



DOS BURACOS NAS ESTRADAS À PROSPERIDADE

Onze excelentes auto-estradas interestaduais rasgam os doze países da África Austral, ligando-os aos 15 portos nos dois oceanos. Já lá vai o tempo em que o transporte fluvial era o melhor método para transportar as riquezas da região. Mas, nos nossos dias e apesar de todas as faixas de rodagem e grandes guindastes de contentores, a África Austral perde biliões de dólares todos os anos devido à má gestão das suas infra-estruturas. Da RDC até à África do Sul, a velocidade média do transporte ferroviário é de 10 quilómetros por hora. O transporte rodoviário não é muito mais rápido. Na maioria dos casos, os trabalhadores portuários demoram dias em vez de horas a descarregar embarcações. O Banco Mundial afirma que 'em todos os portos da SADC, o tempo de atracagem para descarga dos navios de contentores, é muito superior ao dos eficientes portos doutras partes do mundo'.

Ineficientes postos fronteiriços, impostos elevados e regras de peso inconsistentes entre um país e outro, gastam tempo valioso e aumentam, desnecessariamente, os custos de transporte. Os custos líquidos de transporte e seguros, fornecidos por estrangeiros, na maioria dos países de África a Sul do Sara, absorvem mais que 25% do valor das exportações.

Isto nem é sustentável – nem deve ser aceitável. Depois do colapso das negociações sobre o comércio global, em Cancun, México, em Setembro último, os países em vias de desenvolvimento devem esforçar-se para se tornarem mais competitivos em termos económicos. Infra-estruturas pobres – e deficientemente geridas – tornam esse objectivo impossível. Contudo, apesar da constante produção de documentos com normas impecáveis, os líderes da África Austral são sistematicamente incapazes de providenciar o necessário empenhamento financeiro para desenvolver esta região carregada de espíritos empreendedores. Como afirma Michel Audigé, um perito em transportes

do Banco Mundial, 'é necessário estabelecer-se uma visão estratégica regional para se assegurarem corredores efectivos e eficientes'.

Esta edição do Barómetro da SADC analisa os obstáculos que impedem a região de utilizar efectivamente as suas infra-estruturas para desenvolver o que necessita. O artigo principal desta edição adverte que a SADC não tem um plano abrangente para fechar os buracos das estradas e voltar a fazer circular os comboios. O artigo analisa as questões proeminentes que afectam as infra-estruturas dos transportes na região, identificando as deficiências e oportunidades e sugerindo maneiras práticas para o progresso da SADC. Sugere que a SADC terá que resolver os problemas de organização e política interna que impedem que as suas boas intenções sejam transformadas em planos concretos. Insta também a SADC a identificar oportunidades, tais como as que são propostas pela Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD) e a expansão do comércio sulafricanos na região.

Outros artigos referem a importância de se debater a simplificação do comércio dentro da Organização Mundial do Comércio (OMC); as lições que os outros Estados Membros da SADC poderão tirar da experiência da privatização dos Caminhos de Ferro da Zâmbia; as vantagens e limitações associadas à privatização dos portos na região da SADC; a importância da informática e tecnologia de comunicação no desenvolvimento regional e a água como um recurso estratégico. Apesar da maior parte da atenção estar focada na infra-estrutura dos transportes, dois artigos desta edição reconhecem a importância das infra-estruturas financeiras e sociais para o desenvolvimento. Também reportamos a cimeira da SADC realizada em Agosto de 2003 em Dar es Salaam e avaliamos a capacidade da Tanzânia para liderar a SADC. (S)

NESTA EDIÇÃO

SADC Não é Veículo para Desenvolvimento de Infra-estruturas.....	2
Transportes na SADC P e R.....	6
Reparação das Estradas e Caminhos de Ferro de Angola.....	8
A África do Sul no Seio da SADC.....	9
Privatização dos Caminhos de Ferro da Zâmbia.....	10
Falar ou Não Falar.....	11
Privatização dos Portos.....	12
O Corredor Trans-Kalahari: Oportunidades à Vista.....	13
Crise Política Afecta Infra-estruturas do Zimbabwe.....	14
Informática e Comunicações: Nova Abordagem da SADC.....	15
As Ligações Sem Fios Excedem as Linhas Fixas na SADC.....	16
A Infra-estrutura Financeira da SADC.....	17
Os Rios Transfronteiriços.....	18
As Reuniões da SADC em Dar.....	20
SADC: Crise de Liderança.....	21
O Corredor de Dar-es-Salaam: Tempo de Mudança.....	23

Número do ISSN: 1728-063X

Editora: Gina van Schalkwyk

PO Box 31596, Braamfontein, 2017
South Africa
Tel: +27 (0)11 339 2021
Fax: +27 (0)11 339 2154
vanschalkwykg@saiia.wits.ac.za

Quaisquer opiniões expressas são da responsabilidade dos respectivos autores e não de NORAD ou SAIIA. Os direitos de autor dos artigos mantêm-se como propriedade dos seus autores.
© South African Institute of International Affairs. Todos os direitos reservados.





