

## Estratégias de desenvolvimento em Moçambique: caso corredor de desenvolvimento norte e suas implicações socioeconômicas para o Distrito de Cuamba

Adolfo Alexandre \*

ORCID iD <https://orcid.org/0009-0003-1433-7966>

Domingos Pedro Faz-Ver \*\*

ORCID iD <https://orcid.org/0009-0003-7868-1213>

### RESUMO

Este artigo tem por objetivo analisar as estratégias de desenvolvimento socioeconômico do distrito de Cuamba em relação ao corredor norte. O interesse pela pesquisa parte da seguinte questão: quais são as implicações socioeconômicas do corredor do norte em relação às estratégias de desenvolvimento para o distrito de Cuamba? Se o Distrito de Cuamba é o centro de confluência das linhas que perfazem o corredor norte então deveria impulsionar a sua economia pelo fluxo de bens e serviços. Se as estratégias de desenvolvimento do corredor norte forem em consonância com as políticas locais de desenvolvimento maior serão os ganhos da população local. Quanto à metodologia, a pesquisa é qualitativa do tipo hermenêutico, associado a várias técnicas de investigação tais como: análise documental, e entrevistas e observação direta. Quanto aos resultados logrou-se perceber que o governo local tem articulado com as concessionárias do corredor-Norte projetos de desenvolvimento das comunidades no distrito em termos de promoção de fomento à agricultura; As políticas desenhadas pela CDN e CLN não refletem ou seja têm lacunas na componente da responsabilidade social impactando assim um desenvolvimento meio visível. Ora vejamos as receitas tributárias da CDN e CLN são canalizadas a Nampula, sem o retorno ao distrito de Cuamba logo não resta dúvida que o seu contributo em termo de indicador de desenvolvimento no distrito de Cuamba não é notório.

### PALAVRAS-CHAVES

Estratégias; Corredores de Desenvolvimento Norte; Distrito de Cuamba.

### Development Strategies in Mozambique: Northern Development Corridor Case and Its Socioeconomic Implications for the District of Cuamba.

### ABSTRACT

This article aims to analyze the socio-economic development strategies of the district of Cuamba in relation to the northern corridor; identify the benefits that the northern corridor provides for the populations of Cuamba and evaluate the local government's development policies in relation to the northern corridor. The interest in the research stems from the following question: what are the socio-economic implications of the northern corridor in relation to development strategies for the district of Cuamba? If the District of Cuamba is the center of confluence of the lines that make up the northern corridor, then it should boost its economy through the flow of goods and services. If the development strategies of the northern corridor are in line with local development policies, the greater will be the gains for the local population. As for the methodology, the research is qualitative, of the hermeneutic type, associated with several investigation techniques such as: document analysis, interviews and direct observation. As for the results, it was possible to perceive

\* Mestre em Ciências Políticas, Governação e Relações Internacionais, Licenciado em Ensino de História.

\*\* Mestre em Gestão e Administração Educacional. Universidade Católica de Moçambique- Extensão de Gurué, Licenciado em ensino de Filosofia, Mestrado em Gestão administração educacional, Doutorado em Humanidades Investigador da Universidade Católica de Moçambique - Faculdade de Economia e Gestão.

Email: [dfazver@ucm.ac.mz](mailto:dfazver@ucm.ac.mz)

that the local government has articulated with the concessionaires of the North Corridor community development projects in the district in terms of promoting agriculture; The policies designed by CDN and CLN do not reflect or have gaps in the social responsibility component, thus impacting a somewhat visible development. Now, let's see the tax revenues of CDN and CLN are channeled to Nampula, without returning to the district of Cuamba, so there is no doubt that their contribution in terms of indicator of development in the district of Cuamba is not well known.

**KEYWORDS:**

Strategies, Northern Development Corridors, District of Cuamba

**Makhalelo a wunnuwiha elapo y'omosambique: mahusiheryo a'wunnuwihiwa ilapo s'omokoni s'omasambique ni makhalelo anakhumela wa muteko yowo veri wa eDistrito y'oKwamba**

**NI MASU VAKHANI**

Marepelo yala enakwela ohuserya ni osuweliha makhalelo awunnuwiha ni muhakhu ni orela veri wa atxhu mwelaponi yoKwamba, veri wa txantxi yole onlapuwa elapo yomokoni ophierya yoNakala. Mwaha wa marepelo ala ori osuwela ari mwi txantxi yola akhaviheraka orela watxhu a'ilapo onaviraiyemo, naritho ari mwi governo oKwamba arino makhalelo nari ikano sa wunnuwiha elapo yoKwamba ivinyerakamo mutxantxi mumu. Hiha, annakhumelela makhoheryo ala: makhalelo tani awunnuwiha orela ni muhakhu wa elapo onapwanyeya veri wa txantxi nitho wa ikano sa governo oKwamba? Wona wi eDistrito yo Kwamba teri veri wa ilapo ulan'nayemo txantxi ni arampha akina anitxhaniwa "Corredor do Norte", tiwi arampha omokoni, yanakweleya wi elapwene yela yoKwamba erele mwa a'nakoso ni miteko sawalapela atxhu. Mwa ohuserya mwahene yola, notxariha makhalelo a walakhana ni otaphulela sorempwa kalai t'atxhu akina, wakoha anamalapa ni asitokwene a elapo yele, nitho yeyo nonnahu ni mitho ahu. Womaliherani wa marepelo yala ohoneyavo wi governo onniwanana ni empresa yela ya txantxi akhaviheryaka atxhu veri wa imatxa, tiva impresa seiha inixhaniwa CDN e CLN, henakhaviryasa athu a elapo yele. Ekina yokatxamiha ti wi atxhu yawo analiva musokho wamphula, hiha elapo woKwamba henaphuravo exthu.

