

**ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DE ESTRADAS
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**

**O ESTUDO PREPARATÓRIO
SOBRE
PLANO DE MELHORAMENTO DA ESTRADA
NO CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE NACALA
(N13: CUAMBA-MANDIMBA-LICHINGA)
NA
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**

**RELATÓRIO FINAL
2 de 3
TEXTO PRINCIPAL**

**Volume 4
Parte VII Programa de Desenvolvimento Regional**

Fevereiro de 2010

AGÊNCIA JAPONESA DE COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Eight - Japan Engineering Consultants Inc.

Oriental Consultants Co., Ltd.

Seguinte taxa de cambio é aplicavel ao Estudo:

1 Dolar Americano = 28.00Mtn = 91.36 JP Yen, or 1 MTn = 3.26 JP Yen (Outubro 2009)

**ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DE ESTRADAS
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**

**O ESTUDO PREPARATÓRIO
SOBRE
PLANO DE MELHORAMENTO DA ESTRADA
NO CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE NACALA
(N13: CUAMBA-MANDIMBA-LICHINGA)
NA
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**

**RELATÓRIO FINAL
2 de 3
TEXTO PRINCIPAL**

**Volume 4
Parte VII Programa de Desenvolvimento Regional**

Fevereiro de 2010

AGÊNCIA JAPONESA DE COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Eight - Japan Engineering Consultants Inc.

Oriental Consultants Co., Ltd.

PREÂMBULO

Em resposta ao pedido do Governo da República de Moçambique, o Governo do Japão decidiu levar a cabo um Estudo Preparatório sobre Plano de Melhoramento da Estrada no Corredor de Desenvolvimento de Nacala (N13: Cuamba-Mandimba-Lichinga), o qual ficou a cargo da Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA).

A JICA enviou para Moçambique uma Equipa de Estudo liderada pelo Sr. Hisashi MUTO da Eight-Japan Engineering Consultants Inc. e formada pela Eight-Japan Engineering Consultants Inc. em associação com a Oriental Consultants Co., Ltd. no período entre Março de 2009 e Dezembro de 2009.

A Equipa de Estudo efectuou discussões com os responsáveis do Governo de Moçambique e realizou investigações de campo na área de estudo. Após o regresso ao Japão, a Equipa continuou com os estudos e elaborou o presente relatório final.

Constitui a minha expectativa que este relatório contribua para a promoção do projecto bem como a melhoria das relações de amizade entre os nossos dois países.

Ao finalizar, apresento o meu maior apreço aos responsáveis do Governo de Moçambique pela estreita colaboração ao estudo.

Fevereiro de 2010

Kiyofumi KONISHI

Director Geral

Departamento de Infraestrutura Económica

Agência Japonesa de Cooperação Internacional

Exmo. Sr.
Kiyofumi KONISHI
Director Geral
Departamento de Infraestrutura Económica
Agência Japonesa de Cooperação Internacional

Fevereiro de 2010

CARTA DE TRANSMISSÃO

Excelentíssimo Senhor,

É com imenso prazer que submetemos a V. Excia. o Relatório Final do Estudo Preparatório sobre Plano de Melhoramento da Estrada no Corredor de Desenvolvimento de Nacala (N13: Cuamba-Mandimba-Lichinga) na República de Moçambique.

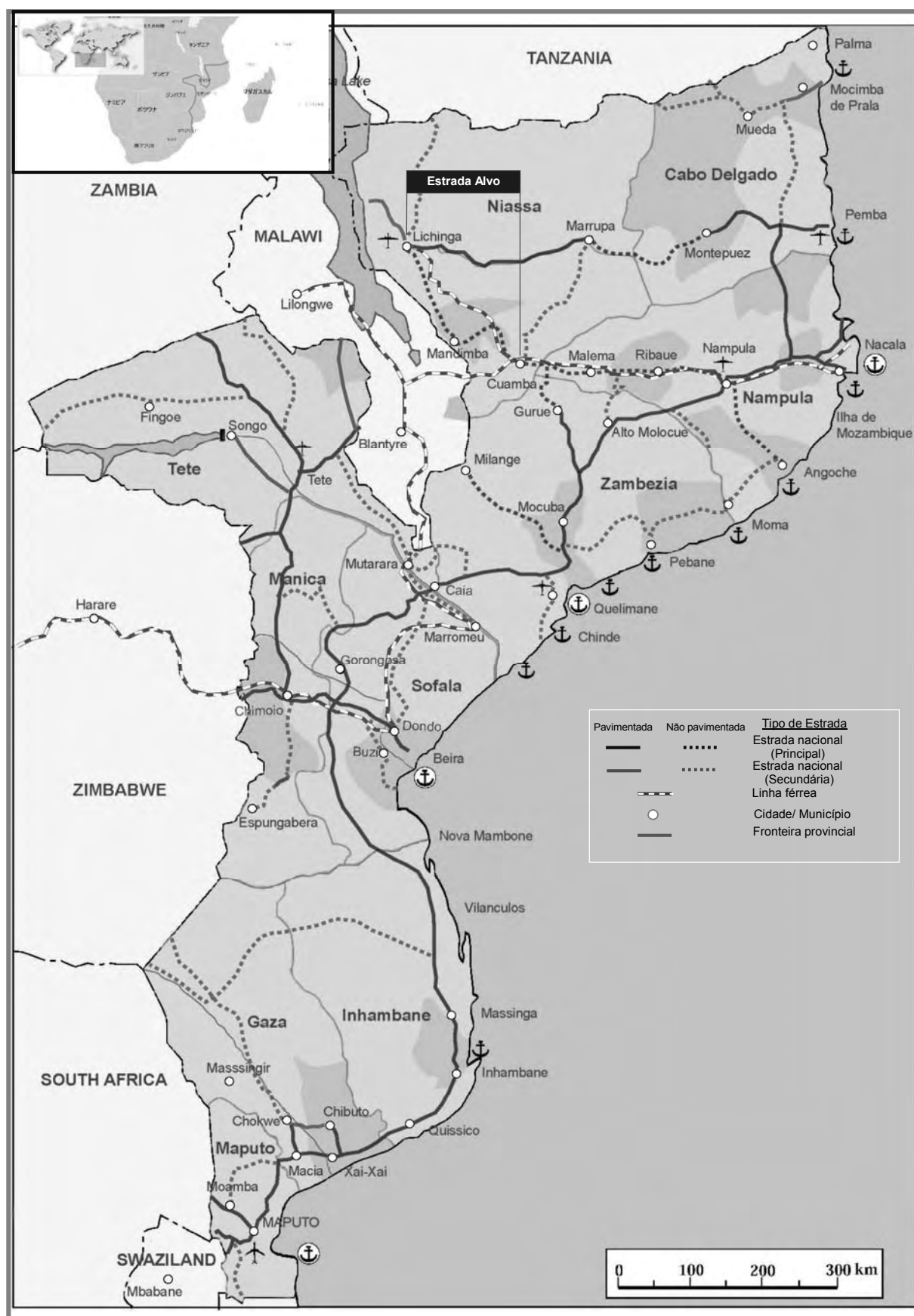
Este estudo foi realizado pela Eight-Japan Engineering Consultants Inc. em associação com a Oriental Consultants Co., Lda. sob um contrato com a JICA no período entre Março de 2009 e Fevereiro de 2010.

Gostaríamos de aproveitar esta oportunidade para expressar a nossa profunda gratidão aos responsáveis da JICA, Ministério dos Negócios Estrangeiros do Japão, Administração Nacional de Estradas, Escritório da JICA em Moçambique e Embaixada do Japão em Moçambique pela sua cooperação e assistência durante o Estudo.

Finalmente, esperamos que este relatório contribua para maior promoção do projecto.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Hisashi MUTO
Líder da Equipa
O Estudo Preparatório sobre Plano de Melhoramento da
Estrada no Corredor de Desenvolvimento de Nacala
O Consórcio entre Eight-Japan Engineering Consultants Inc. e
Oriental Consultants Co., Ltd.



Mapa da Localização

Estrutura do Projecto

1. País	República de Moçambique
2. Nome do Estudo	O Estudo Preparatório sobre Plano de Melhoramento da Estrada no Corredor de Desenvolvimento de Nacala (N13: Cuamba-Mandimba-Lichinga) na República de Moçambique
3. Agência Contraparte	Administração Nacional de Estrada (ANE), Ministério das Obras Públicas e Habitação (MOPWH)
4. Objectivos do Estudo	(1) Os objectivos do estudo visam determinar a opção tecnicamente e economicamente mais viável, ambientalmente aceitável e socialmente ideal de melhoramento da Estrada Cuamba - Lichinga para uma estrada para todos os climas para facilitar o trânsito. (2) Formulação e recomendação do "Programa de Desenvolvimento Regional", destinado à província de Niassa é também o objectivo do estudo.

1. A Área do Estudo

- A Estrada em Estudo, com um comprimento total de aproximadamente 302 quilómetros, incluindo a Estrada de Mandimba-Fronteira com Malawi, atravessa quatro distritos com alto potencial agrícola, nomeadamente, Cuamba, Mandimba, Ngauma e Lichinga, no Niassa.
- A Estrada Cuamba-Mandimba-Fronteira com Malawi é uma componente importante no Corredor de Desenvolvimento do Nacala, uma vez que se liga às províncias de Niassa e Nampula, e, além disso, permite a ligação dos países do interior, Zâmbia e Malawi à costa Moçambicana.
- Além disso, a estrada Lichinga-Mandimba é parte do Corredor de Pemba.

2. Âmbito do Estudo

- (1) Estudo de Viabilidade Económica
 - 1) Análise Económica, 2) Análise de Tráfico, 3) Avaliação Económica, 4) Análise Económica
- (2) Desenho Preliminar de Engenharia
 - 1) Medição do Local (Pesquisa das Condições Naturais), 2) Pesquisa Visual do Local, 3) Desenho Preliminar, 4) Estimativa do Custo
- (3) Posto Fronteiriço de Paragem Única (OSBP)
- (4) Assistência na Implementação de AIA pelo GOM (ANE)
- (5) Programa do Desenvolvimento Regional

3. Descrição Narrativa

Estudo de Viabilidade

A estrada em Estudo passa por muitas pequenas aldeias. A estrada pode ser dividido em três terrenos (0 - 148 km: terreno plano, 148 - 240 km: terreno ondulado, 240 - 302 km: ondulado com algum terreno montanhoso), e que ondula a uma altitude inicial de 560MASL chegando a quase 1.400 MASL em Lichinga. O alinhamento horizontal existente e o alinhamento vertical geralmente seguem a crista de bacias hidrográficas e do solo natural, respectivamente. A estrada existente é encontra-se num estado razoável a péssimo durante a estação seca e torna-se intransitável no período chuvoso, devido à interacção entre a má drenagem e solos propensos à erosão. Além disso, a largura da estrada em estudo varia entre 5m e mais de 10m e é geralmente inferior ao terreno circundante. Como resultado da análise de demanda de tráfico, os volumes de futuro tráfico para ambas as secções (Mandimba e Cuamba-Lichinga-Mandimba) em 2023 foram estimados em cerca de 1.481 AADT e 1.732AADT, respectivamente. De ponto de vista do terreno, segurança do tráfico, custos da construção, os impactos sociais, gestão do tráfico e funcionamento, uma velocidade de 100km/hr foi recomendado à secção de Cuamba - Mandimba. Da mesma forma, uma velocidade de 80km/hr foi recomendada à secção de Mandimba - Lichinga. E além disso, a selecção da composição adequada do pavimento foi avaliada com base no custo inicial e a sua viabilidade financeira usando o indicador EIRR. Como resultado da análise, uma superfície DBST sobre uma base granular e sub-base cimentada foi seleccionada como a composição do pavimento economicamente mais viável. A sua composição mostrou menor custo inicial e maior EIRR.

Programa Regional de Desenvolvimento

Niassa tem uma variedade inerente ao potencial de desenvolvimento. No entanto, as más condições de vias de acesso têm dificultado o desenvolvimento económico da província. Além disso, grandes áreas, a dispersão e a baixa densidade populacional, têm dificultado a entrega dos serviços sociais básicos à população. A Equipe de Estudo formulou um programa de desenvolvimento regional, de modo que o melhoramento da estrada de Cuamba-Mandimba e Mandimba-Lichinga possa gerar efeitos sinérgicos no desenvolvimento regional. Para a parte sul da província de Niassa, tais medidas de desenvolvimento incluíram o apoio aos pequenos produtores na comercialização e agro-indústrias de processamento e desenvolvimento de infra-estrutura para melhorar as funções de logísticas, nas cidades de Cuamba e Mandimba. Para a zona centro e a parte norte da província, foi dada alta prioridade ao apoio aos pequenos produtores na comercialização, indústrias de processamento de madeira e turismo, bem como a melhoria das infra-estruturas sociais e serviços.

4. Conclusão e Recomendações

- (1) Para autorizar o programa de desenvolvimento regional proposto pelo Estudo, juntamente com a implementação do plano de estrada.
- (2) Para avançar com a discussão bilateral sobre OSBP e estabelecer uma política relevante para as seguintes questões:
 - Tipos de sistema operacional para o programa de OSBP
 - Estruturação e tamanho das instalações
 - Implementação do programa como “melhoramento de duas etapas,” proposto pelo Estudo
- (3) Adoptar um conceito de COI para minimizar os impactos sociais como reassentamento.
- (4) Iniciar com o desenho detalhado para Estrada Cuamba - Mandimba (154km) o mais cedo possível.
- (5) Executar uma pesquisa exaustiva do local (Topográfica, Geológico e solo) para Estrada Mandimba - Lichinga.

5. Estruturação do Relatório

Nome do Relatório	Número de Volume	Principais Conteúdos do Relatório		Língua		
				Ing.	Por.	Jap.
1. Sumário Executivo	-	-	-	✓	✓	✓
2. Principal Texto	Volume-1	Parte I	Abordagem Global & Procedimento de Trabalho	✓	✓	
		Parte II	Apreciação Geral			
	Volume-2 Secção Cuamba-Mandimba	Parte III	Desenho Preliminar de Engenharia da Estrada			
		Parte IV	Estudo de Viabilidade Económica			
		Parte V	Instalações da Fronteira			
	Volume-2 Secção Mandimba-Lichinga	Parte III	Desenho Preliminar de Engenharia da Estrada			
		Parte IV	Estudo de Viabilidade Económica			
	Volume-3	Parte VI	Considerações Ambientais e Sociais			
3. Desenho	Volume-4	Parte VII	Programa de Desenvolvimento Regional			
	Secção Cuamba-Mandimba	-	-	✓	✓	
	Secção Mandimba-Lichinga	-	-			

Sumário Executivo

Parte I Metodologia Geral e Procedimento de Trabalho

Moçambique situa-se no sudeste da costa de África e cobre uma área de 799.380 Km². É limitado pela Tanzânia, norte, pelo Malawi, Zâmbia, Zimbabué, Suazilândia, África de sul, no Oeste pelo Canal de Moçambique, Oceano Índico a Este. A guerra Civil dos 17 anos durou até 1992, destruiu muitas infra-estruturas em particular as estradas do país.

O Governo Moçambicano (aqui em diante designada GOM) assumiu que a limitação do acesso rodoviário e outros serviços socio-económicos é causa da pobreza e pelo facto deu prioridade à reconstrução de infra-estruturas nas áreas de grande potencialidade produtiva, etc. Isto vem incorporado no plano de acção para a redução da pobreza absoluta (PARPA-II:2006-2009).

A meta principal da Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011(RSS) é de servir de forma eficiente para um sistema rodoviário, a priorizar as áreas económicas como a agricultura, as áreas turísticas, as áreas industriais ou o desenvolvimento de recursos naturais com grande potencialidade para contribuir no crescimento económico do PARPA-II.

Dadas as situações acima apresentadas, o Governo Moçambicano requereu que o Governo Japonês (aqui em diante designado GOJ) conduza um estudo de viabilidade para o melhoramento de estrada Nampula-Cuamba. Em resposta ao pedido do governo Moçambicano, o Governo Japonês conduziu um estudo de melhoramento da estrada Nampula-Cuamba de 2006 a 2007. Na secção de estrada Nampula –Cuamba, o desenho detalhado já foi adiantado para a construção com os fundos do governo Japonês.

A Estrada em Estudo (N13 Cuamba-Mandimba-Lichinga), como parte dos dois corredores moçambicanos Nacala N13/N1 e Lichinga N14/N1 providenciam uma ligação estratégica para com a fronteira de Malawi em Mandimba com os portos de Nacala e Pemba, Províncias de Nampula e Cabo Delgado respectivamente. Embora a Estrada em Estudo mostre uma potencialidade para estimular o desenvolvimento e reduzir a pobreza em todo o território de norte de Moçambique, permitindo que haja uma conexão eficiente, a secção em causa é a única secção não-pavimentada.

De acordo com a Agência Japonesa de Cooperação Internacional, o agente responsável pela cooperação técnica do governo do Japão fez um estudo incluindo um programa de desenvolvimento regional na província de Niassa ao longo da Estrada em Estudo juntamente com as autoridades moçambicanas.

Os objectivos dos estudos levados a cabo visam determinar as técnicas mais

possíveis economicamente viáveis e aceites no que concerne ao meio ambiente e uma óptima opção social para o melhoramento de estrada existente (Cuamba-Lichinga). Para uma estrada transitável a todas as temperaturas, o estudo também determina até que ponto a existência de estradas melhoradas possa reduzir a pobreza no local.

E o estabelecimento do programa de desenvolvimento regional com maior incidência para a província de Niassa é também o objectivo de estudo. O programa tem como objectivo, expandir o melhoramento de todas as áreas que fazem parte deste corredor (Nacala N13/N1 e Lichinga N14/N1).

Parte II Apreciações Gerais

1. Política/Sectorial do Governo

A política nacional e a planificação em Moçambique, ambos têm a redução da pobreza como objectivo-chave. Moçambique tem estado a fazer um estudo da pobreza absoluta através do PARPA-I(2001-2005) e PARPA-II (2006-2009). A meta do PARPA-II é de reduzir o índice da pobreza absoluta de 54% para 45% em 2009.

O sector de transporte de Moçambique usa as seguintes políticas e estratégias:

- Estratégia do Sector de Estrada 2007-2011(RSS);
- Programa Integrado do Sector de Estrada 2009-2011 (PRISE);
- Orçamento e plano de trabalho semi-anual. (SAWPB)

2. Instituição responsável pelo sector

O sistema rodoviário é actualmente é gerido pela Administração Nacional de Estradas (ANE), que responde pelo Ministério de Obras públicas e Habitação. O fundo de estrada é responsável pela gestão dos fundos deste sector.

3. Modo de Divisão de Tráfico

Em Moçambique são ocupadas na sua maioria de viaturas de mercadorias (58,2%) e (96,1%) pelo transporte de passageiros em todos os moldes particularmente os de passageiros e que totalmente precisam do sistema rodoviário. Por outro lado, 27,9% faz parte da contribuição da linha-férrea que relativamente superior a de transporte marítimo com 8,3%, também contribui no transporte de mercadoria. O transporte aéreo partilha igualmente o transporte de passageiros e de mercadorias em pequena escala devido a sua fraca capacidade.

4. Condições e sistema de classificação de estrada

Moçambique tem classificado as estradas Nacionais (estradas primárias e secundárias) e regionais (terciárias e vicinais). Estas estradas são administradas pela ANE. As estradas urbanas e as não classificadas estão sob controlo do conselho municipal e Administrações Distritais respectivamente.

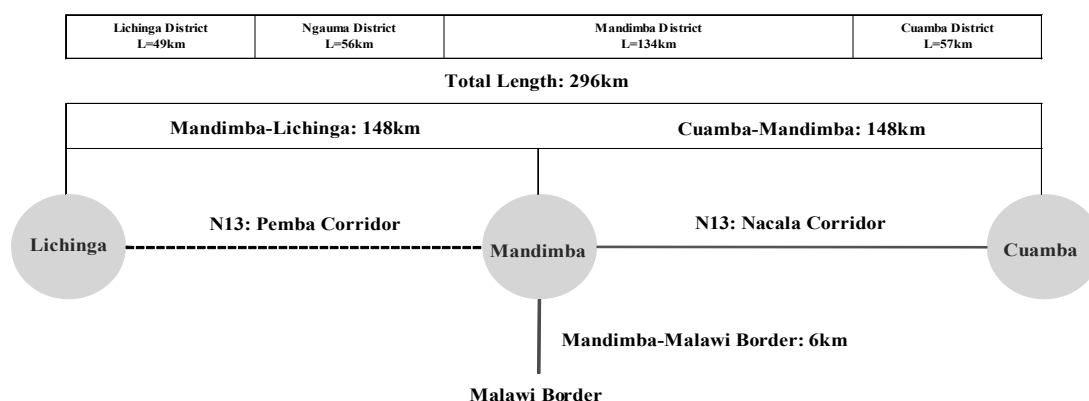
A actual rede classificada de estradas está estimada em cerca de 3000 km das quais abaixo de 20% estão alcatroadas. As estradas pavimentadas na sua maioria são estimadas em 88% como estradas em boas condições. Contudo, somente 57% de estradas não pavimentadas são consideradas transitáveis. O elemento chave da Estratégia do Sector de Estrada e o plano estratégico de manutenção é de introduzir um programa de gestão de estradas pavimentadas que vai funcionar de uma forma independente das restantes estradas. Este programa vai compreender 30 mil Km das estradas classificadas e 3 mil Km de estradas urbanas adicionais.

[Secção Cuamba-Mandimba]

Parte III- Desenho Preliminar de Engenharia

1.Observações Gerais

A Estrada em Estudo pode ser dividida em duas secções (Secção Cuamba-Mandimba e Secção de Mandimba – Fronteira com Malawi). O comprimento de cada secção está indicado na figura que se segue:



Estruturação da Estradas em Estudo

2.Pesquisa de Condições Naturais para a Estradas em Estudo

O objectivo da pesquisa sobre a condição natural visa confirmar a existência de condições naturais para a estrada em estudo com vista a fazer o desenho da estrada. A pesquisa da condição natural é composta de seguintes três componentes.

1) Pesquisa Tipográfica (pesquisa de alinhamento, pesquisa aérea, pesquisa da ponte, colocação de pontos de referências) 2) Pesquisa Geológica, 3) Pesquisa do material dos solos

3.Hidrologia e Análise Hidrológica

A tabela que segue mostra os resultados dos cálculos dos níveis das cheias usando HEC-Ras que se baseia nos cálculos irregulares do decurso de água.

Ponte	Período de retorno	Descarga (m ³ /s)	Nível calculado (cheia) (m)	Resultados da pesquisa (m)
Muambessi	50-Anos	312.0	618.50	616.9
	100-Anos	390.9	619.28	
Lussangassi	50 Anos	589.9	639.42	637.5
	100 Anos	731.4	639.92	
Ngolua	50-Anos	246.4	704.16	706.2
	100-Anos	307.9	704.85	
Ngame II	50 Anos	243.7	708.61	709.2
	100 Anos	301.7	709.15	

4. Padrões Aplicáveis de Desenho

A Aplicação de padrões apropriados de desenho vai assegurar que os seguintes objectivos sejam alcançados.

- Garantir a segurança ao alto nível de serviço e conforto para os utentes das vias rodoviárias através da pavimentação e alargamento das faixas de rodagem.
- Garantir que as faixas de rodagem sejam desenhadas economicamente.
- Garantir a uniformidade do desenho.
- Garantir a segurança das infra-estruturas (pontes e aquedutos).

Para os estudos de desenho de estradas Nampula-Nacala e Nampula-Cuamba que fazem parte do corredor de Nacala, a Equipa de Estudo propôs o uso de padrões de desenho da Comissão de Transporte e Comunicações da África Austral, (SATCC) como eram de uso comum para os outros projectos na região.

5. Desenho Preliminar de Engenharia

Através das discussões com a ANE e os resultados da pesquisa do campo pela Equipa de Estudo, o conceito de Projecto foi confirmado como o seguinte:

- Construir uma ligação eficiente de estrada que permite o fluxo anual de tráfico correspondendo a futura demanda de tráfico;
- Construir uma estrada primária segura reduzindo riscos de acidentes e taxa de feridos aos peões e utentes de motorizados.

(1) Alinhamento Recomendável

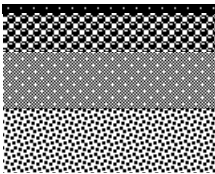
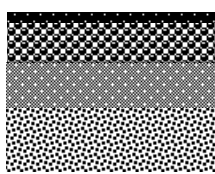
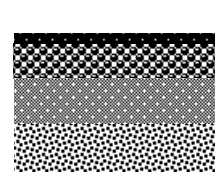
A seguinte tabela mostra a magnitude de melhoramento e seus efeitos de

alinhamento recomendável. No que toca a secção entre a fronteira de Malawi e Cuamba, foi classificada por dois índices (curvatura horizontal e subida mais descida) em que a os alinhamentos existentes, ambos, horizontais e verticais quase responde ao critério para a velocidade de desenho de 100km/h. Isto significa que o melhoramento do alinhamento recomendado será basicamente na estrada existente.

			Existente	Plano
Comprimento			153.8km	152.9km
Terreno			Plano	Plano
Velocidade de Desenho			-	100km/h
Geometria	Aqueduto Horizontal	deg/km	22.4 (1.00)	21.2 (0.95)
	Subida + Descida	m/km	9.8 (1.00)	9.8 (1.00)
	No. de Subidas+ Descidas	no./km	4.5	3.3
No. de Passagens de Níveis			8	2

(2) Composição do Pavimento Adequado

A análise mecanista usando ELSYM5 foi conduzida de acordo com o desenho CBR. Os resultados das análises são mostrados na seguinte tabela:

S2 (3-4)	S3 (5-7)	S4 (8-14)
		
 : G4 Base Molhada de cascalho Esmagado ou Natural CBR>80%@98% mod. AASHTO densidade  : C4 Sub-base cimentada e estabilizada 0.75-1.5Mpa@100% mod. AASHTO densidade  : G7 Camada seleccionada de CBR molhada >15%@93% mod. AASHTO densidade Rácio de Poisson & Coeficiente de Elasticidade (Coeficiente de Elasticidade = (10 x CBR)Mpa) G4: 0.35, Phase-I: 400Mpa, Phase-II: 400Mpa, Phase-III: 300Mpa C4: 0.25, Phase-I: 1500Mpa, Phase-II: 600Mpa, Phase-III: 300Mpa G7: 0.35, Phase-I: 150Mpa, Phase-II: 150Mpa, Phase-III: 150Mpa		

(3) Desenho da Ponte

Da discussão com a ANE, a largura interior da parte da ponte foi definida em 9.2 m para a ponte de duas faixas, Estas estão resumidas na seguinte tabela:

Geral		Ponte existente			Nova Ponte			
No.	Nome	Largura	Comprimento	Existente	Faixa	Largura	Comprimento	Da ponte existente.
(Cuamba)								
1	Muambessi	4.8	14.3	Demolir	2-faixas	9.2	17	Mesma posição
2	Lussangassi	3.2	28.0	Demolir	2-faixas	9.2	34	Jusante 8m
3	Ngolua	4.7	14.0	Demolir	2-faixas	9.2	17	Mesma posição
4	Ngame-II	4.9	28.0	Demolir	2-faixas	9.2	34	Mesma posição
(Mandimba)								

6. Planificação da Construção

O plano de construção foi proposto para o melhoramento da estrada Cuamba-Mandimba na N13 incluindo os métodos de construção, obtenção do material e o equipamento, o programa de construção de acordo com as condições do local, a escala estrutural e a quantidade do trabalho.

7. Plano de Implementação do Projecto

O plano de implementação foi proposto baseado em alguns impedimentos que afectam a agenda que ilustra abaixo.

- A selecção do consultor para o D/D vai precisar um procedimento de quatro a cinco meses e preparação de D/D com os documentos de concursos precisam no mínimo de cinco meses.
- A preparação da avaliação do impacto ambiental e RAP precisará de cerca de 8 a 9 meses e será submetido ao BAD e JICA, 120 dias antes da submissão do relatório de avaliação e acordo de empréstimo do projecto, respectivamente.
- A contratação de empreiteiro vai requerer um procedimento no mínimo de 9 a 10 meses, incluindo a pré-qualificação, o anúncio de concursos de manifestação de interesse, a preparação num limite de 90 dias, a avaliação e a provação das propostas pela ANE e agências doadoras.
- O trabalho de construção e supervisão precisará de cerca de 3 anos (33 meses).

8. Estimativa de Custo do Projecto

Basicamente, o custo unitário de construção para o “Melhoramento de Estrada Nampula-Cuamba” (aqui em diante designada “NCR”) é utilizando para a estimativa devido ao seu alto nível de semelhança entre os dois projectos, como se segue.

- Localização: A Estrada em Projecto é uma extensão de NCR, que passa Cuamba na região nortenha
- Tempo estimado: estimativa de engenharia para NCR foi concluída na sua fase de desenho detalhado em Abril de 2009.

Os resultados da estimativa estão resumidos nas tabelas que se seguem.

Descrição		Final (USD)
		DBST
1000	Geral	21,773,229
2000	Drenagem	6,205,937
3000	EW & camadas granulares	47,887,098
4000	AC & revestimentos	13,525,335
5000	Auxiliares	2,501,784
6000	Estruturas	6,051,036
7000	Teste & QC	17,250
8000	Outros	1,573,090
Total (Conta A: Estrada)		99,534,760
Conta B: Trabalho Diurno		855,999
Conta C: Questões Sociais		935,627
Conta D: Ambiental		248,837
Total (Conta A a D)		101,575,223
Contingências (10%)		10,157,522
IVA (6.8%)		7,597,827
Custo total de construção		119,330,572
Custo de Engenharia (5%)		5,586,637
IVA (6.8%)		379,891
Custo total do projecto		125,297,100
Custo de Compensação		156,103
Custo do Projecto por km		820,492

9. Sistema de Manutenção de Estradas

As dez delegações provinciais da ANE são responsáveis pela implementação de todos os trabalhos de manutenção das estradas classificadas. A direcção para manutenção tem um papel muito fundamental na garantia para que as delegações nas províncias estejam cientes e que cumpra com todos os requisitos técnicos e operacionais para implementação do plano anual de manutenção; e que estradas de todos os tipos (primárias, secundárias, terciárias, vicinais, pavimentadas e não pavimentadas) estejam mantidas e pavimentadas

Parte IV Estudo de Viabilidade Económica

1. Modelo de Fluxo de Tráfego Existente

A Equipe do Estudo realizou seguintes pesquisas e inquéritos para reconhecer as características de modelo de fluxo de tráfego para cada secção.

- Dados anteriores da ANE sobre o volume de tráfego;
- O volume de tráfego e a pesquisa OD nas margens da estrada levado a cabo no Mês de Maio e Agosto nas três localidades (Cuamba-Mandimba-Lichinga) na Estrada em Estudo;
- A pesquisa OD nas quatro fronteiras entre Moçambique, Malawi e Zâmbia;
- A pesquisa baseada numa entrevista dos intervenientes em ambos os países (Moçambique e Malawi).

Esta secção é a via usada para o trânsito de passageiros de Lichinga para outros distritos em Niassa para ligar a linha-férrea na Província de Nampula. No que concerne o transporte de mercadoria, alguns produtos provêm de Cuamba em direcção a Lichinga. Por outro lado, muitos produtos consumíveis para a Cidade de Cuamba provem de lado de Nampula principalmente via linha-férrea.

2. Metodologia e Previsão da Demanda do Tráfego

A equipa de estudo aplicou uma ferramenta socio-económica baseada numa estratégia de desenvolvimento de Niassa (PEP) e conceitos de metodologia de previsão como os três diferentes tipos de tráfego.

Volume de Tráfego de Passageiros estimado pelo “Modelo de Gravidade” com indicadores variáveis do potencial da população e a secção de estradas com impedimento desenvolvido pelo número actual de passageiros por cada viagem OD.

Volume do Tráfego Regional é considerado pela divisão de tráfego como atracção e produzido em cada zona. A atracção da viagem é estimada pelo consumo diário de produtos e a viagem é baseada nos produtos agrícolas da província de Niassa.

Volume d e Tráfego Internacional pensa-se que tenha começado depois do melhoramento do sistema de estradas. É estimado pelo comércio Malawiano e a capacidade da linha-férrea que se insere no modelo de escolha do corredor chamado Modelo Lodgit.

3. Resultados da Previsão da Demanda do Tráfego

Acumulando os resultados de cada componente, o futuro volume de tráfego para ambas secções será resumida. Para a secção de Cuamba-Mandimba, o futuro volume de tráfego em AADT é estimado em cerca de 457 AADT em 2014, 1,481 AADT em 2023 e 5,027 AADT em 2033, no caso “COM”.

A secção Cuamba-Mandimba é caracterizada pelo número de reboques que serão desviados do Corredor da Beira e da linha-férrea. Evidencia-se que esta secção composta por parte do corredor internacional.

Comparando com o anterior estudo de viabilidade entre Nampula e Cuamba, esta estimativa de volume de tráfego é quase o mesmo nível com a secção anterior.

4. Análises Económicas

A análise económica é conduzida nas seguintes hipóteses:

<i>Instrumento de Análise</i>	:HDM-4(RED, para a referência compreensiva);
<i>Vida do Projecto</i>	:Vinte anos depois do começo do projecto de estrada (2014)
<i>Data do preço</i>	:Outubro 2009;
<i>Taxa de desconto social</i>	:12%;
<i>Factor de conversão</i>	:Trabalho de construção (0,84), trabalho de manutenção (0,75);
<i>Taxa de câmbio</i>	:USD1 para 28.00 Mt;

Os resultados da análise são como se segue:

Análise de Sensibilidade

Caso	Assunções	EIRR
Base	De melhoramento para estrada pavimentada com DBST com intervenção Lichinga-Mandimba	19.5%
1	Redução do volume de tráfego -20%	16.6%
2	Aumento de custo de investimento de +20%	16.9%
3	Combinação do supracitado como o pior caso	14.3%

O projecto tem uma pontuação média como uma intervenção de melhoramento-para-pavimentada e sua viabilidade económica é aceitável, com uma EIRR de mais de 12% do custo de oportunidade entre as alternativas. Com base neste resultado, o projecto é avaliado como um dos projectos prioritários a serem implementadas no país. A especial importância desta estrada principal e de trazê-la para estrada com transitabilidade em todas as épocas. A equipe de estudo conclui que o projecto de melhoramento da estrada é economicamente viável em termos de economia nacional de Moçambique.

Parte V Instalações Transfronteiriças

1. Estudo de Base e Levantamento para o Melhoramento das Instalações da Fronteira

O melhoramento das instalações na fronteira Mandimba-Chiponde foi avaliado em termos das suas necessidades e requisitos em conformidades com o estudo de base e levantamento dos factos diante dos seguintes factos:

- As actuais condições nas fronteiras Moçambique –Malawi;
 - tráfego transfronteiriço;
 - sistema de controlo e instalações;
- Características da fronteira Mandimba-Chiponde;
 - Características comerciais e geográficas
 - Interacção e comunidades fronteiriças
 - A importância Estratégica no Corredor do Desenvolvimento Regional;
 - Condições locais e Instalações;
- Estratégia para o Melhoramento do Controlo Fronteiriço de Instalações;
 - Estratégias Regionais da SADC;
 - Estratégia Bilateral Moçambique-Malawi.

2. Abordagem de Implementação para o Melhoramento das Instalações Fronteiriças

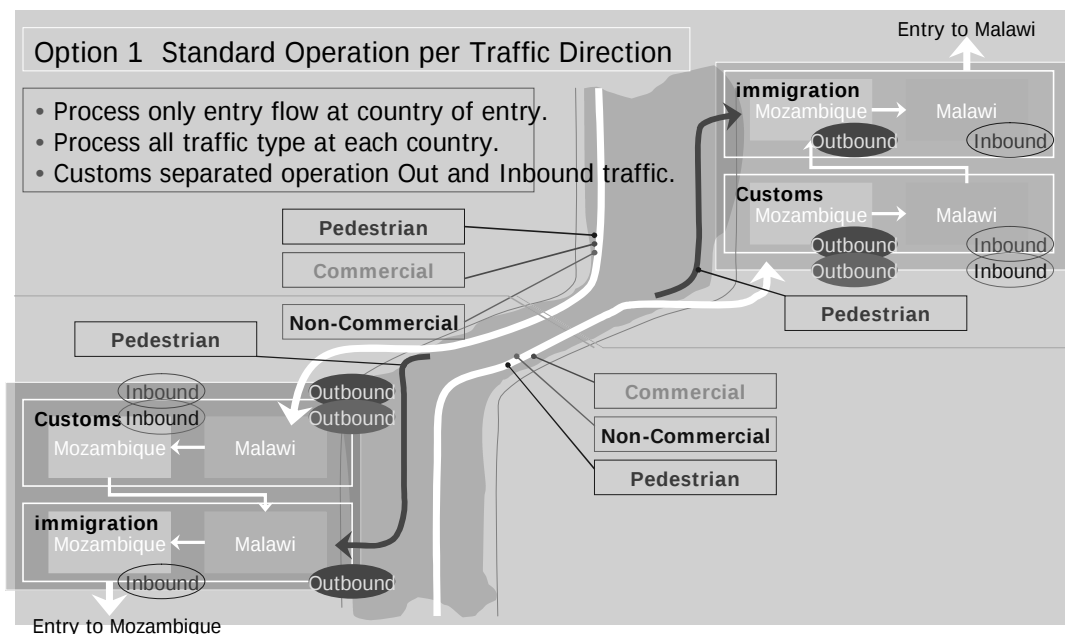
A abordagem da implementação foi formulada e propôs o seguinte:

- A introdução faseada para OSBP será empregue;
- As instalações existentes serão praticamente adaptadas e utilizados sob ambiente de OSBP;
- A introdução faseada será examinada de acordo com: i) a magnitude da futura demanda de tráfego transfronteiriço e o ano de previsão, ii) Programa das discussões bilaterais e o acordo, iii) Programa do tempo para a introdução do ambiente OSBP, para outras fronteiras

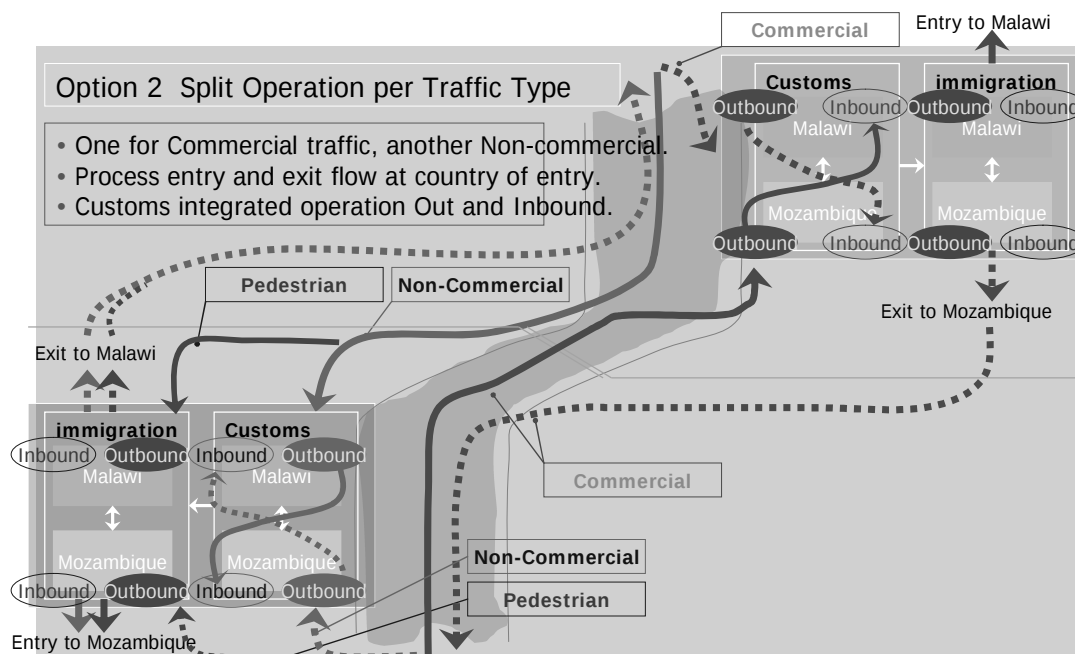
3. Política de Implementação para o Melhoramento das Instalações Fronteiriças:

“**Melhoramento em duas fases**”, como um cenário competitivo e “**instalações num momento j ustaposto**” foram tecnicamente seleccionados para a introdução faseada de OSBP. E a planificação da estrutura foi preliminarmente formulada estimando as condições provisórias tais como os procedimento de controlo fronteiriço e pontos de referência para o desempenho (meta do tempo de liberação, tempo total de processamento, unidade de mão-de-obra, etc.) a aplicar ao funcionamento de OSBP.

Foram propostas duas opções de funcionamento de OSBP e uma estrutura preliminar e o tamanho das instalações foram propostas para dois anos-alvo de acordo com “Melhoramento em duas fases”, que é, 2014 como primeiro passo e 2024 como segunda etapa:



Opção 1: Funcionamento Dividido por Direcção de Tráfico



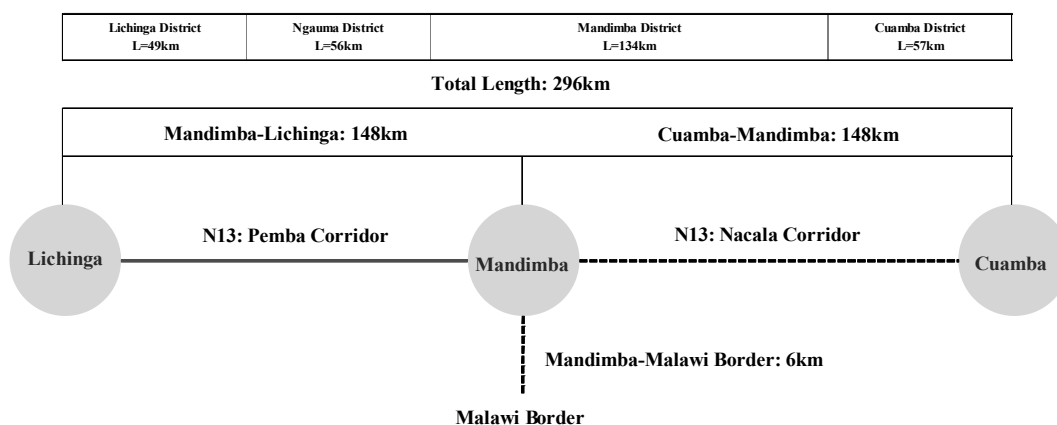
Opção 2: Funcionamento Dividido por Tipo de Tráfico

[Secção Mandimba-Lichinga]

Parte III Desenho Preliminar de Engenharia

1. Observações Gerais

Como mostra a Figura 1.1.1, a Estrada em Estudo, com um comprimento total de aproximadamente 148 km, atravessa três distritos com alto potencial agrícola, nomeadamente, Mandimba, Ngauma e Lichinga, na Província de Niassa. A Estrada Mandimba-Lichinga é parte do Corredor de Pemba



Estruturação da Estrada em Estudo

2. Pesquisa de Condições Naturais para a Estradas em Estudo

O objectivo da pesquisa sobre a condição natural visa confirmar a existência de condições naturais para a estrada em estudo com vista a fazer o desenho da estrada. A pesquisa da condição natural é composta de seguintes três componentes.

1) Pesquisa Tipográfica (pesquisa de alinhamento, pesquisa aérea, pesquisa da ponte, colocação de pontos de referências) 2) Pesquisa Geológica, 3) Pesquisa do material dos solos

3. Hidrologia e Análise Hidrológica

A tabela que segue mostra os resultados dos cálculos dos níveis das cheias usando HEC-Ras que se baseia nos cálculos irregulares do decurso de água.