A SADC Não É Veículo Para Desenvolver Infra-Estruturas

Até há bem pouco tempo, considerava-se como bom se um camião demorasse seis dias a transportar a sua carga, penosamente, desde a capital do Bostwana, através do deserto, até ao porto da Baía de Walvis, na costa atlântica da Namíbia. Agora, os condutores podem atravessar os 1.400 quilómetros de extensão da estrada em menos de dois dias.

Cinco anos após a sua abertura oficial, o Corredor Trans-Kalahari tornou-se num exemplo dos benefícios económicos que podem ser alcançados com o aperfeiçoamento da administração das estradas e caminhos de ferro da África Austral. Nos postos de fronteira, ao longo do percurso, as diversas taxas aduaneiras nacionais e códigos de estrada estão uniformizados com os regulamentos regionais comuns. Serviços, como a recepção nos telemóveis e facilidades de alojamento, têm sido melhorados, possibilitando aos camionistas atravessar mais rapidamente as fronteiras nacionais e comunicar com maior facilidade.

Mas, numa região cruzada por onze importantes eixos rodoviários e ferroviários o Corredor Trans-Kalahari é uma excepção. A não ser que semelhantes melhoramentos sejam feitos nas outras importantes rotas comerciais, a África Austral nunca será uma entidade completamente integrada e economicamente competitiva.

Os buracos nas auto-estradas não são o problema crítico. Os verdadeiros buracos são a má administração e a apatia política. Apesar das aspirações de construir uma comunidade económica coesa e dinâmica, os líderes regionais têm fracassado repetidas vezes no apoio financeiro das suas grandiosas intenções. Tal incapacidade está a ser dispendiosa, especialmente quando as conversações sobre o comércio internacional atingiram um impasse e a capacidade das nações ou regiões para atraírem investimento externo depende, cada vez mais, do estado das suas economias. A combinação de estradas

com uma manutenção péssima, de procedimentos fronteiriços difíceis e outras deficiências, traduz-se em custos de transporte que atingem valores de 20-30% do preço total das mercadorias. Se compararmos isso com o Brasil, por exemplo, concluímos que o transporte das mercadorias constitui apenas 12% do seu custo total. A África Austral perde biliões de dólares por ano enquanto os camiões se definham em postos fronteiriços apinhados de gente ou, pior ainda, fechados e os navios esperam, dias sem fim, nas docas, para serem descarregados.

Reconhecendo a necessidade de cooperação para se resolver as fraquezas na infra-estrutura dos transportes, os líderes regionais têm promulgado visões grandiosas e estabelecido uma plethora de

Apesar das aspirações de construir uma comunidade económica coesa e dinâmica, os líderes regionais têm fracassado repetidas vezes no apoio financeiro das suas grandiosas intenções.

instituições e mecanismos que se sobrepõem uns aos outros. Mas o progresso lento que se regista no desenvolvimento das infra-estruturas e noutras áreas de cooperação reflecte a incapacidade dos líderes da África Austral de transformarem a SADC num veículo poderoso de desenvolvimento regional.

Um mercado global cada vez mais competitivo

Na opinião do Presidente da Zâmbia, Levy Mwanawasa, 'o estabelecimento de serviços eficientes ao longo do Corredor de Benguela, teria benefícios

importantes... o acesso da Zâmbia ao porto do Lobito, iria valorizar a sua competitividade nos mercados mundiais de exportação'.

Os países da SADC estão conscientes de que não podem competir globalmente como participantes individuais. Essa foi, em parte, a razão que os levou a criar, em 1980, a Conferência para a Coordenação do Desenvolvimento da África Austral (SADCC), tendo-a transformado mais tarde, em 1992, na SADC. Mas, por toda a África Austral, as infra-estruturas físicas insuficientes e deficientemente preservadas, continuam a restringir a circulação livre do comércio, de capital e da mão-de-obra, afectando tanto o comércio regional como o comércio e competitividade com o exterior.