**MASU A NTHONYERO:**

Makhalelo a wunnuwiha; Arampha a winnuwiha orela wa omokoni; eDistrito yo Kwamba

**Considerações Iniciais**

Este estudo visa analisar as estratégias do desenvolvimento socioeconômico do distrito de Cuamba em relação ao corredor norte, Os argumentos que nos leva a realização desta pesquisa partiu do pressuposto de perceber as implicações socioeconômicas do corredor do norte em relação as estratégias de desenvolvimento para o distrito de Cuamba. Todavia nos últimos dias os governantes da SADC são exigidos a se reinventar na componente do desenvolvimento dos seus países e Moçambique não é exceção, alias, com a intervenção do CFM através do CDN na região impulsionou início da batalha contra o desenvolvimento no norte de Moçambique. (Adam, 2010), porém o Governo de Moçambique implantou os corredores de desenvolvimento os quais se caracterizam como segmentos do sistema transporte, interligando áreas ou polos (regiões), permitindo assim o intercâmbio de Mercadorias e envolvendo meios de transporte como ferroviários e rodoviário. Estes corredores constituem um instrumento de política Governamental de desenvolvimento regional. (Cardoso,1992)

Este artigo torna-se importante na medida em que pretende constituir uma base de consulta e de provocação de debate no tocante as Estratégias para o Desenvolvimento em Moçambique numa reflexão do Corredor de Desenvolvimento Norte e Suas Implicações Socioeconômicas Para o Distrito de Cuamba. Uma vez que, as empresas, (CDN<sup>1</sup>) e (CLN<sup>2</sup>) constituem parceiro estratégico para Moçambique e para o distrito de Cuamba, em vários domínios. Desta forma; identificar os benefícios que o corredor norte proporciona para as populações de Cuamba e avaliar as políticas de desenvolvimento do governo local em relação ao corredor norte. Permitirá, não só tirar ilações sobre o grau de interação mas, também, propor formas de melhoramento, onde necessário.

O CDN permite a interligação do Porto de Nacala com o sistema ferroviário do norte aproximando pessoas entre o litoral e interior na zona norte de Moçambique e países vizinhos: o Malawi e a Zâmbia, criando sob a mesma gestão, um serviço e ciente e seguro e a um preço competitivo.

Recorde – se que devido a localização geográfica de Moçambique tornou o país, numa rota estratégica para o intercâmbio comercial internacional ligando os países vizinhos do interland (Malawi, Zimbábue, Zâmbia, uma parte da África do sul) aos Principais portos moçambicanos através via-férrea e rodoviária. Foi neste sentido que foram estabelecidos três principais corredores de transportes, Nacala, Beira, e Maputo. Porém no período de transição entre primeira república popular de Moçambique para República de Moçambique viveu-se momentos de instabilidade político-militar, desde 1976. (Mutemba, 2007),

O país sofreu agressão militar do Zimbábue (antiga Rodésia do sul), da África do sul e uma guerra guiada por duas partes, sendo a Renamo e Frelimo até 1992, altura em que foi assinado o Acordo Geral de Paz (AGP<sup>3</sup>). Esta situação isolou o país e trouxe

---

<sup>1</sup> O CDN - Corredor de Desenvolvimento do Norte é uma sociedade constituída e registada em Moçambique, cujo objectivo é a gestão, reabilitação e exploração comercial de forma integrada das infra-estruturas do Porto de Nacala e da rede ferroviária do norte do país. O CDN está integrado no Projecto do Corredor de Nacala e os seus serviços baseiam-se em três actividades principais: Tráfego de Mercadorias: Entre o Porto de Nacala, estendendo-se até ao Malawi e Zâmbia; Serviço de Passageiros: Entre Nampula e Cuamba e vice-versa; Serviços Marítimos: No Porto de Nacala. O CDN permite a interligação do Porto de Nacala com o sistema ferroviário do norte aproximando pessoas entre o litoral e interior na zona norte de Moçambique e países vizinhos: o Malawi e a Zâmbia, criando sob a mesma gestão, um serviço e ciente e seguro e a um preço competitivo. ([www.cdn.com.mz](http://www.cdn.com.mz), acessado, 13.01.2024)

<sup>2</sup> O Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN) é uma infraestrutura logística de 912Km para o transporte de carvão da região carbonífera de Moatize, na província de Tete, ao porto de Nacala, no distrito de Nacala-à-Velha, na província de Nampula. ([www.cln.com.mz](http://www.cln.com.mz). Acessado , 12.01.2024)

<sup>3</sup> Acordo Geral de Paz foi assinado em Roma a 4 de Outubro de 1992, pelo então presidente de Moçambique, Joaquim Chissano, e da Renamo, Afonso Dhlakama, e por representantes dos mediadores, a Comunidade Santo Egídio, da Itália, pondo o fim a 16 anos de Guerra Civil. (Boletim da República de Moçambique, publicado a 14 de Outubro de 1992)

consequentemente efeitos negativos para os corredores de desenvolvimento. Desta feita pode-se chegar a constatação de que a província de Niassa é largamente dividida em duas partes do ponto de vista da Relação geográfica para o Corredor de Desenvolvimento de Nacala. Uma é a Parte sul, a qual inclui distritos de Cuamba, e a outra é a parte central onde se localiza o distrito de Mandimba e parte norte fica situada a cidade de Lichinga incluindo outros distritos da província ligados a corredores ferroviários e Rodoviários. (Nhabinde,1999)