Ponte	Período de retorno	Descarga (m ³ /s)	Nível calculado das cheias (m)	Resultado da Pesquisa de campo (m)
Ngame I	50-Anos	225.6	731.10	732.9
	100- Anos	278.9	731.68	
Lilasse	50 Anos	277.3	892.76	893.2
	100 Anos	342.7	893.01	
Ninde	50- Anos	256.6	902.47	902.9
	100- Anos	316.9	902.75	
Luculumesi	50 Anos	716.2	992.98	990.0
	100 Anos	885.0	993.63	
Lutembue	50- Anos	310.9	1045.64	1043.9
	100- Anos	384.7	1046.01	
Luambala	50 Anos	463.2	1107.61	1105.5
	100 Anos	576.5	1108.09	

4. Padrões Aplicáveis de Desenho

A Aplicação de padrões apropriados de desenho vai assegurar que os seguintes objectivos sejam alcançados.

- Garantir a segurança ao alto nível de serviço e conforto para os utentes das vias rodoviárias através da pavimentação e alargamento das faixas de rodagem.
- Garantir que as faixas de rodagem sejam desenhadas economicamente.
- Garantir a uniformidade do desenho.
- Garantir a segurança das infra-estruturas (pontes e aquedutos).

A Equipa de Estudo propôs o uso de padrões de desenho da Comissão de Transporte e Comunicações da África Austral, (SATCC) como eram de uso comum para os outros projectos na região. A Estrada Lichinga-Montepuêz também é sujeita aos padrões de desenho da SATCC.

5.Desenho Preliminar de Engenharia

Através das discussões com a ANE e os resultados da pesquisa do campo pela Equipa de Estudo, o conceito de Projecto foi confirmado como o seguinte:

- Construir uma ligação eficiente de estrada que permite o fluxo anual de tráfico correspondendo a futura demanda de tráfico;
- Construir uma estrada primária segura reduzindo riscos de acidentes e taxa de feridos aos peões e utentes de motorizados.

(1) Alinhamento Recomendável

A seguinte tabela mostra a magnitude de melhoramento e seus efeitos do alinhamento recomendável. No que toca a secção entre a Mandimba e Lichinga, embora o alinhamento horizontal responde o critério para a velocidade de desenho de 80km/h, o alinhamento vertical deve ser melhorado mais de 50% para responder a velocidade de desenho de 80km/h conforme mostrado na seguinte figura. Isto significa que esta secção deve ser melhorado em grande escala.

		Existente	Plano
Cumprimento (km)		148.1km	148.6km
Terreno		Ondulado e Montanhosa	Ondulado e Montanhosa
Velocidade de desenho		-	80km/h
Geometria	Curvatura Horizontal deg/km	164.1 (1.00)	174.8 (1.07)
	Subida + descida m/km	55.8 (1.00)	24.2 (0.43)
	No. de Subidas + Descidas no./km	3.1	2.8

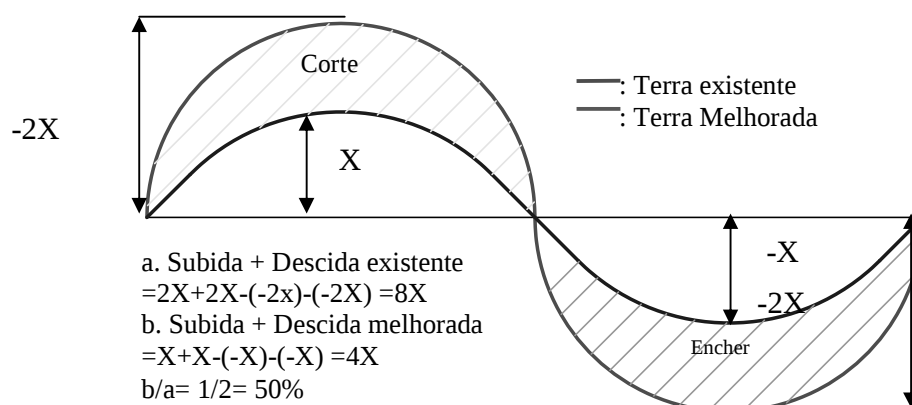
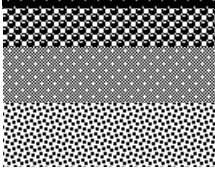
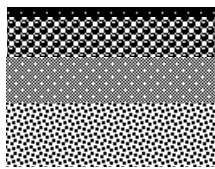
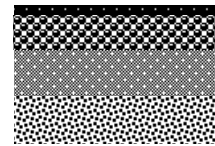


Imagem Melhorada do Alinhamento Vertical

(2) Composição Apropriada do Pavimento

A análise mecanista usando ELSYM5 foi conduzida de acordo com o desenho CBR. Os resultados das análises são mostrados na seguinte tabela:

S2 (3-4)	S3 (5-7)	S4 (8-14)
		
 : G4 Base Molhada de Pedra Esmagada CBR>80%@98% mod. AASHTO densidade  : C4 base de estrada cimentada e estabilizada 0.75-1.5Mpa@100% mod. AASHTO densidade  : G7 Camada seleccionada de CBR molhada >15%@93% mod. AASHTO densidade Rácio de Poisson & Coeficiente de Elasticidade (Coeficiente de Elasticidade = (10 x CBR)Mpa) G4: 0.35, Phase-I: 400Mpa, Phase-II: 400Mpa, Phase-III: 300Mpa C4: 0.25, Phase-I: 1500Mpa, Phase-II: 600Mpa, Phase-III: 300Mpa G7: 0.35, Phase-I: 150Mpa, Phase-II: 150Mpa, Phase-III: 150Mpa		

(3) Desenho da Ponte

Da discussão com a ANE, a largura interior da parte da ponte foi definida em 9.2 m para a ponte de duas faixas, Estas estão resumidas na seguinte tabela:

Geral		Ponte Existente			Nova ponte			
No.	nome	Largura	Comprimento	Existente	Faixa	Largura	Comprimento	Da Ponte existente.
(Mandimba)								
5	Ngame-I	4.2	28.0	Demolir	2-faixas	9.2	30	Mesma posição
6	Lilasse	4.0	10.0	Demolir	2-faixas	9.2	17	Mesma posição
7	Ninde	4.1	31.0	Demolir	2-faixas	9.2	34	Jusante 8m
8	Luculumesi	4.4	22.0	Demolir	2-faixas	9.2	34	Jusante 8m
9	Lutembue	4.1	34.0	Demolir	2-faixas	9.2	34	Jusante 8m
10	Luambala	4.2	22.0	Demolir	2-faixas	9.2	30	Montante 8m
(Lichinga)								

6. Planificação da Construção

O plano de construção foi proposto para o melhoramento da estrada Mandimba-Lichinga na N13 incluindo os métodos de construção, obtenção do material e o equipamento, o programa de construção de acordo com as condições do local, a escala estrutural e a quantidade do trabalho.

7. Plano de Implementação do Projecto

O plano de implementação do projecto foi proposto com base em alguns impedimentos que afectam a agenda que ilustra abaixo.

- A selecção do consultor para o D/D vai precisar de um procedimento que vai levar quatro meses e a preparação dos documentos precisam no mínimo de seis meses.
- A preparação da avaliação do impacto ambiental e RAP precisará de cerca de 8 a 9 meses e será submetido ao doador 120 dias antes da submissão do relatório de avaliação e acordo de empréstimo do projecto.
- A contratação de empreiteiro vai requerer um procedimento no mínimo de 9 a 10 meses, incluindo a pré-qualificação, o anúncio de concursos de manifestação de interesse, a preparação num limite de 90 dias, a avaliação e a provação das propostas pela ANE e agências doadoras.
- O trabalho de construção e supervisão precisará de cerca de 3 anos (33 meses).

O GOM / ANE está disposta a fazer um pedido a requerer que este projecto como projecto da NEPAD ou componente do Projecto da Estrada Cuamba-Mandimba. O Projecto da NEPAD tem de contribuir para reforçar a integração económica regional, como um projecto multinacional. No entanto, a função da estrada Lichinga-Mandimba não é estrada internacional que liga outros países, mas sim uma estrada essencial para o desenvolvimento regional da província de Niassa.

Pelas razões acima mencionadas, a possibilidade de requer este projecto como projecto da NEPAD não será elevada. Neste caso, o GOM / ANE deve considerar um melhoramento faseado de acordo com as condições das estradas existentes e programa de desenvolvimento regional.

8. Estimativa de Custo do Projecto

Basicamente, o custo unitário de construção para o “Melhoramento de Estrada Nampula-Cuamba” (aqui em diante designada “NCR”) é utilizando para a estimativa devido ao seu alto nível de semelhança entre os dois projectos, como se segue.

- Localização: A Estrada em Projecto é uma extensão de NCR, que passa Cuamba na região nortenha

- Tempo estimado: estimativa de engenharia para NCR foi concluída na sua fase de desenho detalhado em Abril de 2009.

Os resultados da estimativa estão resumidos nas tabelas que se seguem.

Descrição		Final (USD)
		DBST
1000	Geral	28,083,346
2000	Drenagem	11,519,383
3000	EW & camadas granulares	66,843,578
4000	AC & revestimentos	14,259,205
5000	Auxiliares	3,578,272
6000	Estruturas	5,797,170
7000	Teste & QC	17,250
8000	Outros	1,997,534
Total (Conta A: Estrada)		132,095,738
Conta B: Trabalho Diurno		1,136,023
Conta C: Questões Sociais		1,241,700
Conta D: Ambiental		330,239
Total (Conta A a D)		134,803,700
Contingências (10%)		13,480,370
IVA (6.8%)		10,083,317
Custo total de construção		158,367,387
Custo de Engenharia (5%)		7,414,204
IVA (6.8%)		504,166
Custo total do projecto		166,285,757
Custo de Compensação		199,391
Custo do Projecto por km		1,121,868

9.Sistema de Manutenção de Estradas

As dez delegações provinciais da ANE são responsáveis pela implementação de todos os trabalhos de manutenção das estradas classificadas. A direcção para manutenção tem um papel muito fundamental em garantir que as delegações nas províncias estejam cientes e que cumpra com todos os requisitos técnicos e operacionais para implementação do plano anual de manutenção; e que estradas de todos os tipos (primárias, secundárias, terciárias, vicinais, pavimentadas e não pavimentadas) estejam mantidas e pavimentadas.

Parte IV Previsão da Demanda de Tráfego e Análise Económica

1. Modelo Existente de Fluxo de Tráfego

A equipe de estudo realizou seguintes inquéritos e pesquisas para reconhecer as características do fluxo de tráfego de cada secção:

- Dados anteriores da ANE sobre o volume de tráfego
- Volume de tráfego e pesquisa OD na margem da estrada em Maio e Agosto de 2009 em três locais em Cuamba, Mandimba e Lichinga na Estrada de Estudo
- Pesquisa OD em quatro fronteiras entre Moçambique, Malawi e Zâmbia
- Inquérito por entrevista com os intervenientes em Moçambique e Malawi

Esta secção é a única rota para a entrega de bens de consumo a Lichinga, que é a capital provincial do Niassa, que é a base para a distribuição para a zona norte. Esta secção pode ser visto como a salvação para a maioria da zona norte. A maioria do movimento social e oficial é a o longo do par OD entre Cuamba e Lichinga

2. Metodologia e Previsão da Demanda do Tráfego

A equipa de estudo aplicou uma ferramenta socio-económica baseada numa estratégia de desenvolvimento de Niassa (PEP) e conceitos de metodologia de previsão como os três diferentes tipos de tráfego.

Volume de Tráfego de Passageiros estimado pelo “Modelo de Gravidade” com indicadores variáveis do potencial da população e a secção de estradas com impedimento desenvolvido pelo número actual de passageiros por cada viagem OD.

Volume do Tráfego Regional é considerado pela divisão de tráfego como atracção e produzido em cada zona. A atracção da viagem é estimada pelo consumo diário de produtos e a viagem é baseada nos produtos agrícolas da província de Niassa.

Volume d e Tráfego Internacional pensa-se que tenha começado depois do melhoramento do sistema de estradas. É estimado pelo comércio Malawiano e a capacidade da linha-férrea que se insere no modelo de escolha do corredor chamado Modelo Lodgit.

3. Resultados da Previsão da Demanda do Tráfego

Acumulando os resultados de cada componente, o futuro volume de tráfego para ambas secções será resumida. Para a secção Mandimba-Lichinga, o futuro volume de tráfego em AADT é estimado em cerca de 467 AADT em 2014, 1,732 AADT em 2023 e 6,417 AADT em 2033, no caso “COM”.

A futura AADT para secção entre Mandimba-Lichinga é mais que Mandimba-Cuamba. Porque a comunicação social será mais activa por minibus e carros de passageiros para ligar a capital provincial em Lichinga.

Comparando com o anterior estudo de viabilidade entre Nampula e Cuamba, esta estimativa de volume de tráfico é quase o mesmo nível com a secção anterior.

4. Análises Económicas

A análise económica é conduzida nas seguintes hipóteses:

<i>Instrumento de Análise</i>	: HDM-4 (RED, para a referência compreensiva);
<i>Vida do Projecto</i>	: 20 anos depois do começo do projecto de estrada (2016)
<i>Data do preço</i>	: Outubro 2009;
<i>Taxa de desconto social</i>	: 12%;
<i>Factor de conversão</i>	: Trabalho de construção (0,84), trabalho de manutenção (0,75);
<i>Taxa de câmbio</i>	: USD1 para 28.00 Mt;

Os resultados da análise são como se segue:

Análise de Sensibilidade

Case	Assunções	EIRR
Base	De melhoramento para estrada pavimentada com DBST (custo revisto)	18.1%
1	Redução do volume de tráfico -20%	15.4%
2	Aumento de custo de investimento de +20%	15.6%
3	Combinação do supracitado como o pior caso	13.6%

O projecto alcançou uma média como uma intervenção de melhoramento-para-pavimentada e a sua viabilidade económica é aceitável com uma EIRR superior a 12% de custo de oportunidade entre as alternativas baseando-se neste resultado. O projecto é avaliado como um dos projectos prioritários a ser implementado no país. A importância desta estrada primária e o melhoramento desta estrada para ser transitável em todas as épocas. A Equipa de Estudo concluiu que o projecto de melhoramento da estrada é economicamente viável em termos da economia nacional de Moçambique.

Parte VI Considerações Ambientais e Sociais

1.A Legislação Ambiental e Directrizes Relevantes

O governo de Moçambique publicou leis com uma relevância ambiental. De acordo com a lei sobre AIA, todos os projectos proponentes devem obter uma certificação ambiental de uma organização aprovada que é o Ministério da Coordenação de Acção Ambiental (aqui em diante designada “MICOA”). A legislação ambiental recomenda aos projectos de reabilitação de estradas rurais e sejam classificadas como projectos de “categoria A” que basicamente requer uma AIA. No que concerne ao território Malawiano, a Parte V do Decreto sobre a Gestão Ambiental de 1996 estipula que, “A construção de novas estradas A4.5 assim como o alargamento de uma auto-estrada/estrada rural requer um processo AIA. Por outro lado a construção de instalações de migração não está prescrita na lista de obrigações AIA.

A pesquisa sobre as considerações ambientais e sociais baseia-se nas directrizes da JBIC e JICA indicadas que o impacto ambiental desastroso está fora das expectativas até então. Contudo, algumas questões-chave como reassentamento, corredor de migração dos elefantes e doenças infecciosas foram levantadas, e algumas medidas de migração são recomendáveis pela equipa de estudo.

2.Recomendações Ambientais

A equipa de estudo recomenda o seguinte:

[Implementação de Medidas de Mitigação contra Questões-chave:]

- No que diz respeito às rotas de migração do elefante Africano na Área de Estudo, letreiros deve ser colocados para alertar os motoristas e residentes e uma educação ambiental deve ser realizada pelo proponente aos funcionários da construção civil e habitantes.
- Em termos de reassentamento, o processo adequado com base na lei de terras, RPF e outras directrizes relevantes devem ser realizado. Especialmente, a discussão suficiente para a negociação na determinação de preços deve ser efectuada com as partes interessadas, porque o GOM não tem uma lista de preços estabelecidos para a compensação das estruturas e activos de momento

[Implementação da AIA Apropriado]

- Termos de Referência para a AIA que serão preparados pela ANE devem considerar as directrizes pertinentes, como do GOM, JBIC, JICA e do BAD.
- O relatório do estudo será apresentado e incorporado no relatório da AIA que será preparado pela ANE, especialmente a análise de elefantes e previsão de poluição quantitativa na qualidade do ar e poluição sonora

[Implementação do Processo Ambiental Adequado durante a Construção]

- Processos apropriados com base na lei serão adoptados para o desenvolvimento de pedreiras e câmaras de empréstimos durante a construção. Geralmente, o desenvolvimento do novo local da pedreira levará uma certificação ambiental do MICOA Provincial.

Parte VII Programa de Desenvolvimento Regional

1. Actual Situação e Potencial de Desenvolvimento da Província do Niassa

Niassa tem o potencial de desenvolvimento inerente à agricultura, silvicultura, mineração e turismo. No entanto, as más condições de acesso têm dificultado o desenvolvimento económico da província. Além disso, a sua dimensão territorial, população dispersa e a baixa densidade populacional, têm dificultado a entrega dos serviços sociais básicos à população.

A maioria da população da província é rural e a maioria da população rural é composta por produtores de pequenas escala. Cultivam uma variedade de culturas alimentares, incluindo o milho, mandioca e feijão. As más condições de acesso aumentam os custos de transporte. É difícil para que os pequenos agricultores transportem a sua produção agrícola de carro e vendê-la nos mercados. Como resultado, os pequenos produtores têm de esperar por intermediários para chegar até às suas aldeias, ou eles têm de trazer o produto aos locais próximos de compra, de bicicleta ou a pé. Além disso, a fim de satisfazer as necessidades monetárias, eles têm que vender parte da sua produção alimentar que se destina para o seu próprio consumo familiar.

Alguns pequenos produtores cultivam culturas de rendimento, como o tabaco e algodão. Por outro lado, nos últimos anos, na parte sul da província de Niassa, onde as condições de acesso são relativamente boas, devido à sua ligação ferroviária, alguns pequenos produtores cultivam gergelim para exportação através das actividades das associações agrícolas. No entanto, estes tipos de culturas de rendimento ainda são em escala reduzida e em determinadas áreas.

A agricultura é um sector económico maior e importante, que fornece culturas de alimentos e de rendimentos para a maioria das pessoas na província. Na província do Niassa, há muito espaço para a melhoria da agricultura na produção técnica e comercialização. Além disso, espera-se que a indústria de agro-processamento não só aumente a demanda por produtos agrícolas locais, mas também aumente o emprego não-agrícola.

Na parte norte da província de Niassa, desde 2005, as plantações industriais de árvores têm sido cada vez mais desenvolvidas por investimentos estrangeiros. A colheita de árvores irá começar nessas plantações por volta do ano 2013. A madeira colhida e / ou produtos de madeira localmente processados serão exportados para outras regiões. A curto prazo, dependerão do transporte rodoviário de Lichinga para Cuamba para chegar à linha-férrea em Cuamba. A médio e longo prazo, espera-se que a linha-férrea entre Cuamba e Lichinga poderá ser reabilitada, de modo a transportar a madeira não-transformada ou produtos de madeira processados para Cuamba e ainda mais para Nampula ou Nacala, às vezes para Malawi.

Na província do Niassa, Lago Niassa, zona noroeste e Reserva do Niassa na zona nordeste têm um potencial turístico. Lichinga, capital provincial da província de Niassa, tem uma bonita paisagem das ruas devido à herança colonial Português. Lichinga tem um potencial de desenvolvimento para ser uma base de alojamento

turístico. Tal potencial turístico, incluindo as estâncias turísticas, desportos aquáticos, ecoturismo e caça ainda tem sido pouco explorado.

Soube-se que a área noroeste da província dispõe de recursos minerais, incluindo carvão. No entanto, elevados custos de transporte tem dificultado a exploração e o desenvolvimento dos recursos minerais.

2. Medidas de Desenvolvimento Regional para a Promoção do Efeito Sinérgico do Melhoramento da Estrada Principal e Desenvolvimento Regional.

- (1) O Corredor ao longo da Estrada Principal Cuamba-Mandimba: Parte Sul da Província de Niassa

Agricultura de Pequena Escala e Indústrias de Agro-processamento

O projecto de melhoramento e pavimentação da Estrada Cuamba-Mandimba poderá reduzir os custos de transporte, bem como melhorar o acesso rodoviário ao longo do corredor. Como resultado, o potencial regional para comercializar a agricultura familiar e para expandir a sua produção será reforçado. No entanto, essa melhoria da estrada por si só não pode realizar o reforçado potencial regional e alcançar a comercialização para os pequenos produtores e a expansão da sua produção. Portanto, é necessário ajudar no fortalecimento das suas associações agrícolas e garantir acesso aos canais de mercado para os seus produtos.

O melhoramento e integração da estrada Cuamba-Mandimba com a estrada Nampula-Cuamba, já melhorada, irão substancialmente reduzir os custos de transporte de longa distância usando camiões, o que resultará na redução dos preços de bens importados de outras regiões.

Considera-se que tal comercialização dos pequenos produtores e a expansão da produção agrícola aumentaria o potencial empresarial de indústrias de agro-processamento ao longo do corredor. No entanto, tal, melhoramento da estrada por si só não é suficiente para explorar as oportunidades melhoradas na indústria de agro-processamento. É essencial ajudar não só nos estudos de viabilidade, mas também nos serviços de desenvolvimento empresarial, na prestação de informações e apoio aos sectores privado. Essas medidas ajudariam os sectores privados para realmente investir na área de agro-processamento.

Economia Urbana e Função Logística

O melhoramento integrado de estradas de Corredor de Desenvolvimento de Nacala poderá revitalizar a economia regional ao longo do corredor. Isso poderá promover a expansão geográfica das zonas de captação comercial das cidades de Nampula e Nacala, resultando em aglomeração comercial melhorada.

Do mesmo modo, as cidades do interior, como Cidade de Cuamba e Cidade de Mandimba, poderão expandir as suas zonas de captação comercial e aumentar as demandas para transporte e logística.

Para além do melhoramento da estrada Nampula-Cuamba-Mandimba, o desenvolvimento das estradas vicinais, centros de logística e instalações para

carregamento e descarregamento entre as estradas e linhas-férreas seriam necessárias para tornar o transporte regional mais eficaz e eficiente, aproveitando-se das estradas principais melhoradas e linha-férrea reabilitada de do Corredor de Desenvolvimento de Nacala.

- (2) Periferia do Corredor de Desenvolvimento de Nacala: Parte Centro e Norte da Província de Niassa

Comercialização de Pequena Escala e Melhoramento de Produção

Comercialização de pequenos produtores na periferia de Corredor de Desenvolvimento de Nacala seria incentivada pela melhoria da estrada entre Nampula, Cuamba e Mandimba. Devido à redução dos custos de transporte de longa distância, os agricultores serão capazes de vender os seus produtos agrícolas a preços mais elevados. Uma vez que as actividades económicas no Corredor de Desenvolvimento de Nacala serão revitalizadas com a melhoria das estradas, as populações das cidades de Cuamba e Mandimba irão aumentar. Como resultado, a quantidade de produtos agrícolas a serem comprados pelos intermediários irá aumentar. Actualmente, o apoio à comercialização através da organização das associações de pequenos produtores agrícolas e ligação com as empresas de marketing é feito em poucas aldeias na parte sul da província. A fim de fazer pleno uso das possibilidades reforçadas para a comercialização de pequenos produtores, esse apoio deverá ser expandido para as zonas centrais e norte. Além disso, o apoio técnico agrícola deve ser introduzido para melhorar a sua produção.

Desenvolvimento de Turismo

Se a estrada entre Nampula, Cuamba e Mandimba é melhorada, turistas que visitam a parte sul da província vindo de Malawi ou Nampula através de autocarros ou de carro irá aumentar. Espera-se que Lichinga será desenvolvida como uma base turística conveniente para proporcionar alojamento a turistas, viajando ao longo da rota através de Cuamba e Mandimba. As medidas devem ser tomadas para melhorar a qualidade dos serviços turísticos em hotéis, restaurantes e aluguer de automóveis, bem como a prestação de informações turísticas na cidade de Lichinga. Além disso, os esforços devem ser feitos para atrair turistas para fazer viagens de Lichinga a pontos turísticos próximos, como Lago Niassa e áreas de conservação da natureza.

A fim de desenvolver plenamente o turismo na província do Niassa, de tal forma que mais turistas nacionais e internacionais visitem Lago Niassa e / ou Reserva do Niassa como destino turístico popular, as boas condições de acesso devem ser asseguradas com a estrada melhorada de Mandimba-Lichinga. Em combinação com a melhoria das estradas, é necessário fazer a cidade de Lichinga um centro turístico atraente, proporcionando instalações viradas para o turismo, tais como; centros de informação turística, museus e letreiros. É também necessário começar a desenvolver a capacidade das indústrias locais de turismo, oferecendo programas de treinamento. Mais alojamentos turísticos e atracções devem ser desenvolvidas no Lago Niassa e na Reserva do Niassa. Para facilitar o desenvolvimento do turismo a nível provincial e para promover o turismo na província do Niassa, recomenda-se também o estabelecimento de um conselho local de turismo envolvendo o governo

e o sector privado.

Desenvolvimento da Industria de Processamento de Madeira

Melhoramento da Estrada Lichinga-Mandimba é essencial para promover o desenvolvimento industrial, tais como indústrias de transformação de madeira, na parte centro e norte da província de Niassa. O melhoramento da estrada irá em grande medida contribuir para a redução dos custos de transporte de longa distância com recursos a camiões e, além disso, a redução do preço das mercadorias importadas, tais como peças sobressalentes e combustíveis. Isto poderá resultar numa melhoria das condições básicas para atrair indústrias.

Para a promoção efectiva das indústrias de transformação de madeira, deve-se providenciar serviços de desenvolvimento de negócios aos investidores estrangeiros e empresas. Além disso, é também necessário o desenvolvimento de pequenas e médias empresas (PME), de processamento de madeira para geração local de emprego.

Desenvolvimento de Recursos Minerais

O melhoramento da Estrada Lichinga-Mandimba é essencial para levar a cabo o desenvolvimento dos recursos minerais na região noroeste da província. Juntamente com o melhoramento de estrada, levantamentos geológicos e pesquisa são importantes para fornecer informações sobre a disponibilidade de recursos minerais com vista a promover o investimento privado na exploração mineral e, além disso, aproveitamento mineral. A longo prazo, é altamente esperado a reabilitação da linha-férrea de Lichinga-Cuamba para o transporte de recursos minerais explorados em Cuamba, Nampula e Nacala.

Para além das supracitadas medidas de desenvolvimento económico, o melhoramento dos serviços sociais, tais como abastecimento de água, educação e saúde, bem como o melhoramento das estradas locais são muito importantes para o desenvolvimento regional nas regiões centro e norte da província de Niassa. Na política de descentralização de Moçambique, os orçamentos para o desenvolvimento são alocados aos governos distritais, e que devem desempenhar um papel preponderante na planificação e implementação do desenvolvimento local. Porém, a sua capacidade é limitada. Para melhorar a infra-estrutura e serviços sociais, são necessários programas de assistência para o desenvolvimento das capacidades dos governos distritais.

**O Estudo Preparatório
sobre
Plano de Melhoramento da Estrada
no Corredor de Desenvolvimento de Nacala
(N13: Cuamba-Mandimba-Lichinga)**

Relatório Final

Índice

Texto Principal

Volume 4

Parte VII Programa do Desenvolvimento Regiona

Mapa de Localização do Projecto
Estruturação do Projecto
Resumo do Projecto
Índice
Lista de Figuras
Lista de Tabelas
Abreviações

Capítulo 1 Introdução.....	1
1.1 Os objectivos da Componente de Estudo de Programa de Desenvolvimento Regional	1
1.2 Estrutura da Parte 7 do Estudo.....	2
Capítulo 2 Política Nacional e Planos de Desenvolvimento	4
2.1 O Sistema Administrativo do Governo nas Províncias.....	4
2.2 Plano Quinquenal do Desenvolvimento Nacional	7
2.3 O Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta (PARPA)	8
2.4 Iniciativas do Corredor Internacional	10
2.5 Plano estratégico da Província de Niassa 2017 (PEP, Niassa 2017).....	18
Capítulo 3 Contexto Regional e Social da Província de Niassa	24
3.1 Geografia e Topografia	24
3.2 Clima.....	24
3.3 População.....	25
3.4 Situação Económica da Província de Niassa	33
3.5 Pobreza.....	34
3.6 Preço dos Produtos Frescos	35
Capítulo 4 Sectores Económicos na Província de Niassa: Actual Situação e Políticas/Planos Existentes.....	37
4.1 Agricultura	37

4.2 Floresta.....	45
4.3 Indústria	48
4.4 Exploração mineira	49
4.5 Comércio e Serviços	51
4.6 Turismo	52
4.7 Investimento de Promoção.....	57
Capítulo 5 Infra-estruturas na Província do Niassa: Situação Actual e Políticas/Planos Existentes.....	59
5.1 Estrada.....	59
5.2 Caminhos-de-Ferro	64
5.3 Transportes Públicos (de passageiros)	68
5.4 Telecomunicações	69
5.5 Electricidade	69
Capítulo 6 Serviços Sociais na Província do Niassa: Situação Actual e planos/Políticas existentes.....	71
6.1 Saúde.....	71
6.2 Educação	73
6.3 Água.....	75
Capítulo 7 Sector Urbano na Província do Niassa: Situação Actual e Políticas/Planos Existentes.....	78
7.1 Cidade de Cuamba	78
7.2 Cidade de Lichinga	78
7.3 Mandimba	79
Capítulo 8 Corredor de Desenvolvimento de Nacala e da Província de Niassa: Compreendendo a Região.....	81
8.1 Características do Corredor de Desenvolvimento de Nacala.....	81
8.2 Desenvolvimento do carvão de Tete e corredor de desenvolvimento de Nacala.....	84
8.3 Relação geográfica da província de Niassa para o desenvolvimento do corredor de Nacala.....	85
Capítulo 9 Assuntos do desenvolvimento da província de Niassa	86
9.1 Potencial de desenvolvimento e prosperidades futuras da província de Niassa	86
9.2 Assuntos emergentes e permanentes.....	87
Capítulo 10 Visão, Objectivos e Estratégias para o programa de desenvolvimento regional médio	90
10.1 Introdução e questões de fundo.....	90
10.2 Visão e objectivos gerais do programa de desenvolvimento regional a médio prazo para a província de Niassa.....	91
10.3 Estratégias básicas	95
10.4 Estratégias sectoriais e medidas possíveis	96
Capítulo 11 Programas e projectos de prioridade	99
11.1 Programas e projectos de prioridade para o desenvolvimento regional na província de Niassa	99
11.2 Estudos necessários para a preparação de projectos prioritários para o desenvolvimento regional na província de Niassa.....	99

11.3	Projecto de suporte nas comercializações de produtos agrícolas na parte norte da província de Niassa	99
11.4	Estudo em desenvolvimento de estratégias para a indústria de agro-processamento na província de Niassa	101
11.5	Estudo no plano de desenvolvimento do distrito e administração na província de Niassa	101
11.6	Pequeno estudo nas estratégias de desenvolvimento do turismo e capacidade de construção na província de Niassa	103
11.7	Estudo sobre o Planeamento de Fornecimento da Água a Nível das Aldeias e Gestão na Província de Niassa	104
11.8	Estudo sobre o Planeamento Urbano da Cidade de Cuamba, Mandimba e Lichinga na Província de Niassa	106
11.9	Estudo em Modelos Geológicos para a Exploração dos Recursos Minerais na Parte Nordeste da Província de Niassa.....	107
Capítulo 12 Impacto do Melhoramento da Estrada Principal no Corredor de Desenvolvimento sobre o Desenvolvimento Regional		108
12.1	Introdução	108
12.2	Impacto do Melhoramento da Estrada no Desenvolvimento Regional	109

Apêndices

Apêndice A Potencialidades e Constrangimentos da Província do Niassa Identificados no
PEP Niassa 2017

Apêndice B Condições das Vilas na Província de Niassa

Lista de Figuras

Figura 2.1.1 Estrutura de Administração Governamental a Nível Provincial, Distrital e Aldeias	6
Figura 2.4.1 Os Corredores de desenvolvimento e Iniciativas Espaciais de Desenvolvimento (SDIs) na Região da África Austral	13
Figura 2.4.2 Corredores Norte-Sul na África Austral	18
Figura 3.2.1 Chuvas Sazonais (Novembro-Abril) em Moçambique	25
Figura 3.3.1 Densidade Populacional em Moçambique e Países Vizinhos	28
Figura 3.3.2 População dos Centros Urbanos na Província de Niassa	32
Figura 3.3.3 Distribuição Geográfica dos Assentamento das Aldeias no Distrito de Mandimba	33
Figura 4.1.1 Zonas Agro-ecológicas de Moçambique	38
Figura 4.4.1 Formação Geológica e Potencial Mineral	51
Figura 4.6.1 ARC Turístico do Norte de Moçambique.....	56
Figura 5.1.1 Rede de Estradas e Classificação das Estradas em Moçambique.....	60
Figura 5.1.2 Corredores Nacionais e Internacionais Identificados na Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011	62
Figura 5.1.3 Condições das Estradas na Província do Niassa.....	63
Figura 5.2.1 Mapa das linhas de caminhos –de -ferro no Norte de Moçambique e Malawi.....	65
Figura 5.2.2 Visão dos Novos Corredores de Linhas-férreas	67
Figura 7.1.1 Plano de Uso e Aproveitamento de Terra Proposto pelo Município de Cuamba	79
Figura 7.2.2 Mapa de Uso e Aproveitamento de Terra da Cidade de Lichinga, 2001	80
Figura 8.1.1 cobertura geográfica do corredor de desenvolvimento de Nacala proposto pela abordagem SDI	81
Figura 8.3.1 Província de Niassa e Corredor de Desenvolvimento de Nacala	85
Figura 10.2.1 Cenário de Melhoramento Futuro da Rede de Transporte no Norte de Moçambique e em Malawi.....	92

Lista de Tabelas

Tabela 2.1.1 Lista das Instituições Governamentais a nível Provincial e Distrital.....	7
Tabela 2.4.1 Corredores de Transporte da SADC.....	10
Tabela 2.4.2 Corredores de Desenvolvimento e SDIs na Região África Austral (Identificado pelo Departamento de Comércio e Indústria de África do Sul)	11
Tabela 2.5.1 Visão, Missão, Objectivos Gerais e Pilares de Desenvolvimento no PEP Niassa 2017	18
Tabela 2.5.2 Cenário Conservador do PEP Niassa 2017	19
Tabela 2.5.3 Cenário Moderado de PEP Niassa 2017.....	19
Tabela 2.5.4 Cenário Optimista de PEP Niassa 2017	20
Tabela 3.3.1 Alterações na População de Moçambique, 1950-2007	26
Tabela 3.3.2 Alterações na População Provincial entre 1997 e 2007	26
Tabela 3.3.3 Distribuição Populacional e Densidade Populacional por Província, 2007	29
Tabela 3.3.4 População de Principais Cidades em Moçambique, 2007.....	30
Tabela 3.3.5 Populações Distritais na Província de Niassa, 1997 e 2007.....	31
Tabela 3.4.1 GRDP por Sector, 2006	34
Tabela 3.4.2 GRDP percapita (US\$) da Província de Niassa, Nampula e Províncias do Sul	34
Tabela 3.5.1 Tendência na Incidência Pobreza	35
Tabela 3.6.1 Comparação dos Preços dos Produtos Frescos, em Abril de 2009.....	36
Tabela 4.1.1 Produção de Cultura de Alimento em Moçambique	39
Tabela 4.1.2 Produção de Cultura de Alimento em Niassa.....	40
Tabela 4.1.3 Contribuição da Província de Niassa à Produção de Culturas Alimentares em Moçambique, 2005	40
Tabela 4.1.4 Produção de Cultura de Rendimento em Moçambique.....	41
Tabela 4.1.5 Produção de Tabaco e Algodão na Província de Niassa.....	41
Tabela 4.1.6 Contribuição da Província de Niassa à Produção de Tabaco e Algodão em Moçambique	41
Tabela 4.1.7 Áreas Cultivadas com Culturas de Rendimento e Alimentares nos Distritos, Província de Niassa, 2007	41
Tabela 4.1.8 Actual e Potencial Produtividade por Cultura	42
Tabela 4.1.9 Densidade Populacional e Área Cultivada por Província, 2000-2001	43
Tabela 4.1.10 Associações Agrícolas e Uniões Zonais no Sul de Niassa	44
Tabela 4.1.11 Distritos Prioritários Seleccionados na Província de Niassa para o Plano de Acção para a Produção Alimentar.....	45
Tabela 4.3.1 Número de Estabelecimentos Industriais Registados na Província de Niassa	48
Tabela 4.4.1 Recursos Minerais na Província do Niassa	49
Tabela 4.5.1 Número de Lojas Grossistas e Lojas Retalhistas Licenciadas na Província do Niassa.....	51
Tabela 4.6.1 Chegas Internacionais a Moçambique.....	52
Tabela 4.6.2 Número de Dormidas de Nacionais e Estrangeiros nos Hotéis em Moçambique	53
Tabela 4.7.1 Investimentos Domésticos e Estrangeiros Aprovados	57
Tabela 5.1.1 Corredores Nacionais e Internacionais Identificados no Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011	61

Tabela 5.2.1 Caminhos-de-ferro no CDN	66
Tabela 5.4.1 Ligação a Redes de Telefonia Móvel nas Capitais Distritais da Província do Niassa	69
Tabela 5.5.1 Ligação a Rede Nacional de Energia Eléctrica nas Capitais Distritais no Niassa.....	70
Tabela 6.1.1 Indicadores de Saúde na Província de Niassa	71
Tabela 6.1.2 Taxas de Mortalidade Infantil por Características Ambientais por Província 2008.....	72
Tabela 6.1.3 Vacinações no Primeiro Ano de Vida por Características Ambientais no Primeiro Ano de Vida, 2008.....	72
Tabela 6.2.1 Indicadores de Educação na Província do Niassa	74
Tabela 6.2.2 Taxa Líquida de Presença entre Crianças de 6-12 anos por Província, 2008..	74
Tabela 6.2.3 Taxas de Conclusão e Desistências no Ensino Primário por Província, 1997 e 2003.....	75
Tabela 6.3.1 Tendência de Aumento de Furos na Província do Niassa.....	75
Tabela 6.3.2 Indicadores de Água e Saneamento na Província do Niassa.....	76
Tabela 6.3.3 Número de furos e suas Taxas de Cobertura por Distrito, 2009.....	76
Tabela 8.1.1 comparação entre o corredor de desenvolvimento de Maputo e Corredor de desenvolvimento de Nacala	83

Abreviaturas e Acrónimos

AADT	Annual Average Daily Traffic - Tráfego Médio Diário Anual		Southern Africa - Mercado Comum para a África
AAE	Avaliação Ambiental Estratégica		Oriental e Austral
ACE	Autoridade Competente de Estradas	DA	Direcção de Administração
ACV	Aggregate Crushed Value - Valor de Agregado Britado	DANIDA	Agência Dinamarquesa de Desenvolvimento Internacional
ADT	Average Daily Traffic - Tráfego Médio Diário	DCP	Dynamic Cone Penetration - Penetrômetro Dinâmico de Cone
AIA	Avaliação do Impacto Ambiental	DIMAN	Direcção de Manutenção
AID	Associação Internacional para o Desenvolvimento	DIPRO	Direcção de Projectos
ANE	Administração Nacional de Estradas	DNEP	Direcção Nacional das Estradas e Pontes
ASDI	Agência Sueca de Cooperação para o Desenvolvimento Internacional	DPANE	Delegação Provincial da ANE
BAD	Banco Africano para o Desenvolvimento	DPOPH	Direcção Provincial das Obras Públicas e Habitação
BM	Banco Mindial	DST	Doença Sexualmente Transmitida
BOO	Build Own Operate	EAC	East African Community - Comunidade da África Oriental
BOOT	Build Own Operate and Transfer	EIRR	Economic Internal Rate of Return - Taxa Interna Económica de
BOT	Build Operate Transfer		Retorno
CBR	California Bearing Ratio - Índice de Suporte Califórnia	FDD	Full Due Diligence
CDN	Corredor de Desenvolvimento do Norte	FE	Fundo de Estradas
CFM	Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique	FIP	Ficha de Informação Preliminar
CFMP	Cenário Fiscal de Médio Prazo	FPU	Fronteira de Paragem Única
CLUSA	Cooperative League of the U.S.A. - Liga Cooperativa dos Estados Unidos da América	GAT	Gabinete de Assuntos Transversais
COI	Corridor of Impact	GED	Gabinete de Estudos Estratégicos e Desenvolvimento
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa	GOJ	Government of Japan - Governo do Japão
		GOM	Government of the Republic of Mozambique

	- Governo da República de Moçambique	MINAG	Acção Ambiental Ministério da Agricultura
GPS	Global Positioning System	MOPH	Ministério das Obras Públicas e Habitação
	- Sistema de Posicionamento Global		
H.W.L	High Water Level	MPD	Ministério de Planificação e Desenvolvimento
	- Nível Máximo de Água		
HDM-4	Highway Design and Maintenance Standards Model	MTC	Ministério dos Transportes e Comunicações
	- Modelo-Padrão de Projecto e Manutenção de Estradas	NCB	National Competitive Bidding - Concurso Nacional
HIV/SIDA	Vírus de Imunodeficiência Humana /Síndrome de Imunodeficiência Adquirida	NEPAD	New Partnership for Africa's Development - Nova Parceria para o Desenvolvimento da África
ICB	International Competitive Bidding - Concurso Público Internacional	NORAD	Administração Norueguesa para o Desenvolvimento Internacional
IND	Instituto Nacional de Desminagem		
INE	Instituto Nacional de Estatística	OD	Origem e Destino
IRI	International Roughness Index - Índice de Irregularidade Internacional	ONG PAP PARPA	Organização Não Governamental Pessoa(s) Afectada(s) pelo Projecto Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta
JBIC	Japan Bank for International Cooperation - Banco Japonês de Cooperação Internacional	PCA PEP	Planos de Contingências de Acidentes Plano Estratégico Provincial
JICA	Japan International Cooperation Agency - Agência Japonesa de Cooperação Internacional	PES PGA PIB PMEs	Plano Económico e Social Plano de Gestão Ambiental Produto Interno Bruto Pequenas e Médias Empresas
KfW	Banco Alemão de Reconstrução	PPP	Parceria Público-Privado
MASL	Meter Above Sea level -Metros Acima do Nível do Mar	PRISE	Programa Integrado do Sector de Estradas
MCA	Multi Criteria Analysis - Análise Multi Critérios	RAP	Resettlement Action Plan - Plano de Acção para o Reassentamento
MCC	Millennium Challenge Corporation		
MIC	Ministério da Indústria e Comércio	RECs	Regional Economic Communities
MICOA	Ministério para Coordenação da		- Comunidades Económicas

	Regionais	TIR	Taxa Interna de Retorno
RED	Roads Economic Decision Model	TMH	Technical Measures for Highways
	- Modelo de Decisão Económica de Estradas	TOR	- Medidas Técnicas para Estradas
RMF	Regional Maximum Flood		Terms of Reference
	- Cheia Máxima Regional	UA	- Termos de Referência
ROW	Right of Way	UE	União Africana
	- Direito de Passagem	UICN	União Europeia
RPF	Resettlement Policy Framework		União Internacional para a Conservação da Natureza
	- Quadro de Política para o Reassentamento	USAID	Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional
RSS	Road Sector Strategy 2007-2011	VAL	Valor Actual Líquido
	- Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011	VEF	Vehicle Equivalent Factor
			- Factor de Equivalência de Veículo
SADC	Southern African Development Community	VOC	Vehicle Operation Cost
	- Comunidade de Desenvolvimento da África Austral		- Custo de Operação de Veículo
SATCC	Southern Africa Transport and Communications Commission		
	- Comissão de Transportes e Comunicações da África Austral		
SAWPB	Semi-Annual Work Plan and Budget		
SDI	Spatial Development Initiatives		
	- Iniciativas do Desenvolvimento Espacial		
SISTAFE	Sistema de Administração Financeira do Estado		
SMP	Strategic Maintenance Plan		
	- Plano de Manutenção Estratégico		
SPT	Standard Penetration Test		
	- Ensaio de Penetração Dinâmica		
SWOT	Strength, Opportunity, Weakness and Threat		
	- Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças		

Parte VII Programa do Desenvolvimento Regional

Capítulo 1 Introdução

1.1 Os objectivos da Componente de Estudo de Programa de Desenvolvimento Regional

1.1.1 Desenvolvimento Regional e Local

Parte principal deste estudo é composta por estudos de viabilidade de melhoramento das duas secções de estrada. Uma está entre Cuamba e Mandimba e a outra entre Mandimba e Lichinga. Além dos estudos de viabilidade, uma das componentes importantes deste estudo visa formular um programa de desenvolvimento regional.