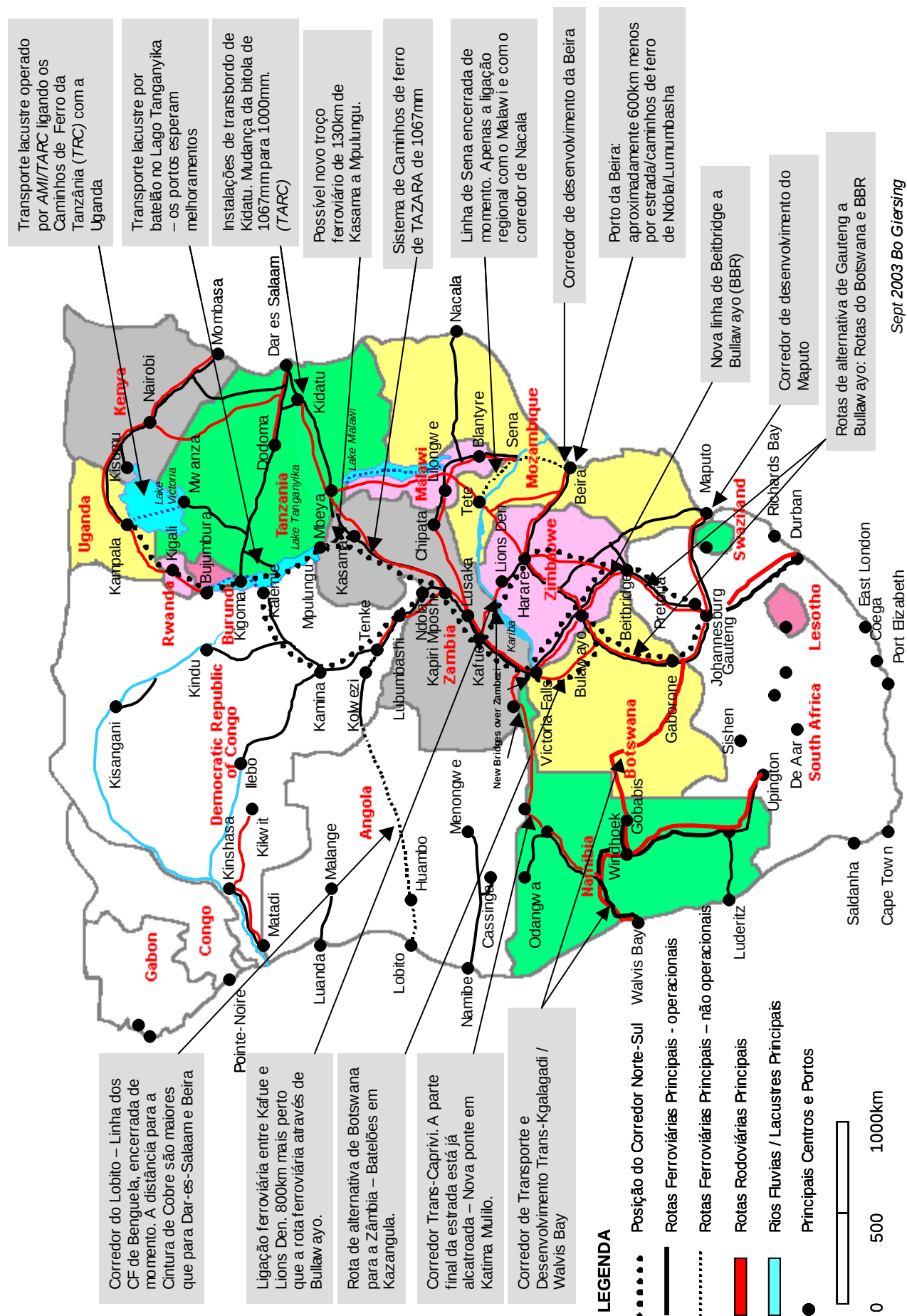
Actualmente, a infra-estrutura dos transportes da região (estradas, vias férreas e portos) não têm capacidade para suportar um maior volume de carga. Contudo, com a implementação do Protocolo de Comércio Livre da SADC, espera-se um aumento do comércio entre as regiões, do nível actual de 20%, para os 35% em 2008.

Os portos sulafricanos já não têm capacidade para manusear o aumento de carga da região (especificamente, do Zimbabwe, Zâmbia, Moçambique, Angola e Malawi), que cresceu a uma média de 40% ao mês, desde 2001 até 2002. Na primeira metade de 2003, os portos Sul Africanos – em especial, Durban, que manuseia a maior parte do tráfico regional – estavam tão congestionados que os navios chegavam a esperar, ao largo, até 10 dias para serem carregados ou descarregados.

Atraindo investimento para as infra-estruturas

Para melhorar as ligações regionais e estimular a produção e o desenvolvimento, a SADC identificou vários corredores de desenvolvimento. Estes corredores procuram criar sistemas integrados de produção,

(continua na pág 4)





(continuação da pág 2)

transporte e desenvolvimento, ao longo das linhas férreas e estradas já existentes mas, muitas das vezes, delapidadas.

Os corredores têm estado a funcionar a vários níveis. No Corredor de Nacala, existe ainda um ramal entre a fronteira de Moçambique e Malawi em Entre Lagos e a cidade do Cuambe, em Moçambique, onde a linha está em condições tão más que os comboios só podem viajar entre 10 e 15km por hora – impondo um esforço enorme tanto ao condutor como à locomotiva. Em Angola, onde o Corredor Lobito / Benguela ainda se encontra em construção, os grupos de assistência pediram recentemente para que fosse feita uma reparação de emergência das infra-estruturas dos transportes, para se evitar uma 'nova emergência humanitária'.