A parte sul da província de Niassa, a qual inclui distritos de Cuamba, está dentro do Corredor de Desenvolvimento de Nacala. Esse distrito está sob influência direta da melhoria das estradas e caminhos-de-ferro e, sobretudo, pelo fato de neste distrito existir um importante ramal, ou seja, ponto de cruzamento das vias que constituem o corredor norte. O fluxo de mercadorias e pessoas que se verifica neste distrito é que faz com que este distrito seja objeto de nossa análise por forma a perceber as implicações socioeconômicas proporcionado pela estratégia de desenvolvimento, no caso pelos corredores de desenvolvimento. O artigo está estruturado da seguinte forma: introdução, desenvolvimento e considerações Finais.

### **1. Metodologia: Corredores de Desenvolvimento como Estratégia de Desenvolvimento**

A metodologia usada neste artigo adota a abordagem qualitativa, onde o mecanismo de coleta de dados baseia-se, essencialmente, na entrevista, revisão bibliográfica feita tendo como base documentos especializados e não especializados sobre a matéria e observação direta. Tal abordagem tem em conta a história dos corredores de desenvolvimento em Moçambique com vista a demonstrar os diferentes momentos e as determinantes de interação existentes em cada uma delas. Quanto a entrevista estava previsto para entrevistar um membro do Governo distrital, um funcionário da CDN e CLN, bem como agentes econômicos, recorreremos a técnica de entrevista e observação direta para a coleta de dados.

Para Rodrigues (1990) os corredores são definidos como segmentos do sistema de transporte ligando áreas ou polos entre os quais ocorre ou devesa ocorrer em futuro próximo intercâmbio de mercadorias de densidade tal que justifique a adoção de modernas tecnologias de manuseio, armazenagem e transportes. Sendo assim há exigência de aplicação intensiva de capital e reduções significativas nos custos de transporte de mercadorias. Por sua vez, Ross, (2014), afirma que existem também os corredores de exportação que são definidos como um sistema integrado de transporte e

armazenamento para escoamento, exportação ou mesmo consumo interno. Esses corredores são usados para o comércio e envolvem obras em sistema de armazenamento, transporte e estruturas portuárias.

Foi de acordos com a perspectiva de Baret e Rodrigues que se viu nascer na África austral, a partir do século XIX, os corredores de desenvolvimento que partiam dos principais portos do litoral para as regiões de interior, tendo-se prolongado até meados da década de 80. E o caso da construção da ferrovia que, atravessando a Suazilândia, liga o Transvaal Oriental ao porto sul-africano de Richards Bay. A linha que liga Pretória ao então porto de Lourenço Marques atual Maputo, construída em 1895 na sequência de trek bóer tendo sido conhecida por linha de Ressano Garcia ou de Komatipoort, conforme se está de lado do território moçambicano ou Sul-africano. Beira-Umtali (linha de Machipanda), ligando o atual Zimbábue ao porto moçambicano da Beira. Por volta de 1899, Salisbúria, atual Harare, ficou ligada ao porto de East London através de uma ferrovia que atravessava o atual Botsuana. (Lima. P. 1971, *cit in* Nhanbinde, 1999).

Os objetivos mesclavam-se entre os interesses econômicos e políticos para garantir a ocupação efetiva e integração colonial da região com as metrópoles através do escoamento de matérias-primas, tanto minerais como agrícolas e a importação de produtos manufaturados. Segundo Ross (2012), o conceito de corredores de desenvolvimento evoluiu a partir de corredores de transportes que estabeleceu a ligação entre países ou entre sub-regiões dentro de países visando promover o comércio nacional e internacional através da provisão de sistemas eficientes de transporte e logística. Estes corredores estão centrados em redes rodoviárias e ferroviárias ligadas a portos, baseiam-se em investimentos integrados em infraestruturas físicas, bem como no estabelecimento de políticas, regulamentação e instituições a governar o comércio e investimentos sustentáveis ao longo do corredor.

Foi assim que viu-se na década 80 e o início da década 90, surgir o programa regional de iniciativas de desenvolvimento espacial (RSDIP), iniciada pela África do sul, o RSDIP, lançada no final da década de 1990, e tornou parte de abordagem global da Nova parceria para o desenvolvimento de África (NEPAD). RDISP- Plano Estratégico Indicativo de Desenvolvimento Regional, aprovado pela cimeira em 2003, estabelece metas ambiciosas para a integração regional: uma Zona de comércio Livre o que significa 85% do comércio intrarregional de Bens atingirá a tarifa Zero até 2008; Finalização das negociações sobre a União Aduaneira da SADC até 2010; Finalização das Negociações sobre o Mercado Comum da SADC até 2015; União Monetária da SADC e Banco Central

da SADC até 2016; Lançamento de uma Moeda Regional até 2018. (Ross, 2014). NEPAD - Nova Parceria para o Desenvolvimento da África é uma visão e um quadro para a renovação do continente africano, baseado no entendimento compartilhado de que é indispensável erradicação a pobreza na África e posicionar os países da África no caminho do Crescimento econômico e o Desenvolvimento sustentável.