Isto prende-se ao facto de que as perspectivas de desenvolvimento regional e local em vários níveis são muito importantes para a planificação e o desenho de melhoramento de estrada em Lichinga-Mandimba-Cuamba.

Essa é também em parte porque o esforço de desenvolvimento regional e local é importante para aumentar a eficiência e ampla distribuição dos benefícios a serem criados por melhoramento de estrada entre Lichinga-Mandimba-Cuamba.

1.1.2 As Estratégias de Desenvolvimento de Estrada de Diferentes Níveis de Perspectivas

As estratégias de desenvolvimento de estrada na Província de Niassa, especialmente para Lichinga-Cuamba-Mandimba, necessitam de serem formuladas em quatro diferentes níveis de perspectivas:

- Nacional: de uma perspectiva de desenvolvimento nacional do sistema de estrada de Moçambique
- Internacional: de uma perspectiva de ligação internacional de estrada entre Moçambique, Malawi e Zâmbia (Corredor de Desenvolvimento de Nacala)
- Regional: de uma perspectiva de desenvolvimento regional de norte de Moçambique (três províncias do norte), com ênfase no desenvolvimento regional da Província de Niassa
- Local: de uma perspectiva de desenvolvimento local ao longo da estrada, dentro da Província de Niassa

Estes quatro níveis de compreensão das características da região capacitam-nos a avaliar a importância das duas secções de estrada de Cuamba-Mandimba e Mandimba-Lichinga.

1.1.3 As estratégias para a Promoção do Desenvolvimento Regional e Local, aproveitam-se do Desenvolvimento da Estrada Principal

Uma vez que os projectos de melhoramento de estrada Nampula-Cuamba e Cuamba-Mandimba são investimentos enormes, é necessário fazer um esforço para aumentar e distribuir os benefícios de melhoramento de estrada às comunidades locais e a economia.

Havia já muitas iniciativas para promover a redução da pobreza e comercialização agrícola. A Província de Niassa estabeleceu Plano Estratégico Provincial 2007-2017 (PEP 2007-2017), e os distritos têm planos estratégicos distritais.

Para complementar e fundamentar os existentes planos de desenvolvimento, iremos fazer uma revisão dos esforços existentes e anteriores de desenvolvimento, e iremos propor um programa de desenvolvimento regional e local em relação ao melhoramento da estrada de Lichinga-Mandimba-Cuamba e também em relação a outros projectos de melhoramento da estrada (Nampula-Cuamba e Lichinga-Marrema-Montepuêz-Pemba).

Para formular um programa de desenvolvimento regional e local, iremos prestar maior atenção a uma variedade de sectores económicos, serviços sociais e infra-estrutura.

1.2 Estrutura da Parte 7 do Estudo

Parte 7 é composta por seguintes quatro divisões:

- Introdução
- Revisão e Análise da Situação Actual e Políticas/Planos Existentes
- Programa de Desenvolvimento Regional
- Apêndices

Na secção do programa de desenvolvimento regional, um capítulo (Capítulo 12) é acrescido para descrever os impactos da melhoria da estrada principal no Corredor de Desenvolvimento de Nacala. Sob essas quatro secções, 12 capítulos e três anexos estão organizados da seguinte forma

Divisão 1 Introdução

Capítulo 1 Introdução

Divisão 2 Revisão e Análise da Situação Actual e Políticas/Planos Existentes

Capítulo 2 Políticas Nacionais e Planos de Desenvolvimento

Capítulo 3 Contexto Regional e Socio-económico da Província de Niassa

Capítulo 4 Sectores Económicos na Província de Niassa

Capítulo 5 Infra-estrutura na Província de Niassa

Capítulo 6	Serviços Sociais na Província de Niassa
Capítulo 7	Sector Urbano na Província de Niassa
<u>Divisão 3</u>	<u>Programa de Desenvolvimento Regional</u>
Capítulo 8	Corredor de Desenvolvimento de Nacala e Província de Niassa: Compreendendo a Região
Capítulo 9	Questões de Desenvolvimento da Província de Niassa
Capítulo 10	Visão, Objectivos e Estratégias para o Programa Regional de Desenvolvimento de Meio-Termo
Capítulo 11	Programas e Projectos Prioritários
Capítulo 12	O Impacto do Melhoramento da Estrada Principal no Corredor de Desenvolvimento de Nacala sobre o Desenvolvimento Regional
<u>Divisão 4</u>	<u>Apêndices</u>
Apêndices A	Potencial e Constrangimentos da Província de Niassa Identificados no PEP Niassa 2017
Apêndices B	Condições das Vilas na Província de Niassa

Capítulo 2 Política Nacional e Planos de Desenvolvimento

2.1 O Sistema Administrativo do Governo nas Províncias

2.1.1 Sistema Global

Em Moçambique, os corpos administrativos do governo a nível local são organizados em 11 províncias e 131 distritos.

Uma província, administrativamente é dividida em distritos. Um distrito, administrativamente é dividido em postos administrativos. Além do mais, as localidades e as aldeias são organizadas sob tutela de cada posto administrativo.

O Governador Provincial é o representante do Presidente da República a nível Provincial. Os governadores são nomeados pelo Presidente.

Os administradores dirigem as administrações distritais e são representantes dos governadores Provinciais a nível distrital. Os administradores são nomeados pelo governador provincial em auscultação com o governo central.

A nível provincial, as direcções provinciais do sector têm gabinetes, pessoal técnico e administrativos. Os directores provinciais das direcções provinciais antes representavam diferentes sectores ministeriais a nível provincial. No âmbito da política de descentralização, as direcções provinciais estão sob a orientação política e administrativa dos governadores provinciais, enquanto eles estão sob a orientação técnica dos sectores ministeriais.

A nível do distrito, os serviços distritais têm gabinetes, pessoal técnico e administrativo. Chefes de departamentos distritais dos diferentes sectores antes representavam as direcções provinciais de diferentes sectores a nível distrital. No entanto, no âmbito da política de descentralização, os chefes de departamentos distritais estão sob orientação administrativa dos administradores distritais, enquanto eles estão sob a orientação técnica das direcções provinciais dos sectores

2.1.2 A Política de Descentralização – Governo Distrital

O quadro legal de descentralização em Moçambique é baseado nas seguintes leis:

- A Constituição da República de Moçambique de 2004
- Lei Número 8 sobre corpos administrativos do Estado descentralizados a nível local de 19 de Maio, 2003
- Decreto Número 11 sobre Regulamento da Lei sobre corpos administrativos do Estado descentralizados a nível local de 10 de Junho de 2005
- Decreto Número 6 sobre Estatuto Orgânico dos Governos Distritais de 12 de Abril de 2006; e
- Pacote de Autoridade local (Pacote Autárquico) consistindo em Leis Número 2 no Quadro Legal para Municípios de 18 de Fevereiro de 1997,

Número 11 sobre Finanças e Activos dos Municípios, e Número 8 sobre a Organização e Funcionando da Cidade de Maputo, todas datadas de 31 de Maio de 1997.

O Plano de Acção para a Redução de Pobreza Absoluta II (PARAPA II) fez um passo a frente sobre a descentralização, focalizando no desenvolvimento baseado no distrito. Um dos três pilares de PARAPA II é pilar de governação, em que a reforma do sector pública na descentralização e desenvolvimento baseado no distrito deve ser promovida desencadeando as seguintes acções:

- Aprovar e implementar a estratégia de descentralização e plano
- Desenvolver habilidades de recursos humanos a nível do distrito
- Estabelecer as capacidades de infra-estruturas a nível do distrito
- Desenvolver sistemas de planeamento e monitoria a nível do distrito
- Fortalecer as habilidades financeiras de gestão das instituições de administração municipal

A Lei 8 / 2003 (LOLE: Direito de Órgãos Local do Estado) definiu o distrito como uma unidade orçamental, com poder para elaborar planos distritais de desenvolvimento e definição das prioridades. Com a Lei e Decretos subsequentes, os distritos tornaram-se centros de planificação e execução, embora a metodologia / técnicas de orientação são fornecidas pelos ministérios através do governo provincial.

Em 2006, o governo lançou um sistema de directamente providenciar os distritos com fundos anuais de desenvolvimento discricionário, ou seja, OIIL (Orçamento de Investimento de Iniciativas Locais). Este sistema é designado; 7 “milhões”, porque o montante do fundo disponibilizado para cada distrito é de cerca de 7 milhões Meticais¹. Os projectos prioritários são definidos em auscultação com os Conselhos Consultivos Distritais compostos por representantes locais, incluindo os chefes tradicionais, líderes religiosos e funcionários públicos. O orçamento tem sido usado principalmente para a agricultura e indústrias em pequena escala, destinadas a produzir alimentos e criar empregos.

Além disso, os governos distritais recebem 2 milhões de Meticais por ano como Fundo para o Desenvolvimento de Investimento (FID), que abrange investimentos de infra-estrutura de pequena escala, incluindo estradas vicinais, manutenção de escolas, etc

Direcção Provincial de Plano e Finanças, juntamente com outras Direcções Provinciais, orientam e apoiam o Governo do Distrito no processo de planificação e orçamentação. No entanto a capacidade administrativa dos Distritos ainda não está desenvolvida suficientemente para cumprir o papel esperado, devido à limitação dos recursos humanos, capacidade técnica e experiências.

¹ De momento, 7 milhões de Meticais são equivalentes à cerca de US\$265,000

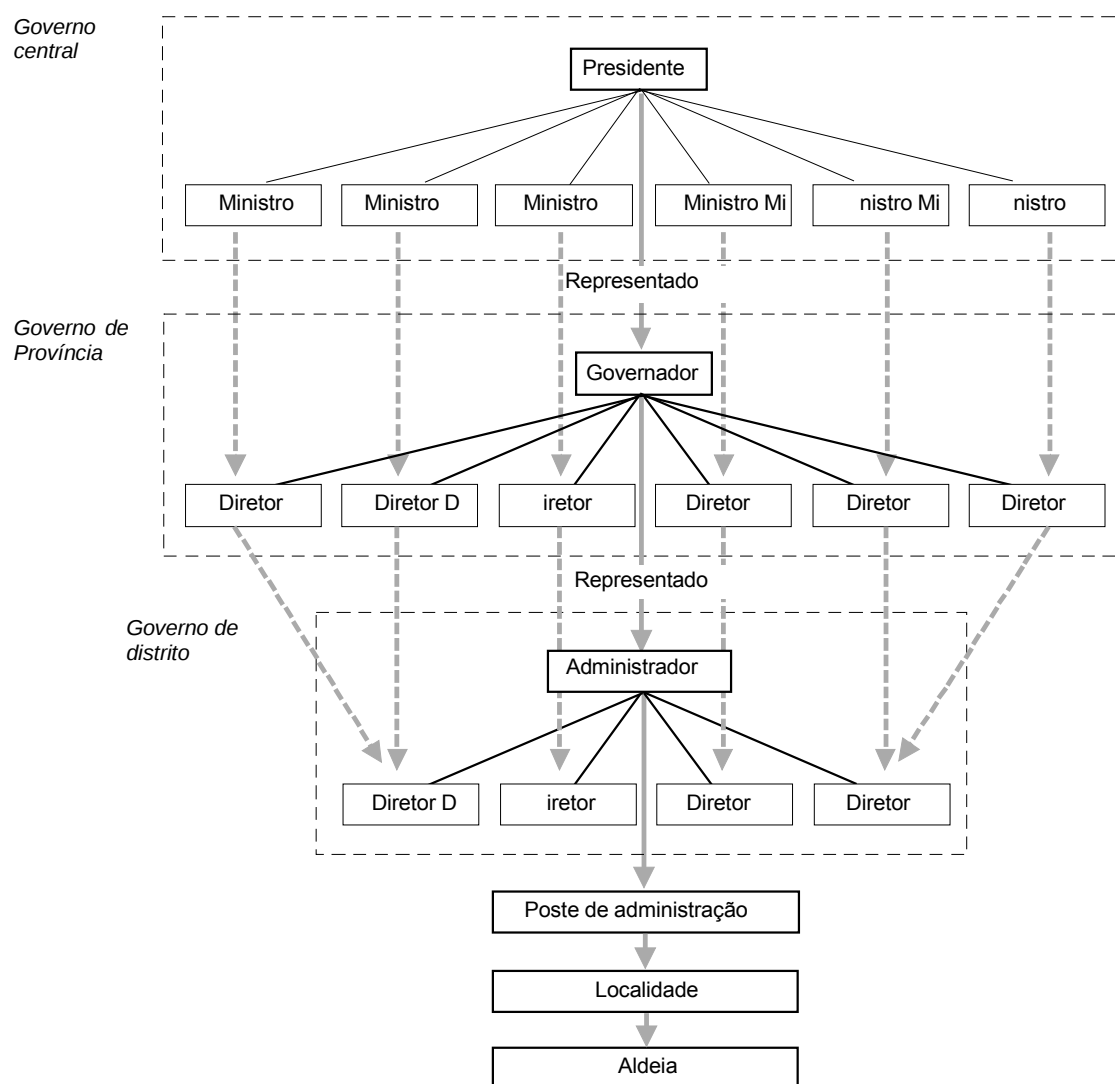


Figura 2.1.1 Estrutura de Administração Governamental a Nível Provincial, Distrital e Aldeias

Tabela 2.1.1 Lista das Instituições Governamentais a nível Provincial e Distrital

Instituições Governamentais a Nível Provincial
• Gabinete do Secretariado Provincial • Direcção Provincial do Plano e Finanças • Direcção Provincial das Obras Públicas e Habitação • Direcção Provincial da Agricultura e Desenvolvimento Rural • Direcção Provincial da Indústria e Comércio • Direcção Provincial da Saúde • Direcção Provincial de Educação e Cultura • Direcção Provincial para a Coordenação do Meio Ambiente • Direcção Provincial da Juventude e Desportos • Direcção Provincial dos Serviços de Inteligências e Segurança do Estado (SISE) • Direcção Provincial dos Notariados • Direcção Provincial da Mulher e Acção Social • Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações • Direcção Provincial do Turismo • Direcção Provincial do Trabalho
Instituições Governamentais a Nível Distrital
• Gabinete do Secretariado Distrital • Serviços Distritais de Educação e Tecnologia • Serviços Distritais de Saúde, Mulher e Acção Social • Serviços Distritais de Planificação e Infra-estrutura • Serviços Distritais de Actividades Económicas que abrange Sector Agrícola e Indústria

2.2 Plano Quinquenal do Desenvolvimento Nacional

2.2.1 Sistema de Plano de Desenvolvimento em Moçambique

O Governo de Moçambique tem várias ferramentas de planificação e implementação para promover e guiar o seu esforço de desenvolvimento. Um dos planos mais importantes e básicos é o Plano Quinquenal Nacional de Desenvolvimento.

Sob o Plano Quinquenal Nacional de Desenvolvimento, programas de meio-termo e planos são elaborados. Entre eles são; Plano de Acção para a Redução de Pobreza Absoluta (PARPA), Plano sectorial e Planos Estratégicos Provinciais (PEP).

Ademais, para a realização destes planos quinquenais e planos de meio-termo, elabora-se planos operacionais anuais, tal como Planos Económicos e Sociais (PES) e Orçamento do Estado (OE).

2.2.2 Plano Nacional Quinquenal de Desenvolvimento 2005-2009

Em Março de 2005, o Conselho de Ministros aprovou o Plano Quinquenal Nacional de Desenvolvimento 2005-2009, (Programa Quinquenal do Governo para 2005-2009). O seu objectivo central visa reduzir a pobreza absoluta promovendo o desenvolvimento social e económico

O governo irá desempenhar um papel-chave na promoção de desenvolvimento de recursos humanos, desenvolvimento de infra-estrutura, desenvolvimento socioeconómico, desenvolvimento institucional e provisão de serviços básicos

para criar ambiente favorável para o investimento privado e desenvolvimento empresarial.

O plano de desenvolvimento de cinco anos para 2005-2009 visa abordar várias questões e políticas nas seguintes três áreas prioritárias:

- Desenvolvimento humano e Social
 - 1) População, 2) Educação, 3) Ciência, a Tecnologia e Inovação, 4) Saúde, 5) Acesso à água, Saneamento e meios de vida, 6) Mulheres, a Família e Acção Social, 7) Cultura, 8) Religião, 9) Desportos, 10) Juventude 11) Libertadores da pátria
- Desenvolvimento Institucional, Boa Governação e Reforma Legal e do Sistema da Justiça
 - Reforma do Sector Público, 2) Reforma do Sector da Justiça, 3) Ordem Pública e Segurança e Luta Contra o Crime
- Desenvolvimento Económico
 - 1) Ambiente Macroeconómico, 2) Desenvolvimento Nacional de Negócio, 3) Promoção de Geração de Trabalho e Formação, 4) Agricultura, o Pecuária, Florestas, Fauna e Pesca, 5) Desenvolvimento Rural, 6) Indústria, 7) Comércio, 8) Construção, 9) Transporte e Comunicações, 10) Turismo, 11) Recursos Minerais, 12) Desenvolvimento de Infra-estrutura, 13) Comércio Internacional e Integração Regional
- Reforma Nacional de Soberania e Cooperação Internacional
 - 1) Defesa e Soberania Nacional, 2) Cooperação Internacional

2.3 O Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta (PARPA)

2.3.1 PARPA I

O primeiro documento da estratégia de redução de pobreza para Moçambique foi elaborado em 2001 e designa-se Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta (PARPA) I.

PARPA I tinha as seguintes prioridades:

- 1) Desenvolvimento do Capital Humano através da Educação e Saúde
- 2) Governação Melhorada
- 3) Desenvolvimento de Infra-estruturas Básicas
- 4) Desenvolvimento Agrícola e Rural
- 5) Boa Gestão Macroeconómica e Financeira.

2.3.2 PARPA II

O objectivo central do PARPA II visa reduzir a incidência da pobreza de 54 % em 2003 a 45 % em 2009.

Além das mesmas prioridades de PARPA I (apresentadas na secção anterior), PARPA II realçou duas áreas: i) maior integração da economia nacional e ii) aumento da produtividade por realçar seguintes aspectos:

- Promoção do desenvolvimento baseado no distrito
- Criação de ambiente favorável para os sectores produtivos
- Melhorar o sistema financeiro
- Medidas que visa ajudar pequenas e médias empresas para desenvolver no sector formal
- Melhorar de ambos os sistemas, sistemas de arrecadação de impostos e atribuição orçamental

No PARPA II, as estratégias do desenvolvimento são identificadas e são organizadas nos seguintes três pilares:

1º pilar: Governação

- i) Reforma do Sector Público
- ii) Reforma do Sistema da Justiça, estado de direito e a Ordem Pública

2º pilar: Capital humano

- i) Educação e Cultura
- ii) Saúde
- iii) Água e Saneamento
- iv) HIV/AIDS
- v) Juventude e Desporto
- vi) Mulheres e Acção Social
- vii) Antigos Combatentes
- viii) Habitação
- ix) Segurança Alimentar e Nutricional (SAN)
- x) Ciência e Tecnologia

Pilar: Desenvolvimento económico

- i) Gestão Macroeconómica
- ii) Melhoramento do Ambiente de Negócio
- iii) Desenvolvimento do Sistema Financeiro
- iv) Promoção da Criação de um Sector Privado Forte, Dinâmico, Competitivo e Inovador
- v) Promoção dos Sectores Prioritários, Alargando a Base de Negócio e Criação de Emprego
- vi) Melhorando a Integração de Moçambique na Economia Regional e Internacional

O tema comum por detrás destes três pilares de estratégia de desenvolvimento é “Construindo a Nação Moçambicana”.

O melhoramento da estrada do Corredor de Desenvolvimento de Nacala fortemente é relacionado a "vi) Melhorando a Integração de Moçambique na Economia Regional e Internacional" do Pilar de Desenvolvimento Económico.

Iniciativas regionais e locais de desenvolvimento para o Corredor de

Desenvolvimento de Nacala são relacionadas ao pilar de Capital Humana, assim como ao Pilar de Desenvolvimento Económico.

Seguintes oito temas transversais também são identificados por PARA II:

- Género
- HIV/AIDS
- Ambiente
- Segurança Alimentar e Nutricional
- Ciência e Tecnologia
- Desenvolvimento Rural
- Desastres Naturais
- Desminagem

2.4 Iniciativas do Corredor Internacional

2.4.1 Corredores de Transporte da SADC

Nos anos 80, a SADCC² deu alta prioridade ao desenvolvimento de "Corredores", que são rotas importantes de transporte; linhas-férrreas, estradas e oleodutos, ligando regiões interiores e países do interior com os portos importantes do mar. Em 1997, a SADC³ identificou tais sete "Corredores" prioritários como se mostra na Tabela 2.4.13⁴

Tabela 2.4.1 Corredores de Transporte da SADC

Corredor	Rota	Principais Questões sobre Transporte
Corredor do sul	África do sul (Porto de Durban) - Botsuana - Zimbabué - Zâmbia - Congo	Devido à crescente demanda de carga e capacidade limitada do porto, o porto de Durban está congestionado.
Corredor de Maputo	Moçambique (Porto de Maputo) -África do Sul	Para manusear crescente volume de carga devido aos projectos industriais no corredor, infra-estruturas de Porto de Maputo necessita de melhoramento.
Corredor de Baía de Walvis	Botsuana (Porto de Baía de Walvis) -Karahari- Cabribi - Baía de Walvis	O Porto da Baía de Walvis não tem uma profundidade suficiente das águas para acomodar grandes navios.
Corredor da Beira	Moçambique (Porto da Beira) - Zimbabué	Por causa da reabilitação de infra-estrutura de porto nos anos 80 e 90, os volumes de carga de Porto de Beira estavam aumentar. Uma vez que está localizado no Rio Pungue e estuário de Buzi, o Porto da Beira necessita de dragagem periódica dos canais de navegação.
Corredor de Nacala	Moçambique (Porto de Nacala) - Malawi - Zâmbia	Embora a CFM Norte foi reabilitada nos anos 90, a infra-estrutura da linha-férrea e vagões rolantes necessitam de modernização e melhoramento. No

² Conferencia de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC) foi estabelecida em 1980.

³ A Comunnidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) foi estabelecida em 1992, através de reconhecimento e reorganização SADCC

⁴ Alta prioridade ao desenvolvimento de corredores foi confirmada pelo Protocolo da SADC sobre Transportes, Comunicações e Meteorologia. Ficou acordado que estes sete corredores estavam em conformidade com o protocolo num Workshop de Implementação do Protocolo realizado em Janeiro de 1997

Corredor	Rota	Principais Questões sobre Transporte
		entanto, a actual demanda de carga, para a linha-férrea não é tão grande que justifica mais investimentos.
Corredor de Tazara	Tanzânia (Porto de Dar es Salaam) - Zâmbia	A demanda de carga para a linha-férrea está em diminuição gradual.
Corredor de Lobito	Angola (Porto de Lobito) - Congo - Zâmbia	A linha-férrea foi destruída.

Estes corredores prioritários da SADC são identificados e promovidos por principalmente focalizando no transporte para aumentar a integração regional. O Corredor da Beira é um exemplo típico de corredores de transporte, para o qual o Governo e doadores internacionais focalizaram na reabilitação e melhoramento do porto, linha-férrea e estradas ao invés de apoiar o desenvolvimento de sectores privados no corredor.

2.4.2 Iniciativas Espaciais de Desenvolvimento (SDIs)

A abordagem da Iniciativa Espacial de Desenvolvimento (SDI) é diferente de uma estratégia compreensiva de desenvolvimento baseado em programas e projectos do Governo. Através da abordagem de SDI, o governo deve desenvolver ou facilitar condições conducentes ao investimento do sector privado e parceria pública-privada (PPP).

A metodologia de SDI foi desenvolvida em 1996 pelo Departamento de Comércio e Indústria (DTI) de África do Sul. A abordagem de SDI foi aplicada ao Corredor de Desenvolvimento de Maputo, em que um comércio histórico e rota de transporte foi restaurado e foram desenvolvidos entre Porto de Maputo em Moçambique e províncias do interior (Província de Gauteng e a Província de Mpumalanga) de África do Sul.

Baseando nesta experiência de África do Sul e a crescente globalização, o Departamento de Comércio e Indústria (DTI) de África do Sul estabeleceu um programa de apoio de SDI para a integração económica regional e desenvolvimento para orientar os países da África austral.

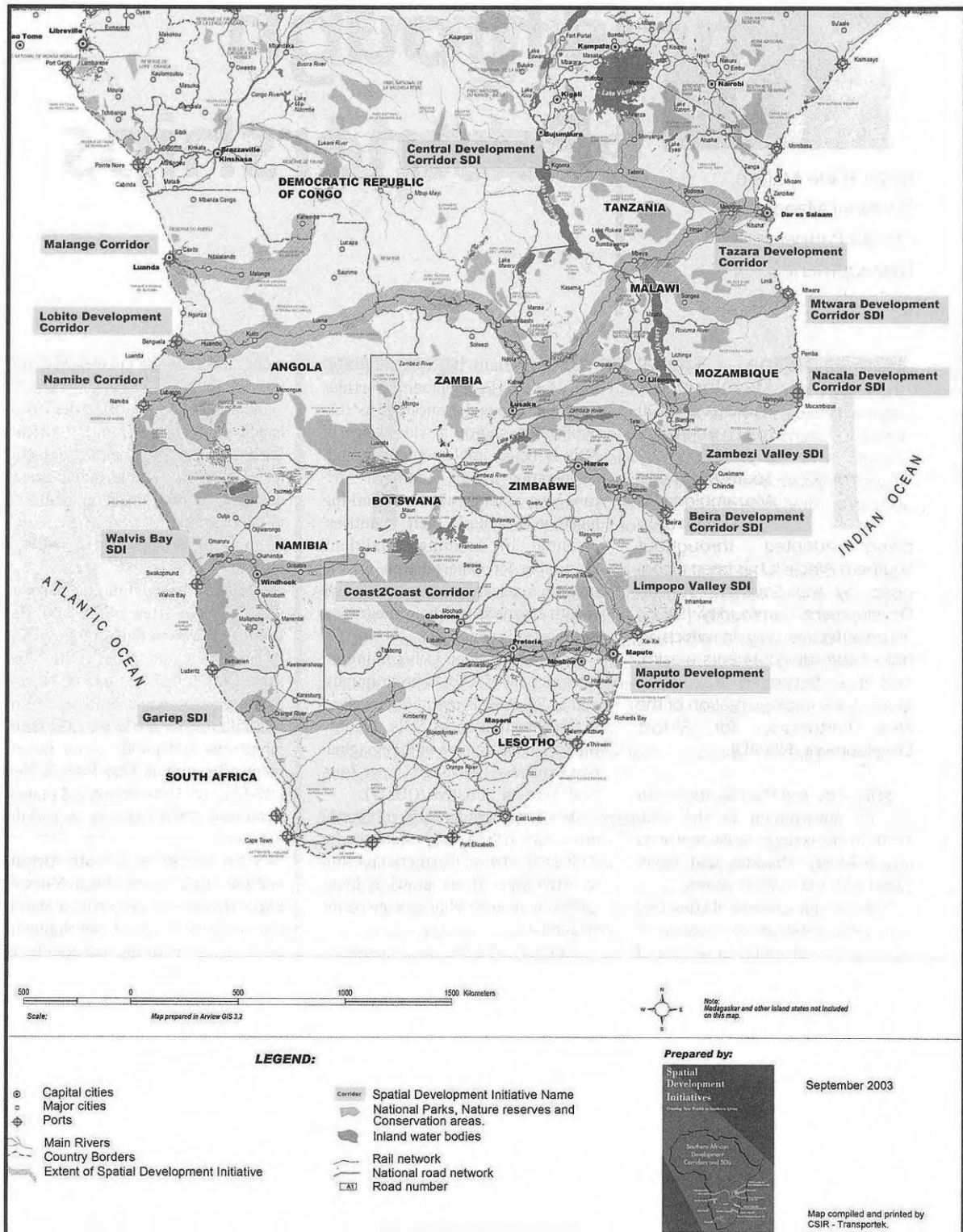
A abordagem de SDI identificou várias SDIs Regionais na África do sul como se mostra na Tabela 2.4.2 e Figura 2,4. 1.

Tabela 2.4.2 Corredores de Desenvolvimento e SDIs na Região África Austral (Identificado pelo Departamento de Comércio e Indústria de África do Sul)

Os Corredores de desenvolvimento e SDIs	Países geograficamente Relacionados	O porto, Linha-férrea e Estrada
Corredor de Desenvolvimento de Maputo	Moçambique, Suazilândia e África do Sul	Porto de Maputo Maputo-Lavumisa: 263 km via terrestre Maputo-Joanesburgo: 561 km via terrestre Maputo-Lavumisa: 240 km via linha-férrea Maputo-Joanesburgo: 575 km via linha-férrea Maputo-Harare (via Chicualacuala): 1,230 km via linha-férrea Maputo-Nacala: 2,100 km via mar
SDI do Vale de Limpopo	Moçambique	Porto de Xai-Xai A Linha-férrea de não é ligada ao porto. A linha-férrea não é

Os Corredores de desenvolvimento e SDIs	Países geograficamente Relacionados	O porto, Linha-férrea e Estrada
		operacional.
Corredor de Desenvolvimento da Beira	Moçambique e Zimbabué	Porto da Beira Beira-Lubumbashi (via Harare e Lusaka): 1,581 km via terrestre Beira-Blantyre (via Tete): 784 km via terrestre Beira-Blantyre (via Nsanje): 568 km via terrestre Beira-Lubumbashi (via Harare e Lusaka): 2,557 km via terrestre Beira-Blantyre (via Nsanje): 580 km via linha-férrea Beira-Lubumbashi (via Harare e Lusaka): 1,600 km via linha-férrea e terrestre
SDI de Vale de Zambeze	Moçambique	Porto de Quelimane e Linha-férrea
Corredor de Desenvolvimento de Nacala	Moçambique, Malawi e Zâmbia	Porto de Nacala Nacala-Lusaka (via Lilongwe): 1,774 km via terrestre Nacala-Chipata (Malawi): 1,140 km via linha-férrea Chipata-Lusaka (Zâmbia): 604 km via terrestre
Corredor de Desenvolvimento de Baía de Walvis	Namíbia, Botsuana e África do Sul	Porto de Baía de Walvis Baía de Walvis - Harare (via Maun): 2,409 km via terrestre Walvis Bay-Noordoewer (Namíbia): 1,186 km via linha-férrea Baía de Walvis - Joanesburgo (via Gobabis): 1,885 km Baía de Walvis - Harare (via Maun): 2,395 km via linha-férrea e terrestre Baía de Walvis - Bujumbura (via Livingstone): 3,801 km via terrestre e água
Gariép SDI	Namíbia e África do sul	Baía de Alexander & não há linha-férrea
Corredor de Desenvolvimento de Mtwara	Tanzânia, Moçambique e Malawi	Porto de Mtwara & não há linha-férrea
Corredor de Desenvolvimento Central	Tanzânia e Ruanda	Porto de Dar es Salaam Dar es Salaam-Harare (via Lusaka): 2,491 km via terrestre Dar es Salaam-Blantyre (via Lilongwe): 2,027 km via terrestre Dar es Salaam-Kafue (Zâmbia): 2,025 km via linha-férrea

Fonte: Iniciativa de Desenvolvimento Espacial, Setembro 2003
ARD-RAISE (2001), Rede de Transporte de África Austral: Análise Comparativa de Custos com Transporte



Fonte: Iniciativa de Desenvolvimento Espacial: Criando Nova Riqueza na África Austral, Setembro 2003

Figura 2.4.1 Os Corredores de desenvolvimento e Iniciativas Espaciais de Desenvolvimento (SDIs) na Região da África Austral

O Programa Regional SDI tem sido um instrumento de engajamento bilateral entre a África do Sul e Moçambique sobre os SDIs listados acima, desde 1996. Progressos significativos foram alcançados para o Desenvolvimento do Corredor de Maputo. SDIs para o Desenvolvimento do Vale de Zambeze e Corredor de Desenvolvimento do Corredor de Mtwara estão em implementação. No entanto, os SDIs para Vale do Corredor de Desenvolvimento do Limpopo e Corredor do Desenvolvimento da Beira e Corredor do Desenvolvimento de Nacala não têm sido tão activos devido ao clima desfavorável ao investimento e outros factores.⁵

2.4.3 Os Corredores de NEPAD – Programa de Desenvolvimento Espacial de NEPAD (SDPs)

Inicialmente, os países da África Austral nunca receberam nem aceitaram os conceitos e programas de SDIs, uma vez que as SDIs pareciam ser desenhadas pelo Departamento de Comércio e Indústria de África do Sul para criar um ambiente favorável para o investimento e negócio das companhias privadas Sul-africanas.

Por outro lado, a NEPAD⁶ reconhece a importância de promover a integração regional, que podia acelerar o desenvolvimento e crescimento económico. A União Africana (UA) e a NEPAD iniciaram um programa regional de desenvolvimento de infra-estrutura com os seguintes objectivos com o apoio do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD):

- Promoção de integração regional no continente Africano para gerar economias de escala
- Ligando as lacunas identificadas das infra-estrutura para promover a integração regional em África
- Promoção do desenvolvimento sustentável económico regional e comércio

Infra-estrutura regional para integrar os diferentes países é realçada por seguintes razões:

- Infra-estrutura Regional facilita o apoio aos grandes projectos, que podiam atrair investimentos de mais sectores privados.
- Redes Eficientes de infra-estrutura geram novos investimentos em outros sectores.
- Fracas Ligações de infra-estrutura resultam na baixa competitividade da África no mercado global.
- Países Individuais de África são pequenos demais para gerar e gozar as economias de escala normalmente encontradas nos grandes mercados.

Além das actuais SDIs na Região da África Austral, a NEPAD e o Programa Regional de SDI identificaram 12 Programas de Desenvolvimento Espaciais

⁵ Hudson Mtegha of MINTEK (2008), “Corredor de Desenvolvimento de Maputo: Estudo de Caso”, Apresentação de PowerPoint na Conferência da NEPAD/SADC sobre Projectos de Infra-estrutura, 8 de Agosto de 2008

⁶ Em Julho de 2001, uma Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD) foi lançada pelos líderes Africanos com base na confiança de que os líderes Africanos e o povo africano têm a responsabilidade de promover a eradicação da pobreza, crescimento sustentável e desenvolvimento, e integração com a economia global.

indicativos (SDPs) como a primeira passagem em 2008.⁷

1. Costa de Magreb
2. Mar Vermelho-Nile
3. Djibouti
4. Mombaça (Norte)
5. Madagáscar
6. Bas Congo
7. Libreville Lomie
8. Douala
9. Costa de Golfo de Guiné
10. Sekondi Ougadougou
11. Canakry Buchanan
12. Níger: Dakar-Porto de Harcourt

2.4.4 A transformação de Corredores de Transporte para Corredores de Desenvolvimento

A mensagem clara das SDIs e a realização bem sucedida de Corredor de Desenvolvimento de Maputo fez um impacto substancial e durável nas políticas e programas de governos e doadores bilaterais/internacionais. Ao invés de uma abordagem convencional de planificação compreensiva de desenvolvimento e implementação dirigido por governo, a abordagem de SDI é mais promissor quando inclui 1) propostas de pacotes financiáveis contendo projectos económicos assim como projectos de infra-estrutura, e 2) programas de governo sobre infra-estruturas económicas estratégicas.

Uma vez que quaisquer novas iniciativas baseadas no desenvolvimento de sector privado, especialmente nas regiões subdesenvolvidas de Moçambique sempre são expostas à competição severa nos mercados internacionais, ainda nenhum programa começou as iniciativas para formar Corredores de Desenvolvimento em linha com a abordagem de SDI, com excepção de Corredor de Desenvolvimento de Maputo. Que é, com excepção de Corredor de Desenvolvimento de Maputo, quaisquer Corredores propostos de Desenvolvimento permaneceram como Corredores de Transportes, mas não como Corredores de Desenvolvimento.

2.4.5 O Êxito de Corredor de Desenvolvimento de Maputo

A logística e a espinha dorsal de transporte de Corredor de Desenvolvimento de Maputo são compostas das seguintes infra-estruturas e suas operações

- Portos de Maputo e Matola: Melhorados
- Serviços de Porto para Terminal de Contentores no Porto de Maputo e Terminal de Carga de Porto da Matola: Operadores privados começaram a trabalhar.
- Ligação de linha-férrea entre Maputo e Joanesburgo (581 km): Melhorada e operado por um concessionário privado. Tornou

⁷ Slides de Apresentação “Programa da NEPAD para o Desenvolvimento Espacial (SDP)” ao Workshop de Alto Nível realizado em Kampala, Uganda a 28 de Fevereiro de 2008.

completamente operacional em 2003.

- Auto-estrada (N4) entre Maputo e Joanesburgo (590 km): PPP-BOT concluída. Esta auto-estrada foi aberta em 2000.
- Central eléctrica de Carvão e 2 Linhas de Transmissão a Matola: concluídas.
- Oleoduto de Gás de Pande-Secunda: PPP com Sasol concluída.
- Ponto fronteiriço em Lebombo/Resano Garcia: Ponto Fronteiriço de Paragem Única foi desenhado para implementação. Porém, ainda não foi realizado.

Baseado nestes serviços de infra-estrutura, desenvolvimento industrial baseado nos recursos minerais já foi implementado que inclui:

- Fundição de Alumínio de Mozal
- Combustível líquido e produtos petroquímicos por Sasol na África do sul

Os portos de Maputo e Matola lidam com seguintes exportações e importações:

Principais exportações: Aço, alumínio, liga de ferro, carvão, produtos florestais, granito, açúcar, melão, frutas

Principais importações: cereais, arroz, alumínio, torneira de prova duma bomba, fertilizantes, petróleo, viaturas

Além de mais, seguintes potenciais desenvolvimentos são contemplados:

Projecto de Corredor Sands de Desenvolver Areias Minerais de Ti & Fé e Fundição de Ilmenite para Ti & Fé.

- Complexo Metalúrgico de Aço de Maputo, Complexo de processamento de Fé, plano de melhoramento de entulho de Magnetite
- Complexo de Fertilizante (N/P)
- Complexo de Chlor-álcali (Na/Cl)

Segundo o supracitado, o Corredor de Desenvolvimento de Maputo (MDC) pesadamente especializou-se na mineração e processamento de minerais. Estas oportunidades de investimento relacionadas com minerais podem criar uma demanda eficiente e suficientemente grande para tornar viável a infra-estrutura de transporte numa larga escala, tal como linhas-férreas, portos e rodoviários.⁸

Como resultado do desenvolvimento das infra-estruturas que servem a indústria metal, projectos de investimento em outros sectores se tornam viáveis. Esta é uma estratégia clara de SDI usando os recursos metais ou recursos minerais como catalisador para o desenvolvimento dos Objectivos de Desenvolvimento do Corredor de Maputo

Em contraste com o progresso bem sucedido e a realização do Corredor de

⁸ Porém, no geral, outros sectores, como agricultura e turismo poderão criar uma grande demanda para infra-estrutura dispendiosa de transporte.

Desenvolvimento de Maputo, outros corredores não têm prosperado na realização de programas integrados pelos quais possam esclarecer as visões e estratégias de desenvolvimento económico e social por usar desenvolvimento de infra-estrutura de transporte como vantagem e ao mesmo tempo por utilizar recursos regionais pouco desenvolvidos.

2.4.6 Iniciativa de Corredor Norte a Sul

Em Abril de 2009, a COMESA, EAC e SADC anunciaram um plano para implementar uma ampla ajuda ao programa do comércio que abrange os transportes, energia e projectos de facilitação de comércio ao longo do Corredor Norte-Sul através dos oito países da África Oriental e Austral.

O Corredor Norte-Sul é uma combinação de Corredor de Durban e corredor de Dar es Salaam que liga os países ao porto de Durban e outros na África Austral e também ao porto de Dar es Salaam.

O corredor de Durban também tem ligações directas com os corredores de Beira, Maputo, Walvis Bay, Benguela e Lobito.

Os parceiros de desenvolvimento se comprometeram acima de US\$ 1,2 bilhões para o financiamento de modo a cobrir os custos de uma ajuda global para a facilitação do comércio e modernização da rede rodoviária, ferroviária, portuária e infra-estrutura energética.

Esta iniciativa para o Corredor Norte-Sul poderá aumentar a concorrência entre corredores de leste-oeste, incluindo Corredores de Nacala, Maputo, Baía de Walvis e Lobito.



Fonte: Programa Piloto de Ajuda Norte-Sul para o Comércio, Transporte Terrestre, 2009

Figura 2.4.2 Corredores Norte-Sul na África Austral

2.5 Plano estratégico da Província de Niassa 2017 (PEP, Niassa 2017)

2.5.1 A Visão, Missão e Objectivos Gerais do PEP Niassa 2017

A Província de Niassa estabeleceu um Plano Estratégico Provincial (PEP) para 10 anos, de 2008 a 2017. O PEP Niassa 2017 realça o desenvolvimento económico acelerado e redução da pobreza na sua visão, missão e objectivos gerais.

Tabela 2.5.1 Visão, Missão, Objectivos Gerais e Pilares de Desenvolvimento no PEP Niassa 2017

Visão	- Ter bases consolidadas para lutar contra pobreza e promovendo o desenvolvimento sustentável e acelerado.
Missão	- Acelerar o desenvolvimento social e económico numa base sustentável, integrar a província competitivamente dentro da economia nacional e regional.
Objectivos gerais	- Acelerar e consolidar o desenvolvimento económico, social e cultural da província – Reduzir a pobreza por 15% até 2017
Pilares de Desenvolvimento	Três Pilares de Desenvolvimento - Desenvolvimento Económico - Desenvolvimento Social - Desenvolvimento Institucional

Fonte: PEP Niassa 2017 (2008)

Três pilares de estratégias de desenvolvimento são desenhados para alcançar os objectivos gerais de consolidar e aumentar o actual nível social, desenvolvimento económico e cultural na província.

2.5.2 As Estruturas de desenvolvimento de PEP Niassa 2017

PEP Niassa 2017 estabeleceu três quadros e cenários alternativos de desenvolvimento como se mostra na Tabelas 2.5.2 até 2.5.4. Qualquer destes cenários parece ser mais ambicioso no que diz respeito as taxas de crescimento do PIB, enquanto o PIB da Província de Niassa não foi alto em 2008, o ano inicial do plano.

