsito para o interland, constituindo-se no Porto Seco, a ZEEMM ocupa uma área total de 217m,

onde para além de existência de armazéns, projecta-se igualmente a criação de uma zona franca industrial e uma zona turística e habitacional.

### **Mercado agrícola de Tica**

Ao longo do eixo, localiza-se o principal e importante mercado agrícola da província de Sofala, Tica, que comercializa diversos produtos agrícolas (tomate, cebola, pimenta, laranja, bananas, batata doce, gado cabrino e suíno, aves) que tem nos camionistas e outros utentes do eixo os potenciais comprados.

Mulheres e homens (crianças, jovens, adultos e até idosos), logo cedo se fazem ao mercado, com os seus produtos arrumados em bacias, sacos plásticos (para facilitar a compra e conservação do produto), constituindo também num chamariz ao comprador.

A luta é titânica, pois o corre-corre atrás dos veículos automóveis faz parte do quotidiano desses vendedores, com o intuito de alcançar os clientes e vender o produto, nem que seja para o efeito ter que colocar em perigo a vida, num corre-corre (vide foto 4).

Foto 4: vista de vendedores de produtos agrícolas em Tica



Fonte: Foto extraída pelo autor (2019)

## Nó do Inchope

Ao longo da Estrada Nacional numero 6 (EN6), o trafego rodoviário é intenso e inspira medidas de segurança sobretudo nos pontos de maior concentração populacional como é o caso do Posto Administrativo do Inchope. Neste contexto, o projecto de reabilitação da EN6 em curso, inclui a construção do nó do inchope que na verdade constitui o cruzamento de veículos automóveis que circulam do Sul ao Norte e do Zumbo ao Indico e vice-versa.

O nó estabelece que os veículos automóveis que circulam no sentido norte-sul, transitam por cima e os de sentido zumbo-indico (ao longo do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira- Machipanda (junto à fronteira com o Zimbabué) transitam por baixo, tal como ilustra a vista parcial do nó do Inchope (cf: foto 5), ainda em construção, acreditando-se que poderá incrementar e congestionar o trafego rodoviário assim como impulsionar o comércio local.

Foto 5. Vista parcial do nó do Inchope



Fonte: Foto extraída pelo autor (2019)

## Considerações finais

Este estudo exploratório tinha como objectivo analisar a relação existente entre as actividades desenvolvidas pelo Porto da Beira e ao longo do eixo de circulação rodoviário Beira-Inchope e o desenvolvimento local.

Até esta fase, permite concluir que as actividades desenvolvidas no Porto da Beira: manuseamento de contentores, estiva, conferencia, recepção, armazenamento, pesagem e entrega de carga, absorve uma importante mão-de-obra (embora sem dados estatísticos) tendem a contribuir de forma gradativa na mudança de vida da população dentro do perímetro portuário.

Outrossim, a instalação de infraestruturas e/ou pólos comerciais ao longo do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira-Inchope, principalmente as bombas de combustível, Zona Económica Especial da Manga Mungassa, Mercado agrícola de Tica e o nó do Inchope constituem potencialidades que vem impulsionando actividade comercial, absorção de mão-de-obra local sendo uma das fontes de geração de renda da população localizada ao longo do eixo.

Entretanto, para avaliar do modo efectivo a contribuição do Porto da Beira e do eixo de circulação rodoviário Porto da Beira-Inchope no desenvolvimento local, e necessário prosseguir com o trabalho de campo mais consistente que permite avaliar a contribuição do Porto da Beira, empresas de camionagem, os pólos de desenvolvimento identificados ao longo do eixo no desenvolvimento local.

## Bibliografia

AIUBA, Rabia (2019). *Corredor de desenvolvimento. Restruturação produtiva ou continuidade histórica. O caso do corredor da Beira, Moçambique*. Observatório do Meio Rural, Nr 79, Setembro, 26p.

BOLFE, Edson Luís e BATISTELIA, Mateus (2010). *Paralelos. Corredor de Nacala*. Moçambique, Embrapa, p.43.