Desde princípios da década de 2000, a África tem se estado movendo constantemente para um futuro comum definido, procurando um continente mais integrado, onde os países e as regiões tenham os meios e as ferramentas necessárias para mobilizar os seus próprios recursos para implementar e gerenciar os seus programas de Desenvolvimento. (DNPCF, 1974). Moçambique por ser membro da SADC, e signatário da Convenção de Lomé e da organização Mundial do Comércio, na sua política nacional de transporte levou em conta a política regional. A Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) foi fundada em 1980, com objetivos principais de coordenação do projeto de desenvolvimento de forma a reduzir a dependência econômica perante o regime de apartheid da África do Sul. Estava formada como uma mera aliança de 9 estado de maioria governativa na África Austral (SADCC). A transformação da Organização de Coordenação para a Comunidade de Desenvolvimento (SADC) teve lugar aos 17 de Agosto de 1992. Os Estados Membros eram Angola, Botsuana, a República Democrática de Congo, Lesoto, Madagáscar, Malawi, Maurícias, Moçambique, Namíbia, África do Sul, Suazilândia, República Unida da Tanzânia, Zâmbia e Zimbábue. A agenda comum da SADC inclui; A promoção do crescimento econômico sustentável e equitativo e desenvolvimento socioeconômico que poderá garantir o alívio da pobreza com o objetivo principal da sua erradicação; A promoção de valores políticos comuns, sistemas e outros valores partilhados que são transmitidos por instituições que são democráticas, legítimas e eficazes, e A consolidação e manutenção da democracia, paz e segurança. (Abrahamsson,1994)

Sendo assim em termos regionais, Moçambique tornou-se uma porta de entrada e saída de importações e exportações de bens devido ao privilégio de sua localização geográfica e ao abrigo da política regional de liberdade de circulação de bens e pessoas na Região. E internamente a política nacional rege-se pela resolução 5/96 de 2 de abril, que estabelece, entre outros aspectos que o Estado reserva-se o papel de facilitador, cabendo-lhes a definição de políticas e a criação de ambientes propícios aos agentes econômicas, porém no âmbito de transporte de carga o sistema de transporte esta definido em transporte de grandes massas será feito por transporte máximo ao longo da

costa, o transporte ferroviário no sentido Este-Oeste, o transporte ferroviária será priorizado para escoamento de carga em transito e para os países vizinhos, de forma a permitir a geração de divisas no equilíbrio da balança de pagamentos. (Ministério da Industria e Comercio & Direção Nacional de Comercio, 2011).

## **2.A Geopolítica dos Corredores de Desenvolvimento de Moçambique.**

Como se refere Rosário (1997), A rede ferroviária dos caminhos-de-ferro de Moçambique esta, geograficamente dividida em três regiões distintas, nomeadamente CFM-Sul, CFM-Centro, e CFM-Norte. Importa-nos salientar que neste trabalho vai-se desenvolver apenas o CFM-Norte, ou seja, o corredor de Desenvolvimento Norte de que o Distrito de Cuamba faz parte integrante. Sendo assim A rede ferroviária dos CFM-Norte, é composta, atualmente pelas linhas de Nacala Lichinga, interligados através do no ferroviário de Cuamba, situado no km 533,a linha de Nacala, com 610km de comprimento, (a maior do país) liga o porto com o mesmo nome a república de Malawi. De referir que a rede ferroviária, no norte do país é reduzida relativamente a rede rodoviária adjacente.

Na Reflexão de Camal (2014), afirma que, A zona de influência do corredor de Nacala é vasta e rica. Desde Nacala ao interior de Moçambique ate o Malawi e Zâmbia, o solo é fértil e arável, o clima das terras altas de latitude media de 100 metros, bastante produção de cereais, legumes para o consumo familiar assim como para o escoamento para outros pontos da região. De entre os distritos, ao corredor norte destacam-se Nacala, Nampula, Ribaué, Iapala, Cuamba.

Em geral o caminho-de-ferro modificou positivamente a situação socioeconômica da população, na sua vasta zona de influência. Valorizou a população do interior, dando-lhes transporte fácil e barato. Nacala, Nampula, Ribaué, Iapala, Cuamba<sup>4</sup> e tantas povoações que foram criadas a medida que o caminho-de-ferro avançava para o interior, testemunham a melhoria situação socioeconômica das populações através de infraestruturas, trocas comerciais inclusive a facilidade de transporte.

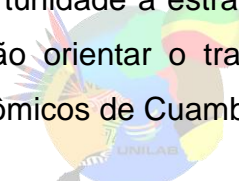
Relativamente ao distrito de Cuamba, este constitui-se em um ponto estratégico em virtude de se encontrar nele o ramal de bifurcação das linhas. De um lado uma linha que facilita a transação internacional (no caso entrelagos que liga Malawi e Zâmbia ao porto de

---

<sup>4</sup> O distrito de Cuamba situa-se no sul da província do Niassa, a cerca de 300 km da capital provincial, Lichinga. O distrito está rodeado a Norte pelo distrito de Metarica, com o Rio Luleio a servir de fronteira entre os dois distritos. A leste tem a província de Nampula, com o Rio Lúrio como fronteira. Ao sul, o distrito de Cuamba tem a sua fronteira com a província da Zambézia, também separado pelo Rio Lúrio. A oeste o distrito faz fronteira com os distritos de Mecanhelas e Mandimba. Mecanhelas está separado de Cuamba pelos Rios Ruassi e Ricuembe. (Mutemba; 2007)