Tabela 2.5.2 Cenário Conservador do PEP Niassa 2017

Cenário Conservador	
Crescimento do PIB	8 % por ano
População	3 % por ano
PIB per capita	4.8% por ano
Produção Agrícola	2.1% por ano
Outros indicadores	Receitas Fiscais: 5% por ano (real) Redução dos níveis de transferência de recursos do governo central e parceiros internacionais Falta de continuidade nos actuais projectos de investimentos de long-prazo (i.e., floresta) e não há início de novos projectos com um grande impacto nas áreas florestais, agricultura comercial e mineração. Atracção de pequenos e médios projectos de investimentos, especialmente na área de turismo.

Fonte: PEP Niassa 2017, 2008

Tabela 2.5.3 Cenário Moderado de PEP Niassa 2017

Cenário Moderado	
Crescimento do PIB	10 % por ano
População	2.7 % por ano
PIB per capita	7.1% por ano
Produção Agrícola	4.5% por ano
Outros indicadores	Receitas fiscais: 10% por ano (real) Continuação dos níveis de transferência de recursos do governo central e parceiros internacionais de desenvolvimento Continuação dos actuais projectos de investimentos de long-prazo (i.e., floresta) Atracção de pequenos e médios projectos de investimentos, especialmente na área de turismo, agricultura e pecuária

Fonte: PEP Niassa 2017, 2008

Tabela 2.5.4 Cenário Optimista de PEP Niassa 2017

Cenário Optimista	
Crescimento do PIB	12 % por ano
População	2.5 % por ano
PIB per capita	9.3. por ano
Produção Agrícola	5 % por ano
Outros indicadores	Receitas fiscais: 14% por ano (real) Alta transferência dos recursos do governo central e parceiros internacionais de desenvolvimento Continuação dos actuais projectos de investimentos de longo-prazo (i.e., floresta) e atracção de grandes novos projectos (mineração, indústria de plantação de arvore e agricultura comercial) e pequenos e médios investimentos no sector de floresta Atracção de projectos com alto valor de investimento com grande capacidade para criação de novos emprego e rendimento no turismo

Fonte: PEP Niassa 2017, 2008

2.5.3 Acções Estratégicas do PEP Niassa 2017

O documento PEP Niassa 2017 é um documento muito informativo e que suscita reflexão contendo uma mistura de ambos, acções ambiciosas e exequíveis.

PEP Niassa 2017 visa obter alto crescimento económico, desenvolvimento social e redução da pobreza através da realização das acções estratégicas como se segue:

(1) As acções estratégicas para o Desenvolvimento Económico

- Desenvolvimento de infra-estrutura, incluindo:
 - 1) Reabilitação da linha-férrea de Cuamba-Lichinga
 - 2) Pavimentação da estrada Lichinga-Mandimba-Cuamba e Estrada de Marrupa-Ruace, e
 - 3) Extensão da rede de energia de Cahora Bassa a Marrupa, Cuamba-Marrupa e Lichinga-Sanga.
- Melhoramento e expansão dos serviços de apoio para o investimento e negócio, incluindo:
 - 1) Criação de instituições financeiras e de crédito e agências
 - 2) Criação de companhias de pesquisa e consultoria
 - 3) Criação de organizações para facilitar o registo e licenciamento de actividades de negócio
- Melhoramento do ambiente de negócio através de políticas fiscais e outras para o desenvolvimento económico e desenvolvimento do empresariado
- Garantindo a atracção de investimento privado para o sector de floresta, agricultura, turismo e mineração.
- Provisão de incentivos para o desenvolvimento industrial, em particular para o sector de agro-processamento e floresta
- Promoção da compreensão da realidade económica da província e a sua

estratégia e investigação das oportunidades fora através de organização de feiras económicas (dentro de e fora da província)

- Promoção do surgimento e consolidação do empresariado nacional de pequena e média escala (SMEs)

(2) Acções estratégicas para Desenvolvimento Social

- Reabilitação e ampliação das redes de saúde fortalecendo-se uma rede de referência dentro do desenvolvimento triângulo Lichinga-Cuamba-Marrupa
- Melhoramento de todos postos rurais de saúde para postos de saúde do Tipo II
- Reforçar a capacidade de referência para doentes na província
- Criação das condições para atrair profissionais de saúde a unidades de saúde em áreas periféricas
- Aceleração de formação formal e contínua de profissionais essencial para cuidados da saúde
- Implementação das estratégias para combater a malária, tuberculose e HIV/SIDA
- Implementação das estratégias para assistir saúde materna e infantil
- Ampliação das redes de escola comunitária
- Aumento da educação formal e contínua e empregando de professores com formação psico-pedagógico
- Provisão de material, equipamento e tecnologia de comunicação para escolas
- Revisão e implementação de novos mecanismos de gestão para internatos
- Promoção de ingresso e manutenção da rapariga nas escolas
- Interacção com as comunidades nas actividades que visa promover a participação da rapariga na educação
- Promoção e facilitação da criação das instituições de ensino superior na província
- Provisão de incentivos para a criação de instituições satélites de ensino superior
- Aumento do número de ensino de nível básico e escolas de formação de nível médio na província
- Estabelecimento de centros de empreendedorismo nos distritos estratégicos
- Facilitação da criação de faculdades que formam técnicos com habilidades específicas que são uma prioridade e possuem perfis de modo que a sua integração no mercado de trabalho terá um impacto directo na produção de bens e serviços e, portanto, em desenvolvimento do Niassa
- Restauração de sistemas de abastecimento de água nas zonas urbanas
- Alargar a cobertura da rede de abastecimento de água reabilitando os poços

e abrir novos poços

- Popularização da captação das águas pluviais através de uso de tanques e cisternas
- Estabelecimento e implementação de planos comunitários para gestão e manutenção das fontes de água
- Provisão de incentivos para prática básica simples para tratar água potável
- Promoção de uso de tecnologia de baixo custo e construção de casas e edifícios públicos usando materiais localmente disponíveis
- Preparação e implementação de planos para urbanização
- Implementação de actividades sustentáveis para o saneamento urbano e rural

(3) Acções estratégicas para o Desenvolvimento Institucional

- Promoção de capacitação e educação de capital humana para poder responder ao desenvolvimento sustentável
- Abastecimento de meios tecnológicos apropriados para garantir a eficiência e eficácia na provisão de serviços de interesse público no general, e negócios em particular
- Aceleração e consolidação do processo de reforma a fim de fazer o sector público mais eficiente e eficaz em fornecer serviços aos cidadãos e criar um ambiente favorável de negócio na província
- Institucionalização dos mecanismos de diálogo entre o sector privado e público e a sociedade civil
- Promoção de campanhas de educação fiscal em todos níveis e aplicação de mecanismos eficientes de arrecadação para alargar a base tributária
- Profissionalização de Loja-Paragem-Única e consolidação de mecanismos para atrair e promover investimentos através do Centro de Negócio de Niassa (Nakosso)
- Institucionalização da coordenação através do Gabinete para o Desenvolvimento e Estudos Estratégicos (GED)
- Institucionalização de monitoria excelente e mecanismo de avaliação

2.5.4 Mecanismo de implementação de PEP Niassa 2017

Anualmente a Província de Niassa elabora Planos Económicos Sociais Provinciais, (PES) seguindo as direcções determinadas pelo plano estratégico de 10 anos para a Província de Niassa (PEP Niassa 2017) e ao mesmo tempo por reflectir a disponibilidade de orçamentos anuais à província. Baseado neste plano anual, produziram um relatório de revisão para a implementação anual.

Os planos anuais são organizados em linha com as actividades de cada unidade do sector. Em cada sector, metas de realização e actividades são definidas nos planos anuais e as suas realizações são avaliadas em comparação com as metas fixas nos relatórios de revisão.

Na Província de Niassa, as reuniões de coordenação regularmente foram realizadas entre diversas direcções provinciais presididas pelo Governador Provincial, com vista a realização do PES Anual e PEP 2017.

O Gabinete Provincial do Secretariado e Direcção Provincial de Plano e Finanças, assim como o Gabinete para os Estudos Estratégicos e Desenvolvimento (GED) desempenhou um papel preponderante na promoção, realização e monitoria destes planos numa forma integrada e coordenada.

2.5.5 Necessidade de um Programa Provincial de Desenvolvimento em Solucionar Lacunas entre o Plano Estratégico para a Província de Niassa 2017 (PEP Niassa 2017) e Plano Anual Económico-social da Província (Plano Provincial Anual PES)

PEP Niassa 2017 destaca muitas acções estratégicas que visa a sua visão e objectivos. Algumas dessas acções estratégicas são ambiciosas e valiosas, e não é tão fácil de assegurar finanças necessárias para a sua implementação real dessas acções.

Por outro lado, os Planos Económicos Sociais Provinciais, anuais (Plano Provincial Anual PES) lidam com acções de rotina e projectos de desenvolvimento de pequena e média escala, utilizando fundos e orçamentos sectoriais assegurados a nível Provincial incluindo a transferência de recurso do governo central.

É necessário para a Província de Niassa sanar esta lacuna clara entre o PEP Niassa 2017 e Plano Provincial Anual PES formulando um Programa Provincial de Desenvolvimento de Médio prazo. Este programa contendo propostas seleccionadas deve ser desenhado para a província e pela província para propor esses projectos a parceiros internacionais de desenvolvimento, assim como ao governo central, numa maneira pró-activa.

Capítulo 3 Contexto Regional e Social da Província de Niassa

3.1 Geografia e Topografia

(1) Localização

A Província de Niassa é localizada no noroeste de Moçambique. É localizado no interior, aproximadamente 500 - 600 km do mar.

Lago Niassa e Malawi situam ao oeste da Província de Niassa. A Tanzânia situa ao norte da Província de Niassa. O Rio Rovuma forma o limite do norte da província com a Tanzânia.

A Província de Niassa faz fronteira com as províncias de Cabo Delgado ao leste, Nampula ao sudeste e Zambézia ao sul.

A Província de Niassa estende-se em latitude 11°25' - 15°26' sul e em longitude 34°30'— 35°58' leste.

(2) Tamanho

A Província de Niassa tem uma área de 129.056 km². É fisicamente a maior província em Moçambique.

(3) Altitude

A Província de Niassa tem quatro zonas de altitude. A primeira, é a zona de montanha (principalmente entre 1.000 e 1.500 m, e uma altitude máxima de 1.800 m) estendendo-se na parte ocidental central da província. A Cidade de Lichinga, cuja sua elevação é de 1.360 m, é localizado nesta zona de altitude.

A segunda é a zona plana alta (principalmente entre 500 e 1.000 m), que encontra-se no norte, partes centrais e do sul da província.

A terceira é a zona plana baixa (principalmente entre 200 e 500 m), que situa na parte oriental da província.

A quarta é a zona circundante (entre 500 e 600 m) do Lago Niassa. A elevação da terra é cerca de 500 m acima do nível do mar.

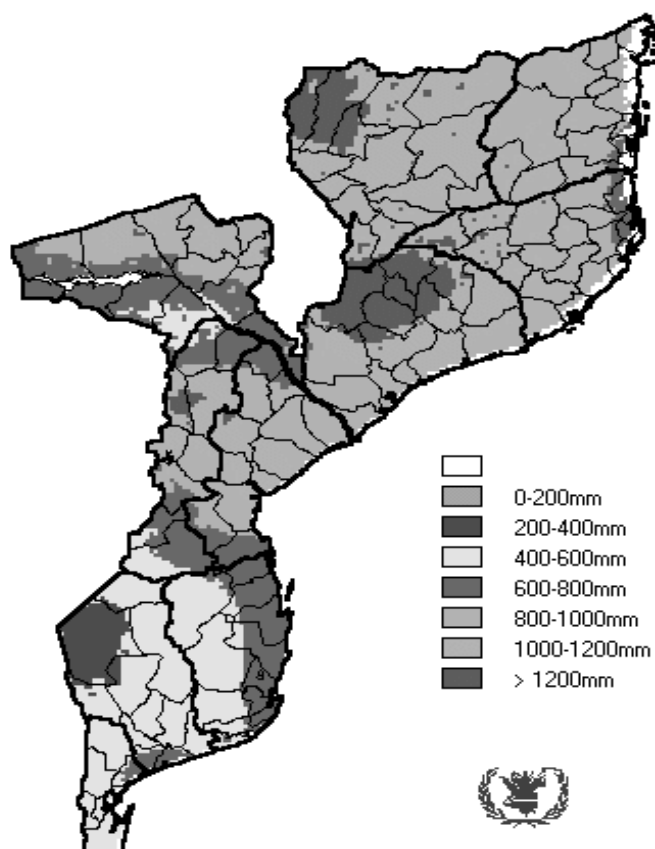
3.2 Clima

Niassa goza de chuvas relativamente altas. A sua baixa média anual é acima de 800 mm. E a zona de planalto de Lichinga tem maior registo de precipitações, e as áreas mais altas de montanha têm mais de 1.800 mm de chuva por ano. A estação chuvosa é de Outubro a Março.

Lichinga regista baixas temperaturas no planalto alto. A temperatura média diária do Lichinga é 19°C. Temperaturas máximas diárias variam de 22°C, no mês mais frio (Junho) ao 28°C no mês mais quente (Outubro). As temperaturas de noite variam de 9°C entre o mês mais frio (Junho) e 15°C aos meses mais

quentes.

As zonas baixas de Cuamba são quentes. A sua temperatura média diária é 24°C. Temperaturas máximas diárias variam de 28°C no mês mais frio (Junho) a 35°C nos meses mais quentes (Outubro/Novembro). As temperaturas de noite variam de entre 11°C no mês mais frio e 20°C nos meses mais quentes.



Fonte: Programa Mundial de alimento das NU em Moçambique

Figura 3.2.1 Chuvas Sazonais (Novembro-Abril) em Moçambique

3.3 População

3.3.1 População total e Populações Provinciais de Moçambique

Moçambique atingiu 20 milhões de populações em 2007. As suas taxas de crescimento da população foram afectadas por movimento social das pessoas. Como se mostra na Tabela 3,1, durante a guerra civil, a população de Moçambique aumentou claramente nas taxas mais baixas.

Muitas pessoas que tinham fugido da guerra civil das suas terras de origem para os países vizinhos. Agora com a situação pacífica e recuperação económica, muitas pessoas voltaram às suas terras de origem. Esta tendência foi altamente vista no norte de Moçambique.

Tabela 3.3.1 Alterações na População de Moçambique, 1950-2007

Ano	População Total (1,000)	Taxa do Crescimento Anual (%)
1950	6,466	
1960	7,595	1.6%
1970	9,408	2.2%
1980	12,130	2.6%
1997	16,099	1.7%
2007	20,531	2.5%

Fonte: Website do INE 2009

Nos últimos 10 anos (entre 1997 e 2007), a Província de Niassa é uma das províncias que enfrentaram as taxas de crescimento mais altas da população em Moçambique. A população de Província de Niassa foi aumentada por 46% comparativamente com a de 1997. Este aumento é equivalente à taxa de crescimento anual de 3,8%.

Este índice de aumento da Província de Niassa era o terceiro mais alto entre as províncias. O índice mais alto de aumento da população aconteceu na Província de Maputo. O segundo índice mais alto de aumento foi na Província de Tete.

Tabela 3.3.2 Alterações na População Provincial entre 1997 e 2007

Província	População		Taxa de crescimento (%)	Taxa Anual Crescimento (%)
	1997	2007	1997-2007	1997-2007
Total	16,075,708	20,530,714	27.7	2.5%
Niassa	808,572	1,178,117	45.7	3.8%
Cabo Delgado	1,380,202	1,632,809	18.3	1.7%
Nampula	3,063,456	4,076,642	33.1	2.9%
Zambézia	3,096,400	3,892,854	25.7	2.3%
Tete	1,226,008	1,832,339	49.5	4.1%
Manica	1,039,463	1,418,927	36.5	3.2%
Sofala	1,368,671	1,654,163	20.9	1.9%
Inhambane	1,157,182	1,267,035	9.5	0.9%
Gaza	1,116,903	1,219,013	9.1	0.9%
Maputo Província	830,908	1,259,713	51.6	4.2%
Maputo Cidade	987,943	1,099,102	11.3	1.1%

Fonte: Website do INE sobre Censo Populacional 2007

3.3.2 A Distribuição da população e Densidade Populacional

A população conjunta da Cidade de Maputo e Maputo Província é

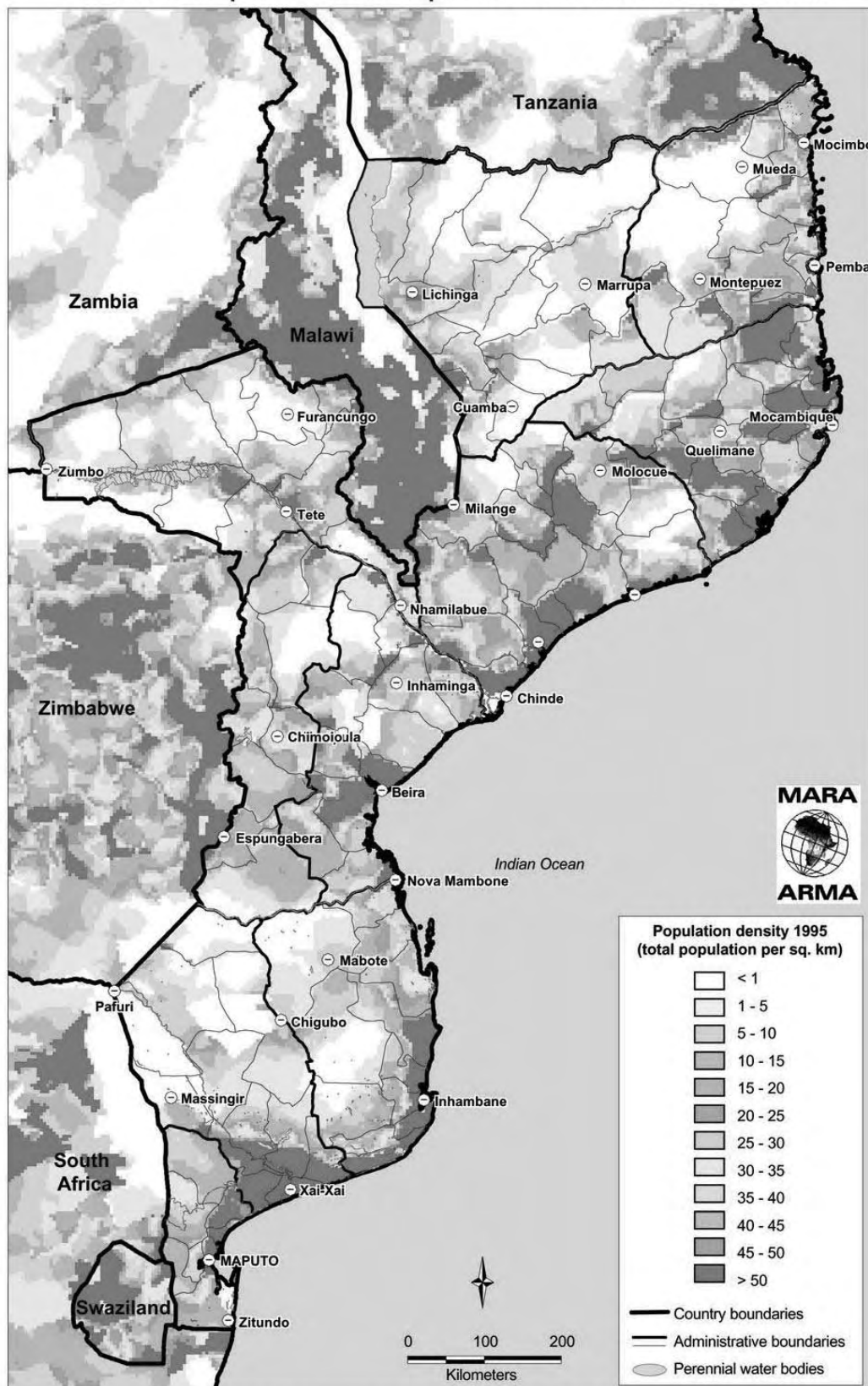
aproximadamente 2,3 milhões. Esta população representa 11,5% da população total de Moçambique. Este índice relativamente baixo de concentração da população na Cidade de Maputo e na Província de Maputo revela que Moçambique tem outras províncias populosas e cidades no país. Aliás, a Província de Nampula e a Província da Zambézia têm 20 % (4,1 milhões de pessoas) e 19% (3,9 milhões de pessoas) respectivamente.

A população da Província de Niassa era apenas 1,19 milhões em 2007. Com excepção da Cidade de Maputo (1,1 milhões), a população provincial do Niassa era a mais pequena nas províncias. A área da Província de Niassa é 129.000 km² e é a maior província em termos do seu tamanho físico. Portanto, a densidade da população da Província de Niassa é de 9,1 pessoas/km² e é a mais baixa entre as províncias.

Em comparação com os países vizinhos, a densidade da população de Niassa, assim como de outras províncias do interior de Moçambique, é muito baixa. Favor veja a Figura 3,2.⁹

⁹ Esta figura apresenta dados sobre a densidade populacional de 10 anos. Porém, a tendência geográfica da densidade populacional não alterou significativamente.

Mozambique: Total Population Distribution 1995



This map is a product of the MARA/ARMA collaboration (<http://www.mara.org.za>). July 2001, Medical Research Council, PO Box 17120, Congella, 4013, Durban, South Africa
CORE FUNDERS of MARA/ARMA: International Development Research Centre, Canada (IDRC); The Wellcome Trust UK; South African Medical Research Council (MRC);
Swiss Tropical Institute, Multilateral Initiative on Malaria (MIM) / Special Programme for Research & Training in Tropical Diseases (TDR), Roll Back Malaria (RBM).
Africa Population Database: Deichmann, U. 1996. World Resources Institute (WRI), <http://www.grid2.cr.usgs>.
Topographical data: African Data Sampler, WRI, http://www.igc.org/wri/sdis/maps/ads/ads_idx.htm.

Figura 3.3.1 Densidade Populacional em Moçambique e Países Vizinhos

Tabela 3.3.3 Distribuição Populacional e Densidade Populacional por Província, 2007

Província	Área (km ²)	% Da Área	População	% da População	Densidade Populacional (pessoas/km ²)
Total	799,380	100.0%	20,530,714	100.0%	25.7
Niassa	129,056	16.1%	1,178,117	5.7%	9.1
Cabo Delgado	82,625	10.3%	1,632,809	8.0%	19.8
Nampula	81,606	10.2%	4,076,642	19.9%	50.0
Zambézia	105,008	13.1%	3,892,854	19.0%	37.1
Tete	100,724	12.6%	1,832,339	8.9%	18.2
Manica	61,661	7.7%	1,418,927	6.9%	23.0
Sofala	68,018	8.5%	1,654,163	8.1%	24.3
Inhambane	68,615	8.6%	1,267,035	6.2%	18.5
Gaza	75,709	9.5%	1,219,013	5.9%	16.1
Maputo	26,058	3.3%	1,259,713	6.1%	48.3
Maputo Cidade	300	0.04%	1,099,102	5.4%	3,663.7

Fonte: Website do INE sobre o Censo Populacional 2007

3.3.3 População urbana e Importantes Cidades em Moçambique

O índice da população urbana para do universo da população total é aproximadamente 33%, que não é tão alto.¹⁰

A área Metropolitana da Cidade Maputo que é composta por Cidade de Maputo e da Matola representa os maiores metropolitanos em Moçambique. Tem 1,8 milhões de populações.

A segunda e a terceira maior áreas urbanas é a cidade de Nampula e Beira. As suas populações situam por volta de 500.000.

Lichinga é a cidade capital da Província de Niassa. A sua população é aproximadamente de 140.000, e Lichinga é o nono maior povoado em Moçambique.

A Tabela 3.3.4 mostra as populações das importantes cidades e povoados em Moçambique. Na zona norte de Moçambique incluem Nampula, Nacala, Quelimane, Gurué, Lichinga e Pemba.

¹⁰ A taxa populacional urbana de 33% foi tirado do website da UN-HABITAT Moçambique. Os dados sobre a população urbana de Censo Populacional de 2007 ainda não foram oficialmente publicados.

Tabela 3.3.4 População de Principais Cidades em Moçambique, 2007

Cidade ou Metropolitana	Província	População
Maputo e Matola	Maputo Cidade & Maputo Província	1,774,524
Nampula	Nampula	477,900
Beira	Sofala	436,240
Chimoio	Manica	238,976
Nacala	Nampula	207,894
Quelimane	Zambézia	192,876
Mocuba	Zambézia	170,000
Tete	Tete	152,909
Gurué	Zambézia	145,000
Lichinga	Niassa	142,253
Pemba	Cabo Delgado	141,316

Fonte: Website do INE sobre o Censo Populacional de 2007

3.3.4 A Distribuição da população e a População Distrital na Província de Niassa

A estrada Cuamba-Mandimba-Lichinga percorre por quatro distritos (Cuamba, Mandimba, Ngauma e Lichinga) e duas municipalidades (Cuamba e Lichinga). Esses distritos têm densidade mais alta da população, assim como a maior produção agrícola.

Aproximadamente 53% de 1,1 milhão da população da Província de Niassa concentra nestes quatro distritos e dois municípios. Quando os distritos circundantes sob possível influência da estrada Cuamba-Mandimba-Lichinga são adicionados aos quatro distritos e dois municípios, as suas populações eleva-se a 80% da população total da Província de Niassa.

Tabela 3.3.5 Populações Distritais na Província de Niassa, 1997 e 2007

Distrito	1997	2007	1997-2007 Taxa de Crescimento Anual (%)	Área (km ²)	Densidade População (Habitantes/km ²)
	1)	2)		3)	
Total	808,573	1,178,117	3.84%	118,176	10.0
Lichinga	67,198	95,172	3.54%	4,075	23.4
Cuamba	134,998	187,458	3.34%	5,121	36.6
Lago	59,746	75,504	2.37%	6,528	11.6
Majune	22,030	29,722	3.04%	9,059	3.3
Mandimba	89,854	136,238	4.25%	4,385	31.1
Marrupa	42,998	58,683	3.16%	17,730	3.3
Maúá	41,148	49,486	1.86%	9,957	5.0
Mavago	13,272	20,308	4.35%	9,559	2.1
Mecanhelas	81,699	157,976	6.82%	6,406	24.7
Mecula	11,727	14,524	2.16%	18,153	0.8
Metarica	21,823	29,460	3.05%	3,489	8.4
Muembe	19,972	29,083	3.83%	5,526	5.3
N'gauma	36,009	65,436	6.16%	2,421	27.0
Nipepe	27,368	30,532	1.10%	3,292	9.3
Sanga	47,221	56,282	1.77%	12,185	4.6
Cidade de Lichinga	91,510	142,253	4.51%	290	490.5

Fonte

1): Instituto Nacional de Estatística (INE), 1999, Actualização das Projecções da População Por Distritos 1997-2015 Região Norte

2) Site do INE 2009, Censo da População 2007

3): INE, 2004, Anuário Estatístico Província de Niassa 2003

3.3.5 Centros urbanos e População Urbana na Província de Niassa

A Cidade de Lichinga é um centro administrativo do governo da Província de Niassa e um centro comercial da parte noroeste de Niassa. Por outro lado, O povoado de Cuamba é um centro comercial da parte sul da província.

Em 2007, O Município de Lichinga tinha 142.253 habitantes. O município de Cuamba tinha 79.779 habitantes. Em 1997, o Município de Lichinga teve 89.043 habitantes e o município de Cuamba teve 59.396 habitantes. Em 1980, a população do Município de Lichinga era 41.000.

Nos últimos dez anos, um maior aumento da população urbana aconteceu na Cidade de Lichinga comparativamente com os outros povoados na Província de Niassa. A periferia da Cidade de Lichinga absorveu este aumento da população que na sua maioria são produtores.

O povoado de Mandimba é também um centro comercial activo localizado na fronteira com Malawi. Encontra-se no meio da Cidade de Lichinga e do

Povoado de Cuamba.

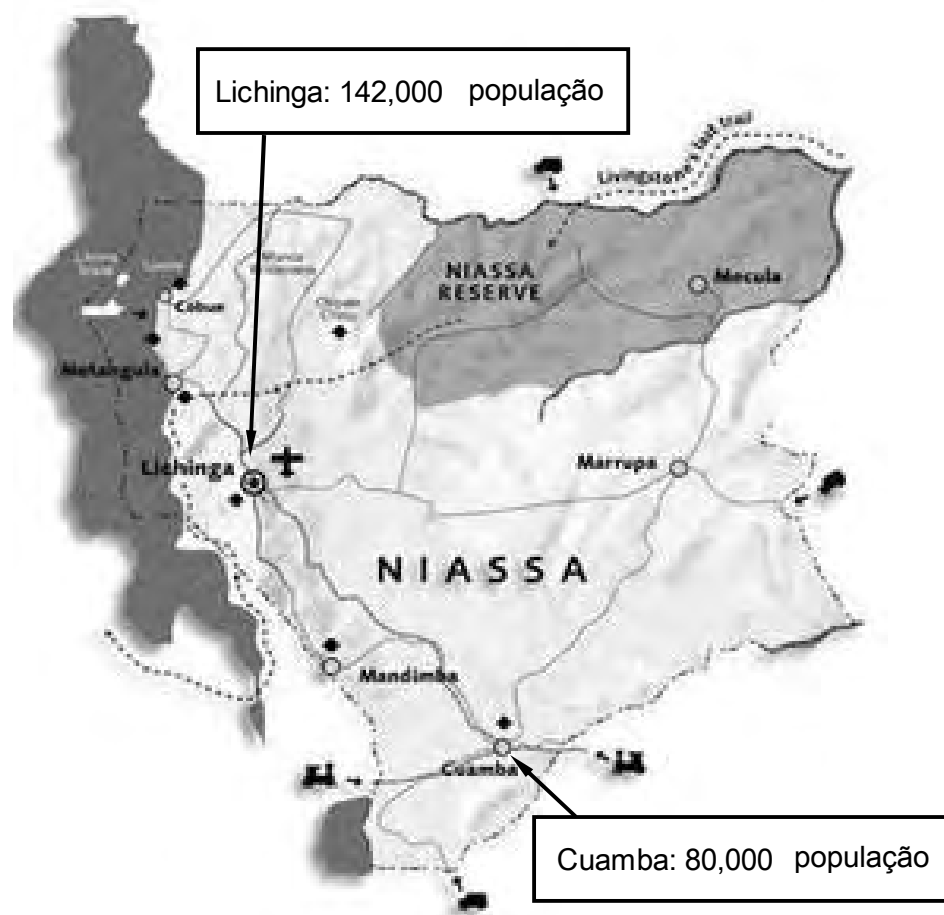


Figura 3.3.2 População dos Centros Urbanos na Província de Niassa

3.3.6 A População de aldeia e Assentamentos de Aldeia

As populações da Província de Niassa são principalmente habitantes residindo nas aldeias. A parte dos habitantes das aldeias é estimada em ser aproximadamente 900.000 excluindo a parte dos habitantes urbanos na Cidade de Lichinga, Povoado de Cuamba e outras capitais distritais.

Por outro lado, o número das aldeias (povoações) na Província de Niassa é de 775.¹¹ Portanto, estima-se que a população média de aldeia é cerca de 1.100 pessoas e o número médio de agregados familiares numa aldeia é aproximadamente 230 agregados familiares.

Os assentamentos de aldeias são localizados principalmente ao longo de estradas (primário, estradas secundárias e terciárias). Veja o exemplo do Distrito de Mandimba apresentado na Figura 3.3.3. Nas áreas rurais, as pessoas vivem ao longo das estradas e cultiva não só ao longo de estradas mas também longe de

¹¹ Este número de aldeias é obtido de base de dados GIS das aldeias e suas populações.

estradas.

As pessoas viviam duma maneira dispersa na Província de Niassa. Durante a guerra civil, as pessoas viveram duma maneira concentrada em povoados por razões de segurança. Depois da guerra, as pessoas começaram a viver duma maneira dispersa outra vez mas ao longo das estradas. Agora muitas pessoas vivem ao longo de estradas e cultiva até 10 km longe de estradas. As pessoas gostam de viver ao longo de estradas, onde encontra instalações públicas, tal como; escolas e postos de saúde, assim como moagem são disponíveis.



Fonte: Projecto WaterAid na Província de Niassa, 2006

Figura 3.3.3 Distribuição Geográfica dos Assentamento das Aldeias no Distrito de Mandimba

3.4 Situação Económica da Província de Niassa

3.4.1 Estrutura Económica da Província

A estrutura económica da província de Niassa é fortemente dominada pelo sector primário da agricultura, pecuária e florestal. Veja Tabela 3.4.1. Além disso, a

maioria dos agentes económicos são de pequena escala.

Tabela 3.4.1 GRDP por Sector, 2006

Sector	GRDP em 2006 (Em 2005 Preço Constante)	%
Agricultura, Pecuária e Florestal	4,492,646	87.4%
Pesca	5,861	0.1%
Mineração	335,000	6.5%
Energia e Combustível	279,317	5.4%
Materiais de Construção	1,339	0.03%
Construção	609	0.01%
Transporte e Comunicações	25,208	0.5%
Total	5,139,981	100%

Fonte: PEP Niassa 2017

3.4.2 GRDP percapita da Província de Niassa

O Produto Interno Bruto Regional (GRDP) per capita da província de Niassa foi US\$ 132 em 2002, US\$ 151 em 2003 e US\$ 171 em 2004. Existe uma grande disparidade entre as províncias do norte e do sul em relação ao GRDP per capita. Veja a Tabela 3.4.1.

Tabela 3.4.2 GRDP percapita (US\$) da Província de Niassa, Nampula e Províncias do Sul

	2002	2003	2004
Província de Niassa	132	151	171
Província de Nampula	154	181	202
Províncias da Região Sul	441	490	603

Fonte: Relatórios Estatísticos Provinciais, INE

3.5 Pobreza

A situação da pobreza em Moçambique melhorou grandemente de 1996 a 2003. No entanto, em 2003, mais de 50% da população vivem na pobreza.

É verdade que de 1996 a 2002, a taxa da pobreza diminuiu substancialmente em Moçambique como um todo, bem como na província do Niassa. No entanto, ainda uma percentagem elevada, 52% da população foi estimada em situação de pobreza em 2003 na província do Niassa.

Pobreza e agricultura são estreitamente relacionadas nas zonas rurais, como a província do Niassa. As proposições seguintes foram preparadas para Moçambique como um todo¹², mas é possível aplicá-los a província do Niassa.

- ✓ Agricultura reduziu a pobreza, sobretudo devido à expansão das terras cultivadas.
- ✓ Agricultura em Moçambique cresceu rapidamente, embora tenha sido afectada pelo clima.

¹² Banco de Mundial (2008), Moçambique: *Beating the Odds*: Sustentar a Inclusão numa Economia em Crescimento, Volume 1: Relatório Principal

- ✓ Produção de alimentos básicos é um factor chave para o crescimento elevado da produção agrícola em Moçambique, enquanto a produção de culturas de rendimento para exportação também está em expansão.
- ✓ A produção de culturas foi cada vez mais diversificada em 2002 do que em 1996, resultando em aumento no rendimento das culturas e na redução da vulnerabilidade dos agregados familiares.
- ✓ Aumento da extensão do cultivo foi a principal fonte de crescimento agrícola.
- ✓ Ainda as áreas cultivadas por pequenos produtores (camponeses) são muito pequenos em comparação com tamanhos adequados.
- ✓ Embora ainda fraco, a participação no mercado tem melhorado e a comercialização das culturas aumentou.
- ✓ Participação em mercados agrícolas (comercialização) é importante para melhorar o bem-estar dos agregados familiares rurais.
- ✓ Graus de participação no mercado são diferentes para diferentes culturas.
- ✓ Participação no mercado e sucesso nos mercados domésticos de cultura estão intimamente relacionados ao nível de escolaridade dos agricultores.

Tabela 3.5.1 Tendência na Incidência Pobreza

	Índice de Contagem da Pobreza por Pessoa (%)	
	1996-97	2002-03
A nível nacional	69.4	54.1
Urbano	62.0	51.5
Rural	71.3	55.3
Niassa	70.6	52.1
Cabo Delgado	57.4	63.2
Nampula	68.9	52.6
Zambézia	68.1	44.6
Tete	82.3	59.8
Manica	62.6	43.6
Sofala	87.9	36.1
Inhambane	82.6	80.7
Gaza	64.6	60.1
Maputo Província	65.6	69.3
Maputo Cidade	47.8	53.6

Fonte: PARPAII

3.6 Preço dos Produtos Frescos

Alto custos de transporte para as zonas interiores, como Lichinga e Cuamba, reflectidos nos preços de produtos frescos. Veja a tabela 3.6.1.

Por outro lado, os preços de cimento em Lichinga tendem a aumentar no período chuvoso.

Diz-se que algumas pessoas querem investir em Lichinga, mas as péssimas estradas (Estradas Lichinga-Mandimba e Cuamba-Mandimba) aumentam os custos operacionais do negócio, resultando em menor competitividade que as outras províncias.

Tabela 3.6.1 Comparação dos Preços dos Produtos Frescos, em Abril de 2009

	Lichinga		Cuamba		Nampula	
Sabão	18	Mt/barra	20	Mt/ barra	10	Mt/ barra
Açúcar	22	Mt/kg	20	Mt/kg	20	Mt/kg
Sal	12.5	Mt/500g	5	Mt/500g	3	Mt/500g
Óleo da cozinha	25	Mt/300ml	20	Mt/300ml	15	Mt/300ml
Arroz	40	Mt/kg	30	Mt/kg	25	Mt/kg
Farinha de milho	10	Mt/copo	5	Mt/ copo	5	Mt/ copo
Coque	20	Mt/garrafa	10	Mt/garrafa	10	Mt/garrafa
Cimento	340	Mt/50kg	250	Mt/50kg	225	Mt/50kg

Fonte: Equipe de Estudo da JICA

Capítulo 4 Sectores Económicos na Província de Niassa: Actual Situação e Políticas/Planos Existentes

4.1 Agricultura

4.1.1 Zonas Agro-ecológicas

Moçambique está dividido em seguintes dez (10) zonas agro-ecológicas:

- R1: O Interior de Maputo e Sul de Gaza
- R2: A Região Costeira Sul do Rio Save
- R3: Central e Norte de Gaza e Inhambane Oeste
- R4: Região de Altitude Média de Centro de Moçambique
- R5: Região de Altitude Baixa de Sofala e Zambézia
- R6: Região Semi-Árida do Vale de Zambeze e Sul da Província de Tete
- R7: Região de Altitude Média da Zambézia, Nampula, Tete, Niassa e Cabo Delgado
- R8: Costa da Zambézia, Nampula e Cabo Delgado
- R9: Interior da Região Norte de Cabo Delgado Planalto de Mueda
- R10: Região de Altitude Alta da Zambézia, Niassa, Manica e Angónia

Duas zonas, nomeadamente, R7 e R10, encontram-se na província do Niassa. Embora a área de R7 é muito grande em Moçambique, a área do R10 é muito limitada e pequena. É vantajoso para a província de Niassa ter a área de R10.

R7: Região de Altitude Média da Zambézia, Nampula, Tete, Niassa e Cabo Delgado

A elevação de R7 é entre 200 e 1.000 metros acima do nível do mar (sub-planalto, planalto baixo e planalto médio), na Zambézia, Nampula e sul de Cabo Delgado e Niassa.

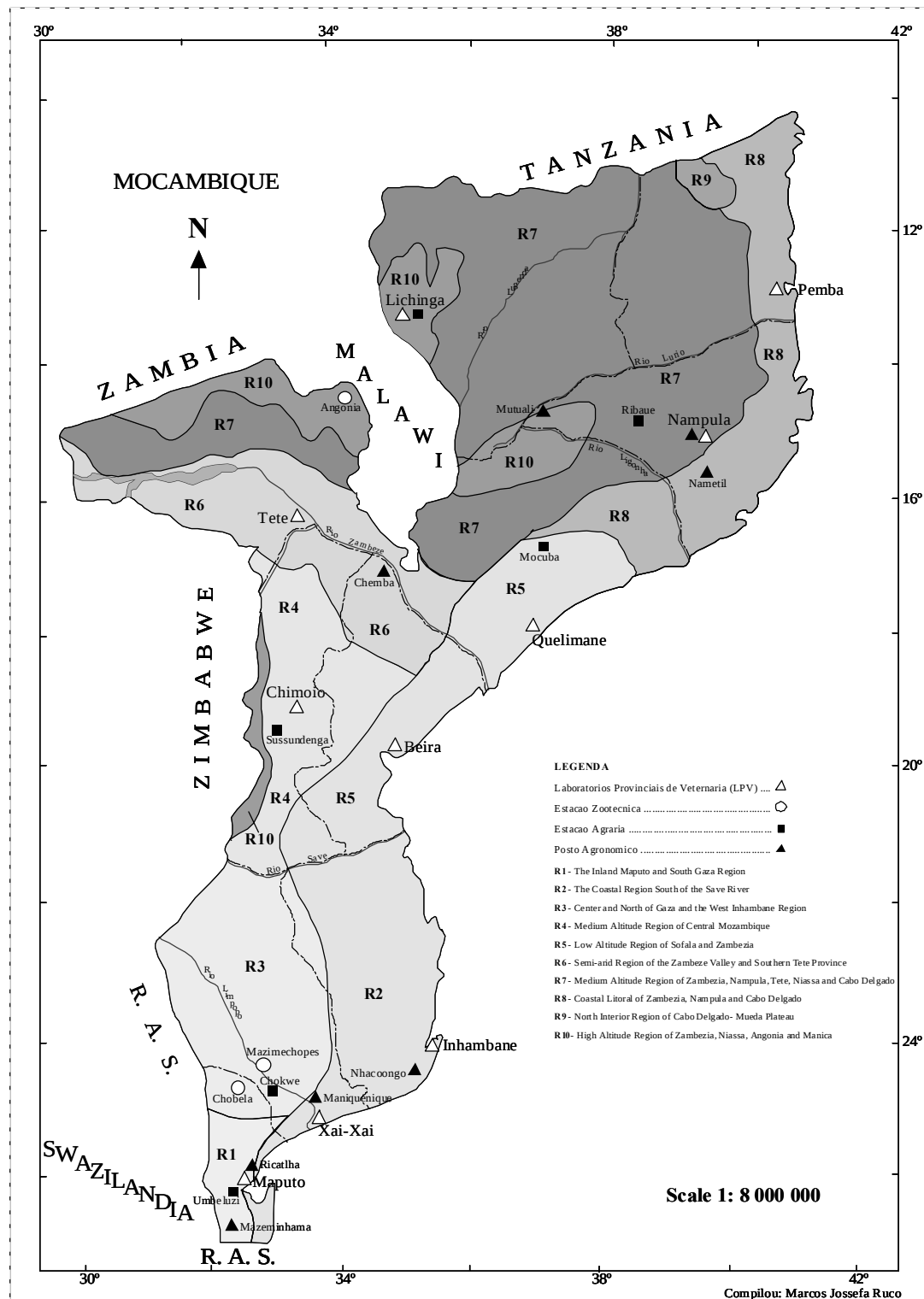
A precipitação anual da região varia entre 1.000 e 1.400. Existem duas zonas de temperatura. Uma delas é a área de mais de 25 graus centígrados (classificada como zonas quentes) durante o desenvolvimento das culturas. A outra é com temperaturas entre 20 e 25 graus (moderadamente quente).

Basicamente, existem dois tipos de sistemas de cultivo. Um depende mais de milho, e o outro é baseado em sorgo. A mandioca também é amplamente cultivada. Ervilhas e amendoim também são importantes culturas. Na parte mais oriental da região, o caju é muito importante. Praticamente em toda a região, há um grande potencial para o cultivo de algodão.