A privatização dos sistemas de transporte pode superar a má administração e manutenção. Mas, em muitos dos países da SADC, os processos de privatização podem levar entre 10 a 15 anos a completar. Muitas das vezes, são atrasados por questões políticas internas. O processo de privatização da Companhia dos Caminhos de Ferro da Tanzânia, por exemplo, será atrasado, provavelmente, até depois de 2005, devido à possibilidade do grande número de despedimentos poder reflectir-se negativamente no governo e na sua participação nas campanhas eleitorais previstas para esse ano. Na África do Sul, a influência dos sindicatos nas políticas nacionais, causou a estagnação das privatizações dos portos e serviços portuários.

O director administrativo da Comissão de Privatização do Malawi, Maziko Sauti-Phiri, prevê que as demoras no processo de privatização poderão levar à perda, em cada ano que passa, de até 6% do valor líquido das empresas. O que resulta numa quebra de receitas, desencorajando possíveis investidores.

Os investidores querem ver lucros imediatos, mas, o mais importante é que necessitam de informação

abrangente sobre o mercado e um ambiente seguro para investir. Se os estados membros da SADC fornecessem uma informação estatística actualizada e exacta a organização poderia proporcionar um centro de sistemas adequados de informação regional. Da mesma forma os Estados Membros poderiam encorajar a confiança dos investidores através de uma governação política e económica transparente e responsável, tanto a nível nacional como regional.

Com plano...

A nível regional, a boa governação necessita da elaboração de um plano transparente e abrangente que estabeleça objectivos alcançáveis e contenha indicadores mensuráveis de

Os outros Estados Membros da SADC devem aproveitar a SADC e a Nepad pelo que estas organizações podem contribuir para o reforço da confiança dos investidores e para a elevação do perfil internacional da região.

execução. Para além disso, tal plano estratégico deverá reconhecer as ligações entre os diferentes directórios e os sectores ao nível da SADC.

O Plano Indicativo de Desenvolvimento Estratégico Regional – um programa de 10 anos para orientar as iniciativas da SADC, adoptado em Agosto deste ano, em Dar es Salaam, Tanzânia, na cimeira anual dos Chefes de Estado – não satisfaz estes requisitos. Em vez disso, o plano, que demorou o dobro do tempo previsto para a sua finalização, reflecte as limitações impostas ao Secretariado da SADC pela falta de empenhamento financeiro e político dos Estados Membros. Salpicado de gíria impressionante, mas não

comprometedora, requer, entre vários pontos, '100% de conectividade à rede do poder regional para todos os Chefes de Estado até 2012'; 'liberalizar os mercados de transporte regional até 2008' e harmonizar 'as políticas e legislação do sector da água até 2006'. Mas carece de alvos atingíveis dentro de prazos específicos, estimativas de custo, medidas de implementação e prioridades claras. Não atribui responsabilidades a actores específicos, limitando-se a fazer referências vagas aos 'estados membros', 'SADC', 'sector privado' e 'indústria de transportes rodoviários'.

...ou sem plano

O Desenvolvimento do Corredor do Maputo é um co-projecto entre a África do Sul e Moçambique. Os ministros do transporte da África do Sul, Namíbia e Botswana assinam em Outubro, um memorando de entendimento sobre o desenvolvimento e administração do Corredor Trans-Kalahari. A Spoornet transporta mais do que 90% da carga regional e opera as linhas férreas entre Joanesburgo e Maseru, e para norte Entre Joanesburgo e Lusaka e as Cataratas de Vitória, para além de outras. Empresas sulafricanas também estão envolvidas na RDC, Moçambique, Tanzânia e Botswana, onde providenciam soluções logísticas, participam em consórcios e criam estruturas para transbordo de carga. As Linhas Aéreas sulafricanas (SAA) têm-se tornado num parceiro estratégico das transportadoras nacionais da Zâmbia e Tanzânia, levando a um aumento significativo da frequência dos voos aéreos entre Joanesburgo e estes países.

Os desenvolvimentos infra-estruturais, tais como os bem sucedidos Corredores de Maputo e Trans-Kalahari, e melhoramentos dos aeroportos e estradas da região, estão a progredir sem terem nada a ver com a SADC. Este é o resultado de duas tendências emergentes.

Os acordos para desenvolver o transporte transfronteiriço e o



desenvolvimento dos corredores, são assinados entre os líderes dos dois ou três países respectivos. Embora muito semelhantes aos da SADC, tais acordos têm melhores probabilidades de implementação, pois tomam em conta as prioridades e constrangimentos nacionais. Também envolvem menos participantes. A partir dos exemplos acima mencionados, parece provável que também venham a ter melhores possibilidades de êxito, se a África do Sul for um dos signatários.

A África do Sul ainda domina

Quando os Estados da Linha da Frente se uniram em 1980, com o objectivo de reduzir a sua dependência da África do Sul do *apartheid*, a base da sua cooperação era a infra-estrutura. Vinte e três anos mais tarde, os estados da SADC ainda confiam na economia da África do Sul para o investimento na região e para manter ou recuperar as suas frágeis infra-estruturas de transportes.