Nacala) e a linha para Lichinga. Cuamba é um ponto de convergência e de divergência de linhas. Isso favorece maior fluxo de bens e de pessoas possibilitando assim a circulação de capitais o que pode constituir numa fator para mais investimentos e conseqüentemente a melhoria de condições de vida das populações aí existente. Nesse contexto não basta a penas haver estas possibilidades, faz necessário também que as políticas do governo local capitalize estas possibilidades emergentes da localização do distrito por forma a fazer deles uma oportunidade para desenvolvimento o distrito. (Chilundo,1990, *cit in*, Abrahamsson, 1994)

Isso poderá ocorrer quando as políticas locais estiverem articuladas com as oportunidades trazidas pelo corredor norte como estratégia de desenvolvimento regional. Como estão articuladas as políticas do desenvolvimento local do distrito de Cuamba em relação as estratégias de desenvolvimento regional traças pelo governo? Ate que ponto o fato de em Cuamba haver a bifurcação de linhas férreas e rodoviária para o interior do pais bem como nos países vizinhos é capitalizado como uma oportunidade de desenvolvimento local? Como podem o governo local e agentes econômicos do Distrito de Cuamba transformarem em oportunidade a estratégia de desenvolvimento, no caso o corredor norte? Estas questões irão orientar o trabalho de pesquisa empírica com o Governo distrital e os agentes econômicos de Cuamba



### 3.Resultados e Discussão

Apresentamos os resultados do trabalho empírico realizado no campo. Sendo assim por meio de um roteiro, procurou-se saber sobre como é que o governo distrital encerrava a realidade da localização Geoestratégica do distrito em relação ao CDN e CLN no contexto do desenvolvimento local. Na opinião do entrevistado o distrito de Cuamba devido a sua localização geoestratégica no sul da província de Niassa pelo fato de a bifurcação das linhas férrea e rodoviária para o interior do país e para os países vizinhos tem sido uma oportunidade para o Governo do distrito alavancar a sua economia em prol da melhoria de vida das comunidades. O corredor de Nacala tem um papel importante na sua zona de influência, desde Nacala a Cuamba, não só pela possibilidade de escoamento de mercadorias como também no transporte de passageiros. De acordo com o representante do governo:

(...)“O caminho-de-ferro modificou positivamente a situação socioeconómica da população do distrito de Cuamba, na sua vasta zona de influência, valorizou a população do interior dando-lhes transporte fácil



e barato, não só como também o surgimento de povoações que foram criado á medida que o caminho-de-ferro avançava para o interior, são testemunho bem convincente da capacidade realizadora do impulso económico que esta verdadeira espinha dorsal veio trazer as vastas regiões do norte de Moçambique. A facilidade de escoamento de certos produtos de exportação com ajuda de camionagem automóvel para os caminhos-de-ferro promoveu intercâmbio cultural, comercial, económico, e possibilitou que as pessoas conhecessem outras terras, outros hábitos, costumes, e cultivar o espírito de relacionamento multifacetado entre as comunidades rurais e urbanas”(...)

Dai que apoiamo-nos no pensamento de Ross (2012), onde reafirma que o conceito de corredores de desenvolvimento evoluiu a partir de corredores de transportes que estabeleceu a ligação entre países ou entre sub-regiões dentro de países visando promover o comércio nacional e internacional através da provisão de sistemas eficientes de transporte e logística.

Dado o exposto tendo em conta da opinião dos nossos entrevistados e o rol dos autores percebe-se que há uma consciência de fazer da CDN e CLN verdadeira oportunidade de impulsionar o desenvolvimento do distrito Cuamba. Uma vez que o fornecimento de serviços de transporte ferroviário e o restabelecimento de ligações comerciais entre as áreas urbanas e rurais e entre as áreas do interior e da costa favorece a fruição de intercâmbio de informações, ideias e aspectos culturais enfim impulsiona a economia local. Nessa mesma linha de desenvolvimento local quanto a posição geoestratégica de Cuamba ela é conhecida como a cidade de “Cinco mais três que não é oito” querendo se referir das bifurcação de via-férrea em três direções e cinco de rodovias facilitando um maior fluxo de bens e pessoas:

O distrito de Cuamba é a região estratégica e é mais favorecido a nível do país porque é único com características semelhantes, a saber: cinco Rodovias e três ferrovias, sendo classificado como corredor de desenvolvimento cinco mais três. Por isso é necessário capitalizar esta oportunidade em prol do desenvolvimento local.

Por outro lado nota-se que a localização geográfica corresponde a uma oportunidade para alavancar a economia do distrito de Cuamba. Pois, para além da sua posição geoestratégica o Distrito constitui um dos distritos com uma economia agrária expressiva da região norte do país. Neste sentido a possibilidade de os agricultores escoarem seu excedente para a comercialização é maior devido as vias de acesso que podem Rodovias ou Ferrovias.

Em relação as políticas de desenvolvimento plasmadas pelo Governo e Município de Cuamba, existe por acaso algumas estratégias que se articulam com a estratégia de desenvolvimento concebido pelo governo central para a região norte? Quanto a esta questão percebeu-se que existem uma articulação na medida em que os governos do Município bem como do distrito de Cuamba desenvolvem projetos com as empresas CDN e CLN que visam a melhoria de vida das comunidades que se localizam ao longo da via-férrea num raio de 15 a 20km. De acordo com o representante do Governo:

Temos uma pessoa que serve de ponto focal entre os Governos do Município e do Distrito com as empresas CDN e CLN para implementar monitoria e avaliar projetos como promoção de desporto, agricultura, construção de centro e posto de saúde assim como abertura de furos de água para as comunidades que se localizam num raio de 15 a 20km da via férreas.