GUEDES, Bernard et all (2013). *Implementação do Redd+ no corredor da Beira abrangendo as províncias de Manica, Sofala e Zambézia*. Mocambique, projecto financiado pelo United Kingdom, 112p..

FACHIN, O. (2003). *Fundamentos de metodologia*. 4. ed. São Paulo: Saraiva.

MOUTINHO, Maria Aparecida dos Santos. *Competência leitora e ensino de Geografia*. Dissertação de Mestrado [não publicado]. Brasil, Universidade Estadual Paulista, 2008. Disponível em: [http://www2.fct.unesp.br/pos/educacao/teses/maria\\_moutinho.pdf](http://www2.fct.unesp.br/pos/educacao/teses/maria_moutinho.pdf) Acesso a 03 Setembro de 2019.

MARCONI, Maria de Andrade e LAKATOS, Eva Maria (1999). *Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisa; amostragem e técnicas de pesquisa; elaboração, análise e interpretação de dados*. 4. ed. ver. ampl. São Paulo, Editora Atlas.

SILVA, Carla Maria Alves da. A imagem dos destinos turísticos de montanha: olhares dos residentes e dos turistas. Tese de Doutorado (Publicado em e-book) Disponível em: [http://www.uel.br/cce/geo/encontrogeo/arquivos/anais\\_13.pdf](http://www.uel.br/cce/geo/encontrogeo/arquivos/anais_13.pdf) Cedido no dia 25 de Agosto de 2019.

PIFFER, Moacir e COLLING, Marcel Augusto (2016). Corredores de Desenvolvimento: Conceito e Aplicação. *Desenvolvimento em Questão*. vl. 14, num. 36, outubro-deciembre, 2016. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul Ijuí, Brasil.

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE/MINISTÉRIO DE PLANIFICAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (2011). Plano de Acção para a Redução da Pobreza (PARP, 2011-2014). MPD, Maputo-Moçambique.

MARTINS, Sérgio Ricardo Oliveira (2002). *Desenvolvimento Local: questões conceituais e metodológicas* *Local Development: conceptual and methodological questions* *Desarrollo Local: cuestiones conceptuales y metodológicas*. In: Revista Internacional de Desenvolvimento Local. Vol. 3, N. 5, p. 51-59, Set.

GUAMBE, José Júlio Júnior (2006). *A contribuição do turismo no desenvolvimento local em Moçambique: Caso da zona costeira de Inhambane*. [Dissertação de Mestrado, publicado]. Maputo-Moçambique, UEM.

PEREZ-NINO, Helena (2014). *O caminho pela frente: desenvolvimento actual e perspectivas futuras do sector do transporte rodoviario de mercadorias em Mocambique: um estudo de caso no corredor da Beira*. In: Desafios para Moçambique, p.33.

FONSECA, Madalena Pires da (2003). *Os corredores de desenvolvimento em Moçambique*. In: Africana Studia, Nr.06. Edição da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Pp. 201-230.

SELEMANE, Thomas (2019). *A economia política do corredor da beira: consolidação de um enclave ao serviço do hinterland*. Moçambique, Observatório do Meio Rural, Nr 70, Janeiro, 38p.

MANHICANE JR, Tomas e MANDAMULE, Uacitissa (2019). *Os mercados de terras rurais no corredor da beira: dinâmicas e conflitos*. Moçambique, Observatório do Meio Rural, Nr 72, Março, 46p.

**Recebido em 30/09/2019. Aceite: 13/11/2019.**

**Geraldo Cardoso Sotaria** - Docente na Universidade Licungo Moçambique, Extensão da Beira. Doutorando em Geografia na Universidade Pedagógica de Maputo - Moçambique. Mestre em Educação/Ensino de Geografia. Licenciado e Bacharel em Ensino de Geografia.

**Endereço completo:** + 258 842917369 e +258 872320164,

**E-mail:** [geraldocsotaria@gmail.com](mailto:geraldocsotaria@gmail.com) e [gpicial@yahoo.com](mailto:gpicial@yahoo.com)