O papel político e económico da África do Sul na região, é um ponto controverso e sensível para os outros países da SADC. Empresas sulafricanas são, muitas vezes, acusadas de prejudicar as empresas locais que não conseguem competir perante a sua superioridade. Politicamente, a África do Sul é frequentemente referida como a opressora regional, ou 'um elefante numa jaula de vidro'.

Os responsáveis pelas decisões políticas da África do Sul, aceitam que o país não pode ser uma ilha de prosperidade num mar de pobreza. Por consequência, a África do Sul está a encorajar activamente o envolvimento das empresas sulafricanas na região. Se retirarmos da equação os investimentos em petróleo, a África do Sul surge como o 10º maior investidor na região da SADC durante 2002. Embora o país esteja representado em todos os sectores, a sua presença é particularmente sentida nas áreas de infra-estrutura e serviços.

De Luanda até Lilongwe, as companhias de construção sulafricanas,

como a Grinaker e a Murray and Roberts, estão a construir edifícios para escritórios e centros comerciais. A Eskom, companhia de electricidade sulafricana, é a única fornecedora de energia eléctrica à empresa de fundição, Mozal Alumínium, perto de Maputo, em Moçambique.

A Spoornet, companhia estatal dos caminhos de ferro sulafricana, é a parceira maioritária em muitos dos consórcios que tomaram conta das linhas ferroviárias regionais privatizadas. Actualmente, dirige a linha entre Beitbridge e Bulawayo, no Zimbabwe. É um parceiro dominante no grupo que ganhou a proposta para a privatização dos Caminhos de Ferro da Zâmbia e um licitante preferido na privatização dos Caminhos de Ferro da Tanzânia. Mas, como salienta Bo Giersing nesta edição, a Spoornet é uma subsidiária da Transnet – uma empresa pública sem dinheiro, ineficiente e muito mal administrada, que poderá exportar para a região as suas práticas não competitivas e monopolísticas. O papel político da África do Sul na África Austral é ainda mais ambíguo. Alguns esperam que o país venha a desempenhar um papel de liderança, mas a maioria dos países da SADC está hesitante em aceitar a chefia da África do Sul.

Não obstante as suas ofertas de ajuda à região, a África do Sul irá, fundamentalmente, olhar pelos seus interesses. Contudo, é de seu interesse o desenvolvimento e melhoramento da região tanto a nível económico como político. Também o é a consolidação da SADC. A África do Sul depende da SADC para legitimar o seu papel na região. Da mesma maneira, necessita da Nepad, da União Africana, do Movimento dos Não Alinhados, e do Grupo dos 20+, para lhe dar voz na arena internacional. Esta necessidade vai crescendo à medida que o milagre da transição para uma democracia multipartidária se vai desvanecendo da memória.

Os outros Estados Membros da SADC devem aproveitar a SADC e a Nepad

pelo que estas organizações podem contribuir para o reforço da confiança dos investidores e para a elevação do perfil internacional da região.

Porque representa uma combinação de recursos humanos e financeiros insuficientes, uma secretaria forte da SADC pode ter um papel importante no desenvolvimento das políticas para auxiliar os países da região a envolverem-se com a África do Sul, Nepad e com o resto do mundo. Só assim os Estados Membros da SADC poderão reclamar que têm o controlo colectivo do plano e desenvolvimento regional nas suas próprias mãos e que não está sob o controlo directo da África do Sul.

O que se deve fazer?

Os vizinhos da África do Sul, para enfrentar o seu domínio, devem desenvolver uma visão regional que lhes permita envolverem-se construtivamente com a expansão deste país na região. A SADC deve proporcionar um foro no qual os estados mais pequenos da região podem discutir com a África do Sul os seus receios e estabelecer planos de desenvolvimento regional que sejam consistentes com os seus objectivos nacionais. De momento, não têm capacidade para o fazer e, consequentemente, dependem da África do Sul para preparar o plano regional.

Mas o fortalecimento da SADC para a capacitar a assumir um papel mais importante no desenvolvimento da região, teria que passar pela cedência de alguma soberania por parte dos estados membros. Os líderes da África Austral têm também que dar ao Secretariado da SADC um mandato transparente e independente e recursos financeiros e humanos suficientes para que possa desenvolver e implementar políticas. Também aqui os líderes deveriam envolver diferentes partes interessadas – tais como a comunidade empresarial e as ONGs – para, conjuntamente, prepararem um plano de desenvolvimento. 

Gina van Schalkwyk



OPINIÃO

TRANSPORTES NA SADC: Perguntas e Respostas

A África Austral está a afastar-se cada vez mais do seu passado, repleto de conflitos, e a tornar-se numa região mais coesa, tornando-se crucial o desenvolvimento rápido das redes eficientes de transporte e cadeias logísticas. Alguns países da SADC ainda estão a tentar inverter décadas de negligência e carências de investimento em relação às suas estradas e caminhos de ferro. Outros países, especialmente aqueles em que os governos criaram parcerias com companhias privadas, estão a colher os benefícios das redes rodoviárias e ferroviárias revitalizadas. *Paul Ash* pediu a figuras públicas e empresários regionais que dessem a sua opinião sobre as infra-estruturas de transportes da SADC.