R10: Região de Altitude Alta da Zambézia, Niassa, Manica e Angónia

R10 é uma região de grande altitude da Zambézia, Niassa, Angónia, Marávia, que inclui terras acima de 1.000 metros, nomeadamente nas regiões de planalto de Lichinga, Angónia, Marávia, Zambézia alta, Serra Choa, Manica e Espungabera. A precipitação é superior a 1.200 milímetros e a temperatura

média varia entre 15 e 23 graus. Os solos são principalmente ferras solos. Feijão e batata são culturas dominantes. Devido ao elevado nível de precipitação, a erosão e a perda de fertilidade do solo são os principais problemas. Mapira também é cultivada na região, e é um alimento importante e cultura de rendimento.



Fonte: Documento Estratégico O ProAgri II, 2004

Figura 4.1.1 Zonas Agro-ecológicas de Moçambique

4.1.2 Produção de Cultura de Alimento

Os solos, clima e altitude na província do Niassa são geralmente adequados para o cultivo de uma variedade de culturas alimentares, incluindo o milho, sorgo, Mexoeira, feijão, batata, batata-doce, arroz, girassol, abóbora e outras hortaliças.

Nos últimos anos, a província do Niassa tem tido um aumento substancial da produção agrícola, enquanto a produção de alimentos tem se mantido estável em Moçambique. Veja a tabela 4.1.1 e 4.1.2.

Na província do Niassa, um visível aumento da produção de milho, amendoim e mandioca foi registado nos últimos anos.

Como apresentado na Tabela 4.1.3, Niassa contribui para a produção de culturas de alimentos em grande parte nomeadamente; milho, mexoeira e feijão. Enquanto Niassa ocupa 16% do território de Moçambique, tem apenas 6% da população de Moçambique. Niassa produz mais ou menos 16% de milho e feijão.

Tabela 4.1.1 Produção de Cultura de Alimento em Moçambique

Cultura	Unidade	2002	2003	2004 a)	2005	2006 b)
Milho	Ton	1,114,772	1,178,792	1,060,396	942,000	1,395,474
Sorgo	Ton	138,318	190,820	152,910	115,000	201,758
Mexoeira	Ton	12,184	21,609	18,305	15,000	22,363
Arroz	Ton	93,362	117,483	91,242	65,000	97,611
Feijão Nhemba	Ton	53,724	53,724	50,862	48,000	71,170
Feijão Jugo	Ton	22,000	18,000	12,500	7,000	11,608
Feijão Manteiga	Ton	35,683	40,854	44,927	49,000	49,627
Batata-doce	Ton	455,950	877,165	...	...	915,252
Amendoim	Ton	101,074	87,463	90,232	93,000	84,623
Mandioca	Ton	3,555,278	6,547,298	...	...	6,658,708

Fonte: Ministério da Agricultura/ Direcção Nacional de Economia – Inquéritos Agrícolas (TIAs)

a) Dados Estimados, b) Dados Preliminares

Tabela 4.1.2 Produção de Cultura de Alimento em Niassa

Cultura	Unidade	2004	2005	2006	2007
Milho	Ton	119,361	230,872	300,096	302,665
Sorgo	Ton	27,132	35,948	30,877	36,802
Mexoeira	Ton	845	N.A.	885	853
Arroz	Ton	N.A.	N.A.	17,921	14,257
Feijão	Ton	29,041	33,769	46,753	48,189
Amendoim	Ton	2,446	2,488	2,930	5,271
Mandioca	Ton	155,360	211,099	216,859	242,490

Fonte: Direcção Provincial da Agricultura (2008), Balanço da Campanha Agrícola 2007/08 e Perspectivas para Campanha Agrícola 2008/09

Tabela 4.1.3 Contribuição da Província de Niassa à Produção de Culturas Alimentares em Moçambique, 2005

Culturas	Moçambique		Província de Niassa		Província de Niassa	
	Área Cultivada (ha) (1)	Produção (ton) (1)	Área Cultivada (ha) (2)	Percentagem da Área Cultivada em Moçambique	Produção (ton) (2)	Percentagem da Produção em Moçambique
Milho	1,440,000	1,382,000	132,800	9.2%	230,872	16.7%
Sorgo	530,000	308,000	40,270	7.6%	35,948	11.7%
Mexoeira	95,000	36,000	1,478	1.6%	7,922	22.0%
Arroz	191,000	174,000	5,190	2.7%	1,092	0.6%
Feijão	451,000	201,000	61,122	13.6%	33,769	16.8%
Amendoim cascado	310,000	132,000	5,159	1.7%	2,488	1.9%
Mandioca	1,106,000	6,635,000	25,859	2.3%	211,099	3.2%

Fonte: (1): Estatística do Ministério da Agricultura, Moçambique

Fonte: (2): Direcção Provincial da Agricultura da Província de Niassa

4.1.3 Produção de Cultura de Rendimento

Principais culturas de rendimentos na província do Niassa são o tabaco e algodão. Nos últimos anos, o cultivo de algodão diminuiu e o cultivo do tabaco aumentou em grande escala, como apresentado na Tabela 4.1.5.

Além dessas culturas comerciais, pequenos agricultores tendem a vender parte das culturas alimentares, como milho, feijão, mandioca e hortícolas, a fim de satisfazer as suas necessidades monetários. Nos últimos anos, os agricultores cultivam feijão mais para vender.

Produção activa de principais culturas de rendimentos, como o tabaco e o algodão, ocorre nas áreas limitadas da província. Veja a Tabela 4.1.7.

Tabela 4.1.4 Produção de Cultura de Rendimento em Moçambique

Culturas de rendimentos	Unidade	2002	2003	2004	2005	2006
Algodão	ton	N.A.	75,000	89,000	102,000	122,000
Sementes de Algodão	ton	82,980	54,144	92,000	78,500	114,829
Castanha	ton	50,177	63,818	42,988	104,337	62,821
Cana-de-açúcar	ton	1,586,260	1,940,799	1,873,262	2,246,985	2,060,317
Chá de folhas verdes	ton	12,579	12,690	15,127	16,000	16,000
Citrinos	ton	24,025	30,000	30,000	30,000	32,000
Copra	ton	45,740	47,600	47,000	74,000	47,000
Tabaco	ton	25,611	37,051	49,528	65,042	59,071
Girassol	ton	4,149	6,400	6,127	7,000	7,000

Fonte: Ministério da Agricultura, Direcção de Economia

Tabela 4.1.5 Produção de Tabaco e Algodão na Província de Niassa

	2005/2006	2006/2007	2007/2008
Algodão (ton)	9,040	7,550	3,640
Tabaco (ton)	1,0946	9,527	12,800

Fonte: Direcção Provincial da Agricultura (2008), Balanço da Campanha Agrícola 2007/08 e Perspectivas para Campanha Agrícola 2008/09

Tabela 4.1.6 Contribuição da Província de Niassa à Produção de Tabaco e Algodão em Moçambique

	2005/2006	2006/2007
Algodão	8.9%	6.2%
Tabaco	16.8%	16.1%

Fonte: Calculado das Tabelas 4.1.4 e 4.1.5.

Tabela 4.1.7 Áreas Cultivadas com Culturas de Rendimento e Alimentares nos Distritos, Província de Niassa, 2007

Culturas de Rendimento e de alimentos	Principais Distritos Produtores e Áreas de Cultivo (ha)
Feijão	Cuamba (15,008), Lichinga Cidade (11,215), Mechanhelas (6,040), Mandimba (6,034)
Algodão	Cuamba (6,100), Nipepe (1,032), Metarica (1,000)
Tabaco	Mandimba (3,807), Mecanhelas (2,888), Cuamba (2,649), Marrupa (1,516)
Arroz	Lago (2,772), Cuamba (2,380), Mecanhelas (1,125)
Batata	Lichinga Cidade (1,300), Lichinga (653), Lago (400)

Fonte: Direcção Provincial da Agricultura, Província Niassa, 2007

4.1.4 Produtividade Agrícola e Política de Revolução Verde

A produtividade das culturas cultivadas pelos pequenos agricultores na província do Niassa não é tão elevada em relação à produção potencial (ton / ha) no caso de uso de sementes melhoradas e insumos químicos.

Tabela 4.1.8 Actual e Potencial Produtividade por Cultura

Cultura	Actual Produção (ton per ha) na Província ¹ de Niassa	Potencial Produção (ton por ha) com sementes melhoradas e insumos químicos ¹³
Milho	1.3 - 1.8 ton por ha	5 - 6.5 ton por ha
Arroz	0.9 - 2.4 ton por ha	2.5 - 6.0 ton por ha
Feijão	0.5 – 0.7 ton por ha	0.5 – 2.5 ton por ha
Mandioca	6.3 – 8.0 ton por ha	5.0 – 10.0 ton por ha
Mapira	0.7 – 1.0 ton por ha	0.8 – 2.0 ton por ha
Algodão	0.4 - 0.5 ton por ha	1.2 ton por ha

Fonte:

1): Direcção Provincial da Agricultura, Província de Niassa, 2009

2): Peter E. Coughlin (2006), Intensificação Agrícola em Moçambique: Infra-estrutura, Política e Quadro Institucional, EconPolicy Research Group Lda.

O Governo de Moçambique tem vindo a promover um Programa de Revolução Verde desde 2007. Na província do Niassa, um campo de ensaio e demonstração foi estabelecido nas machambas modelo. A Direcção Provincial de Niassa tem um plano para realizar um projecto de divulgação através de alguns agricultores com pacotes de sementes melhoradas e insumos químicos.

4.1.5 Situação de Produtores de Pequena Escala

(1) Actividade Agrícola

O sector agrícola de Moçambique é dominado por pequenos agricultores. Em 2000, o tamanho médio de área cultivada por família foi de cerca de 1,26 ha. Em 2003, foi cerca de 1,41 ha.

Na província do Niassa, quase não existem grandes machambas de produção. A maioria das terras cultivadas pelos agricultores está entre 0,9 e 1,9 ha na Província do Niassa. ¹⁴

(2) Terra Cultivada

Na Província de Niassa, a área de cultivo representa apenas 1.9 % da área total da província. Esta taxa é a mais baixa das províncias.

¹³ Peter E. Coughlin, EconPolicy Research Group, Lda. (2006), Relatório Final, “Intensificação Agrícola em Moçambique”, financiado pelo SIDA.

¹⁴ Direcção Provincial da Agricultura, Província de Niassa, 2009

Tabela 4.1.9 Densidade Populacional e Área Cultivada por Província, 2000-2001

Província	Densidade Populacional (Pessoas /km2)	Área Cultivada (%)
Total		4.9
Niassa	6.2	1.9
Cabo Delgado	16.4	4.8
Nampula	37.8	9.4
Zambézia	28.1	5.3
Tete	11.3	3.9
Manica	15.6	4.9
Sofala	19.1	4.1
Inhambane	16.4	6.0
Gaza	14.0	6.1
Maputo Província	35.6	5.1
Maputo Cidade		N.A

Fonte: Censo Agrícola (CAP), 1999-2000

4.1.6 Comercialização Produtores de Pequena Escala

(1) Produtores Pequena Escala

A maioria dos produtores de pequena escala cultivam alimentos para subsistência. Vendem parte de culturas de alimentos para satisfazer as suas necessidades monetárias. Alguns pequenos agricultores cultivam culturas de rendimento como tabaco e algodão, obtendo fornecimento de sementes e insumos químicos. Nos últimos anos, estas produções de culturas de rendimento, especialmente a produção de tabaco, aumentou em grande parte. No entanto, ainda não existe muitos agricultores que cultivam culturas de rendimento.

Esta situação de comercialização média baixa dos pequenos agricultores ainda é predominante entre os pequenos agricultores que vivem ao longo das estradas principais no norte e centro da província do Niassa, embora possam beneficiar de um acesso relativamente melhor aos intermediários e mercado e das cidades próximas ao longo das estradas principais, tais como Estrada Lichinga-Mandimba.

Por outro lado, na parte sul da província de Niassa, os agricultores de pequena escala são activos na produção de culturas de rendimento em parte devido ao apoio da Oxfam e CLUSA.

(2) Oxfam e CLUSA

Nos últimos 10 anos, a Oxfam e a CLUSA têm apoiado a organizar as associações de pequenos produtores agrícolas para melhorar o acesso a sementes, conhecimento, finanças e mercados em seis distritos (Cuamba, Maua, Metarica, Mecanheles, Mandimba e Nipepe) na parte sul da província de Niassa. CLUSA tem trabalhado com a União das Associações nos distritos do sul de Niassa

(UCASNU) para a comercialização dos produtores de pequena escala. Como resultado, as associações agrícolas do UCASNU são activos na produção de culturas de rendimento, incluindo sésame para exportação.

Tabela 4.1.10 Associações Agrícolas e Uniões Zonais no Sul de Niassa

Distrito	Número de Uniões (Uniões Zonais)	Número das Associações	Número Total dos Membros	Número de Membros Femininos
Cuamba	9	97	4,096	1,939
Maua	7	51	1,968	955
Metarica	9	55	1,957	974
Mecanhelas	9	64	2,094	1,186
Mandimba	9	85	1,993	1,059
Total	40	354	12,208	6,113

Total: CLUSA Cuamba, 2009

A IFAD também tem assistido a agricultura e os pequenos agricultores na província do Niassa, desde o fim da guerra civil, realizando os seguintes projectos:

- ✓ Projecto de Desenvolvimento Agrícola de Niassa (NADP), em Distritos de Lichinga e Sanga: 1994-2002
- ✓ Programa de Apoio aos Mercados Agrícolas (PAMA), em Distritos Cuamba, Maua e Marrupa: 2001-2008
- ✓ Programa de Promoção dos Mercados Rurais (Promer): A partir de 2009-.

(3) PAMA, 2001-2008

Seguintes são as componentes do PAMA:

- Apoio aos intermediários do mercado através de fornecimento de insumos e escoamento
- Desenvolvimento de grupo (criação das associações de agricultores e facilitar a ligação aos mercados), através do estabelecimento de sistema de informação do mercado que abrange diversas culturas através de rádio
- Infra-estrutura rural (construção de estradas, estradas não classificadas)

Construção de estradas rurais pelo PAMA foi realizada para melhorar o acesso às estações ferroviárias (CFM Norte entre Cuamba e Nampula) do interior rural, de modo que os agricultores possam obter maior poder de negociação para conseguir preços competitivos para seus produtos.

(4) PROMER, de 2009

PROMER vai operar em 15 distritos nas quatro províncias (Nampula, Cabo Delgado, Niassa e Zambézia).

PROMER vai continuar a implementar componentes semelhantes ao PAMA. Porém, a PROMER vai assentar nos seguintes pontos que são diferentes do PAMA:

- Financiamento Rural nas zonas rurais
- Acesso à tecnologia (acesso à informação técnica) através de extensão
- Ligação ao Mercado
- Recursos Naturais (recursos pesqueiros, etc.)
- Parceiros entre as comunidades e investidores (para apoiar as comunidades a ligarem aos investidores)

Ao contrário dos projectos anteriores de PAMA e os de Oxfam/CLUSA, PROMER trabalharão sobre o acesso aos mercados pelos pequenos produtores.

4.1.7 Plano de Acção para a Produção Alimentar

Em Junho de 2008, foi concordado o plano de acção para a produção alimentar 2008-2011 no Conselho de Ministros, abrangendo seguintes itens alimentares:

- Milho
- Arroz
- Trigo
- Mandioca
- Batata
- Girassol
- Soja
- Frangos
- Pesca

Para cada produção alimentar, um plano de acção formulou estratégias de intervenção e identificou distritos prioritários.

Tabela 4.1.11 Distritos Prioritários Seleccionados na Província de Niassa para o Plano de Acção para a Produção Alimentar

	Distritos Prioritários na Província de Niassa
Milho	Lichinga, Ngauma, Mandimba, Cuamba, Mecanhelas, Maua, Nipepe, Marrupa
Arroz	Mandimba, Mecanhelas
Trigo	Lichinga, Lago, Sanga, Muembe
Mandioca	Nenhum distrito
Batata	Lichinga, Lago, Sanga, Muembe
Girassol	Nenhum distrito foi seleccionado
Soja	Nenhum distrito foi seleccionado
Pesca	Lichinga, Lago, Sanga, Ngauma, Mandimba

Fonte: Documento Agrário e Centro de Informação, Plano de Acção para a Produção de Alimentos 2008-2011, Junho 2008

4.2 Floresta

4.2.1 Vegetação na Província de Niassa

Niassa é dotada de um dos recursos florestais mais ricos em Moçambique. A maior parte da província é coberta por floresta decídua de folha larga (mata

Miombo), enquanto que as áreas ao longo dos rios são de Savana. A região do planalto tem maior densidade de vegetação Miombo.

Três espécies de alto valor económico como Umbila (*Pterocarpus angolensis*), Mbaui (*Khaya niassica*), Jambire (*Milletia stuhlmannii*), Sândalo africano (*Spirostarchys africana* Sonder) e Mentonha (*Sterculia quinqueloba*) encontram-se nos Distritos de Cuamba, Mandimba, Metarica, Nipepe e Marrupa.¹⁵

No entanto, as florestas perto das Cidades de Lichinga, Mandimba e Cuamba têm sido fortemente degradadas em grande parte devido ao corte de madeira para combustível lenhoso. Todos os dias um monte de lenha é transportado por residentes a pé ou de bicicleta e vendida nas cidades próximas. Actualmente, as áreas degradadas foram encontradas até 30 km das cidades ao longo das estradas.

Estas vastas extensões de terras degradadas são adequadas para o plantio de árvores com fins industriais. O Ministério da Agricultura identificou cerca de 2,4 milhões de hectares de terras pronta para o plantio de árvores industriais na Província do Niassa.¹⁶

4.2.2 Política Nacional de Reflorestamento

Em 2006, o Ministério da Agricultura de Moçambique emitiu o documento "Estratégia Nacional de Reflorestamento (Estratégia Nacional de Reflorestamento)" para o debate. A estratégia visa promover o estabelecimento de plantações industriais de árvores utilizando espécies de rápido crescimento, não só para o desenvolvimento económico, mas também para criação de emprego e erradicação da pobreza nas zonas rurais.

7 milhões de hectares foram identificados como potenciais áreas adequadas para o florestamento nas províncias de Sofala, Manica, Zambézia, Nampula e Niassa. Propõe-se a criação de pelo menos 2 milhões de hectares de plantações de árvores nos próximos 20 anos.

O documento de estratégia está consciente do elevado potencial de exportação para os mercados emergentes de matérias-primas para a produção de celulose e papel, na China, Índia e outros países asiáticos.

4.2.3 Investimento no Plantio de Árvores na Província de Niassa

Lichinga tem mais de 1.500 hectares de plantações de pinho. Isso revela o potencial de desenvolvimento das plantações de árvores.

Desde 2005, os investidores privados estrangeiros decidiram estabelecer plantações industriais de árvores na província do Niassa. Actualmente, quatro a cinco empresas florestais têm planos de negócios para plantar cerca de 300.000 hectares de pinho, eucalipto e outras espécies nos distritos de Muembe, Lichinga, Ngauma, Sanga e Lago. Essas plantações são destinadas a plantação de árvores para produção de madeira serrada e pasta para papel. Eles cultivam mudas em

¹⁵ Direcção Provincial para a Coordenação do Ambiente de Niassa (1999), Perfil Ambiental do Niassa

¹⁶ Ministério da Agricultura, PROAGRI, Zoneamento e Identificação das Áreas para o Investimento no Sector Agrícola e Análise Sócio-Ambiental para a Província.

Niassa usando fertilizantes importados. Leva cerca de sete anos para colher árvores.

Esta vasta escala de plantações de árvores permite indústrias locais de processamento, tais como os de serração de madeira, móveis, material de pavimentação e pasta para papel, de modo que operem de maneira sustentável.

Originalmente estas empresas florestais tinham planos de depender de transporte ferroviário existente de Lichinga, Cuamba, Nampula e a Nacala para transportar a sua produção para entrar nos mercados domésticos e internacionais.

4.2.4 Plantio em-curso de arvores na província da Zambézia

Em paralelo com o desenvolvimento industrial de plantação de árvores na província do Niassa, Zambézia também tem atraído investimento substancial para plantações industriais de árvores de pinho e eucalipto na sua zona norte (distrito de Gurué, distrito de Namaroi, distrito de Lugela, distrito de Alto Molocue, distrito e Ile).

Estes distritos estão mais perto da Linha CFM Norte entre Cuamba e Nacala através de Nampula. As empresas de plantio de árvores que operam na província da Zambézia consideram a possibilidade de transportar os seus produtos usando a linha-férrea, bem como a Estrada Nacional n.º 13.

4.2.5 SIDA e Fundação Malonda

A SIDA tem apoiado a província de Niassa, desde 1998. No decurso do seu apoio, a SIDA estabeleceu uma organização não-governamental em 2005, Fundação Malonda como entidade de execução.

SIDA e a Fundação Malonda tem prestado serviços de desenvolvimento empresarial (BDS), a fim de atrair investimentos estrangeiros e nacionais, incluindo o fornecimento de informações sobre a província do Niassa e de assistência para aqueles que iniciam a sua actividade na província do Niassa.

Tiveram sucesso em atrair e apoiar os investidores florestais para o estabelecimento de plantações industriais de árvores.

4.2.6 Questões sobre como apoiar o desenvolvimento sustentável de plantações industriais de árvores e Indústria de Processamento de Madeira

As empresas florestais começaram a operar e investir em plantações industriais de árvores. As próximas questões incluem o seguinte:

- Desenvolver as indústrias locais de processamento usando arvores plantadas localmente
- Para melhorar os sistemas de transporte terrestre e linha-férrea para reduzir os custos com o transporte de fertilizantes e produtos de madeira produzidos da zona norte da província de Niassa

4.3 Indústria

4.3.1 Indústria na Província de Niassa

Na província do Niassa, não existem grandes ou médios estabelecimentos do sector. A maioria dos estabelecimentos industriais são de pequena escala. Quadro 4.3.1 mostra o número de estabelecimentos registados são mais de 600. No entanto, a maioria deles são moagens de milho.

Tabela 4.3.1 Número de Estabelecimentos Industriais Registados na Província de Niassa

Categoria da Indústria	2004	Aumentou de 2005 a 2008	Total
Moageira	305	187	492
Padaria	36	8	44
Textil	6	5	11
Processamento de Madeira	3	1	4
Carpinteiros	16	14	30
Cerâmicas	2	3	5
Oficinas	12	3	15
Sapatarias	1	0	1
Total	381	221	602

Fonte: Direcção Provincial da Indústria e Comercio, 2008

Lichinga é uma grande cidade com mais de 140.000 habitantes, no entanto, ele não tem médias ou grandes indústrias que fornecem grandes oportunidades de emprego. Lichinga cidade dispõe apenas oficinas de pequenas escala. Espera-se que Lichinga poderá atrair algumas empresas de produção que requer mão-de-obra.

Niassa tem uma variedade de produtos agrícolas. No entanto, não existem empreendimentos de fábricas de agro-processamento que utilizam material agrícolas locais, como sementes de algodão e girassol.

Considera-se que os custos elevados de transporte rodoviário e da situação instável na época chuvosa pode ser um dos sérios obstáculos ao desenvolvimento da agro-indústria de processamento.

4.3.2 Política da Indústria de Agro-processamento e Indústria de Processamento de Madeira

O Ministério da Indústria e Comércio elaborou um documento intitulado "Política e Estratégia Industrial", que presta atenção aos seguintes papéis da indústria na economia nacional:

- Desenvolvimento de ligações internas permitindo a diversificação da base industrial e dos mercados
- Desenvolvimento de ligações entre os beneficiários do desenvolvimento industrial através da formação de grupos produtivos
- Concentrar-se nas áreas que têm um grande impacto económico e social, tais como a indústria de processamento de alimentos, a fim de maximizar o potencial agrícola e da pesca

- Promoção da integração vertical e horizontal do sector alimentar
- Promoção de indústrias que poderão permitir a exploração adequada e sustentável dos recursos produtivos e capacidades, tais como o processamento da madeira e indústrias de material de construção
- Promoção de substituição de importações através do desenvolvimento de indústrias metais, químicas e de materiais de construção
- Desenvolvimento e reforço das zonas francas para atrair o capital e indústrias que requer mão-de-obra intensiva

Segundo o supracitado nestes pontos, a agro-indústria de processamento e a indústria de processamento de madeira são prioridades da Política e Estratégia Industrial de Moçambique.

4.4 Exploração mineira

Há vários anos que são conhecidos os potenciais depósitos de vários recursos minerais. Ver a Tabela 4.4.1. Contudo, no presente, não são tantas ou tão largas as operações que estão sendo levadas a cabo.

Um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento mineiro nas regiões do interior como a Provincial do Niassa é o alto custo de transporte, não apenas para exportação do produto extraído, mas também para a importação de máquinas, equipamentos e combustível para a operação mineira.

Tabela 4.4.1 Recursos Minerais na Província do Niassa

Recursos Minerais	Localização/ Distritos
Ouro	Distrito de Lago e até Tanzânia
Almadina	Distrito de Cuamba
Pedras Preciosas	Distritos de Cuamba, Nipepe, Maua, Mecula e Marrupa
Carvão	Distritos de Metangula (Bacia de Mandimba), ocidente da Cidade de Lichinga
Minerais Industriais	Distritos de Metarica e Nipepe
Mármore	Norte de Lichinga e Distrito de Majune
Granito Vermelho	Distrito de Meponda

Fonte: PEP, Niassa 2017

Almadina (Pedra Preciosa)

Próximo a Cidade de Cuamba, está em curso uma operação mineira formal e moderna da almandina.

Ouro

Na zona noroeste da Província, perto da fronteira da Tanzânia, existe um potencial de ouro em Lupilichi. Neste momento, decorrem actividades mineiras artesanais de ouro. A maior parte dos mineiros de ouro são provenientes da Tanzânia.

Em 1998-99, uma companhia levou a cabo uma exploração de ouro naquela área. A qualidade de ouro era considerada boa, mas outras explorações e operações

mineiras foram interrompidas devido a razões internas da companhia.

Neste momento, duas companhias estão a explorar a reserve de ouro de forma a preparar uma operação mineira formal.

Carvão Mineral

A província de Niassa é formada por granitos e gneisse. Na zona noroeste da província encontram-se rochas sedimentares. O carvão mineral está associado a formação dessas rochas sedimentares.

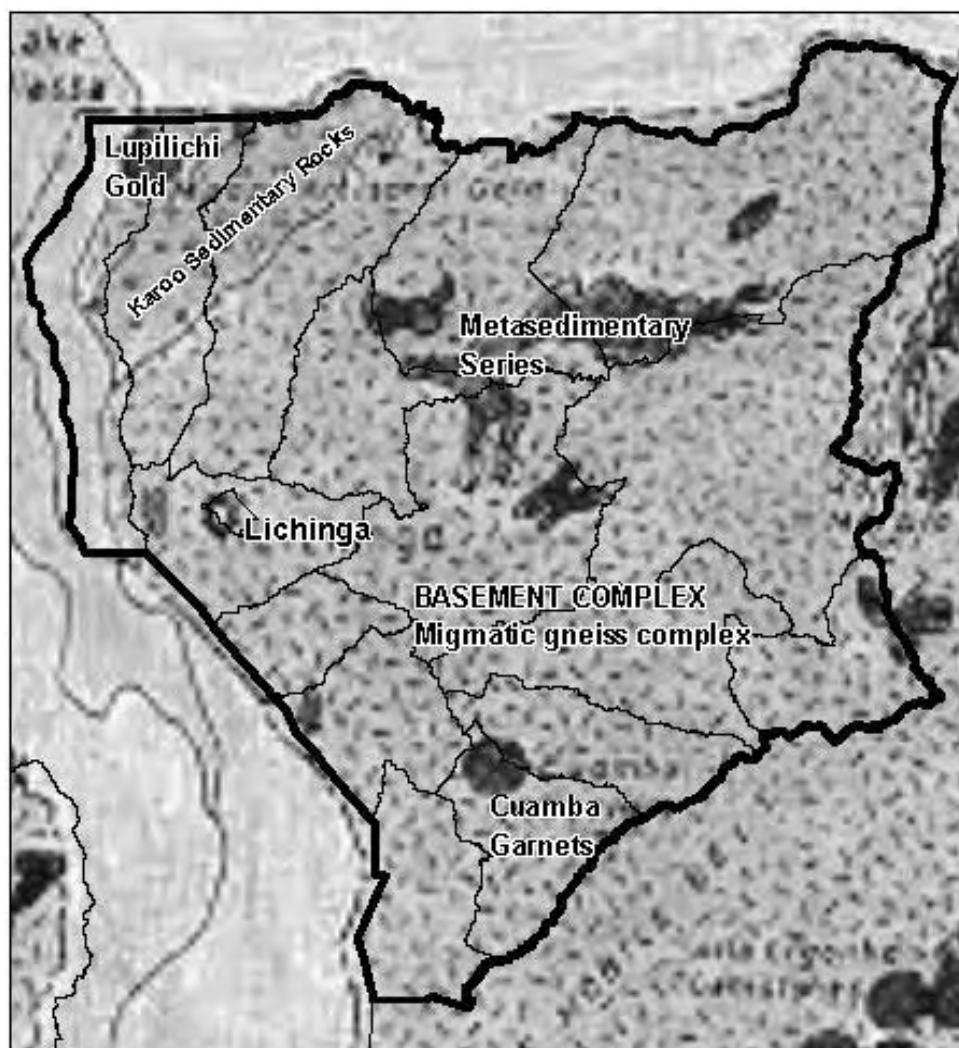
A reserve de carvão já é conhecida há muitos anos. Neste momento, Vale, uma companhia mineira Brasileira, está a explorar a reserve de carvão mineral, e vai renovar a concessão de exploração por mais cinco anos. A qualidade e quantidade da reserva de carvão mineral ainda não é conhecida.

Urânio

A exploração de urânio está em curso em áreas próximas de Meponde e Cobue.

Magnetite e Titânio

Acredita-se que haja um potencial de magnetite e titânio próximo do Lago Malawi.



Fonte: Identificação e divisão em zonas de Áreas para Investimento no Sector Agrário e Análise Sócio-Ambiental para a Província do Niassa, Volume 2: Caracterização e Divisão em Zonas.

Figura 4.4.1 Formação Geológica e Potencial Mineral

4.5 Comércio e Serviços

Na Província do Niassa, existem 51 estabelecimentos de comércio grossista como ilustra a Tabela 4.5.1. Estas lojas grossistas estão situadas, na sua maioria, nos dois principais centros urbanos da Cidade de Lichinga e Cuamba.

Tais lojas de comércio grossista também são encontradas em Mandimba, Metangula (Distrito do Lago), Marrupa, Majune e Mecanhelas.

Tabela 4.5.1 Número de Lojas Grossistas e Lojas Retalhistas Licenciadas na Província do Niassa

Distrito	Número de Lojas Grossistas (Lojas em Funcionamento)	Número de Lojas Retalhistas (Lojas em Funcionamento)
Total	51	405
Lichinga	0	18
Cuamba	16	85
Lago	1	10
Majune	1	3
Mandimba	3	16

Distrito	Número de Lojas Grossistas (Lojas em Funcionamento)	Número de Lojas Retalhistas (Lojas em Funcionamento)
Marrupa	1	8
Maúa	0	3
Mavago	0	2
Mecanhelas	1	4
Mecula	0	3
Metarica	0	1
Muembe	0	5
N'gauma	0	1
Nipepe	0	1
Sanga	0	7
Cidade de Lichinga	28	238

Fonte: Direcção Provincial da Indústria e Comércio, 2009

4.6 Turismo

4.6.1 Situação Actual do Turismo Internacional em Moçambique

Nos últimos anos, a afluência anual de turistas em Moçambique tem crescido rapidamente, chegando a atingir um milhão de turistas em 2008. Ver a Tabela 4.6.1.

Este elevado crescimento na chegada de turistas teve lugar em parte devidas as reformas legislativas para investidores na indústria do turismo, primeiro pelo estabelecimento de uma nova lei do turismo em 2004. Além do mais, o acordo bilateral entre a África do Sul e Moçambique foi firmado para permitir que os seus cidadãos circulassem livremente entre os dois países por um período de 30 dias sem vistos.

Tabela 4.6.1 Chegas Internacionais a Moçambique

Objectivo da Visita	2004	2005	2006	2007	2008
Turismo	470,000	578,000	664,300	771,000	1,025,554
Negócios/Conferência	131,000	175,000	310,000	351,000	220,600
Lazer/Féria	254,000	275,000	214,000	261,000	670,000
Visita a Familiares e Amigos	85,000	128,000	140,300	159,000	134,954
Outras Visitas	241,000	376,000	430,700	488,000	482,500
Total de visitas	711,000	954,000	1,095,000	1,259,000	1,508,054

Fonte: INE, Imigração

Tabela 4.6.2 Número de Dormidas de Nacionais e Estrangeiros nos Hotéis em Moçambique

Província	2004	2005	2006	2007	2008	2008 % no Total	2008/2004 Taxa de Crescimento
Niassa	24,348	26,428	25,889	25,214	26,403	3.0%	1.08
Cabo Delgado	39,711	41,378	44,839	37,139	46,594	5.2%	1.17
Nampula	22,256	26,250	24,083	24,111	28,643	3.2%	1.29
Zambézia	35,797	36,710	37,663	43,275	44,523	5.0%	1.24
Tete	28,746	26,917	24,385	19,586	22,589	2.5%	0.79
Manica	13,719	11,356	11,634	13,964	21,090	2.4%	1.54
Sofala	40,455	42,147	53,986	70,002	79,241	8.9%	1.96
Inhambane	52,271	75,743	89,956	91,763	67,695	7.6%	1.30
Gaza	39,986	37,907	46,737	36,528	32,566	3.6%	0.81
Maputo Província	29,564	23,213	46,319	35,937	49,465	5.5%	1.67
Cidade de Maputo	373,897	358,194	488,150	474,784	474,077	53.1%	1.27
Total	700,750	706,243	893,641	872,303	892,886	100.0%	1.27

Fonte: INE, Pesquisa de Estabelecimentos Hoteleiros

No entanto, as estadias nocturnas dos turistas estão concentradas na cidade de Maputo como ilustra a Tabela 4.6.2.

O desenvolvimento de atracções turísticas e indústria de turismo no norte de Moçambique ainda esta em curso, enquanto as instâncias turísticas de Pemba e Ilhas de Cabo Delgado já são famosas nível internacional.

4.6.2 Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (2004-2013)

O Ministério do Turismo de Moçambique estabeleceu um plano piloto de turismo para 2004-2013. As divisões e estratégias identificadas são:

- Até 2020 Moçambique será o destino turístico mais vibrante, dinâmico e exótico em Africa.
- O turismo de Moçambique terá como bases as praias e atracções costeiras, produtos do ecoturismo e cultura intrigante.
- Moçambique irá receber acima de 4 milhões de turistas por ano.
- A conservação será uma parte integral do turismo.
- O Turismo poderá ser um contribuinte para as comunidades, bem como para a economia nacional.

No plano turístico nacional, a zona norte de Moçambique é vista como uma área de elevado potencial turístico baseado nas praias, cultura e natureza.

4.6.3 Potencial Turístico e limitações na Província do Niassa

Na Província do Niassa os maiores recursos turísticos e possíveis tipos de turismo são:

- Deserto nas áreas em volta da Reserva do Niassa
 - ✧ Turismo de caça
 - ✧ Ecoturismo
- Lago Niassa
 - ✧ Instâncias da praia
 - ✧ Desportos aquáticos
 - ✧ Ecoturismo
- Vilas Locais
 - ✧ Turismo de Aldeia
 - ✧ Danças tradicionais e outros eventos socioculturais
- Cidade de Lichinga
 - ✧ Museu de História da Cidade
 - ✧ Conferências
- Montanhas de Granito
 - ✧ Turismo (sightseeing)
 - ✧ Longas Caminhadas

Dentre estes recursos, foi desenvolvido um número limitado de atracções turísticas, incluindo as seguintes:

- Lodges de caça desportiva na Reserva de Niassa
- Instâncias turísticas e eco-lodge no Cobue do Lago Niassa

Para além disso, com base nas Áreas de Conservação Comunitária, estão em preparação lodges de caça desportiva e eco-lodges no Distrito de Sanga.

Estas atracções turísticas existentes oferecem serviços muito exclusivos em mercados de topo. No entanto, é necessário desenvolver-se mais acomodações turísticas e atracções para turistas não-exclusivos de modo a ter um impacto mais substancial na economia local.

Embora o Ministério do Turismo tenha estabelecido uma estratégia promovendo e fazendo marketing da Região Norte, como um todo como está descrito na próxima secção, nenhum plano ou estratégia foi preparada a nível provincial.

Além do mais, existe uma clara falta de capacidade do governo e instituições privadas nas seguintes áreas:

- Satisfação dos turistas através da oferta de serviços adequados
- Fornecimento de informação adequada a cerca das atracções turísticas locais e recursos
- Atracção de turistas internacionais e domésticos
- Promoção do desenvolvimento do turismo

4.6.4 O Projecto de Desenvolvimento do Turismo no Norte de Moçambique da USAID

O projecto de assistência no desenvolvimento do turismo no Norte de Moçambique da USAID analisou e recomendou que a região (províncias de Cabo Delgado, Nampula e Zambézia) devem buscar a seguinte imagem de destinos turísticos:

- Destino exclusivo para segmentos afluentes, principalmente comercializados nos mercados internacionais.
- Imagem de destino da “ilha” exclusiva com forte influência cultural ao longo da costa e ilhas de Cabo Delgado
- Natureza não-perturbada do Niassa a ser usada para colocar mais em nicho nos mercados de desenvolvimento (ecoturismo de luxo, aventura, acampamentos, caça).
- Ecoturismo exclusivo (aventura, caça, no lago) a ser desenvolvido principalmente nas áreas remotas da Províncias do Niassa e Cabo Delgado

Por isso, o projecto de Turismo do Norte de Moçambique recomendou também que as iniciativas de marketing e de desenvolvimento de produtos devam realçar fortemente o carácter exclusivo e único do Norte de Moçambique.

As áreas chave de concentração do Norte de Moçambique são Pemba, Quirimbas, Ilha de Moçambique, Reserva do Niassa e Lago Niassa. Como ilustra a Figura 4.6.1, estas áreas formam um “arco” largo que une a costa, reserva da natureza do interior e Lago Niassa.

De acordo com estas estratégias, estão propostos e preparados os materiais de promoção de investimentos dos três projectos a seguir, baseados em Parcerias Pública-privada (PPP), e os materiais de promoção de investimentos estão preparados:

- Desenvolvimento da Área de Atracção da “Rosort” do Lago Niassa
- Desenvolvimento da Área de Atracção Turística de Lichinga
- Projecto de Desenvolvimento de Turismo da Ilha de Moçambique e Áreas Circunvizinhas
- Projecto de Expansão e Melhoria da Resort da Praia de Pemba



Fonte: Nathan Associados Inc. (2005), Projecto de Desenvolvimento Turístico do Norte de Moçambique da USAID

Figura 4.6.1 ARC Turístico do Norte de Moçambique

Na figura 4.6.1 do Arco Turístico no Norte de Moçambique, não se dá nenhuma atenção ao Corredor de Desenvolvimento de Nacala, que liga Nacala, Nampula, Cuamba e Mandimba.

No entanto, quando a melhoria da via Nampula, Cuamba e Mandimba se tornar uma realidade no futuro próximo, será possível promover o desenvolvimento do turismo orientado para o uso de veículos e autocarros

¹. A Estrada de Nampula para Cuamba oferece aos turistas ou condutores muitas paisagens de várias belezas cénicas rochas de granito. Ver a foto abaixo.



4.7 Investimento de Promoção

4.7.1 Investimento para a Província do Niassa

A economia de Moçambique tem atraído investimentos domésticos e estrangeiros nos últimos anos. Ver a Tabela 4.7.1.

A Província do Niassa também atraiu investimentos nas seguintes áreas:

- Plantio Industrial de árvores em 2006
- Exploração Mineira e turismo 2007
- Plantio industrial de tabaco e turismo em 2008

Tabela 4.7.1 Investimentos Domésticos e Estrangeiros Aprovados

unidade : USD						
Província	2006	%	2007	%	2008	%
Total	850,209,001	100%	8,062,268,793	100%	1,080,254,032	100%
Niassa	80,000,000	9.4%	650,000	0.0%	20,003,350	1.9%
Cabo Delgado	10,618,133	1.2%	1,073,581	0.0%	13,254,370	1.2%
Nampula	14,037,051	1.7%	5,061,010,126	62.8%	87,486,117	8.1%
Zambézia	15,534,253	1.8%	10,196,835	0.1%	3,137,012	0.3%
Tete	17,155,938	2.0%	1,600,682,550	19.9%	38,143,465	3.5%
Manica	6,663,000	0.8%	14,269,404	0.2%	300,019,910	27.8%
Sofala	25,126,146	3.0%	173,049,242	2.1%	143,084,371	13.2%

¹ Anexo 2: Maputo – Nampula – Cuamba – Reserva do Niassa – Pemba – Ibo (Northern Self-Drive Market) no Sector de Turismo: Uma Avaliação de Cadeia de Valor em Moçambique, Volume II, financiado pela IFC

Inhambane	25,944,451	3.1%	55,984,620	0.7%	39,198,739	3.6%
Gaza	6,745,714	0.8%	605,549,526	7.5%	56,672,341	5.2%
Maputo e Cidade de Maputo	648,384,314	76.3%	539,802,908	6.7%	379,254,357	35.1%

Fonte: CPI, 2009

4.7.2 Zonas de Desenvolvimento Rápido (ZDR): Política de Promoção de Investimentos

O Governo de Moçambique designou Zonas de Desenvolvimento Rápido para fornecer benefícios fiscais (isenção de pagamento de direitos e IVA para importar certo tipo de bens) como forma de atrair investimentos nos seguintes sectores económicos:

a) Agricultura, b) Plantio de Árvores, c) Aquacultura, d) Criação de gado, e) Operações florestais, f) Operações ligadas a vida selvagem, g) Abastecimento de Água, h) Geração de Electricidade, Transporte e distribuição, i) Telecomunicações, j) Construção de infra-estruturas públicas, k) Construção de habitação, l) Construção de infra-estruturas agrícolas, m) Construção de infra-estruturas hoteleiras e seu funcionamento, n) Turismo, o) Construção de Infra-estruturas de comércio, p) Indústria, q) Transporte de Mercadorias e Passageiros, r) Educação, e s) Saúde.

Estes benefícios fiscais para o investimento foram decretados pelo “Código de Benefícios Fiscais” e entrou em vigor em 12 de Janeiro de 2009. As áreas designadas para Zonas de Rápido Desenvolvimento são:

- Zona do Vale do rio Zambeze (Província, parte da Província da Zambézia e parte da Província do Sofala)
- Província do Niassa
- Distrito de Nacala
- Ilha de Moçambique
- Ilha do Ibo
- Outras áreas que poderão ser aprovadas pelas autoridades competentes

Capítulo 5 Infra-estruturas na Província do Niassa: Situação Actual e Políticas/Planos Existentes

5.1 Estrada

5.1.1 Rede de Estradas na Região Norte

As estradas em Moçambique são classificadas pela ANE em: 1) Estradas Primárias, 2) Estradas Secundárias, 3) Estradas Terciárias, 4) Estradas Vicinais e 5) Outras Estradas. Ver a Figura 5.1.1. As Estradas primárias servem para ligar as capitais provinciais. Estradas Secundárias são complementares as estradas primárias, e estradas terciárias servem para ligar os centros dos distritos a rede de estradas.