Tendo em conta a opinião de (Chilundo,1990, cit in, Abrahamsson, 1994) afirmam que relativamente ao distrito de Cuamba este constitui-se em um ponto estratégico em virtude de se encontrar nele o ramal de bifurcação das linhas. De um lado uma linha que facilita a transação internacional (no caso entrelagos que liga Malauí e Zâmbia ao porto de Nacala) e a linha para Lichinga. Cuamba é um ponto de convergência e de divergência de linhas. Isso favorece maior fluxo de bens e de pessoas possibilitando assim a circulação de capitais, o que pode constituir num fator para mais investimentos e conseqüentemente a melhoria de condições de vida das populações aí existente.

Nesta mesma perspectiva analisando os fatos acima, percebe-se que a criação da figura de ponto focal que articula atividades entre o governo distrital e o município de Cuamba com as empresas operadoras do Corredor de Desenvolvimento Norte constitui uma das estratégias do governo local respondendo a política do governo central na matéria relacionada com o desenvolvimento. Esta estratégia, embora financiada pelas empresas que operam no Corredor Norte, numa perspectiva de Responsabilidade social, estão articuladas com as políticas de desenvolvimento local. Sendo assim o plano de desenvolvimento local apoia-se nas políticas desenhadas a nível central.

De acordo com o Ponto Focal do Gabinete de implementação dos projetos de desenvolvimento, estão sendo levados a cabo vários projetos com vista melhoria de vida das populações, de entre eles destacam-se os seguintes:

A Promoção de desporto aos jovens das comunidades oferecendo bolas e equipamentos; abertura de fontes de água potável para as comunidades; construção de postos e centros de saúde e fomento de agricultura através de distribuição de sementes e alocação de extencionistas.

Como podemos notar as atividades acima mencionadas beneficiam diretamente as comunidades minimizando sua condição de vida, seja em aspectos ocupacionais, como também na melhoria nos cuidados primários de saúde, acesso a água potável, impulsiona a produção e produtividade de insumos agrícolas que por sua vez pode melhorar a dieta daquelas populações. Num outro momento o encontro com o agente econômico este revelou-nos que: Na opinião dos agentes econômicos do distrito de Cuamba a abertura da linha férrea contribuiu positivamente para a melhoria socioeconômica da população na zona de influência. Valorizou a população do interior dando-lhes transporte fácil e barato para além de ter facilitado o desenvolvimento do comércio na zona de influência.

A linha férrea impulsionou o escoamento dos produtos de origem agrícola das regiões do interior das províncias de Nampula, Niassa e uma Parte da Zambézia com maior destaque para o algodão, tabaco, madeiras, animais como o boi para outras províncias. Não só no distrito de Cuamba nota-se um crescimento económico com maior circulação de produtos industrializados importados do exterior do país e que entram através do porto de Nacala.

Podemos nos apoiar na Reflexão de Cardoso, (1992) onde afirma que os corredores são definidos como segmentos do sistema de transporte ligando áreas ou polos entre os quais ocorre ou deveria ocorrer em futuro próximo intercâmbio de mercadorias de densidade tal que justifique a adoção de modernas tecnologias de manuseio, armazenagem e transportes. Sendo assim há exigência de aplicação intensiva de capital e reduções significativas nos custos de transporte de mercadorias.

Pelo exposto pode-se concluir que embora Cuamba seja um dos distritos do interior ele usufrui dos produtos da modernidade industrializados com maior facilidade relativamente aos outros distritos do interior de Moçambique. Dado o fluxo de intercâmbio comercial, Cuamba é um dos distritos onde há maior número de agências bancárias. Razão pela qual nosso entrevistado afirmou que:

(...) Sem contar com o comboio que transporta recursos minerais para a exportação, o comboio trás semanalmente produtos industrializados de Nacala e Nampula distribuindo ao longo do corredor. Todas as mercadorias passam por Cuamba, a caminho tanto para Lichinga como para o vizinho Malawi e, por sua vez, leva produtos agrícolas destes locais para Nampula, Nacala e outras áreas estimulando assim a troca comercial. Por causa deste trajecto multifacetado verifica-se mudanças no exemplo de nível de vida da população local, no desenvolvimento do comércio, e no intercâmbio cultural.

Por outro lado no entender de Camal (2014), reafirma que, a zona de influência do corredor de Nacala é vasta e rica. Desde Nacala ao interior de Moçambique até o Malawi e Zâmbia, o solo é fértil e arável, o clima das terras altas de latitude média de 100 metros, bastante produção de cereais, legumes para o consumo familiar assim como para o escoamento para outros pontos da região

É a partir destes aspectos socioeconômicos advindas do impulso de desenvolvimento que o distrito de Cuamba ta mostrar nos últimos tempos um desenvolvimento conjuntural nas infraestruturas socioeconômicas Relativamente as agências bancárias, em Cuamba tem Banco Comercial de Investimento (BCI), Standard Bank, Banco Internacional de Moçambique (BIM) e Mozabank, e muitos outros Bancos de Microcrédito fruto das estratégias de Desenvolvimento local. Portanto, o impacto da estratégia de desenvolvimento perspectivado pelo Governo esta produzindo seu efeito na medida em que favorece o intercambio comercial nas diferentes áreas na tentativa de promover um desenvolvimento harmônico do país.