Qual a importância da infra-estrutura no desenvolvimento?

Dr. John Middleton, International Finance Corporation (IFC)

Encontra-se na base de todo o desenvolvimento. Pelas estimativas da IFC, mais de 2 biliões e 300 milhões de pessoas sofrem da falta de fontes de energia modernas e mais de 2 biliões de pessoas não têm acesso a saneamento adequado; 1 bilião e 200 milhões de pessoas têm falta de água potável, e 1 bilião tem falta de acessos rodoviários.

Duncan Bonnet, Whitehouse and Associates

O desenvolvimento das infra-estruturas não pode acontecer isolado [de] outros desenvolvimentos. Uma via férrea sem mercadoria para transportar é simplesmente uma linha de aço.

Bradley Knapp e Henry Posner III, Railroad Development Corporation

Quando os caminhos de ferro não satisfazem as necessidades do mercado dificultam gravemente a economia. O exemplo mais óbvio é o Zimbabwe, onde a falta de capacidade significou o fecho de

algumas indústrias.

Neste momento, em que estado está o desenvolvimento das infra-estruturas na SADC?

Moeletsi Mbeki, empresário:

Existe uma falta enorme de capacidade no sector governamental em África – não há engenheiros e inspectores suficientes e a má administração das economias é generalizada.

Duncan Bonnet: Há ainda graves obstáculos. O custo dos transportes é uma questão crítica para a abertura do comércio regional. Os custos dos transportes na SADC são muito elevados causando prejuízos na competitividade da região, tanto no comércio de exportação como no regional.

Dr John Middleton: Geralmente as infra-estruturas em África, desde a energia até aos telefones e água, estão [atrasadas] em comparação com outras partes do globo, mas muitos concordam que os países da SADC estão em melhores condições do que os outros países Africanos para Norte.

Peter Copley, perito em transportes, Banco de Desenvolvimento da África Austral

As infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias são provavelmente tão boas quanto possível, considerando o nível de apoio institucional e financeiro que recebem e o desequilíbrio que existe na sua procura.

Ian Bird, BOSS Logísticas

A infra-estrutura ferroviária está delapidada e necessitada de investimentos significativos. Os custos de reparação irão ter um impacto negativo nos preços dos serviços futuros, retardando o desenvolvimento económico.

Terry Hutson, jornalista do sector de transportes, www.ports.co.za

Enquanto a África do Sul tem a melhor

infra-estrutura de portos da SADC, os portos locais não estão adequadamente equipados para o presente volume de comércio e o congestionamento é um problema. Existem também problemas nas cadeias logísticas. Alguns agentes marítimos fecham às 16h30 apesar de exigirem que os portos trabalhem 24 horas por dia.

Quais as realizações ou melhoramentos significativos que se registaram nas infra-estruturas nos últimos anos?

Piet Gieringer, Director Executivo Interino, Cross Border Road Transport Agency

Houve uma grande melhoria nas nossas relações [da África do Sul] com os outros países da SADC. O posto fronteiriço de Beitbridge está agora aberto 24 horas por dia. Também é possível emitirmos uma só licença para um camião viajar por todo o percurso desde a África do Sul até à RDC.

Duncan Bonnet: A intervenção da tecnologia está a desobstruir os engarrafamentos no sistema. Alguns dos portos, particularmente de Dar-es-Salaam e Takoradi, no Gana, têm melhorado, de forma marcante, os seus tempos de resposta aos navios, através da instalação de novos sistemas de software.

Bradley Knapp e Henry Posner III:

Tanto quanto sabemos, a infra-estrutura do transporte ferroviário da região tem tido poucos melhoramentos nos últimos anos. O maior investimento que ocorreu parece ter afastado o trânsito existente, em vez de criar novo trânsito. Tem havido pouco ou nenhum crescimento real. De facto, é evidente o declínio em vez do progresso, com a deterioração prolongada da Spoornet, que, ao mesmo tempo, rejeita as iniciativas mais básicas do sector privado, como [a] concessão de linhas de densidade ligeira.



Peter Copley: As condições das estradas têm melhorado como resultado da Iniciativa do Banco Mundial de Manutenção das Estradas Africanas, mas, até certo ponto, como resultado desse melhoramento, nos últimos 15 anos, todo o crescimento de transporte de carga tem sido por estrada.

Ian Bird: O conceito de concessões está a ganhar ritmo com o apoio político dos governos da SADC e a [sua] conclusão de que as economias não podem suportar o rejuvenescimento do sistema ferroviário.

Terry Hutson: Maputo está a funcionar muito bem, agora que as suas operações estão nas mãos da Mersey Docks. A privatização de Nacala também está a começar a dar resultados.