A região Norte que cobre três províncias, nomeadamente Nampula, Cabo Delgado e Niassa, possui as seguintes estradas primárias:

N1: Rio Zambeze-Pemba

N11: Milange - Malel (N1)

N13: Lichinga - Mandimba - Cuamba - Nampula

N14: Lichinga - Montepuêz – Metoro

N103: Mutuali - Gurue - Nampevo

N104: Nampula - Angoche

No entanto, dentre estas estradas primárias, apenas a N1, parte de N14 (Lichinga-Marrupa e Montepuez-Metro), e parte de N103 (Gurue-Nampevo) estão pavimentadas. As outras estradas aguardam projectos de melhoramento.

As Estradas Cuamba-Mandimba e Lichinga- Cuamba encontram-se entre as estradas não-pavimentadas.

Corredores Nacionais e Internacionais

A ANE identifica Corredores Nacionais e Internacionais como ilustram a Tabela 5.1.1 e a Figura 5.1.2. No Norte de Moçambique, estão identificados quatro corredores internacionais, e os dois seguintes estão ligados aos Portos:

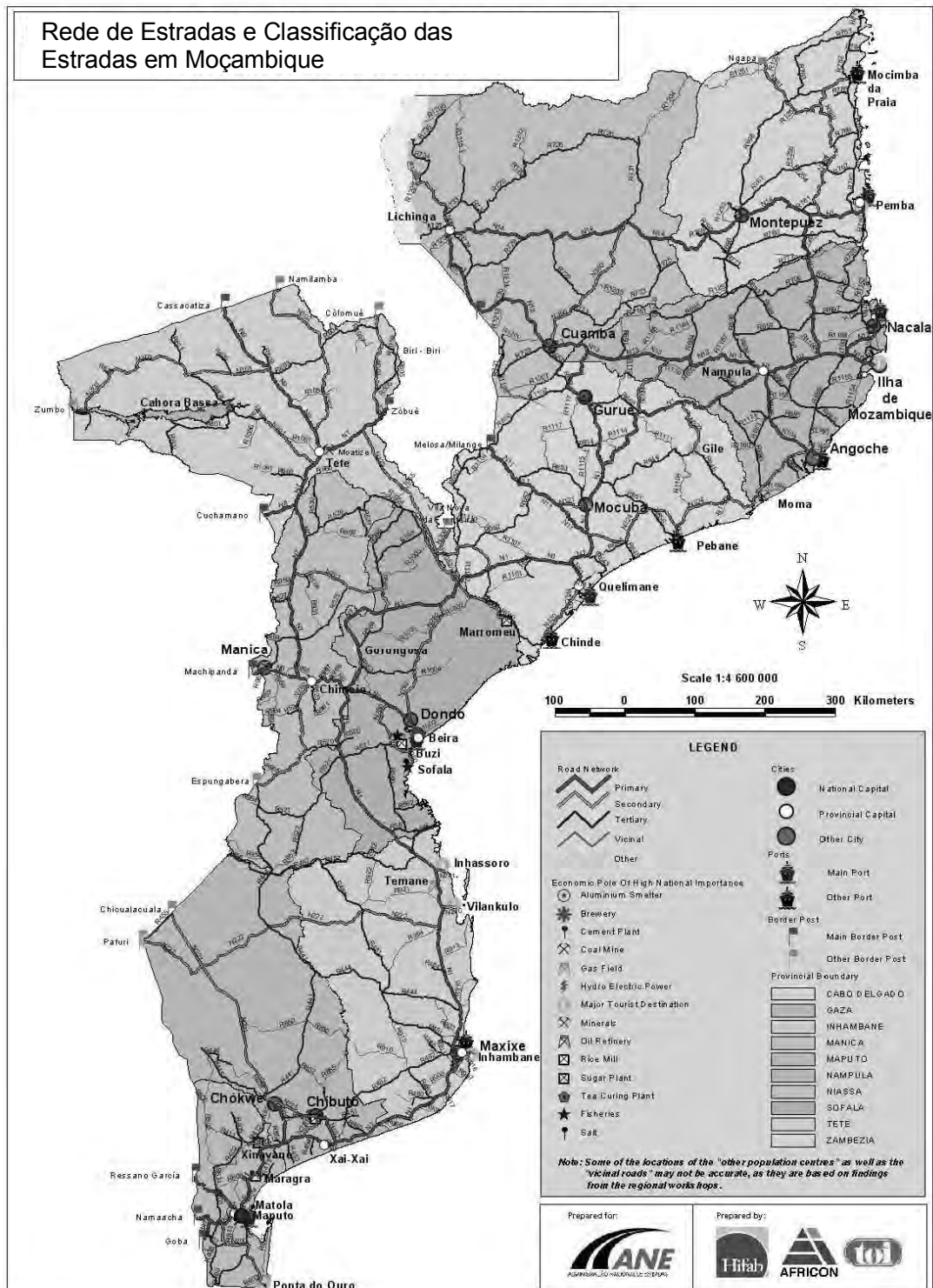
- Corredor de Nacala ligando Malawi ao Porto de Nacala
- Corredor de Quelimane, ligando Malawi ao porto de Quelimane

Para além disso, existem os 2 corredores nacionais:

- Corredor de Montepuêz: N14 de Lichinga - Marrupa - Montepuêz - Pemba
- Corredor de Niassa: N13 e N103 de Lichinga-Cuamba-Gurue-Nampevo

Estes corredores nacionais ligam as regiões do interior e províncias a Estrada Nacional Nº 1. Ambas Estradas Cuamba-Mandimba e Lichinga-Mandimba são

parte do corredor nacional de Lichinga-Cuamba-Gurue-Nampevo.



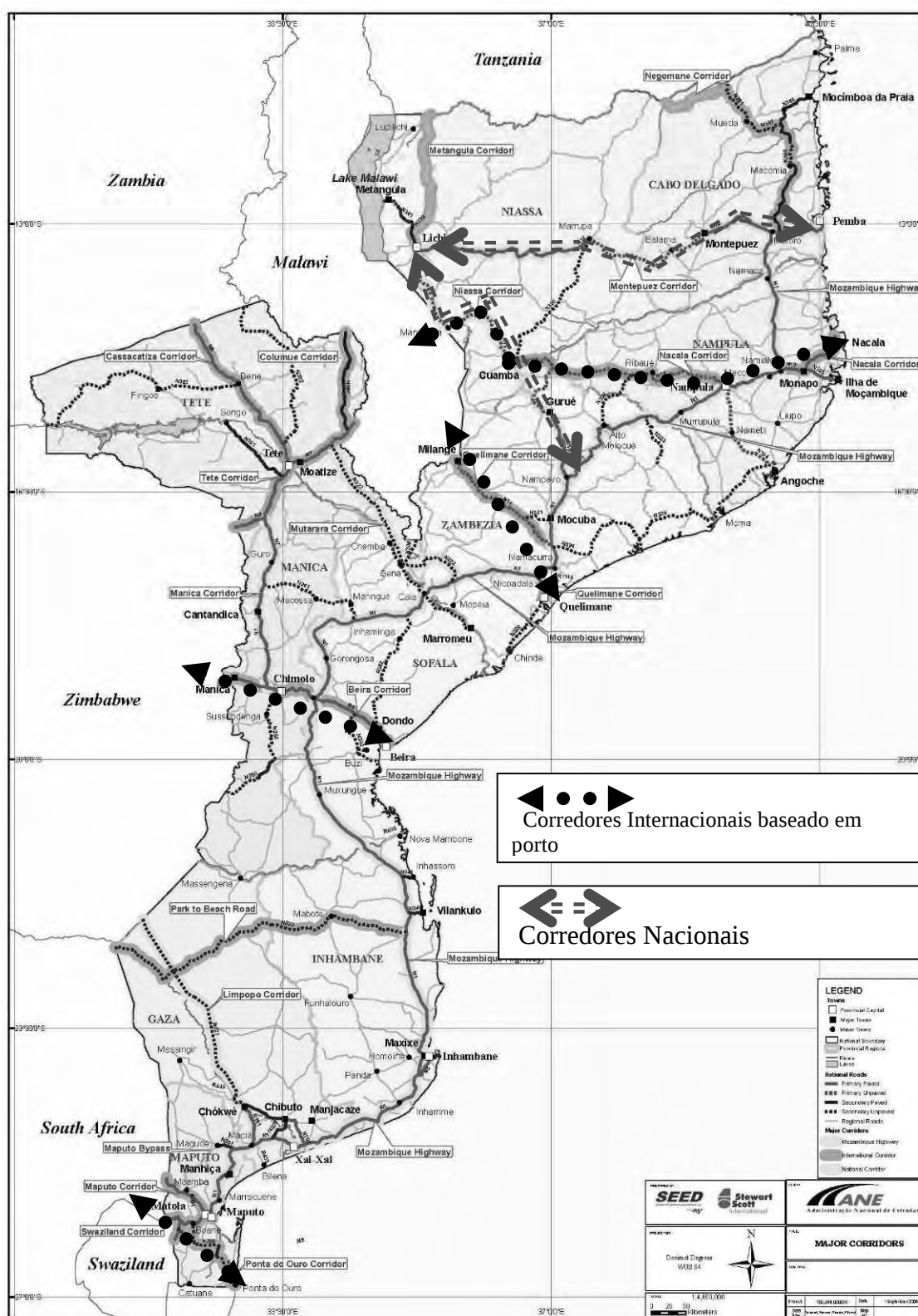
Fonte: Website da ANE

Figura 5.1.1 Rede de Estradas e Classificação das Estradas em Moçambique

**Tabela 5.1.1 Corredores Nacionais e Internacionais Identificados no Estratégia do Sector
de Estradas 2007-2011**

Corredor (Ligando o País)	Principais Nos (Nº de Estrada)
Estradas Nacionais	
1) Estrada Nacional de Moçambique	Maputo-Pemba (N1)
Corredores Internacionais	
2) Corredor de Maputo (Africa do Sul)	Ressano Garcia-Matola-Maputo (N4)
3) Corredor da Beira (Zimbabué)	Machipanda-Chimoio-Beira (N6)
4) Corredor de Nacala (Malawi)	Nacala-Nampula-Cuamba (N12, N13, N1)
4) Tete (Zimbabué, Malawi)	Cuchamano-Zobue (N7, N8)
6) Corredor de Manica (Zimbabué, Malawi)	Vanduzi-Changara (N7)
7) Corredor de Quelimane (Malawi)	Milange-Mocuba-Quelimane (N11, N1, N10)
8) Corredor da Suazilândia (Malawi)	Matola-Namacha/Goba
9) Corredor de Calomue (Malawi)	Mussacama-Calomue (N304)
10) Corredor de Cassacatiza (Zâmbia)	Cassacatiza-Tete (N9)
11) Corredor de Ponta do Ouro (Africa do Sul)	Boane-Ponta do Ouro (N200)
12) Parque a Estrada da Praia (Africa do Sul)	Parfuri-Mapinhane (N1)
13) Corredor de Negomane (Tanzânia)	Sunate-Oasse-Mueda-Negomane-Ponte da Unidade (N380, N381, por definir)
14) Corredor de Metangula (Tanzânia)	Lichinga-Metangula e Lichinga-Macaloje-Matchedje (N361, R733, R1215)
Corredores Nacionais	
15) Corredor de Montepuez	Lichinga-Marrupa-Montepuez-Pemba (N14)
16) Corredor de Niassa	Lichinga-Cuamba-Gurue-Nampevo (N13, N103)
17) Corredor de Limpopo	Macia-Chokwe/Guija-Macarretane-Chicualacuala (N101, N221)
18) Corredor de Mutarara	Kambulatsisi (Tete)-Morrumbala (Zambézia) (N322)
19) Desvio de Maputo	Moamba-Magude-Xinavane (R811 ou R402, por definir)

Fonte: ANE(2006), Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011



Fonte: ANE(2006), Relatório Final da Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011

Figura 5.1.2 Corredores Nacionais e Internacionais Identificados na Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011

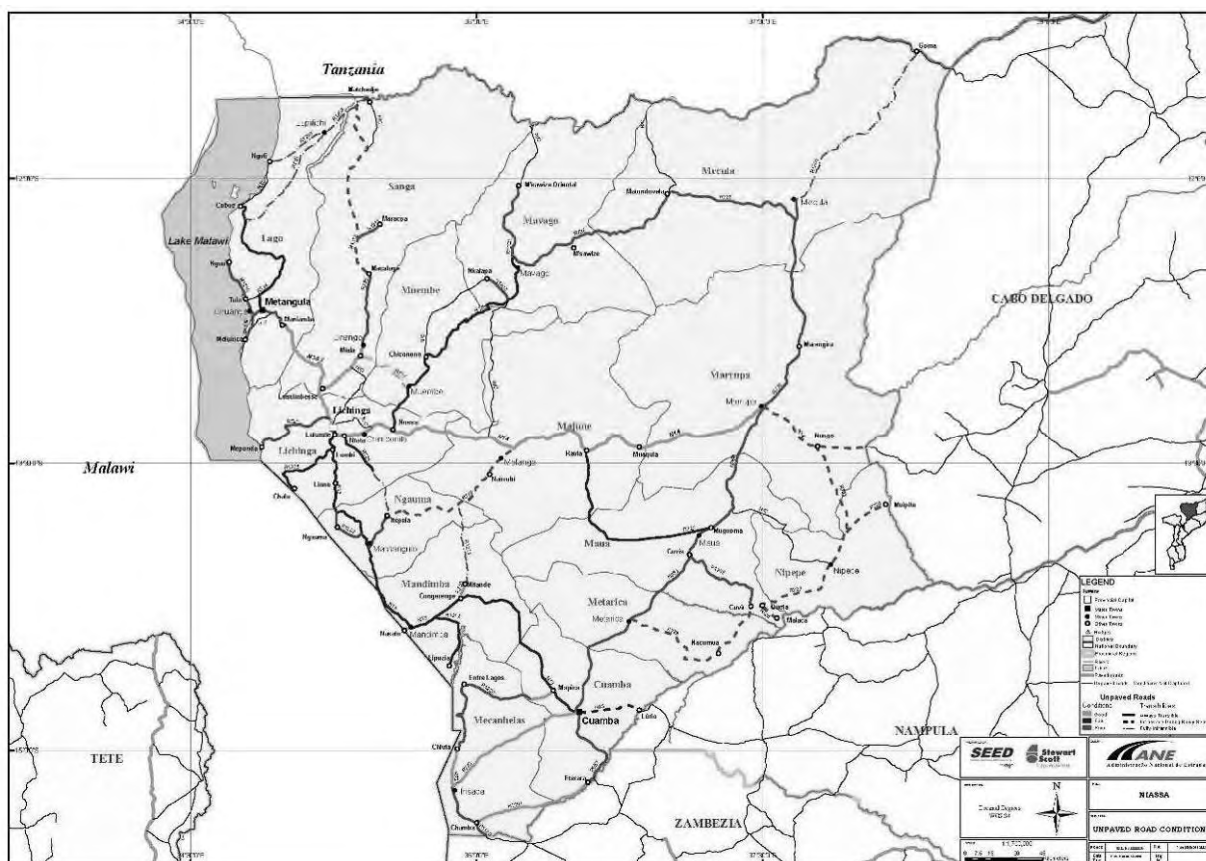
5.1.2 Estradas de Ligação Local

A Província do Niassa possui uma rede extensiva que consiste em estradas

primárias, secundárias e terciárias. Dentre estas estradas, as estradas terciárias são as mais extensas. As estradas terciárias ligam centros distritais com as capitais provinciais.

Estradas Primárias:	411 km
Estradas Secundárias:	240 km
Estradas Terciárias:	1,082.0 km
Estradas Vicinais:	478.0 km
Estradas não classificadas:	352.5 km

Todos os anos, a delegação provincial da ANE procede a manutenção das Estradas terciárias, bem como das estradas primárias e secundárias, logo após o fim da época chuvosa. Os Distritos são responsáveis pela manutenção das estradas vicinais e outras. No entanto, a ANE faz trabalhos de manutenção rotina de algumas estradas vicinais e outras.



Fonte: ANE Website, 2009

Figura 5.1.3 Condições das Estradas na Província do Niassa

5.1.3 Estratégia de Desenvolvimento de Estradas 2007-2011

A Estratégia de Desenvolvimento de Estradas 2007-2011 é a segunda estratégia do sector formulada, pela revisão da primeira (a Estratégia Integrada do Sector de Estradas-EISE,2001), após um processo consultivo em que teve a participação dos oficiais do GOM, profissionais do sector de estradas, agências doadoras e outros parceiros.

Os seis princípios fundamentais seguintes determinam a Estratégia de Desenvolvimento de Estradas 2007-2011:

- Sustentabilidade
 - Sustentabilidade de manutenção
 - Sustentabilidade Financeira
 - Sustentabilidade de capacidade
- Conectividade
- Acessibilidade
- Transitabilidade
- Preservação do Acesso
- Manutenção

Três dos seis princípios acima estão directa e fortemente relacionados a questão de manutenção. A ANE e esta estratégia do sector de estradas estão claramente conscientes da natureza profunda dos problemas de manutenção de estradas.

De facto, para a região Norte de Moçambique, o trabalho de manutenção de estradas pavimentadas, tais como a Estrada Nampula-Cuamba-Mandimba, depois da conclusão do melhoramento da rodovia, é imperioso para manutenção da ligação vital e acessibilidade das funções das estradas, bem como para um desenvolvimento regional sustentável.

Contudo, actualmente, Moçambique tem problemas estruturados de manutenção de estradas, no que diz respeito a finanças, capacidade técnica e gestão. Neste sentido, manutenção é uma das questões principais no que respeita ao desenvolvimento regional e local.

5.2 Caminhos-de-Ferro

5.2.1 Caminhos-de-Ferro em Moçambique

Em 2006, Moçambique possuía um total de 3,123 km de linhas de caminhos-de-ferro. Esta extensão é a 55ª rede de linha-férrea mais longa do mundo. Esta rede compreende 2,983km de via estreita (1,067mm) de calibre e 140km de 762mm de calibre

Em Moçambique existem 4 redes diferentes de linhas-férreas que não estão ligadas umas com as outras. Essas linhas de caminhos de-ferro foram criadas e desenvolvidas para transportar na sua maioria recursos minerais dos países do interior do continente para os portos, no mar período colonial.

5.2.2 Caminhos-de-Ferro no Norte de Moçambique

Na CFM Norte de Moçambique, a primeira secção de linha-férrea (Lumbo-Monapo) foi aberta em 1914 e a secção final ligando Cuamba ao Malawi foi concluída em 1970. A linha-férrea foi estendida e ligada ao Porto de Nacala no final dos anos 1940 na altura da abertura do porto em 1951.

Tabela 5.2.1 Caminhos-de-ferro no CDN

Linhas	Comprimento	Proprietário	Operador
Nacala-Cuamba	533 km	CFM	CDN
Cuamba- Entre Lagos	77 km	CFM	CDN
Cuamba-Lichinga	262 km	CFM	CDN
Nayuci-Nkaya-Lilongwe-Michinji Nkaya-Blantyre-Fronteira	797 km	Governo do Malawi	CDN
Michinji-Chipata	27 km	Governo do Malawi	CDN

5.2.3 Concessões de Exploração de Linhas-férreas

Em 1990, a linha-férrea do Estatal de Moçambique tornou-se parte de uma companhia do Estatal que opera Portos e Caminhos-de-Ferro sob tutela do Ministério dos Transportes. A companhia e a Empresa Nacional dos Portos e Caminhos-de-ferro de Moçambique (CFM).

Em 1995, iniciou a reforma no sector de linhas-férreas em Moçambique para a privatização com assistência do Banco Mundial.

Em 2000, para a CFM Norte, um consórcio chamado Sociedade de Desenvolvimento do Corredor de Nacala (SDCN) estabeleceu acordos de concessão com CFM sobre a gestão e exploração do porto e linha-férrea. A SDCN e os CFM formaram uma nova companhia (Companhia de Desenvolvimento de Norte-CDN) para gerir e operar o porto e os caminhos-de-ferro. A SDCN detém 51% e os CFM possuem 49% das acções (lucros) do CDN respectivamente.

Os acordos de concessão são válidos por um período de 15 anos a partir de 2000.

O CDN detém a concessão da Linha-férrea de Malawi e fundou uma companhia chamada Caminhos-de-ferro da Africa Oriental e Central (CEAR). A CEAR e CDN exploram os caminhos-de-ferro do Malawi.

A companhia que liderava o consórcio da SDCN e também no CDN era a Corporação de Desenvolvimento de Linha-férrea (RDC), uma companhia baseada nos EUA. Em 2008, a RDC e ERL venderam o seu stock para um grupo Moçambicano de investimentos.

A anteceder a venda do stock, entre questões identificadas está o andamento lento de melhorias de infra-estruturas e um fraco desempenho no funcionamento da CFM Norte.

5.2.4 Estratégia de Desenvolvimento de dos Caminhos-de-ferro de Moçambique

Em Maio de 2009, o Ministério dos Transportes e Comunicações criou um Plano Integrado de Desenvolvimento de transporte cobrindo o transporte marítimo, transporte ferroviário e transporte rodoviário.

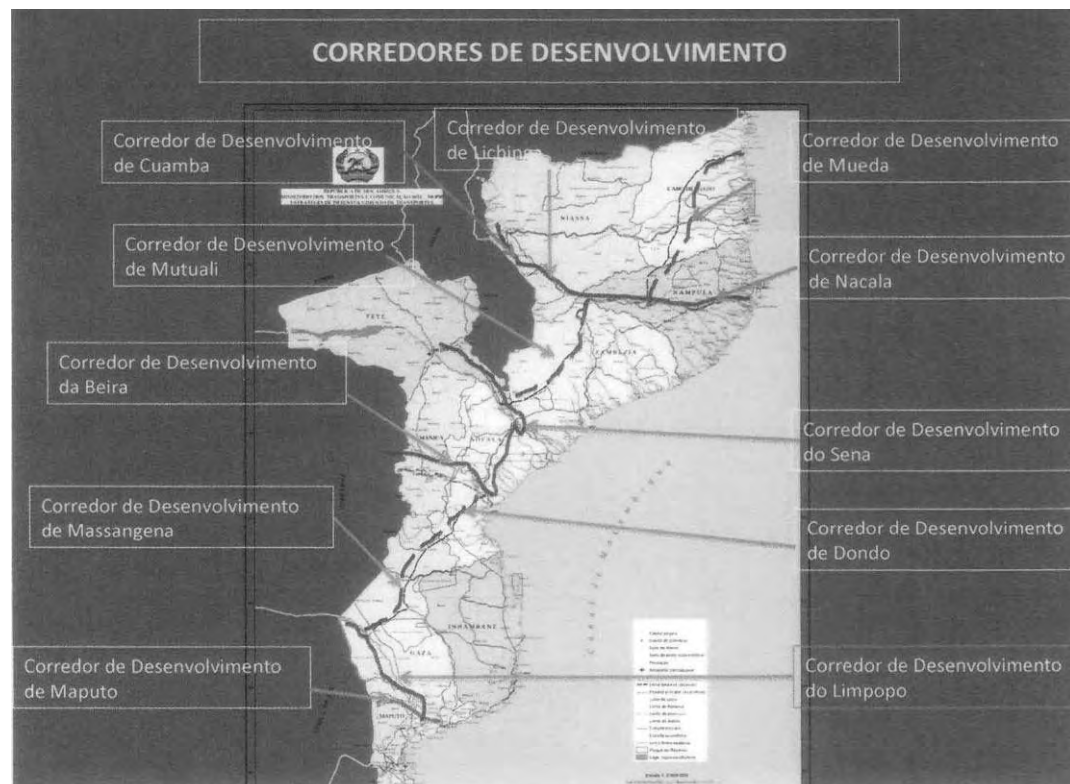
Os dois corredores de linhas-férreas seguintes foram propostos no Plano Integrado de Desenvolvimento dos Transportes, para ligar os corredores de

linhas-férreas existentes:

- Um novo corredor de linha-férrea para ligar a Linha-férrea do Limpopo (Maputo-Chokwé-Chicualacuala-Zimbabwe) e a Linha-férrea de Sena (Beira-Moatize)
- Um outro corredor de linha-férrea para ligar a Linha de Sena (Beira-Moatize) e Linha CFM Norte (Nacala-Nampula-Cuamba-Entre Lagos-Malawi)

As linhas picotadas na Figura 5.2.2 mostram os novos corredores de linha-férrea propostos.

Em relação ao caso do segundo corredor de linha-férrea, o Ministério de Transportes e Comunicações dá maior prioridade ao corredor desde Nhamayabue (Linha de Sena) à Mutuali (Linha CFM Norte).



Fonte: Visão Estratégica para o Desenvolvimento dos Transportes, Ministério dos Transportes e Comunicações, Maio de 2009

Figura 5.2.2 Visão dos Novos Corredores de Linhas-férreas

5.2.5 O Conceito de Desenvolvimento de Caminhos-de-ferro para o Transporte de Carvão de Tete para o Porto de Nacala através de Malawi

Tal como foi descrito na Secção 8.2 deste relatório, há várias companhias mineiras a explorar reservas de carvão e a preparar se para operações mineiras. Um dos problemas principais no desenvolvimento do carvão é como transportá-lo para Portos para exportação.

O Projecto de Moatize, do Vale, uma companhia mineira Brasileira, tem o plano de produzir 1.1-2.4 milhões de toneladas de carvão anualmente, para exportar, numa fase inicial. Mais tarde, espera-se alcançar 12 milhões de toneladas de produção por ano. O projecto tem um plano de usar a linha-férrea de Sena para transportar o carvão para o Porto da Beira. Entretanto, acredita-se que a capacidade da linha de Sena e Porto da Beira não sejam suficientes para satisfazer a demanda de transporte de carvão derivados não apenas do Projecto de Moatize da Vale, mas também do Projecto de Benga de Riversdale, um outro Projecto gigante de carvão mineral, e outras operações mineiras carboníferas.

Em Outubro de 2009, o Ministério de Transportes e Comunicações e a Vale assinaram uma minuta de entendimento para sua cooperação de transporte ferroviário entre Moatize e Nacala.

A companhia do Vale vai iniciar um estudo de viabilidade para a construção de uma nova Linha-férrea de Moatize para Malawi como forma de ligar-se ao Sistema de Caminhos-de-ferro de Malawi e à Linha CFM Norte para transportar o carvão para o Porto de Nacala. Este projecto vai incluir investimentos na reabilitação do Sistema de Caminhos-de-ferro de Malawi e da Linha CFM Norte. Será necessário um ano e meio para completar o estudo de viabilidade e até 2014 ou 2015, e espera-se que a construção da nova linha-férrea e reabilitação das linhas-férreas existentes inicie

5.3 Transportes Públicos (de passageiros)

A Província do Niassa pode ser caracterizada pelo fraco desenvolvimento de transportes públicos a nível local, devido em parte aos elevados custos de operação dos veículos.

Ao nível de inter-cidades ou inter-regional, os serviços de linhas-férreas são relativamente bons entre Cuamba e Nampula, embora a velocidade dos comboios não seja tão alta. Aos autocarros de longa distância entre Lichinga e Maputo e disponíveis através de Gurue, mas são limitados.

No interior da Província, o principal meio de transporte são os minibus de 15 lugares e carrinhas de caixa aberta. Estes são os chamados chapas. Existem cerca de 10 minibus (chapas) que vão de Mandimba a Cuamba por dia. Cerca de 10 chapas chegam a Lichinga vindos de Cuamba e Mandimba por dia. Esta frequência dos serviços de chapas é baixa comparada aos potenciais passageiros. Existem também outras rotas, tais como Lichinga-Metangula e Cuamba-Gurue.

O número de operações dos minibus é baixo, embora o número registado dos serviços de minibus esteja acima de 70 veículos. É provável que muitos destes veículos registados não estejam operacionais devido a problemas técnicos. É difícil para operadores de chapas obterem financiamento para seus negócios através dos bancos.

Os preços dos *chapas* são os seguintes:

- Lichinga-Cuamba: 360 MT

- Lichinga-Mandimba: 160 MT
- Estes preços de chapas são elevados para os aldeões comuns. O preço unitário para os serviços de chapas regulamentado é de 1.1MT por Km para cada passageiro. Isto é mais elevado que o preço por unidades (0.625 MT por km para um passageiro) noutras regiões. Agricultores de poucas posses não tem capacidades de usufruir dos chapas para transportar sua produção Agrícola para os mercados nas cidades.

5.4 Telecomunicações

A situação de telecomunicações na Província do Niassa é caracterizada por pequena cobertura de redes de telefonia móvel, limitada a pequenos centros distritais apenas, bem como cidade de Lichinga. Ver a Tabela 5.4.1 para ligação de redes de telefonia móvel nas capitais distritais na Província de Niassa.

Nos meados de 2009, verificou-se que a ligação a internet e telefonia móvel nas cidades de Lichinga e Cuamba era fraca, não durante alguns dias mas durante semanas. Isto é crítico não apenas na atracção de novos investimentos, mas também para as operações de negócio.

Tabela 5.4.1 Ligação a Redes de Telefonia Móvel nas Capitais Distritais da Província do Niassa

Distrito	Ligação a Redes de Telefonia Móvel nas Capitais Distritais
Lichinga	0
Cuamba	0
Lago	0
Majune	Sem Ligação
Mandimba	0
Marrupa	0
Maúa	0
Mavago	0
Mecanhelas	Sem Ligação
Mecula	0
Metarica	0
Muembe	Sem Ligação
N'gauma	0
Nipepe	0
Sanga	0
Cidade de Lichinga	0

Nota: 0: Existe Ligação a Redes de Telefonia Móvel.

5.5 Electricidade

Em Moçambique como um todo, a grelha de electricidade foi largamente expandida e mais cidades e vilas estão ligadas a rede. Em 2006, apenas 50 de 128 vilas distritais estavam ligadas a rede nacional de electricidade. O governo tem um objectivo de ligar 101 sedes distritais a rede até 2010. ¹

¹Notícias, 5 de Abril de 2007, citado por Joseph Hanlon e Teresa Smart (2008), do bicycles Equal Development em Moçambique?

As Linhas de transmissão chegaram a Lichinga em 2005 sob assistência do SIDA e NORAD.

Na Província do Niassa, em 2009, apenas seis sedes distritais possuíam electricidade através da ligação a rede nacional

Tabela 5.5.1 Ligação a Rede Nacional de Energia Eléctrica nas Capitais Distritais no Niassa

Distrito	Ligação a Rede Nacional de Energia Eléctrica nas Capitais Distritais
Lichinga	0
Cuamba	0
Lago	0
Majune	Sem Ligação
Mandimba	0
Marrupa	Sem Ligação
Maúa	Sem Ligação
Mavago	Sem Ligação
Mecanhelas	Sem Ligação
Mecula	Sem Ligação
Metarica	Sem Ligação
Muembe	Sem Ligação
N'gauma	Sem Ligação
Nipepe	Sem Ligação
Sanga	Parcialmente Ligado
Cidade de Lichinga	0

Nota: 0: Existe Ligação a rede nacional

Capítulo 6 Serviços Sociais na Província do Niassa: Situação Actual e planos/Políticas existentes

6.1 Saúde

A Província do Niassa possui dois hospitais. Um é o Hospital Provincial no Município de Lichinga e o outro é um hospital rural no Município de Cuamba. Além destes hospitais, o sistema de saúde é composto por centros de saúde (46 infra-estruturas), postos de saúde (89 infra-estruturas) e postos de saúde comunitários (42 infra-estruturas).

Em 2008, na Província do Niassa havia um médico para 43, 400 pessoas e um enfermeiro/agente de saúde para 870 pessoas. Esta situação da disponibilidade médico e do pessoal técnicos de saúde era de muito baixo nível, comparado com outras países da África sub-saharianas.

Em 2009, na Província do Niassa, havia um médico mobilizado para cada distrito. Actualmente um médico está disponível para 20,000 pessoas. Nos próximos 5 anos, serão alocados dois médicos para cada distrito e governos distritais terão que providenciar casa de habitações para esses médicos colocados nos distritos.

Os indicadores de saúde de 2002-03 ilustrados na Tabela 6.1.1 não são bons no geral. Uma vez que a taxa de nascimentos assistidos pelo pessoal qualificado de saúde (46%) é relativamente alta, isto revela que o desejo da população em obter serviços de saúde modernos não é tão baixo. Com esta vontade de aceder a medicina moderna, as taxas muito elevadas de mortalidade antes dos 5 anos e taxa de mortalidade infantil significam que a qualidade dos serviços de saúde é baixa ou que o acesso da população a saúde é muito limitado.

Tabela 6.1.1 Indicadores de Saúde na Província de Niassa

	Moçambique	Província do Niassa
Mortalidade (unidade: por mil nascimentos ao vivo)		
Taxa de Mortalidade Infantil abaixo dos Cinco Anos (2003)	178	206
Taxa de Mortalidade Infantil (2003)	124	140
Estado Nutricional		
Malnutrição Crónica entre Crianças dos 0-5 Anos (atrofiante) (2003)	41%	47%
Malnutrição Aguda entre Crianças dos 0-5 Anos (Debilitante) (2003)	4.0%	1.3%
Crianças com baixo peso entre os 0-5 Anos (2003)	23.7%	25.1%
HIV/SIDA		
Prevalência do HIV/SIDA entre 15- 49 Anos (2002)	13.6%	11.1%
Imunização		
Crianças dos 12-23 Meses Completamente Imunizadas (DPTHeP) (2003)	63.3%	46.6%
Crianças dos 12-23 Meses Imunizadas contra Sarampo(2003)	76.7%	51.9%
Cuidados Maternos e Fertilidade Adolescente		

Taxa de Fertilidade (2003)	5.5	7.2
Partos Assistidos pelo Pessoal de Saúde (2003)	47.7%	47%
Partos Institucionais (2003)	49%	46%

Fonte: UNICEF Moçambique

Entre 2003 e 2008, as taxas de mortalidade infantil na Província de Niassa melhoraram substancialmente de 140 para 97.4. No mesmo período, As taxas de mortalidade de crianças com idades inferiores a 5 anos melhoram largamente de 2006 para 122.9. Ver tabela 6.1.2.

Tabela 6.1.2 Taxas de Mortalidade Infantil por Características Ambientais por Província 2008

	10 Anos de Análise (Número de Mortos por 1,000)		
Província	Mortalidade Neonatal	Mortalidade Infantil	Mortalidade Abaixo dos Cinco Anos
Total	41.6	105.3	154.2
Urbana	38.5	92.5	134.7
Rural	42.8	110.2	161.8
Niassa	41.2	97.4	122.9
Cabo Delgado	51.2	131.7	179.6
Nampula	41.1	104.9	139.6
Zambézia	60.1	147.1	205.2
Tete	40.9	107.5	174.4
Manica	26.9	93.5	153.6
Sofala	29.3	76.2	130.3
Inhambane	34.6	75.1	116.9
Gaza	36.6	97.8	164.9
Maputo Província	30.7	67.3	102.5
Maputo Cidade	26.1	66.6	108.0

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (2009), Pesquisa de Conjunto de Indicadores Múltiplos 2008, Resumo.

Tabela 6.1.3 Vacinações no Primeiro Ano de Vida por Características Ambientais no Primeiro Ano de Vida, 2008

Província	Toda Percentagem de crianças dos 12 aos 23 meses de idade que receberam todas vacinas de BCG, DPT1, DPT2, DPT3, Pólio 0, Polio 2, Polio 3, Sarampo	Nenhum Percentagem de crianças dos 12 aos 23 meses de idade que receberam todas vacinas de BCG, DPT1, DPT2, DPT3, Polio 0, Polio 2, Polio 3, Sarampo
Total	60.1	8.8
Urbano	74.1	4.2
Rural	54.8	10.6
Niassa	56.2	4.4
Cabo Delgado	70.5	1.1
Nampula	51.0	13.0
Zambézia	46.8	20.2
Tete	34.2	10.4
Manica	58.3	9.1
Sofala	72.4	4.5
Inhambane	79.8	1.0
Gaza	73.9	1.1
Maputo Província	81.9	8.0
Maputo Cidade	81.8	2.3

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (2009), Pesquisa de Conjunto de Indicadores Múltiplos 2008, Resumo

6.2 Educação

Na Província do Niassa, as taxas de inscrição na rede primária ainda são baixas (como ilustra a Tabela 6.2.1). Isto é em parte devido a problemas no acesso as escolas.

Em 2009, a Província do Niassa possui o seguinte número de escolas primárias e secundárias:

- 878 EP1- (1^a-5^a Classes) Escolas Primárias
- 150 EP2- (6^a-7^a Classes) Escolas Primárias
- 29 ES1- (8^a-10^a Classes) Escolas Secundárias
- 3 ES2- (11^a-12^a Classes) Escolas Secundárias

O governo mudou o sistema de formação de professores de forma a acelerar a formação de professores e eliminar a necessidade de recrutar professores sem formação até 2010. Esta mudança foi efectuada pela redução do período de formação de professores primários, de dois anos para um ano apenas, mas com apoiado com módulos de ensino a distância, e fortalecimento da supervisão e inspecção escolar.

Dado que há disponibilidade suficiente de professores qualificados devido as mudanças acima mencionadas, é teoricamente verdade que fornecer serviços de educação de qualidade seja possível mesmo em ambientes físicos abaixo do nível desejado. Entretanto, as condições físicas dos edifícios escolares, especialmente escolas do EP1 nas vilas remotas, distantes das estradas principais, são de muito fraca qualidade. Na maior parte destes edifícios escolares o chão não está pavimentado, e não tem nem carteiras nem cadeiras. Estes edifícios escolares negligenciados podem afectar negativamente os alunos e professores no processo de ensino-aprendizagem.

Nesta situação, no ano fiscal de 2009, apenas 16 escolas beneficiaram se do apoio do governo para a construção de novos edifícios. O orçamento total para as 16 escolas é de 18.1 milhões de Mt.

Isto é parte do Plano de Acção para uma Construção de Escolas Aceleradas e com custos controlados, com participação da comunidade, e envolvendo consultores locais e ONGs. Embora as comunidades locais estejam preparadas para contribuir com material e mão-de-obra para a construção de escolas, parece que os governos locais não conseguem providenciar fundos suficientes para concluir as construções de escolas.

Além de edifícios escolares, as casas para professores são importantes para o funcionamento de escolas rurais.

Tabela 6.2.1 Indicadores de Educação na Província do Niassa

Educação e Analfabetismos	Moçambique	Província do Niassa
Matrículas na Rede Primária ate (2003)	61.0%	47.3%
Taxa de Analfabetismo em Adultos (2003)	53.6%	64.4%
Taxa de Analfabetismo nas Mulheres (2003)	68.0%	68.0%

Fonte: UNICEF Moçambique

Em Moçambique, o nível de acesso ao ensino primário aumentou nos últimos anos, como ilustra a tabela 6.2.2. Na Província do Niassa, a taxa de inscrições no EP1 foi de 78.4 em 2008, enquanto que em 1997 foi de 32.4 e 49.7 em 2003.

Entretanto, a quota de alunos que de facto completam o primeiro ciclo do ensino primário (EP1) da Província do Niassa continua sendo um dos mais baixos entre as Províncias de Moçambique em 2003. Ver Tabela 6.2.3.

Tabela 6.2.2 Taxa Líquida de Presença entre Crianças de 6-12 anos por Província, 2008

unidade: %

Província	Rapazes	Raparigas	Total
Total	82.3	80.2	81.3
Urbana	89.3	88.4	88.8
Rural	79.3	76.5	77.9
Niassa	78.6	78.3	78.4
Cabo Delgado	74.7	73.8	74.2
Nampula	74.2	73.1	73.7
Zambézia	84.7	81.2	83.0
Tete	70.4	67.1	68.8
Manica	87.0	83.0	84.9
Sofala	87.0	77.3	82.2
Inhambane	89.6	92.8	91.3
Gaza	89.1	92.8	90.9
Maputo Província	95.5	93.8	94.6
Maputo Cidade	96.8	95.1	95.9

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (2009), Pesquisa em Grupo com Indicadores Múltiplos 2008, Resumo.

Tabela 6.2.3 Taxas de Conclusão e Desistências no Ensino Primário por Província, 1997 e 2003

unidade: %

	Conclusão do Ensino Primário (EP1)		Abandono do Ensino Primário (EP1)	
Província	1997	2003	1997	2003
Niassa	62.0	61.7	17.9	19.5
Cabo Delgado	57.9	64.5	19.6	19.1
Nampula	59.1	64.9	18.7	17.0
Zambézia	51.0	57.3	26.8	20.5
Tete	61.0	68.7	24.1	14.8
Manica	62.7	67.9	14.3	11.8
Sofala	67.8	73.2	11.0	10.7
Inhambane	63.5	68.0	14.2	10.7
Gaza	60.1	67.7	16.6	13.2
Maputo Província	60.6	75.3	15.5	8.8
Maputo Cidade	64.2	76.3	11.3	5.9
Total	60.6	67.5	17.1	5.9

Fonte: Base de Dados do MEC, citado pelo Banco Mundial (2008), Moçambique: Quebrando as Expectativas : Sustentando a Inclusão numa Economia em Crescimento Volume 1: Relatório Principal

6.3 Água

6.3.1 Situação de Abastecimento de Água

Na Província de Niassa, o número de furos operacionais tem vindo a crescer em grande escala, como ilustra a Tabela 6.3.1

Contudo, assume-se que 250 pessoas sejam servidas ao invés de 500 pessoas por cada furo, as taxas de cobertura por distrito são muito diferentes. Nesta ordem ideias, segundo a qual um furo serve a 250, a taxa média de cobertura descia para 37%.

Tabela 6.3.1 Tendência de Aumento de Furos na Província do Niassa

	2005	2006	2007	2008	2009
Furos existentes	-	-	1,451	1,648	1,679
Furos Operacionais	1,035	1,166	1,036	1,266	1,390
% de Furos Inoperacionais	-	-	28.6%	26.3%	19.9%
Taxa de furos operacionais (2005=100)	100	113	100	122	134

Fonte: Director Provincial de Obras Publicas e Habitação, 2009

Tabela 6.3.2 Indicadores de Água e Saneamento na Província do Niassa

Água e Saneamento	Moçambique	Província do Niassa
Acesso a Água Potável (2003)	35.7%	30.2%
Acesso ao Saneamento (2003)	44.8%	70.0%

Fonte : UNICEF Moçambique

Tabela 6.3.3 Número de furos e suas Taxas de Cobertura por Distrito, 2009

Distrito	População	Furos Operacionais	População Servida				Taxa de Cobertura (%) 500 População Servida por cada Furo	Taxa de Cobertura (%) 250 População Servida por cada Furo
			Furos Operacionais	Furos	Abastecimento de Pequenos Sistemas (PSAA)	Total		
Cuamba	107,610	238	208	104,000		104,000	96.6%	48.3%
Lago	75,504	137	109	54,500	600	55,100	73.0%	36.9%
Lichinga	95,172	191	163	81,500		81,500	85.6%	42.8%
Majune	29,722	44	18	9,000		9,000	30.3%	15.1%
Mandimba	136,238	232	197	98,500	1,125	99,625	73.1%	37.0%
Marrupa	58,683	53	48	24,000		24,000	40.9%	20.4%
Maua	49,486	87	79	39,500	750	40,250	81.3%	41.4%
Mavago	20,308	37	15	7,500	550	8,050	39.6%	21.2%
Mecanhelas	157,976	187	154	77,000	850	77,850	49.3%	24.9%
Mecula	14,524	25	22	11,000	800	11,800	81.2%	43.4%
Metarica	29,460	53	46	23,000		23,000	78.1%	39.0%
Muembe	29,083	37	29	14,500	700	15,200	52.3%	27.3%
Ngauma	65,436	118	91	45,500	900	46,400	70.9%	36.1%
Nipepe	30,532	65	59	29,500	800	30,300	99.2%	50.9%
Sanga	56,282	175	152	76,000	1,300	77,300	137.3%	69.8%
Total	956,016	1,679	1,390	695,000	8,375	703,375	73.6%	37.2%

Fonte: Director Provincial de Obras Publicas e Habitação, 2009

6.3.2 Projecto Integrado de Abastecimento de Água e Saneamento da Províncias de Niassa e Nampula, 2000-2008

O projecto foi implementado com apoio do Fundo de Desenvolvimento Africano (ADF) um empréstimo de UA 15.77 milhões (\$ 23.6 milhões). Este tem como objectivo aumentar a cobertura de abastecimento de água e cobertura de saneamento e melhoria dos serviços a população rural nas Províncias do Niassa e Nampula. Várias ONGs locais e internacionais, incluindo WaterAid, estão envolvidas na implementação do Projecto

Seguintes foram os principais componentes do projeto:

- Desenvolvimento institucional e capacitação;
- Educação em saúde ambiental;
- Construção de infra-estruturas de abastecimento de água e saneamento;
- Apoio à rede comercial na distribuição de peças sobressalentes;
- Apoio na monitoria e conservação da água;
- Monitoria e avaliação;
- Estudos;
- Gestão de Projecto.