No que tange a observação direta como técnica de recolha dos resultados o objetivo era de perceber se o ambiente local transparecia a diversidade cultural, um ambiente agradável em termos de infraestruturas adequadas a uma cidade cosmopolita como Cuamba. Na nossa observação resultou que grande parte da cidade já esta asfaltada, mesmo as diferentes vias de saída da cidade para outras áreas estão em obras que nunca terminam. Os transeuntes passam por riscos devido a falta de uma passagem de nível sem guarda, nem proteção ou sinalização, algo que a nosso ver periga a integridade das pessoas e automóveis que atravessam a passagem de nível.

Dada a frequência dos comboios de passam por aquela via pensamos que um viaduto seria mais conveniente para não constranger tanto os transeuntes quando as viaturas no seu curso normal das atividades. Por outro lado percebemos ainda que as vias de acesso aos bairros não são adequadas em virtude de um ordenamento territorial mal concebido. O que faz com que em casos de algum infortúnio em um dos bairros da cidade não haver possibilidades de acesso, por exemplo ao corpo de salvação pública ou em caso de alguém possuir uma viatura no poder estaciona-la em sua própria casa.

## Considerações Finais

A guisa de conclusão gostaríamos de deixar ficar bem patente que o percurso feito evidenciou que a estratégia de desenvolvimento plasmado pelo governo Central de Moçambique de construir corredores de desenvolvimento nas três regiões de Moçambique nomeadamente Sul, Centro e Norte tem a razão de ser, constitui sim uma alavanca para o desenvolvimento regional e local.

Da análise feita sobre as estratégias do desenvolvimento socioeconómico do distrito de Cuamba em relação ao corredor norte nesta pesquisa conclui que o corredor de Nacala tem um papel importante na sua zona de influência, desde Nacala a Cuamba, não só pela possibilidade de escoamento de mercadorias como também no transporte de passageiros, ora vejamos, o caminho-de-ferro modificou positivamente a situação socioeconómica da população do distrito de Cuamba, na sua vasta zona de influência, valorizou a população do interior dando-lhes transporte fácil e barato, não só como também o surgimento de povoações que foram criado à medida que os caminhos-de-ferro avançavam para o interior, são testemunho bem convincente da capacidade realizadora do impulso económico que esta verdadeira espinha dorsal veio trazer às vastas regiões do norte de Moçambique.

Quanto aos benefícios que o corredor norte proporciona para as populações de Cuamba a pesquisa reafirma que o corredor é uma oportunidade para alavancar a economia do distrito de Cuamba, Pois, para além da sua posição geostratégica o Distrito de Cuamba constitui um dos distritos com uma economia agrária expressiva da região norte do país.

Neste sentido a possibilidade de os agricultores escoarem seu excedente para a comercialização é maior devido às vias de acesso e quanto as políticas de desenvolvimento do governo local em relação ao corredor norte existem uma articulação na medida em que os governos do Município bem como do distrito de Cuamba desenvolvem projetos com as empresas CDN e CLN que visam a melhoria de vida das comunidades que se localizam ao longo da via férrea.

Por outro lado olhando pelas estratégias do Governo Local e as empresas que operam no Corredor pode-se afirmar que as políticas desenhadas pela CDN não refletem ou seja têm lacunas na componente da responsabilidade social impactando assim um desenvolvimento meio visível. Ora vejamos as receitas tributárias das empresas CDN são canalizadas para Nampula, sem o retorno ao distrito de Cuamba logo não restam dúvida que o seu contributo em termos de indicador de desenvolvimento socioeconómico como

por exemplo a estrutura econômica e distribuição de rendimentos a nível interno, condições de saúde nas zonas reassentadas advindas das empresas CDN e CLN no distrito de Cuamba não é notório.

Todavia os residentes na beira da linha férrea foram indemnizadas sem a componente de educação financeira e social impactando assim a marginalização dos beneficiários, como a título de exemplo, a CDN entendeu construir as casas para os beneficiários em locais que não tem serviços básicos (saúde, escolas, água, energia), reduzindo assim o desenvolvimento econômico do beneficiário como estratégia face ao Corredor de Desenvolvimento Norte e Suas Implicações Socioeconômicas Para o Distrito de Cuamba.

Apesar disso não restam dúvida e não pode constituir novidade de que a CDN fez o mínimo na componente de desenvolvimento do distrito de Cuamba, aliás maior número dos jovens foram empregues, e formados no estrangeiro (Brasil), por outro com a chegada do CDN em Cuamba o comércio por exemplo o seu gráfico foi positivo. Posto que nota-se um maior número de residenciais, instituições privadas foram alugadas, com as taxas exuberantes, até mesmo houve serviços que acolheram os moradores a prestarem serviços básicos. Um outro elemento que seríamos infeliz sem fazer menção é a responsabilidade de formação de auto emprego sobre tudo na componente de eletricidade.

Quanto às políticas do governo local no que tange á presença de CDN no distrito de Cuamba, mereceu um destaque tomando em conta os objetivos emanados que não houve concordância com as da CDN, visto que em respeito do LOLE (Lei dos Órgãos locais do Estado), na sua descentralização era suposto que a CDN, em coordenação com o governo local encontra-se mecanismo de desenvolvimento a partir das necessidades e oportunidades que o distrito oferece, mais a pesquisa mostrou que esta componente foi colocada de lado pelo fato de a CDN, não prestar as contas ao distrito e só depender ao nível central obviamente mostra claramente que o desenvolvimento no distrito de Cuamba no que tange a presença da CDN foi ineficiente.