Qual a melhor maneira de desenvolver infra-estruturas e serviços sem perder tempo e dinheiro?

Dr John Middleton: A opinião da IFC é que a prioridade devia ser dependente das forças de mercado. Se o comércio entre os países for uma prioridade importante em dois países vizinhos, então isso indicaria certamente a necessidade de melhores ligações.

Peter Copley: O melhor conhecimento tem vindo sempre do equilíbrio entre o conhecimento local e internacional.

Bradley Knapp e Henry Posner III: Focar a atenção no mercado e permitir ao sector privado assumir a liderança nas decisões sobre investimentos e serviços.

Ian Bird: Criar um clima de concessões economicamente justificáveis, onde a concessão é estruturada para transportes de longa distância, e [garantir] que os investidores compreendam que a curto prazo não haverá lucros significativos através do aumento substancial do custo de serviços ao utilizador.

Dr. João Caholo, Secretariado da

SADC:

A SADC está a encorajar parcerias público-privadas, visto que o desenvolvimento das infra-estruturas dos países da SADC tem que mudar de uma posição orientada pelos doadores, para a posição de auto financiamento. A integração regional tem a ver com o movimento de pessoas e mercadorias, e [proporcionar] serviços de boa qualidade e quanto mais fácil for, mais cedo o nosso sonho de um mercado comum se realizará.

Quais as grandes lições tiradas? Quando?

Dr John Middleton: Maior não é necessariamente o melhor. A época dos projectos de grandes infra-estruturas, patrocinados pelo Banco Mundial – barragens, auto-estradas, caminhos de ferro – passou à história. Somos de opinião que criando pequenas e médias empresas é possível chegarmos com mais eficiência a um maior número de pessoas.

Peter Copley: Os países da África Austral são muito pequenos e se a região quiser competir, internacionalmente, com o Brasil, a Índia, Argentina, Austrália ou – Deus nos livre! – a China, qualquer entidade da magnitude da SADC é o melhor meio de sobreviver e crescer.

Michael Duncan, Alexander Forbes: Estes grandes projectos – barragens, auto-estradas e caminhos de ferro – são extremamente complexos e envolvem parceiros múltiplos com grandes e diversos riscos. Obviamente que é importante a escolha do intermediário certo para se reverem as condições do contrato e garantir que não existam lacunas na cobertura. Onde existir envolvimento do sector privado, poderá ser necessário haver garantias sobre as consequências dos atrasos imprevistos nos projectos, que poderão ter um impacto devastador sobre os lucros e fluxos de caixa futuros.

Quais devem ser as prioridades da SADC para melhorar a infra-estrutura

e o desenvolvimento?

Bradley Knapp e Henry Posner III: A reforma institucional é mais importante do que o melhoramento técnico, especialmente quando o mercado dos transportes é de importância fundamental. Por esta razão, alternativas institucionais como as concessões, deverão ser promovidas pela SADC.

Moeletsi Mbeki: Não é fácil. As linhas férreas prestam serviços à economia e se a economia não desempenhar o seu papel estas não irão funcionar. Deparamo-nos com opções difíceis na procura de uma governação competente que possua a determinação política e o apoio popular.

Piet Gieringer: É necessário estudarem-se os encargos pagos pelos utentes das estradas. Os nossos empresários não podem competir com empresários de países como o Zimbabwe, com taxas de US\$10/100km para os utentes das estradas. O Corredor do Maputo é ideal para os camionistas sulafricanos porque não existem taxas para os utentes das estradas, mas em Moçambique tem que se pagar uma taxa de US\$10.

Dr John Middleton: Acesso à água potável que é fundamental para a saúde e importante é também o desenvolvimento dos transportes porque abre o potencial para o comércio e desenvolvimento dos mercados. Em África, o estado deficiente das infra-estruturas dos caminhos de ferro significa que, numa forma geral, os lucros do investimento rodoviário são mais imediatos.

Ian Bird: Concentrem-se nos caminhos de ferro em vez de estradas.

Terry Hutson: Investir ...e dar um abanão nas alfândegas para que reduzam os atrasos nos postos de fronteira.



Reparação Das Estradas E Caminhos De Ferro De Angola

Com a melhoria das condições de segurança nas estradas de Angola, um pequeno grupo de empresas de camionagem da África do Sul começou já o transporte de mercadorias até Luanda.

Como diz um dos empresários de Joanesburgo que viaja frequentemente para Angola, 'trata-se de uma viagem longa num só sentido, de duas ou três semanas e bastante cara'.

'As estradas continuam em péssimo estado e não recebem a manutenção adequada. Um buraco é tapado com areia para ficar exposto pouco depois de dois camiões terem passado por ele ou então, depois de uma chuvada'.

Na sequência de várias décadas de guerra, serão necessários muitos anos para restaurar a infra-estrutura dos transportes no país.