6.3.3 Projecto de Abastecimento de Água e Saneamento para as Cidades da Província do Niassa

O projecto foi aprovado pelo Fundo Africano de Desenvolvimento (FAD) em Abril de 2009. O objectivo do projecto é de melhorar consideravelmente o acesso ao abastecimento de água e serviços de saneamento aos projectos nas zonas urbanas, peri-urbanas e comunidades rurais em Lichinga e Cuamba na Província do Niassa. Os componentes do projecto irão consistir em 4 dimensões:

- Apoio ao Desenvolvimento Institucional
- Reabilitação e Extensão do abastecimento de água,
- Programa de Saneamento e
- Gestão e Auditoria do Projecto

O custo do projecto está avaliado em UA 20 milhões (\$29.9 milhões), dos quais 90% serão cobertos pelo empréstimo do FDA e os restantes 10% pelo governo Moçambicano. O projecto vai iniciar em Abril de 2010.

Capítulo 7 Sector Urbano na Província do Niassa: Situação Actual e Políticas/Planos Existentes

7.1 Cidade de Cuamba

Em resposta ao melhoramento prospectivo da Estrada Nampula-Cuamba e Estrada Cuamba-Mandimba, acredita-se que a cidade de Cuamba desenvolverá largamente a sua economia como o maior centro de comércio e logística da zona sul da Província do Niassa. Os serviços de comércio e logística de Cuamba se estenderiam para áreas mais vastas que as actuais áreas de serviço. Consequentemente, a cidade Cuamba poderia expandir fisicamente as áreas fisicamente urbanizadas.

É essencial que a vila de Cuamba prepare-se para a futura expansão física das áreas urbanas pela formulação de um plano de desenvolvimento futuro. Neste momento, o Município de Cuamba estabeleceu um plano de estrutural num futuro próximo. Ver a Figura 7.1.1. No entanto, o plano estrutural não incluía qualquer expansão substancial das áreas urbanas e infra-estruturas/serviços públicos nos próximos 10 ou 20 anos.

De acordo com o plano preliminar de melhoria da via Nampula-Cuamba, a Estrada entra na zona urbanizada pelo Este e vai para o sul cruzando a linha-férrea. Esta rota forma um tipo de pequena passagem secundária evitando a área central de Cuamba. No entanto, no futuro, como foi mencionado antes, a vila de Cuamba poderá tornar-se muito maior do que está actualmente. A vila de Cuamba precisaria de uma larga via secundária ou rotunda para evitar as áreas urbanas desenvolvidas em 10 anos ou algo do género.

Assim sendo, doravante, é necessário assegurar as terras para construção uma grande via secundária ou Estrada com rotunda (ring road) para a vila de Cuamba no futuro. Ao mesmo tempo, são necessárias terras para futuros locais de estacionamento de camiões, terminais e centros logísticos. Este tipo de prática de asseguramento de terras devia ser feito através da preparação dum plano urbano/plano de uso de terra e plano de desenvolvimento de Estrada.

7.2 Cidade de Lichinga

Lichinga, que anteriormente era chamada Vila Cabral, foi fundada pelos Portugueses em 1931. A cidade foi desenhada para ter um centro com estradas radiais, bem como uma estrada para o tráfego de norte para o sul. Ver a Figura 7.2.1.

Em 1962, Vila Cabral foi elevada ao estatuto de cidade. No início dos anos 1960, a sua população era de 27,000. A cidade desenvolveu como um centro de serviços de agrícola e coloniais até à independência em 1975. A área da cidade está cercada por plantações de pinheiros que eram a maior valia para sua economia.

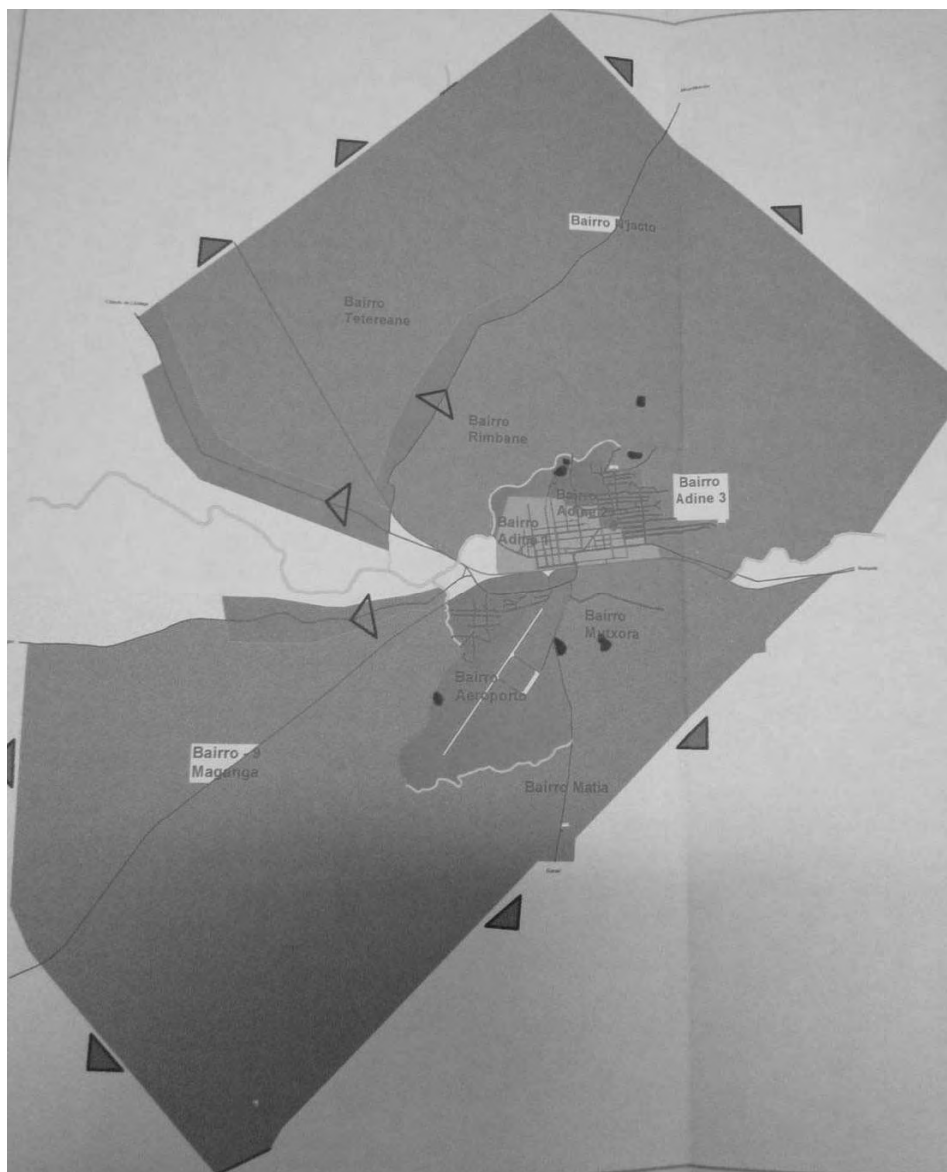
Em 2007, a cidade de Lichinga tinha uma população de acima de 140,000. As suas áreas urbanas encontram-se dispersamente espalhadas nas áreas

circunvizinhas de parte central planificada. Não existem serviços de transportes públicos excepto táxis. Até mesmo o chapa não circula na vila.

Não foi desenhado nenhum plano estrutural para o Município de Lichinga, enquanto existem problemas notáveis de infra-estruturas e serviços sociais.

7.3 Mandimba

Mandimba é uma vila comercial perto da fronteira com Malawi, e está situada entre Lichinga e Cuamba. Quando a Estrada melhorada de Nampula-Cuamba-Mandimba chegar, a vila de Mandimba irá aumentar a sua economia como centro de trânsito ou veículo de transporte ligando às regiões de Lichinga, Cuamba e Malawi.



Fonte: plano Estrutural do Município de Cuamba (2009)

Figura 7.1.1 Plano de Uso e Aproveitamento de Terra Proposto pelo Município de Cuamba



Fonte: Centro de Estudos e Desenvolvimento de Assentamentos e Faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico da Universidade Eduardo Mondlane (UEM)

Figura 7.2.2 Mapa de Uso e Aproveitamento de Terra da Cidade de Lichinga, 2001

Capítulo 8 Corredor de Desenvolvimento de Nacala e da Província de Niassa: Compreendendo a Região

8.1 Características do Corredor de Desenvolvimento de Nacala

8.1.1 Estrutura de Corredor do Desenvolvimento de Nacala

A iniciativa de Corredor de Desenvolvimento de Nacala foi oficialmente lançada pelos dois governos do Malawi e Moçambique em Setembro de 2000. O governo da Zâmbia juntou-se a essa iniciativa CDN depois em 2003.

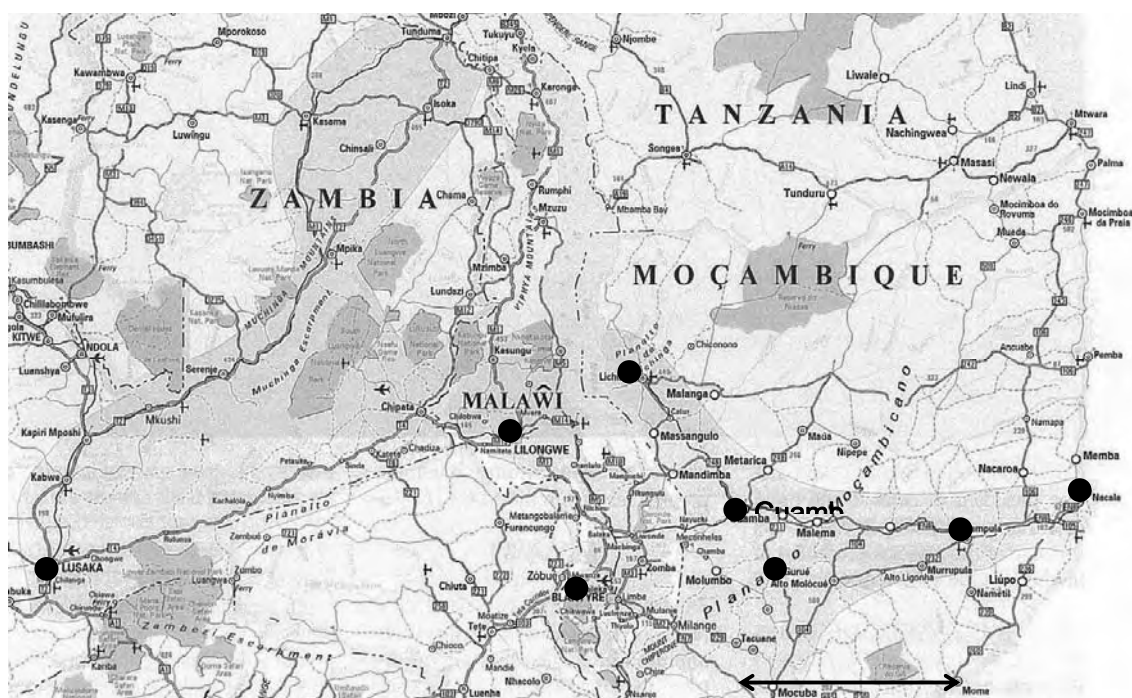
As áreas geográficas sob invasão do corredor de desenvolvimento de Nacala são vastas estendendo-se desde norte de Moçambique, centro e sul de Malawi, e este e centro da Zâmbia como se segue.

Em Moçambique: Porto de Nacala, e as áreas geográficas confinante a Linha CFM Norte para linha ferroviária Entre Lagos e linha ferroviária de Linina e Lago Niassa.

Em Malawi: toda região sul e seus respectivos distritos na região central: Nicho, Deduza, Aliam, Dowa, Lilongwe, e Mchinji assim como a terra a volta do lago Malawi (Lago Niassa).

Em Zâmbia, CDN cobre todos os distritos a este e norte da província, Luangwa, Chongwe, Chibombo, Kabwe, Kapirimposhi, Serenge, e distrito de Lusaka.

Figura 8.1.1 mostra as áreas a serem incorporadas no corredor de desenvolvimento de Nacala contempladas pelo programa regional SDI



Fonte: iniciativa de desenvolvimento espacial: Criando nova riqueza no sul de África, Setembro de 2003

Figura: 8.1.1 cobertura geográfica do corredor de desenvolvimento de Nacala proposto pela abordagem SDI

Originalmente a visão do desenvolvimento do corredor de desenvolvimento de Nacala é baseado na restauração e mais desenvolvimento do transporte tradicional do corredor da linha entre porto de Nacala e províncias do norte de Moçambique, Malawi e Zâmbia. Estrada nacional nº 1. N1 é também considerada um importante meio de transporte para suportar o corredor de desenvolvimento de Nacala.

Embora, N13 ligando Nampula, Cuamba e Mandimba, assim como a rua entre Nampula e Nacala, emergiu como uma significativa ligação internacional, visto que JICA começou assistência técnica para a possibilidade de estudo para o desenvolvimento da N13 em 2005-2006.

8.1.2 Actual desenvolvimento no corredor de desenvolvimento de Nacala

Desde o princípio do ano 2000, a seguinte indústria/exploração mineira e projectos de infra-estrutura foram planeados e preparados para implementação:

Desenvolvimento do sector privado

- Refinaria de óleo em Nacala
- Áreas pesadas em Moma
- Reabertura da fábrica de cajú em Nampula
- Indústria de plantação de árvores em Niassa e parte norte da província da Zambézia

Desenvolvimento de infra-estrutura

- Expansão de reservas de água em Nacala
- Renovação do porto de Nacala
- Desenvolvimento duma zona económica especial em Nacala
- Renovação da estrada Cuamba-Nampula

Estes projectos são maioritariamente localizados perto de Nacala, excepto a estrada Nampula-Cuamba e Indústria de plantação de árvores de Niassa. Pode ser dito que o corredor de desenvolvimento de Nacala foi tardio no desenvolvimento.

Fora destes projectos, existem muitos projectos em curso e em plano de Corredor de Desenvolvimento de Nacala.

8.1.3 Comparando entre corredor de desenvolvimento de Nacala e corredor de desenvolvimento de Maputo

Corredor de desenvolvimento de Maputo foi considerado como um exemplo de sucesso em iniciativas internacionais de desenvolvimento de corredores. É considerado importante o seu estudo para factores de aprendizagem de sucesso. Algumas características do corredor de desenvolvimento de Maputo são descritas na secção 2.4.5 neste relatório.

Tabela 8.1.1 mostra a comparação do corredor de desenvolvimento de Nacala e

corredor de desenvolvimento de Maputo em termos de características importantes.

Tabela 8.1.1 comparação entre o corredor de desenvolvimento de Maputo e Corredor de desenvolvimento de Nacala

	Corredor de desenvolvimento de Maputo	Corredor de desenvolvimento de Nacala
Países no corredor	Dentro: Africa do sul Pais na costa: Moçambique Porto: porto de Maputo e Matola	Dentro: Malawi e Zâmbia Costa: Moçambique Porto: porto de Nacala
Distância	561 Km de estrada entre Joanesburgo e Maputo 575 Km de linha entre Joanesburgo e Maputo	1140 Km de linha-férrea entre Chipata (Malawi) e Nacala
Capacidade de investimento privado	O sector privado da Africa do sul tem uma boa e estável capacidade de investimento	O sector privado do Malawi tem fraca capacidade de investimento O sector privado de Moçambique tem fraca capacidade de investimento
Ambiente de investimento	Neste corredor, o lado sul-africano está no interior. Embora, a Africa do sul tenha um saudável e bom ambiente para investimento privado. O ambiente de investimento de Moçambique foi melhorado devido a iniciativa de desenvolvimento do corredor de Maputo	Malawi é um país do interior. O ambiente de investimento de Malawi não é bom. O risco do Malawi é alto. O ambiente de investimento de Moçambique está melhorando. Embora, o risco de Moçambique seja alto.
Capacidade de investimento público	A capacidade do governo sul-africano no investimento é forte, e o governo sul-africano desempenhou um papel importante na provisão de infra-estruturas na fase inicial	Nem o governo de Malawi nem o de Moçambique tem capacidade de investimento em infra-estruturas. Eles têm que depender da assistência dos doadores privados.
Exigência para o carregamento no corredor numa fase inicial	Visto que o porto de Durban estava congestionado, um porto alternativo era requerido pela Africa do sul e Zimbabué. Os recursos minerais da Africa do sul a serem exportados são o Ferro-cromo e carvão. Zimbabué exporta Ferro-cromo a partir do porto de Maputo	Visto que as existentes estradas principais e linhas-férrreas estão em más condições, as exigências para o corredor de transporte incluindo o porto de Nacala não são suficientes para justificar largas-escalas aperfeiçoando ou reabilitando aquelas infra-estruturas de transporte. É considerado que produção do carvão de Tete podia criar largas exigências para reabilitação da CFM Norte a partir de Malawi para Nacala.
Projectos Bancários	Projecto de fundição de alumínio do lado de Moçambique. Projectos de desenvolvimento metalúrgicos são identificados do lado da Africa do sul.	Não há bons projectos bancários identificados ainda, tanto no Malawi assim como em Moçambique
Arranjos institucionais	Grandes iniciativas foram empreendidas pelo ministério da indústria e comércio (MIC) e ministério dos transportes e comunicações da Africa do sul	Embora o ministério dos transportes e comunicações de Moçambique tenha uma unidade especial do desenvolvimento do corredor, não há tarefas claras da unidade do corredor que foram designadas ou desempenhadas.

Fonte: equipe de estudo JICA

8.2 Desenvolvimento do carvão de Tete e corredor de desenvolvimento de Nacala

8.2.1 Minas de carvão na província de Tete

A província de Tete tem largas bacias de carvão e é considerada como uma das últimas inexploradas bacias de carvão no Mundo. As reservas de carvão são compostas por duras coques de carvão e produto térmico de carvão, consistindo em carvão térmico exportável e carvão térmico doméstico.

O carvão duro de coque é usado primeiramente pela indústria de aço. Os mercados do coque seriam o Brasil, Índia e outros países na Ásia, o médio oriente e Europa.

Diversas companhias já exploraram as reservas de carvão e conduziram estudos de viabilidade. Algumas delas estão preparando operações mineiras.

O projecto do vale de Moatize, uma companhia mineira do Brasil, tem um plano de inicial a produção do carvão em Dezembro 2011. O projecto de Moatize vai produzir até 12.7 milhões de toneladas do carvão coque por ano numa primeira fase.

O projecto Benga de Riversdale, uma companhia de minas da Austrália, estima-se que tenha reservas de carvão de 2.1 biliões de toneladas. Numa primeira fase do projecto, espera-se que se produza 1.7 milhões de toneladas do carvão coque por ano e 0.3 milhões de toneladas da exportação do carvão térmico. A produção do carvão espera-se que comece nos princípios de 2011. As exportações são esperadas que comecem no segundo quarto de 2011.

8.2.2 Transporte do carvão para exportação

Exportações de carvão pelos operadores em Tete são esperadas que excedam a capacidade de transporte da linha de Sena, que liga a bacia de carvão para o porto da Beira.

Vale está avaliando as possibilidades de construir uma nova linha-férrea de cerca de 200 km de Moatize para ligar a linha de Malawi de modo a conectar o porto de Nacala a norte de Moçambique e construir uma terminal portuária em Nacala.

Riversdale está pesquisar a opção do uso do rio Zambeze para o transporte de carvão na margem do rio, e depois carregar o carvão para as plataformas em flutuação, que são depois levadas para o mar, transferindo carvão para o grande navio no oceano.

Embora, considerando a capacidade limitada do carregamento da linha de Sena e porto da Beira assim como perspectivas de montantes elevados das exportações do carvão derivado a partir dos planos de produção de carvão do vale, Riversdale e outros investidores, é inevitável considerar outras opções de transporte, tais como transporte do rio a partir de Tete para Beira e nova linha-férrea de Moatize para Nacala através de Malawi.

8.3 Relação geográfica da província de Niassa para o desenvolvimento do corredor de Nacala

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, Mandimba, Macanhelas e Metarica e a outra é a central e parte norte incluindo outros distritos da província.

A parte sul da província de Niassa, a qual inclui distritos de Cuamba, Mandimba, Mecanhelas e Metarica está dentro do Corredor de Desenvolvimento de Nacala. Esses distritos estariam sob influência directa da melhoria das estradas e caminhos-de-ferro do corredor.

Por outro lado, a parte central e norte da província de Niassa está nos limites e periferias do corredor. Como resultado, poderia ter menos impacto ou benefícios do melhoramento das estradas e linhas-férrreas do corredor

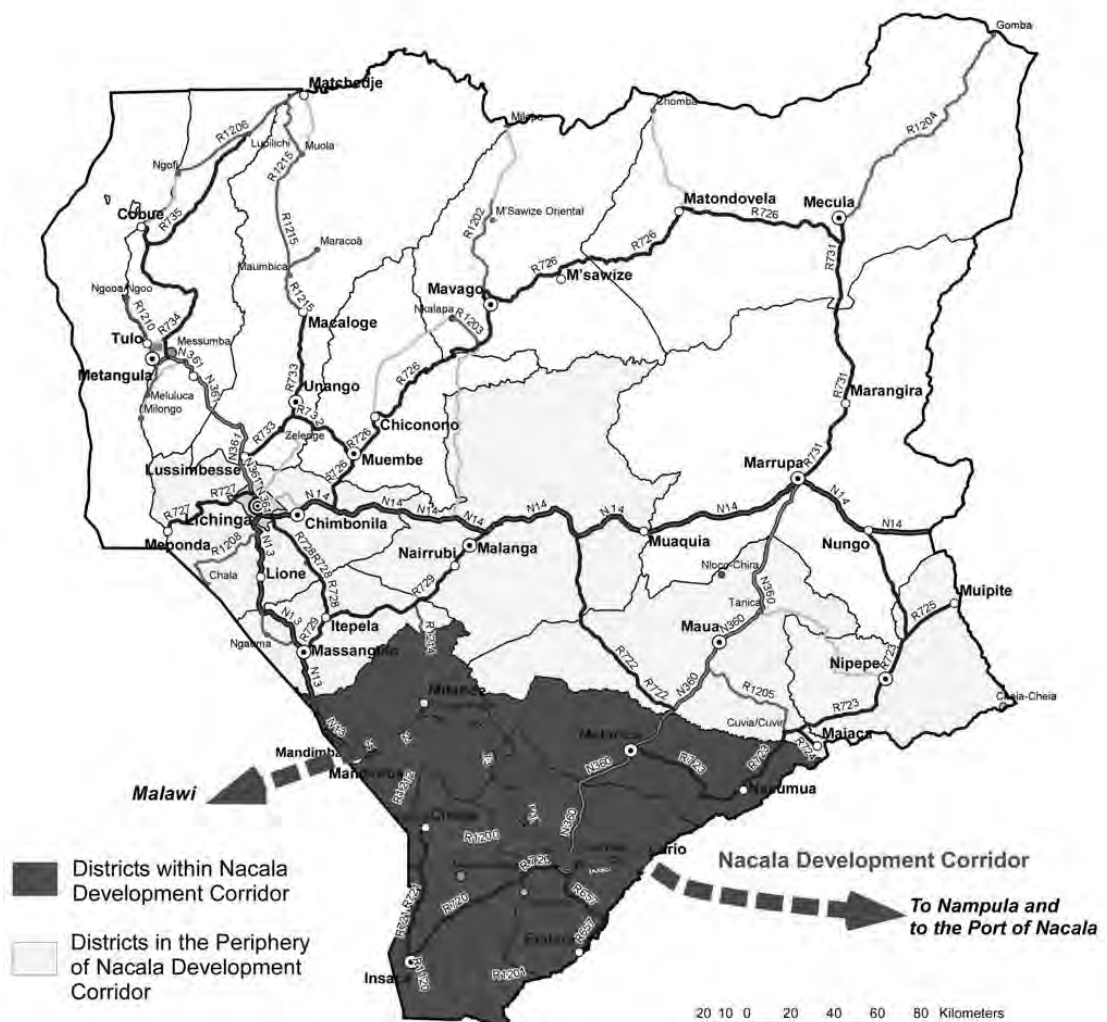


Figura 8.3.1 Província de Niassa e Corredor de Desenvolvimento de Nacala

Capítulo 9 Assuntos do desenvolvimento da província de Niassa

9.1 Potencial de desenvolvimento e prosperidades futuras da província de Niassa

A província de Niassa herdou potencial de desenvolvimento em agricultura, silvicultura, minas e turismo. Ver capítulo 4

Más condições de acesso têm impedido a economia de desenvolvimento na província.

Largas áreas, pessoas espalhadas e baixa densidade populacional dificultam serviços sociais básicos para as pessoas. Ver capítulo 6

A maioria da população rural da província são pequenos produtores. Eles plantam uma variedade de espécie de comida incluindo milho, mandioca e feijão.

Más condições de acesso aumentam custos para pequenos produtores.

Portanto, é difícil para pequenos produtores transportar e vender seus produtos agrícolas para os mercados. Pequenos produtores devem esperar os revendedores nas vilas ou eles tem que trazer seus produtos para mercados com algum poder de venda de bicicletas ou a pé. Ainda mais, para necessidades monetárias, devem vender parte da colheita para suas próprias famílias.

A província de Niassa tem boas condições para agricultura. Embora, sua produção não seja sempre melhor que outras províncias. Na província de Niassa, existe muito espaço para o melhoramento da agricultura em técnicas de produção e comercialização.

A agricultura é importante para a província de Niassa. É um grande sector económico, que proporciona comida e dinheiro para a maioria da população na província. A melhoria das estradas cria melhor acesso para os pequenos produtores nos mercados e nas compras.

O melhoramento da estrada Nampula-Cuamba e Cuamba-Mandimba podia criar boas oportunidades (incluindo melhoramento do acesso aos mercados) que podem ser utilizados para o desenvolvimento económico regional.

Doutro lado, os distritos da periferia do Corredor de Desenvolvimento de Nacala não podem tirar benefícios directos, como o aumento de oportunidades de emprego e geração de rendimento, para a sua economia local.

Como é descrito detalhadamente na secção 8.2, o desenvolvimento duma nova linha a partir de Tete para Malawi e reabilitação da CFM Norte a partir de Malawi para Nacala seria necessário para exportação do carvão.

A combinação da melhoria das principais estradas entre Nampula – Cuamba-Mandimba e a reabilitação da CFM Norte poderia trazer um grande importante impacto para a economia regional do corredor, resultando em aumento do potencial de desenvolvimento do processamento de madeira e processamento agro- industrial mesmo no nas províncias do interior tais como a província de

Niassa. Esses combinados melhoramentos poderiam consolidar a fundação para a promoção do desenvolvimento industrial.

Duma perspectiva longa, é necessário tomar medidas, a partir de agora, para promover o desenvolvimento dos sectores económicos, incluindo o turismo, processamento da madeira e indústrias de agro-processamento.

O melhoramento da estrada principal de Nampula-Mandimba é esperado não apenas para trazer mais tráfego de veículos para a vila de Cuamba e vila de Mandimba mas também para aumentar suas funções urbanas que resultam na expansão física das urbes daquelas vilas.

9.2 Assuntos emergentes e permanentes

Os contextos regionais e locais vão mudar em associação com o melhoramento das duas estradas principais, nomeadamente a estrada de Nampula-Cuamba-Mandimba e a estrada de Lichinga- Montepuez.

Que assuntos deveriam ser focalizados mais na situação de mudança? Que assuntos devem continuar a ser focalizados? Nessa secção, de assuntos identificados (assuntos emergentes e permanentes) são exibidos.

(1) Pequena comercialização <permanente>

Existe um número limitado de pessoas que activamente plantam produtos de comercialização incluindo o tabaco, algodão e feijão. Este é o caso que mesmo ao longo de grandes estradas na parte norte da província de Niassa. O melhoramento automático de estradas não cria nem encoraja o ambiente de comercialização no seio de pequenos produtores ao mercado.

- Como promover a comercialização de pequenos produtores suportando associações agrícolas para o cultivo de comércio e marketing.

(2) Expansão do centro urbano <assunto emergente>

Centros urbanos poderiam aumentar a sua economia e áreas urbanizadas em resposta ao melhoramento da estrada Nampula- Cuamba- Mandimba. A aglomeração do comércio e actividades logísticas dos centros urbanos (Cuamba, Lichinga e Mandimba) poderia acontecer expandindo a cobertura geográfica dos seus serviços.

- Como se preparar fisicamente para expansão urbana
- Como desenvolver a função logística e centros de transporte

(3) estradas principais não pavimentadas <assunto permanente>

Estradas não pavimentadas constituem sempre um problema para o desenvolvimento regional e local. Embora, se as ruas principais não estão pavimentadas e difíceis de passar na estação, isto cria um sério impasse na promoção do investimento privado, assim como o desenvolvimento regional e

local. Um bom exemplo é a estrada Lichinga- Mandimba (parte da N13). Uma manutenção frequente das estradas não pavimentadas não é suficiente para melhorar a situação.

- Como fazer com que o tal melhoramento seja possível
- Como introduzir / promover o desenvolvimento do sector privado o qual poderia criar uma exigência efectiva para tais estradas principais.

(4) Ambiente de Negócio sustentável <assunto permanente>

Por causa da ambiciosa PEP de Niassa 2017 e SIDA/ Malonga apoio para desenvolvimento de serviços de negócios, investimentos privados na indústria de plantação de árvore foram feitos na província de Niassa. Ainda mais, os seguintes problemas continuarão a ser focalizados:

- Como tirar vantagens dos investimentos do sector privado na indústria de plantação de árvore para mais promoção do desenvolvimento regional, incluindo desenvolvimento industrial no processamento de madeira.
- Como criar o ambiente de negócios que habilita a operação sustentável de negócios
- Que infra-estruturas a serem desenvolvidas para suportar o tal ambiente de negócios, incluindo o melhoramento da estrada Lichinga-Mandimba.

(5) Complemento das estradas melhoradas e CFM Norte <assunto emergente>

No corredor de desenvolvimento de Nacala, o melhoramento da estrada Nampula-Cuamba-Mandimba podia activar o desenvolvimento económico do corredor, conseqüentemente, exigências para a linha-férrea iriam aumentar.

Do outro lado, quando a economia regional e volume de tráfico de veículos aumenta após o melhoramento da estrada, o volume do tráfico de carros poderia gradualmente destruir as estradas melhoradas. Num percurso longo ambas as estradas melhoradas e linhas-férreas reabilitadas são necessárias para um forte desenvolvimento económico do norte de Moçambique, incluindo a província de Niassa.

- Como promover um complemento mútuo das estradas principais melhoradas e as linhas-férreas melhoradas de modo a formar um corredor forte, incluindo o melhoramento do acesso para as estações ferroviárias em Cuamba e Linina
- Como promover e manter divisão adequada das tarefas entre principais estradas e linhas-férreas.

(6) Altos custos de transporte e o pobre desenvolvimento do transporte público <assunto permanente>

Os custos de transporte são altos em regiões servidas por estradas não pavimentadas. Como resultado, o desenvolvimento do transporte público é pobre e seus preços são altos. Como resultado, pequenos produtores não podem usar

camhões ou chapas para transportar seus produtos agrícolas para os mercados. Como resultado, a classe média compra seus produtos a preços baixos. Como resultado, os revendedores compram os produtos agrícolas a preços baixos dos produtores. Como resultado, os preços dos produtos diários e material industrial são elevados.

- Adicionando ao melhoramento de estradas como promover o desenvolvimento de transporte público ambos para os passageiros assim como para bens.
- Para o governo, como intervir no desenvolvimento do transporte público

(7) Nível mínimo dos serviços sociais (água, educação e saúde) <assunto permanente>

Como as más condições das estradas prevalecem, serviços mínimos sociais no fornecimento da água, educação básica e serviços de saúde a falta e a má qualidade para a melhoria do desenvolvimento local e regional, não é suficiente promover o desenvolvimento económico pelas infra-estruturas, tais como, estradas e electricidade. É necessário melhorar os serviços sociais locais.

É necessário prestar atenção nas características e modelos da habitação nas vilas da província de Niassa. Eles vivem ao longo de grandes estradas. Embora seus campos agrícolas estejam distribuídos longe das grandes estradas. Eles vivem perto dos campos agrícolas em estações mais movimentadas.

- Como promover a provisão dos serviços sociais até o mínimo nível, prestando atenção para com situações locais.
- Como incentivar as pessoas a usar tais serviços sociais a fim de melhorar seus meios de vida e o futuro das crianças

Capítulo 10 Visão, Objectivos e Estratégias para o programa de desenvolvimento regional médio

10.1 Introdução e questões de fundo

No estudo, é reconhecido que é necessário preencher os espaços em branco entre PEP de Niassa 2017 (o qual tem objectivos ambiciosos) e planos provinciais anuais (os quais são constrangidos pelos orçamentos provinciais) por formular e implementar programas de médio prazo.



Ainda mais, é necessário actualizar as actividades para os últimos cinco anos (2013-2017) do décimo período de PEP de Niassa 2017, baseando-se na revisão do progresso dos primeiros cinco anos (2008-2012). Nesta revisão e actualização, é essencial clarificar quais intervenções deveriam ser enfatizadas e dos quais as direcções de desenvolvimento deveriam ser promovidas mas por não considerar apenas o período de 2013-2017, mas também para além dos dez anos (2008-2017).

Em 2013, é suposto que o melhoramento das construções da estrada (N13) de Nampula-Cuamba estará completa. Ainda mais espera-se que em 2014, o projecto de melhoramento da estrada Cuamba-Mandimba estará também completa.

No princípio dos anos 2000, é considerado que a CFM Norte será o único meio viável de transporte para constituir o corredor de desenvolvimento de Nacala (CDN).

Estrada nacional N1 será meio de transporte suplementar para suportar CDN. Embora, desde 2005 ou mais, a expectativa do melhoramento da estrada Nacala-Cuamba-Mandimba tornou-se numa realidade para conseguir uma contínua estrada de ligação a partir do porto de Nacala até norte de Moçambique para Malawi e Zâmbia.

10.2 Visão e objectivos gerais do programa de desenvolvimento regional a médio prazo para a província de Niassa

10.2.1 Visão e objectivos do programa de desenvolvimento regional a médio prazo

Visão e objectivos do programa de desenvolvimento a médio prazo da província de Niassa serão os mesmos da PEP Niassa 2017

Visão	- Ter bases consolidadas para lutar contra a pobreza e promover desenvolvimento acelerado e sustentável
Objectivos gerais	- Acelerar e consolidar a economia, desenvolvimento social e cultural da província - Reduzir a pobreza até 15% em 2017

10.2.2 Futuro desejado da província de Niassa

(1) Transporte

Condições de transporte no passado

A província de Niassa tinha sido abandonada por um longo período por más condições de transporte, devido ao longo período da guerra civil e sua desvantajosa localização no interior e norte do país.

Condições actuais sendo melhoradas

Embora, a província de Niassa está ligada com uma estrada regional de Tete a Malawi, como resultado do melhoramento das estradas em Malawi, e o melhoramento da estrada conectando a estrada nacional numero 1 e a província de Tete.

Em adição, estrada nacional nº 103 entre Cuamba e Nampevo foi gradualmente melhorada, portanto o acesso a estrada para a província de Niassa está sendo melhorada.

Existe uma linha-férrea entre Cuamba e Nampula. Os serviços da linha para os passageiros assim como uma pequena escala de bens na posse dos passageiros.

O futuro do melhoramento dos transportes a media escala

Ano 2014: a estrada entre Nampula e Cuamba estará melhorada.

Ano 2016: a estrada entre Cuamba e Mandimba estará melhorada

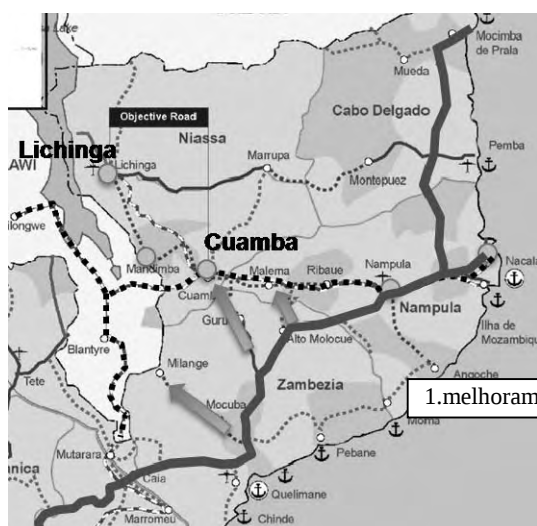
Por volta de 2020: a linha será melhorada e desenvolvida de Tete ao porto de Nacala ao longo do Corredor de Desenvolvimento de Nacala.

Por volta de 2015: a estrada principal de Linina para Cuamba estará melhorada e poderá ser usada para o transporte de madeira na indústria de plantação de árvores e produtos de madeira processados dentro da província. (a linha férrea será usada a partir de Cuamba)

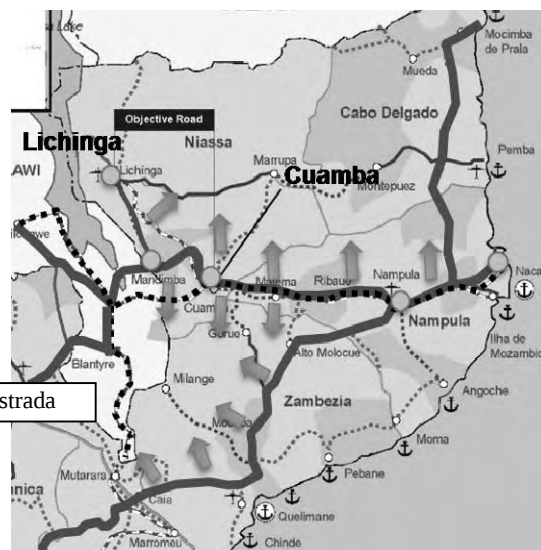
Melhoramento a longo prazo de transporte no futuro (depois de 20 anos)

A linha entre Linina e Cuamba estará reabilitada. Madeira e produtos madeireiros serão transportados pela linha-férrea para Nampula e para o porto de Nacala Via Cuamba.

Condições actuais



2016



Linha-férrea não melhorada

- Estrada nacional no 1

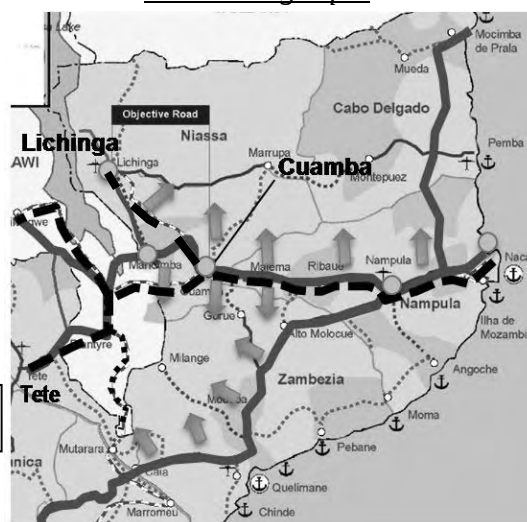
- Estrada não melhorada
- Estrada melhorada de Nacala-Nampula-Cuamba-Mandimba
- Estrada nacional No.1

Depois de 2016



- ✓ Estrada melhorada de Nacala-Nampula
- ✓ Cuamba-Mandimba
- ✓ Linha melhorada de Nacala-Nampula-Cuamba-Tete
- ✓ Linha melhorada de Mandimba-Lichinga
- ✓ Estrada nacional no 1
- ✓ Estrada nacional no 1

Futuro longínquo



- ✓ Estrada melhorada de Nacala- Nampula-Cuamba-Mandimba
- ✓ Linha melhorada de Nacala-Nampula Cuamba-Tete
- ✓ Linha melhorada de Mandimba-Lichinga
- ✓ Linha melhorada de Cuamba-Lichinga
- ✓ Estrada nacional no 1

Figura 10.2.1 Cenário de Melhoramento Futuro da Rede de Transporte no Norte de Moçambique e em Malawi

(2) Agricultura e vida rural

a. A produção agrícola é activa e vida rural está melhorada.

Agricultura e sustento Rural

- Plantações da árvore a uma escala larga e machambas aumentam, mas poucas reservas como actividades de agricultura da província de Niassa.
- Comercialização agrícola é activada pelo melhoramento das estradas, aumento de pessoas revendedoras, e competição de saúde entre eles.
- Produtores são organizados em pequenas associações agrícolas, melhoramento de transporte e marketing de produtos agrícolas..
- Indústrias locais de agro-processamento são desenvolvidas, as quais fornecem um mercado estável para produtos locais de agricultura.
- Pequenos produtores produzem produtos agrícolas mais para venda.
- Especialmente o Feijão da província de Niassa é produzido e mais vendido.
- Novos produtos de venda são introduzidos, produzidos e vendidos.
- Pequenos produtores produzem milho suficiente para o consumo familiar em todo o ano.
- Vários hortícolas são produzidos para melhorar o consumo familiar.
- Oportunidades para provar trabalho em larga escala de plantações da árvore industrial aumentam.

Água

- O número de poços aumenta e população é dispersa em áreas rurais com o acesso aos poços.
- As pessoas tem acesso a água limpa em todo ano.

Educação

- O número de escolas, que cobrem classes elevadas aumenta vilas rurais.
 - As crianças tem oportunidade a escola primária, e o número de crianças que graduam da escola primária aumenta.
 - O número de crianças que frequenta o ensino secundário aumenta.
 - As pessoas rurais adquirem emprego nas cidades por via da educação.
 - Pequenos produtores adoptam melhor tecnologia agrícola e melhoram a comercialização agrícola por via da educação.
- b. Produção agrícola está activa para controlar os produtos no norte de Moçambique.
- Largos volumes dos produtos agrícolas são transportados para os mercados da grande cidade de Nampula.
 - Largos volumes de produtos agrícolas são transportados para a indústria de

agro-processamento de Nampula.

- Largos volumes de produtos agrícolas são transportados para a região central de Moçambique via Cuamba e Gurué.

(3) Indústria e negócios Locais

- a. Indústrias locais incluindo de agro-processamento e turismo são desenvolvidas na província de Niassa.

Indústria de agro-processamento

- Fábricas de agro-processamento são desenvolvidas pela atracção de investidores locais.