Não restam dúvidas de que o Corredor de desenvolvimento norte, embora a ação das empresa CDN e CLN em pareceria com o Governo do distrito de Cuamba estejam excetuando significativos passos para a mudança das condições de vida das populações sobretudo aquelas que circunscrevem o raio de abrangência de seus projetos, percebe-se que o governo local, por si só, pouco esforço faz no sentido de criar um ambiente mais favorável ao desenvolvimento harmônico da cidade, pois, aquilo que deveria ser da sua

obrigação deixa a desejar. Referimos de ordenamento territorial a nível do município de Cuamba, construção de infraestruturas sociais como Mercados, entre outros.

Uma das vantagens da designação de Cuamba como corredor de Cinco mais Três é pelo fato que o distrito sentir o nível de crescimento do comercial quer que seja formal e informal, por outro Cuamba tornou-se um local de oportunidades de empregabilidade e sustentabilidade através de empreendedorismo, em detalhe estamos a dizer há vendas de comida, alojamentos, agências bancárias, há uma concorrências das redes de telefonia móvel, institutos de formação de saúde, e educação entre outros. Mais em contra partida nem tudo é mar de rosa, mas nota-se riscos como sendo a questão de aumento de casos de HIV/Sida, criminalidade, violência doméstica até não menos importante traições advindas das repercussões socioeconômicas do distrito de Cuamba face ao Corredor Norte. Face a isso nos remete a uma reflexão profunda e que pode-nos constituir como um desafio olhando a visão de Condth (2017), que o nosso futuro depende do que fizemos no presente.

Será que a parceria que as empresas que operam no Corredor de Desenvolvimento Norte é uma única fonte para impulsionar o desenvolvimento da cidade e do município de Cuamba? Qual é a bandeira que o distrito ofereceu a CDN na sua entrada, isto no plano Geoestratégico do distrito, face a entrada da CDN. Se calhar, uma pesquisa no sentido de verificar e distinguir as ações resultantes da responsabilidade social das empresas locais das ações resultantes dos fundos de desenvolvimento da autarquia bem como do Distrito por forma a se perceber se há sinergias entre as diferentes forças que antevem no processo de desenvolvimento local poderia elucidar importantes elementos que provocam a morosidade no processo de desenvolvimento do município e distrito de Cuamba. Visto que aquele ponto do país tem um enorme potencial para se tornar uma referência no país em termos de desenvolvimento.

## REFERÊNCIA

Abrahamsson, Hans; Nilsson, Anders. (1994) **Aproveitando oportunidades espaço de manobra numa ordem mundial em transição**: caso de Moçambique, Maputo, CEEI-ISRI

Adam. Y. (2010). **A luta pelo futuro da África Austral: a estratégia do CONSAS e SADCC**” Estudos Moçambicanos” Maputo.CAE.

Chilundo, Arlindo (1990). “Subsídios para o Estudo dos Transportes Rodoviários na província de Nampula” (1930-1954). **Cadernos de História**, 8.ed, Maputo.

- Condth, S.( 2017). **Dependência do futuro**. Lisboa: Ed. Lisboa, Lda
- Camal, D, I. (2014). **Análise da logística nos portos de Moçambique e o seu Interland**. (Tese de Mestrado), Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, Portugal, IPCA.
- Cardoso, F. J. (1992). **“SADCC interdependência na África Austral: realidades e Perspectiva”** Estudos Moçambicanos. Maputo: CEA.
- DNPCF, (1974). **Plano Director do porto de Nacala**: estudo preliminar. Maputo
- LIMA,P. (1971). **História dos Caminhos de Ferro de Moçambique**. vol.3, Lourenço Marques: Imprensa Nacional.
- MIC-DNC- (2011). **Análise dos Custos de Transporte na Comercialização Agrícola em Moçambique; Nota de pesquisa da DNC**. Nº18, IESE.
- Mutemba, Jacinto et al, (2007). **Plano Estratégico Provincial Niassa 2017, o salto de um gigante rumo ao desenvolvimento Sustentável**, Maputo. Phaphalate Digital Printing Lda Empresa Consultora RURAL CONSULT.
- Nhabinde, S.A. (1999). **Desestabilização e guerra económica no sistema ferroviário de Moçambique, 1980-1997**. Maputo: Livraria universitária.
- Rosário, G.M.L.G. (1997). **Desestabilização do Corredor de Nacala, 1983-1992**. (Tese de Licenciatura), Universidade Eduardo Mondlane, Maputo:UEM.
- Ross, Doris. C, (2014). **Moçambique em Ascensão, Construir um novo Dia**-Washington, DC. **Fundo Monetário Internacional**: Cataloging-in-Publication Data Joint Bank-Fund Library.

Recebido em: 12/10/2023

Aceito em: 12/04/2024

**Para citar este texto (ABNT):** ALEXANDRE, Adolfo; FAZ-VER, Domingos Pedro. Estratégias de desenvolvimento em Moçambique: caso corredor de desenvolvimento norte e suas implicações socioeconômicas para o Distrito de Cuamba. *Njinga & Sepé: Revista Internacional de Culturas, Línguas Africanas e Brasileiras*. São Francisco do Conde (BA), vol.4, nº 1, p.488-503, jan.-abr. 2024.

**Para citar este texto (APA):** Alexandre, Adolfo; Faz-Ver, Domingos Pedro. (jan.-abr. 2024). Estratégias de desenvolvimento em Moçambique: caso corredor de desenvolvimento norte e suas implicações socioeconômicas para o Distrito de Cuamba. *Njinga & Sepé: Revista Internacional de Culturas, Línguas Africanas e Brasileiras*. São Francisco do Conde (BA), 4 (1): 488-503.