Turismo

- Infra- estruturas turísticas são desenvolvidas a volta do lago Niassa, reserva de Niassa e outras reservas naturais que atraem investimentos privados.
- Cidade de Lichinga e Cuamba são desenvolvidas como centro turísticos localizados ao longo das rotas turísticas a partir de Malawi a Moçambique e a partir das instâncias costeiras do norte de Moçambique ao interior.
- Negócios turísticos locais tais como hotéis, restaurantes e serviços de aluguer de viaturas aumentam e proporciona turistas com uma boa qualidade de serviços.

- b. largas a médias indústrias são desenvolvidas com investimentos estrangeiros.

Indústria de processamento de madeira

- O investimento estrangeiro de larga e média escala na indústria de processamento de madeira é promovido.

Indústria mineira

- Projectos mineiros (exemplo carvão) vão começar na província de Niassa e ao longo do lago Niassa.

(4) Cidades

- a. cidades a norte da província de Niassa servem como centros de logística funcional para o Corredor de Desenvolvimento de Nacala, e dão oportunidades de emprego para a população local.

Cuamba

- A cidade de Cuamba funciona como centro logístico com infra-estruturas desenvolvidas e facilidades.
- Propriedade industrial está desenvolvida
- O comércio urbano e o serviço de indústrias estão alocados.
- Serviços públicos incluindo fornecimento de água, sistemas de esgotos e manuseamento de partículas sólidas são proporcionados para a população

urbana.

Mandimba

- A cidade de Cuamba funciona como centro logístico com infra-estruturas desenvolvidas e facilidades.
 - Propriedade industrial está desenvolvida
 - O comércio urbano e o serviço de indústrias estão alocados.
 - Serviços públicos incluindo fornecimento de água, sistemas de esgotos e manuseamento de partículas sólidas são proporcionados para a população urbana.
- b. A cidade de Linina é desenvolvida não apenas por ser a capital provincial, mas também como sendo um centro logístico funcional e uma cidade turística.
- A cidade de Linina funciona como um centro logístico com infra-estruturas desenvolvidas e facilidades, para a indústria mineira (carvão), e processamento de madeira e indústria de agro- processamento.
 - Atracção da cidade de Linina aumenta como cidade turística.
 - Comércio urbano e serviços de indústria estão alocados.
 - Serviços públicos incluindo fornecimento de água, sistemas de esgotos e manuseamento de partículas sólidas são oferecidos a população urbana.

10.3 Estratégias básicas

As estratégias básicas estão preparadas para aproveitar ao máximo o potencial de desenvolvimento da Província de Niassa e o Corredor de Desenvolvimento de Nacala de modo a orientar a formulação de estratégias sectoriais , da seguinte forma:

Estratégia Básica 1: Melhorar a estrada principal do Corredor de Desenvolvimento de Nacala de modo a promover o desenvolvimento regional não apenas no Corredor de Desenvolvimento de Nacala, mas também na sua periferia aproveitando ao máximo o potencial de desenvolvimento

Estratégia Básica 2: Aproveitar ao máximo as oportunidades de desenvolvimento criadas pelo possível desenvolvimento da nova linha férrea entre Tete e Malawi e a reabilitação da CFM Norte do Corredor de Desenvolvimento de Nacala para a exportação de carvão de alta qualidade de Tete, bem como pela melhoria da estrada principal do Corredor de Desenvolvimento de Nacala

Estratégia Básica 3: Promove o desenvolvimento da agricultura dos pequenos agricultores e indústrias de agro-processamento aproveitando ao máximo o potencial agrícola da região

Estratégia Básica 4: Promove a sustentabilidade das plantações industriais de árvores e o desenvolvimento da indústrias de processamento de madeira para

que possam ser os suportes principais da futura economia na parte central e a norte da Província de Niassa

Estratégia Básica 5: Reduz a disparidade económica e social entre o interior do Corredor de Nacala e a periferia do Corredor de Nacala tomando as medidas necessárias

10.4 Estratégias sectoriais e medidas possíveis

As quatro estratégias básicas descritas acima poderiam ser um modelo para formular estratégias do sector individual.

Estratégia Sectorial 1: Desenvolvimento de infra-estruturas de transporte

Medida Possível 1-1: Melhorar a Estrada Cuamba-Mandimba para garantir a alta mobilidade na estrada principal do Porto de Nacala até à fronteira com Malawi, através de Nampula e Cuamba

Medida Possível 1-2: (a) Criar uma estrada de circunvalação para a Cidade de Cuamba e outras estruturas, incluindo áreas de estacionamento de camiões / terminais de camiões ao longo da estrada de circunvalação,

propriedades industriais ao longo da estrada de circunvalação, caminhos de acesso para a estação ferroviária de Cuamba e estruturas de carregamento e descarregamento da estação ferroviária de Cuamba para integrar a estrada e transporte ferroviário. (b) Estabelecer um plano citadino para a Cidade de Cuamba para acomodar estas estruturas e para assegurar as terras para estas mesmas estruturas.

Medida Possível 1-3: (a) Construir uma estrada de circunvalação para a Cidade de Mandimba e áreas de estacionamento de camiões ao longo da estrada de circunvalação. (b) Estabelecer um plano citadino para a Cidade de Mandimba para acomodar estas estruturas e para assegurar as terras para as mesmas.

Medida Possível 1-4: Melhorar a Estrada Lichinga-Mandimba para ligar a Estrada Nampula-Cuamba-Mandimba e para garantir o transporte seguro e estável de veículos todo o ano.

Estratégia Sectorial 2: Comercialização agrícola de pequenos agricultores

Promover a comercialização da agricultura de pequenos agricultores na parte central e a norte da Província de Niassa, aonde a comercialização dos pequenos agricultores está sub-desenvolvida

Possível Medida 2-1

Apoiar pequenos agricultores na organização das suas associações agrícolas e no marketing da sua produção agrícola.

Seguir a abordagem adoptada por CLUSA para a comercialização dos pequenos agricultores e valorizar o desenvolvimento da cadeia de valor.

Possível Medida 2-2

Apoiar os pequenos agricultores no seu melhoramento técnico agrícola.

Estratégia Sectorial 3: Desenvolvimento da Indústria de Agro-processamento

Promover o desenvolvimento da indústria de agro-processamento utilizando os produtos agrícolas locais.

Medida Possível 3-1

Conduzir um estudo de viabilidade do desenvolvimento industrial de agro-processamento na Província de Niassa, de modo a clarificar potenciais produtos e mercados, bem como estabelecer uma estratégia de desenvolvimento para a indústria de agro-processamento.

Possível Medida 3-2

Oferecer serviços de desenvolvimento empresarial na indústria de agro-processamentos a investidores privados, de acordo com a estratégia de desenvolvimento estabelecida para a indústria de agro-processamento.

Estratégia Sectorial 4: Desenvolvimento Turístico

Desenvolver a capacidade local do sector público como do privado para o desenvolvimento turístico.

Medida Possível 4-1

Estabelecer uma estratégia de desenvolvimento turístico ao nível da província de Niassa.

Medida Possível 4-2

Orientar actividades para o desenvolvimento da capacidade ao nível local para o turismo, incluindo a organização de seminários e workshops acerca do que são os melhores serviços para os turistas, envolvendo os operadores turísticos, como os hotéis, as empresas de aluguer de carros e os restaurantes.

Possível Medida 4-3

Criar uma comissão turística envolvendo os sectores privado e público ao nível da província, e iniciar actividades para o desenvolvimento da capacidade local, a promoção do turismo, o desenvolvimento das pequenas estruturas, como os centros de informação turística, museus e tabuletas.

Estratégia Sectorial 5: Desenvolvimento da Indústria de Processamento da Madeira

Promover o desenvolvimento da indústria de processamento de madeira utilizando a madeira produzida localmente das cada vez mais numerosas plantações industriais de árvores.

Possível Medida 5-1

Oferecer e expandir os serviços de desenvolvimento empresarial para empresas e investidores estrangeiros interessados na indústria de processamento da madeira.

Esta é concebida para atrair as operações de média e grande escala de processamento da madeira.

Possível Medida 5-2

Promover o desenvolvimento local de pequenas e média empresas (PME) da indústria de processamento da madeira.

Será necessário encorajar a ligação entre empresas estrangeiras e PME locais da indústria de processamento de madeira.

Estratégia Sectorial 6: Melhorar os Serviços Sociais

Elevar os níveis de serviços sociais a níveis adequados nas vilas dos distritos do centro e norte, pertencentes à periferia do corredor.

Possível Medida 6-1

Melhorar a capacidade do nível do distrito do plano de desenvolvimento e implementação de projecto para o melhoramento dos serviços sociais e pequenas estradas ao nível da vila.

Para além das abordagens verticais sectoriais, adopta-se uma abordagem integrada prestando atenção às situações actuais dos distritos e vilas, em especial dos padrões de habitação da vila.

Estratégia Sectorial 7: Desenvolvimento de Recursos Minerais

Promover o desenvolvimento dos recursos minerais promovendo o investimento privado na parte do norte da Província de Niassa.

Possível Medida 7-1

Promover o investimento privado para a exploração de recursos minerais e para o desenvolvimento de exploração mineira, conduzindo estudos de modelos geológicos em relação a recursos minerais e fornecendo informações de modelos geológicos ao público.

Capítulo 11 Programas e projectos de prioridade

11.1 Programas e projectos de prioridade para o desenvolvimento regional na província de Niassa

As possíveis medidas discutidas no capítulo anterior precisam de ser traduzidos para programas e projectos prioritários implementáveis.

É necessário mais estudos de modo a preparar os programas e projectos prioritários.

11.2 Estudos necessários para a preparação de projectos prioritários para o desenvolvimento regional na província de Niassa

A preparação dos programas e projectos prioritários requer mais estudos.

Os seguintes estudos foram identificados e preparados para o desenvolvimento regional com a província de Niassa baseando-se em discussões intensivas.

1. Projectos de suporte de pequenas comercializações agrícolas na parte norte da província de Niassa.
2. Estudo em desenvolvimento de estratégias para a indústria de agro-processamento na província de Niassa.
3. Estudo em planos de desenvolvimento do distrito e direcção em Niassa
4. Pequeno estudo em estratégias de desenvolvimento de turismo e capacidade de infra-estruturas na província de Niassa
5. Estudo no plano de desenvolvimento e fornecimento de água e direcção na província de Niassa.
6. Estudo no planeamento da cidade de Cuamba, Mandimba e Linina na província de Niassa.
7. Estudo em modelos geológicos para exploração de recursos minerais na parte nordeste da província de Niassa.

11.3 Projecto de suporte nas comercializações de produtos agrícolas na parte norte da província de Niassa

(1) Objectivos

<Parte 1>

- Situação de análise da pequena comercialização
- Preparação de estratégias para o suporte da pequena comercialização
- Desenho do projecto detalhado de suporte das pequenas comercializações dos produtos agrícolas

<Parte 2>

Suporte a associações agrícolas

Ajudar a organizar pequenos produtores em associações

Ajudar a organizar e capacidade de desenvolvimento em uniões de associações agrícolas.

Ligação de uniões de associações agrícolas com as companhias de marketing

Proporcionar um apoio tecnológico aos pequenos produtores através de associações agrícolas

Suporte das agências governamentais

- Conduzir capacidade de desenvolvimento dos trabalhadores de extensões agrícolas

- Apoiar a nível distrital organizações governamentais agrícolas

(1) Áreas de projectos

- Parte norte da província de Niassa

(2) Supervisionar agência a nível nacional

Direcção nacional para a promoção do desenvolvimento rural, ministério de plano e desenvolvimento

(3) Agência implementadora a nível provincial e distrital

- Secretariado provincial de Niassa

- Direcção provincial de agricultura

- Gabinete para estudos estratégicos e desenvolvimento (GED) da província de Niassa

- Gabinetes governamentais distritais agências de serviço a nível distrital dos seleccionados distritos

(4) Fundo

- Pouco apoio das agências doadoras para pequenas comercializações na parte norte da província de Niassa, por causa das condições de acesso aos mercados.

(5) Investimento

- Projecto de empréstimos para pequena comercialização

- Serviços de consultoria para a administração

- Serviços de consultoria para actividades especiais

- Orçamento para construção, equipamento e outros serviços

- Orçamento para actividades governamentais

11.4 Estudo e desenvolvimento de estratégias para a indústria de agro-processamento na província de Niassa

(1) Objectivos

- Para avaliar potenciais produtos e mercados de indústria de agro-processamento na província de Niassa
- Identificar projectos prósperos de investimentos (projectos Bancários) da indústria de agro-processamento na província de Niassa
- Formular Estratégias para a promoção da indústria de agro-processamento na província de Niassa

(2) Área de estudo

- Toda província de Niassa

(3) Agência de supervisão a nível nacional

- Ministério de Indústria e comércio

(4) Acção de implementação a nível provincial

- Secretariado provincial de Niassa
- Direcção provincial de indústria e comércio
- Direcção provincial de agricultura
- Gabinete para estudos estratégicos e desenvolvimento (GED) da provincial de Niassa

(5) Assuntos de Fundos

- Fornecimento instável de matéria-prima
- Pouco apoio para desenvolvimento de negócios nos sectores privados

(6) Investimento

- Estudo de Desenvolvimento por uma equipe de consultores

11.5 Estudo no plano de desenvolvimento do distrito e administração na província de Niassa

(1) Objectivos

- Preparar uma base de dados para as condições dos distritos (condições da terra, recursos naturais, infra-estruturas sociais e económicas)

- Preparar planos de desenvolvimento dos distritos incluindo planos do uso da terra.
- Preparar programas de implementação para o desenvolvimento dos distritos
- Conduzir capacidade de desenvolvimento do distrito para plano de desenvolvimento do distrito e administração

(2) Áreas de estudo

As áreas de estudo são parte da província de Niassa, incluindo os seguintes distritos:

- Distrito de Mecula
- Distrito de Lago
- Distrito de Ngauma
- Distrito de Marrupa

(3) Acção de supervisão a nível nacional

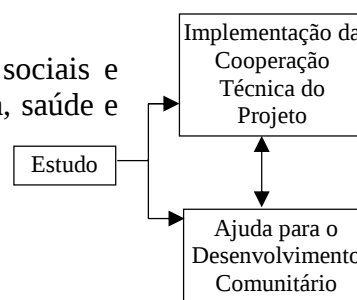
Direcção nacional para a promoção do desenvolvimento rural, ministério de planificação e desenvolvimento

(4) Acção de implementação a nível provincial e distrital

- Secretariado provincial de Niassa
- Direcção provincial de plano e finanças de Niassa
- Gabinete para estudos estratégicos e desenvolvimento (GED) da província de Niassa
- Gabinetes provinciais governamentais e serviços de Acção a nível distrital dos distritos seleccionados

(5) Questões de Fundo

- Capacidade governamental do distrito na planificação de desenvolvimento e administração
- Detalhado plano de uso da terra
- Modelos de habitação na vila e infra-estruturas sociais e serviços, tais como estrada, fornecimento de água, saúde e escola
- Pequena comercialização
- Plano de desenvolvimento do turismo



Indústria de pequena escala tais como agro-processamento

(6) Investimento

- Estudo de desenvolvimento por uma equipe de consultores

(7) Mais assistência necessária depois deste estudo

É necessário que esse estudo de desenvolvimento de planificação e administração do distrito seja seguido pelos seguintes projectos e programas:

- Projecto de assistência técnica para garantir capacidade de governos distritais
- Auxílio para construção de escolas primárias e poços para o desenvolvimento da comunidade

11.6 Pequeno estudo nas estratégias de desenvolvimento do turismo e capacidade de construção na província de Niassa

(1) Objectivos

- Preparar estratégias para o desenvolvimento de turismo para a província de Niassa
- Conduzir uma capacidade para o desenvolvimento de turismo a nível local
- Estabelecer uma direcção onde participa o sector público e privado

(2) Áreas de estudo

- Toda a província de Niassa

(3) Acção de supervisão a nível nacional

- Ministério de Turismo

(4) Acção de implementação a nível nacional

- Secretariado provincial de Niassa
- Direcção provincial de Turismo
- Gabinete para estudos estratégicos e desenvolvimento (GED) da província de Niassa

(5) Questões de fundo

- Não há estratégias claras para o desenvolvimento de turismo na província de Niassa
- Pouca capacidade dos serviços de turismo a nível local (hotéis, restaurantes,

agências de viagens, artesãos) na província de Niassa

- Pouco apoio do governo ao negócio do turismo local
- Pouco esforço e iniciativas no desenvolvimento e promoção das atracções turísticas (ambos governo e sector privado)

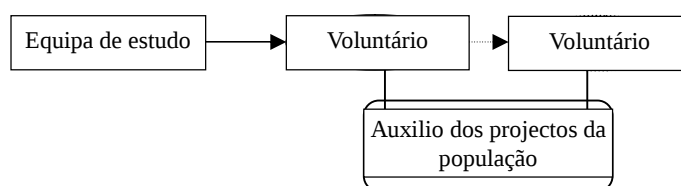
(6) Investimento

- Consultoria (5 meses num ano) nas estratégias do desenvolvimento do turismo, promover e desenvolver as atracções turísticas

(7) Assistência necessária depois deste estudo

É desejado que esse estudo nas estratégias de desenvolvimento do turismo e capacidade de construção na província de Niassa seja seguido pelos seguintes doadores ou ONGs assistentes:

- Um voluntário estrangeiro (período de dois anos)
- Auxílio em projectos populares (centro informativo, embelezamento, tabuleiros e panfletos, etc)



11.7 Estudo sobre o Planeamento de Fornecimento da Água a Nível das Aldeias e Gestão na Província de Niassa

(1) Objectivos

- Avaliar o desenvolvimento de fontes de água incluindo água subterrânea e superficial para o fornecimento de água a nível da aldeia e irrigação agrícola a pequena escala
- Preparar planos de implementação para fornecimento da água a nível de aldeia e irrigação em pequena escala
- Preparar estratégias para manutenção de furos e bombas
- Preparar estratégias para organizar grupos de utilizadores na comunidade para a manutenção de furos e bombas.
- Preparar estratégias para o desenvolvimento das capacidades a nível distrital sobre gestão dos furos e bombas a nível das aldeias
- Preparar estratégias para desenvolver pequenos empresários locais para a manutenção de furos e das bombas
- Conduzir projectos pilotos para implementar essas estratégias

(2) Área de estudo

- Três distritos (que não são cobertos pelos projectos de Water Aid)

(3) Agência Fiscal a Nível Nacional

- Direcção Nacional de Águas, Ministério de Obras Públicas e Habitação

(4) Agência de Implementação a Nível Provincial e Distrital

- Secretariado provincial de Niassa
- Gabinete de estudos estratégicos e desenvolvimento (GED) da província de Niassa
- Direcção Provincial das Obras Públicas e Habitação
- Direcção Provincial de Agricultura
- Gabinetes distritais e agências de serviço a nível local dos distritos seleccionados

(5) Questões de fundo

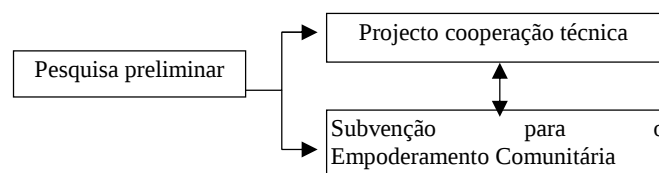
- Dificuldades em fornecer água para a população espalhada nas áreas rurais
- Dificuldade na manutenção dos furos e bombas pelas pessoas locais

(6) Investimento

Pesquisa Preparatória para planificar a assistência dos doadores pela equipe de consultores

(7) Assistência Necessária depois desse estudo

- É desejado que depois desse estudo se adaptem às seguintes assistências externas:
- O Projecto de Cooperação Técnica para a Manutenção de Furos e Bombas
- Subvenção para o Empoderamento da Comunidade em Abertura de Poços e Outras Fontes de Água



11.8 Estudo sobre o Planeamento Urbano da Cidade de Cuamba, Mandimba e Lichinga na Província de Niassa

(1) Objectivos

Planeamento Urbano em Cuamba

- Para incorporar alternativas no plano de estrutura urbana de Cuamba
- Para preparar programas estratégicos para o desenvolvimento da cidade
- Para preparar um plano sobre as áreas de estacionamento de camiões ao longo de desvio
- Para preparar um plano de propriedades industriais ao longo do desvio

Planeamento Urbano em Mandimba

- Preparar um guião para o planeamento urbano de Mandimba

Planeamento urbano no Município de Lichinga

- Dar assessoria sobre a elaboração de um mapa de base sobre o planeamento urbano
- Dar assessoria sobre a elaboração de dum plano estrutural (incluindo o plano de uso de terra) para o município de Lichinga
- Dar assessoria sobre a elaboração de um plano de embelezamento para o centro da cidade
- Dar assessoria sobre a elaboração de programas do desenvolvimento estratégico da cidade

(2) Área de estudo

- Município de Cuamba, cidade de Mandimba e Município de Lichinga

(3) Agência Fiscal de Supervisão a Nível Nacional

- Ministério de Planificação e Desenvolvimento ou Ministério das Obras Públicas e Habitação

(4) Agência de Implementação a nível provincial e distrital

- Secretariado provincial de Niassa
- Gabinete de estudos estratégicos e desenvolvimento da província de Niassa
- Município de Cuamba, distrito de Mandimba e município de Lichinga

(5) Questões de fundo

- Como assegurar a terra para o desvio de Cuamba e como preparar a terra com infra-estruturas para o futuro desenvolvimento industrial
- Como preparar a expansão futura para a área urbana para a cidade de Mandimba
- Não há plano de estrutura para o Município de Lichinga

(6) Investimento

- Tipo de Estudo de Desenvolvimento de Assistência dos Doadores

11.9 Estudo em Modelos Geológicos para a Exploração dos Recursos Minerais na Parte Nordeste da Província de Niassa

(1) Objectivos

- Conduzir um estudo em modelos geológicos relacionados com os recursos minerais
- Dar informação científica sobre modelos geológicos relacionados com os recursos minerais aos investidores

(2) Área de estudo

- Parte Nordeste da Província de Niassa

(3) Agência Fiscal a Nível Nacional

- Ministério de Recursos Minerais, Direcção Nacional de Geologia

(4) Investimento

- Estudo sobre Desenvolvimento feito por uma Equipe de Consultores

Capítulo 12 Impacto do Mel horamento da Estr ada Princip al no Corredor de De senvolvimento so bre o Desenvolvimento Regional

12.1 Introdução

Este capítulo descreve como o melhoramento da estrada principal entre Cuamba e Mandimba no Corredor de Desenvolvimento de Nacala faz impacto sobre o desenvolvimento regional e as potencialidades de desenvolvimento que são realizados nas condições criadas pelo melhoramento da estrada.

Geralmente, o melhoramento da estrada principal traz benefícios directos e indirectos da seguinte forma:

Benefícios Directos

Benefícios directos do melhoramento da estrada são medidos pelos benefícios de poupança de tempo de transporte dos utentes da estrada e os custos de operacionalização do veículo. O melhoramento da estrada providencia condições favoráveis para trazer esses dois benefícios.

O melhoramento da rede rodoviária cria oportunidades para utilizar várias potencialidades de desenvolvimento da região. Como resultado, as actividades económicas são activadas de forma gradual. Quando as actividades económicas são activados, os utentes rodoviários e veículos também aumenta. Portanto, iriam aumentar os benefícios totais de poupança do tempo de transporte e custo de funcionamento de veículos.

Benefícios Indirectos

O melhoramento da estrada traria benefícios indirectos para o desenvolvimento regional.

As possíveis medidas, e os projectos e programas prioritários descritos nos capítulos anteriores podem ser viáveis apenas com a conclusão do melhoramento das estradas. Se os projectos são implementados, mais benefícios serão trazidos para a região. No entanto, se os projectos não são implementados, a utilização das potencialidades de desenvolvimento e a realização dos benefícios do desenvolvimento iriam ser retardados.

Os benefícios directos são analisados na Parte IV Estudo de Viabilidade Económica. A análise foi feita com base nas previsões da demanda de tráfego, utilizando os futuros indicadores projectados no Plano Estratégico da Província de Niassa (PEP Niassa 2017). Os futuros indicadores no PEP foram fixados tendo em consideração as condições alcançadas não só pelo melhoramento da estrada principal ao longo do Corredor de Nacala, mas também pelo melhoramento da estrada entre Mandimba e Lichinga, e pela implementação de vários projectos, incluindo as propostas no Capítulo 10.

12.2 Impacto do Melhoramento da Estrada no Desenvolvimento Regional

Os benefícios indirectos do melhoramento da estrada principal no Corredor de Desenvolvimento de Nacala de ponto de vista geral são abaixo descritos.

(1) Corredor na Estrada Principal Cuamba-Mandimba: Parte do Sul da Província de Niassa

Indústrias de Agricultura e Agro-processamento de Pequenos Agricultores:

O projecto de melhorias e pavimentação da Estrada Cuamba-Mandimba pode vir a reduzir os custos de transporte, bem como melhorar o acesso da estrada ao longo do corredor. Como resultado, verificar-se-á o melhoramento do potencial regional de comercialização de pequenos agricultores e a expansão da produção de pequenos agricultores. Contudo, a melhoria de estrada em si não irá potencializar a melhoria regional e alcançar a comercialização da produção de pequenos agricultores e a expansão da produção. Portanto, é necessário apoiar o fortalecimento das associações agrícolas de pequenos agricultores e assegurar os canais do mercado para a sua produção.

A melhoria e integração da Estrada Cuamba-Mandimba com a Estrada Nampula-Cuamba já melhorada irá reduzir substancialmente os custos de transporte de longa distância por camião, de modo a diminuir os preços de bens importados de outras regiões.

Considera-se que a comercialização dos pequenos agricultores e a expansão da produção agrícola aumentaria o potencial empresarial das indústrias de agro-processamento ao longo do corredor. Contudo, essas melhorias da estrada em si não são suficientes para explorar as oportunidades melhoradas nas indústrias de agro-processamento. É essencial apoiar não apenas os estudos de viabilidade, mas também os serviços de desenvolvimento empresarial, para oferecer informações e apoio aos sectores privados. Essas medidas ajudam os sectores privados a investir na área de agro-processamento.

Economia Urbana e Função Logística

As melhorias integradas das estradas principais do Corredor de Desenvolvimento de Nacala irão vitalizar a economia regional ao longo do corredor. Isto pode promover a expansão geográfica de represas comerciais da Cidade de Nampula e da Cidade de Nacala, resultando na aglomeração comercial melhorada.

De forma semelhante, as cidades do interior, como a Cidade de Cuamba e a Cidade de Mandimba, aumentariam as represas comerciais e as exigências dos sectores de transporte e logística.

Além da melhoria da Estrada Nampula-Cuamba-Mandimba, será necessário o desenvolvimento das estradas de circunvalação, dos centros de logística e das estruturas de carregamento e descarregamento entre as estradas e linhas ferroviárias para tornar o transporte regional mais eficaz e eficiente tomando partido das estradas principais melhoradas e da linha ferroviária reabilitado

Corredor de Desenvolvimento de Nacala.

(2) Periferia do Corredor de Desenvolvimento de Nacala: Partes Centrais e do Norte da Província de Niassa

Melhoramento da Produção e Comercialização dos Pequenos Agricultores

A comercialização dos pequenos agricultores na periferia do Corredor de Desenvolvimento de Nacala será encorajada pelo melhoramento da estrada entre Nampula, Cuamba e Mandimba. Devido aos custos de transporte reduzidos de longa distância, os produtores serão capazes de vender os seus produtos agrícolas a preços mais elevados. À medida que as actividades económicas no Corredor de Desenvolvimento de Nacala são vitalizadas com o melhoramento da estrada principal, as populações da Cidade de Cuamba e da Cidade de Mandimba aumentaram. Como resultado, aumentaram o montante de produtos agrícolas geridos por intermediários. Actualmente, o apoio à comercialização dos pequenos agricultores pela organização das associações agrícolas e pela associação às empresas de marketing é providenciado num número limitado de vilas na parte sul da província. De modo a aproveitar ao máximo as oportunidades optimizadas da comercialização para pequenos agricultores, esse apoio deve ser alargado às partes centrais e do norte. Além disso, deve ser introduzido o apoio técnico agrícola para melhorar a produção.

Desenvolvimento Turístico

Se a estrada entre Nampula, Cuamba e Mandimba estiver melhorada, irão aumentar as visitas de autocarro ou carro de turistas à parte sul da Província de Malawi ou Nampula. Espera-se que Lichinga se desenvolva como uma base turística confortável para oferecer alojamento a turistas, que viajem ao longo da via Cuamba e Mandimba. Devem ser tomadas medidas para melhorar a qualidade dos serviços de turismo nos hotéis, restaurantes e empresas de aluguer de carros, bem como para providenciar informações turísticas na Cidade de Lichinga. Além disso, deve-se envidar esforços para atrair turistas a fazer viagens de Lichinga a locais turísticos próximos como o Lago Niassa e áreas de conservação de natureza.

De modo a desenvolver turisticamente a Província de Niassa de modo a que mais turistas internacionais e domésticos visitem o Lago de Niassa e/ou a Reserva de Niassa como destinos turísticos populares, devem ser garantidas as boas condições de acesso com a melhoria da Estrada Mandimba-Lichinga. Em conjugação com o melhoramento da estrada, é necessário tornar a Cidade de Lichinga um centro turístico atractivo, providenciando pequenas estruturas orientadas para o turista, como os centros de informação turística, museus e tabuletas. Também é necessário começar a desenvolver a capacidade das indústrias locais turísticas oferecendo programas de formação. Devem ser desenvolvidas mais alojamentos e atracções turísticas no Lago Niassa e na Reserva de Niassa. Recomenda-se que, para facilitar o desenvolvimento de turismo ao nível provincial e para promover o turismo na Província de Niassa, se estabeleça um comité de turismo local envolvendo os sectores privado e público.

Desenvolvimento da Indústria de Processamento da Madeira

O melhoramento da Estrada Mandimba-Lichinga é fundamental para a promoção do desenvolvimento industrial, como as indústrias de processamento de madeira, nas partes centrais e do norte da Província de Niassa. A melhoria da estrada iria, em larga medida, contribuir para a redução de custos do transporte em camião de longa distância e, além disso, para reduzir o preço dos bens importados, como as partes sobressalentes e os combustíveis. Tal pode levar ao aumento das condições básicas para a atracção de indústrias.

Para realmente promover as indústrias de processamento da madeira, deve-se providenciar serviços de desenvolvimento empresarial a investidores e empresas estrangeiras. Além disso, também é necessário desenvolver pequenas e médias empresas (PME) de processamento de madeira para a criação de emprego local.

Desenvolvimento de Recursos Minerais

O melhoramento da Estrada Lichinga-Mandimba é essencial para obter o desenvolvimento dos recursos minerais na área norte-ocidental da província. Juntamente com o melhoramento da estrada, os estudos e a investigação geológica são importantes para providenciar informações quanto à disponibilidade dos recursos minerais na exploração mineral. A longo prazo, a reabilitação da Linha Ferroviária Lichinga-Cuamba é esperada em grande medida para o transporte dos recursos provenientes da exploração mineral por Cuamba, Nampula e Nacala.

Melhoria dos Serviços Sociais

Além das medidas de desenvolvimento supra-mencionadas, a melhoria dos serviços sociais, como a água, a educação e a saúde, bem como a melhoria das estradas locais é muito importante para o desenvolvimento regional das partes centrais e do norte da Província de Niassa. Na política de descentralização de Moçambique, são alocados orçamentos para o desenvolvimento de governos distritais, com a intenção de desempenharem papéis centrais no planeamento e na implementação do desenvolvimento local. Contudo, a sua capacidade é limitada. De modo a melhorar os serviços e a infra-estrutura social, são necessários programas de apoio para o desenvolvimento da capacidade de governos distritais.

Apêndices

Apêndice-A
Potencialidades e Constrangimentos da
Província do Niassa Identificados no PEP
Niassa 2017

Apêndice A Potencialidades e Constrangimentos da Província do Niassa Identificados no PEP Niassa 2017

A.1 Resumo dos Problemas de Desenvolvimento extraídos do PEP Niassa 2017

O Plano Estratégico de 10 anos da Província do Niassa (PEP Niassa 2017) apresenta um bom resumo das questões de desenvolvimento extraídas da análise SWOT das seis(6) áreas seguintes:

- Infra-estruturas
- Recursos Naturais
- Integração Regional
- Recurso Humanos
- Cultura e Desporto
- Governação

Ver as Tabelas A.1.1 até A.1.6.

Tabela A.1.1 Análise SWOT de Infra-estruturas pelo PEP Niassa 2017

Pontos Fortes	Pontos Fortes
- Extensão de Energia Eléctrica de Cahora Bassa para a Província - Existência de uma rede de estradas que unifica os três pólos do triângulo de desenvolvimento da Província: Lichinga-Cuamba-Marrupa - Existência do projecto de expansão da rede de energia eléctrica para mais distritos, passando pela unificação dos três pólos de desenvolvimento -	- Insuficiência de recursos de investimentos - Fraco funcionamento da linha-férrea Cumba-Lichinga - Falta de asfaltagem da Estrada Lichinga-Cumba - Infra-estruturas limitadas nos Aeroportos de Lichinga
Oportunidades A	ameaças
- Integração Comercial e física da província na da região norte do país - Integração regional com Malawi e Tanzânia - Crescimento económico potencial na Província do Niassa (projectos de agricultura, exemplo, etanol, recursos minerais, indústria florestal) - Integração do Corredor de Desenvolvimento de Nacala e Corredor de Desenvolvimento de Mtwara - Existência de um projecto de construção da ponte sobre o Rio Rovuma - Existência da Reserva do Niassa -	- Existência de projectos de alto retorno nas outras províncias - Lentidão das taxas de crescimento económico no Niassa - Expectativas frustradas para os grandes investimentos/ projectos de grandes investimentos -

Fonte: PEP Niassa 2017 (2008)

Tabela A.1.2 Análise SWOT de Recursos Naturais do PEP Niassa 2017

Pontos Fortes	Pontos Fortes
- Existência de uma divisão de zonas de estudo para recursos naturais - Existência de habitantes naturais virgens, uma diversidade de fauna e flora, diversas e lindas paisagens, montanhas com vistas espectaculares, rios com um fluxo largo e permanente - Baixa densidade populacional sobretudo nas áreas adequadas para o turismo	- Insuficiência de serviços de infra-estruturas de apoio
Oportunidades A	meaças
- Áreas com flora e fauna não degradadas: a dimensão do território virgem no Niassa tem poucos concorrentes no mundo. - Existência de projectos de gestão de recursos naturais organizados pelas comunidades em parceria com o sector privado (Programa Chipanje Chetu [PCC] e Reserva Manda)	- A possibilidade de emergência de conflitos entre as concessionárias e as comunidades - Nomadismo como resultado da agricultura móvel - Queimadas descontroladas

Fonte: PEP Niassa 2017 (2008)

Tabela A.1.3 Análise SWOT da Integração Regional do PEP Niassa 2017

Pontos Fortes	Pontos Fortes
- Terra fértil e clima favorável - Abundância, qualidade e diversidade de recursos naturais - Mão-de-obra barata - Fronteiras longas com os países vizinhos - Inclusão de província num esquema de Zona de Rápido Desenvolvimento -	- Fraco desenvolvimento tecnológico - Escassez de capital de investimento - Áreas fronteiriças mais desenvolvidas - Infra-estruturas Precárias -
Oportunidades A	meaças
- Expansão de mercados - Especialização com base nas vantagens comparativas - Atracção de mais investimentos - Vizinhaça com Províncias com crescimento rápido -	- Maior competitividade dos produtos importados - Maior competitividade das províncias vizinhas na atracção dos investimentos

Fonte: PEP Niassa 2017 (2008)

Tabela A.1.4 Análise SWOT dos Recursos Humanos pelo PEP Niassa 2017

Pontos Fortes	Pontos Fortes
- Melhoramento e expansão de serviços básicos - Formação e capacitação de recurso humanos nos sectores de serviços sociais - Implementação de programas de educação e alfabetização de adultos - Existência de centro de formação para o auto-emprego -	- Infra-estruturas inadequadas para unidades sanitárias e escolas, incluindo educação do nível superior, particularmente nas áreas periféricas - Baixa cobertura de rede escolar, infra-estruturas de saúde e abastecimento de água - Baixa disponibilidade de recurso humanos qualificados -
Oportunidades A	meaças
- Estabelecimento de sinergias entre a medicina tradicional e moderna - Expansão da rede de saúde - Aparecimento de mais ONGs e organizações comunitárias para cuidados de saúde - Existência de centros de formação de saúde do pessoal de saúde e educação - Aumento de recursos de serviços sociais - Possibilidade de uso de tecnologias alternativas menos onerosas para construção de habitação	- Crescimento de doenças sexualmente transmissíveis (HIV/SIDA) - Alto índice de analfabetismo - Distribuição dispersa da população, o que impossibilita os programas sociais de ajuda para as pessoas - Aparecimento de novas doenças endémicas - Alto custo de materiais de construção - Casamentos precoces e passagem precoce da rapariga a fase adulta - Baixos níveis de escolaridade da rapariga -

Fonte: PEP Niassa 2017 (2008)

Tabela A.1.5 Análise SWOT da Cultura e Desporto pelo PEP Niassa 2017

Pontos Fortes	Pontos Fortes
- Óptima altitude para pratica de desporto de atletismo - Existência de um único mosaico étno-cultural - Existência de localizações históricas e culturais -	- Baixa disponibilidade de infra-estruturas de desporto e cultura - Fraca sinalização e preservação e identificação dos locais históricos - Falta de serviços básicos de apoio para o desenvolvimento da cultura e desportos -
Oportunidades A	meaças
- Crescimento de recursos para a criação de áreas para conservação, preservação e atracção turística	- Deficiente prioridade dada aos investimentos para cultura e desportos - Queimadas descontroladas - Conflitos culturais ex. Ritos de iniciação vs calendário escolar -

Fonte: PEP Niassa 2017 (2008)

Tabela A.1.6 Análise SWOT de Governação pelo PEP Niassa 2017

Pontos Fortes	Pontos Fortes
- O Programa de Reformas do Sector Público e Plano de Reforma Provincial estão em processo - Melhoramento gradual de serviços públicos - Aumento gradual de receitas fiscais - Estabelecimento e profissionalização de uma loja “janela única” da província - Existência de Planos de Desenvolvimento do Distrito e consolidação do Sistema de Planificação - Estabelecimento de Conselhos Consultivos Comunitários - Estabelecimento de Conselhos para o Policiamento Comunitário - Expansão dos serviços de administração da justiça nos distritos - Existência da Fundação Malonda, uma instituição para a promoção e apoio do desenvolvimento do sector do privado - Existência de um Centro de Negócios no Niassa, Nakosso para o estabelecimento de um bom ambiente de negócios -	- Deficiente processo de descentralização - Deficiente prestação de serviços públicos - Não-existência de mecanismos de controlo e avaliação de desempenho dos funcionários públicos - Deficientes mecanismos de monitoria e avaliação - Falta de motivação dos funcionários públicos e, consequentemente, alto índice de absentismos no cumprimento das suas obrigações - Prevalência da desigualdade - Ausência de práticas que tornem os funcionários públicos responsáveis - Fraco desenvolvimento da sociedade civil e dependência de finanças externas e do governo central - Deficiente coordenação entre o governo e organizações da sociedade civil no desenvolvimento das actividades - Fraco desenvolvimento do sector privado -
Oportunidades A	ameaças
- Programas e políticas de reformas em processo no país - Criação das assembleias provinciais - Criação de instituições de apoio às reformas (BAU, Secretariado Provincial, Nakosso, Fundação Malonda, Gabinete dos Estudos Estratégicos) - Crescimento do investimento público e privado - Estabelecimento de parcerias entre os sectores público e privado e sociedade civil	- Falta de satisfação das solicitações de várias organizações emergentes no sector privado e sociedade civil - Conflitos entre sectores (privado, sociedade e estado) - Falta de coordenação entre os sectores públicos e privado e sociedade civil - Estrutura legal inadequada - Fracasso no investimento público e privado - Absentismo e indiferença - Disparidade entre os distritos - Conflitos étno-tribais - Prevalência e crescimento do HIV/SIDA

Fonte: PEP Niassa 2017 (2008)

Apêndice-B
Condições das Vilas
na Província de Niassa

B.1 Pesquisa da Aldeia (Comunidade)

Neste estudo de planificação, dois peritos expatriados do desenvolvimento rural e regional realizaram uma pequena pesquisa da aldeia, junto com um assistente de pesquisa local. Esta pesquisa da aldeia baseou-se em dois tipos de questionários estruturados destinados a informantes-chaves e para os agregados familiares. Esta pesquisa abrangeu 11 aldeias e 23 agregados familiares nos quatro distritos. Os números amostra das aldeias e dos agregados familiares são pequenos. Contudo, deu-se mais ênfase aos aspectos qualitativos da vida e de subsistência da aldeia. A observação directa durante a visita, pesquisa e estadia nas aldeias e a conversa com as pessoas locais foram muito importantes para que os dois expatriados entendessem a vida e os meios de subsistência da aldeia.

B.2 Constatações da Pesquisa da Aldeia

- (1) Alguns produtores locais alugam camiões ou “chapas” (minibus) para o transporte da sua produção agrícola para os locais dos mercados. Geralmente, eles trazem pouca quantidade da produção de bicicleta para os pontos de compra, e esperam pelos revendedores que vêm às suas aldeias, ou vendem aos seus vizinhos nas aldeias. No caso de tabaco e algodão, as empresas compradoras vêm às aldeias para comprar a sua produção.
- (2) Nas suas aldeias e aldeias vizinhas, quase que não existe ninguém que tenha/opere camiões ou “chapas”. Nas 11 aldeias pesquisadas, apenas um residente possui um veículo. Por isso, os residentes das aldeias não alugam camiões ou minibus para o transporte e venda dos seus produtos.
- (3) As bicicletas constituem o modelo de transporte mais importante para os residentes. 20 dos 23 agregados familiares pesquisados possuem uma ou três bicicletas.
- (4) O número de escolas primárias aumentou com os estabelecimentos de novas escolas na aldeia. Contudo, nem sempre essas novas escolas têm turmas até a 7ª classe. A expectativa dos residentes em relação à educação escolar geralmente é alta.
- (5) Várias aldeias não possuem furos de água com bomba manual. Nas 11 aldeias pesquisadas, apenas quatro aldeias possuem furos com bomba manual. Nas zonas em que não há furos com bomba manual, os residentes recorrem aos poços e rios. Os poços não podem ser usados na época seca, e portanto eles são obrigados a recorrer aos rios que, em muitos casos estão longe das residências.
- (6) As terras cultivadas não são tão largas. Mais da metade (13 agregados familiares), dos 23 pesquisados, cultivam em terras com menos de 3ha.
- (7) Existe uma clara diferença nos valores gastos e o padrão entre os meses de

abundância e os meses de escassez durante o ano. Ver a Tabela B.2.1

Tabela B.2.1 Padrão de Despesas dos Meses Abundantes e Meses de Escassez

Mês Abundante		Mês de Escassez	
Despesa Mensal	No. de Agregados Familiares	Despesa Mensal	No. de Agregados Familiares
Menos de 500Mt	7	Menos de 100Mt	7
500~1,000 Mt	4	100~200 Mt	3
1,000~1,500 Mt	1	200~400 Mt	2
1,500~2,000 Mt	5	400~600 Mt	3
2,000~2,500 Mt	1	600~800 Mt	5
2,500~3,000 Mt	2	800~1,000 Mt	1
Mais de 3,000 Mt	3	Mais de 1,000 Mt	2
Nº Total de Agregados Familiares Inquiridos	23	Nº Total de Agregados Familiares Inquiridos	23

Fonte: Pesquisa de uma Pequena Aldeia/comunidade realizada pela Equipa de Estudo da JICA