Lyson Muwila, do Banco de Desenvolvimento da África Austral, diz que Luanda já desenvolveu uma estratégia de reabilitação, identificando os transportes como um dos sectores cruciais. 'Tendo em conta a necessidade de distribuição de ajuda [com fins humanitários], foi identificada uma quantia elevada dos recursos internos do país para os transportes'.

Muwila disse que a entrada de Angola para a Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), fez aumentar o perfil público de Angola. 'A participação na SADC facilitou a distribuição e aquisição de informação, porque existe muita interacção entre Angola e os outros países da SADC...a SADC já abriu caminho para uma renovada atribuição de recursos a Angola'.

Disse também que a influência das iniciativas do sector privado tem sido considerável. Acrescentou que muita da competência técnica necessária à reabilitação das infra-estruturas dos transportes vem da região, especialmente de peritos sulafricanos.

Andrew Maggs, um consultor independente de construção, realçou

que, em termos de planeamento governamental, Luanda está a analisar as iniciativas regionais e como integrar o seu plano nas infra-estruturas já existentes para os transportes na SADC. 'Em geral, a atenção está virada para o desenvolvimento de três corredores: Lobito, Malange e Namibe'.

Disse ainda que 'uma grande parte da reabilitação continua a ser conduzida para o auxílio [assistência e apoio de calamidades] aos refugiados vindos do exterior e às populações internamente deslocadas. O Programa Mundial de Alimentação da ONU tem um projecto para reconstruir 15 pontes'. Também citou, como exemplo, a ponte sobre o rio Cuchem, na província do Huambo, que permitirá a distribuição de assistência humanitária a 16 mil pessoas vulneráveis.

A simplificação das normas alfandegárias em Santa Clara, o ponto de entrada da Namíbia, onde o tempo de espera foi reduzido de 10 dias para 3, irá simplificar a vida aos camionistas. As estradas são a prioridade para a restauração das infra-estruturas dos transportes em Angola. Contudo, a curto prazo, o governo, em vez de ser muito ambicioso, está decidido em tornar as estradas do país mais transitáveis. O Ministro das Obras Públicas de Angola, António da Silva, afirmou que o primeiro passo é a restauração das estradas – não no sentido de serem estradas de primeira classe – mas para as tornar transitáveis com um mínimo de tempo e dispendio. Foram consideradas como prioridades principais, os troços rodoviários deficientes, de Luanda até Luena, no centro do país e do Lubango, a cidade principal do sul, até Menongue.

Em termos de caminhos de ferro, André Luís Brandão, Ministro dos Transportes, disse que já foram restaurados cerca de 200 quilómetros, entre Luanda e o Dondo. Também já foram reparados dois troços da linha

de Benguela – entre o Huambo e Caoala e entre o Lobito e o Cubal.

A linha de Benguela é um via importante para o centro do continente. Atravessa o sudoeste da vizinha República Democrática do Congo, passando por Lubumbashi (a segunda maior cidade da RDC), e terminando em Ndola, do outro lado da fronteira, na Faixa de Cobre da Zâmbia. Ndola está ligada à rede da África Austral e, perto, em Kapiri Mposhi, a Tazara, ferrovia de construção Chinesa, vai até ao porto de Dar-es-Salaam no oceano Índico.

O ministro Luís Brandão prevê que levará 11 anos para Angola restaurar a sua rede ferroviária até ao nível de funcionamento normal.

Na Namíbia, está em construção um troço ferroviário a partir da cidade mineira de Tsumeb, no Norte, até à fronteira de Angola. Irá terminar no posto fronteiriço de Oshikango (oposto a Santa Clara). Será necessária a restauração das vias Angolanas e a construção de um troço até a fronteira, para se ligar o porto do Namibe, no Sul de Angola, com a Namíbia. A restauração do Namibe é considerada como um factor importante para desenvolver o potencial de exportação do Sul de Angola.

Enquanto o governo se concentra nas linhas férreas e estradas, companhias de navegação a operar no Porto de Cabinda, já compraram guindastes e, com o objectivo de solucionar o problema de sedimentação no porto, que se regista há três anos, também investiram em dragas.

Angola ainda só tem um aeroporto internacional. De acordo com o ministro dos transportes, será necessário construir-se um aeroporto de alternativa no Huambo, afim de se poder desviar o tráfego que utiliza Kinshasa e Brazzaville, actualmente, as únicas alternativas. (S)

Duncan Guy é o editor do Transport World Africa



A África Do Sul No Seio Da SADC: A Potência Na Região

Quando foi inicialmente fundada a organização regional agora chamada SADC, permitiu que os países imediatamente a norte da África do Sul se pudessem unir e reduzir a sua dependência económica do *Apartheid*. Agora, terminada a luta pela libertação, esta entidade regional foi remodelada para incluir a África do Sul.

Mas as suspeitas económicas não desapareceram por completo. Os antigos Estados da Linha da Frente, ainda desconfiados com o tamanho relativo da economia sulafricana, preocupam-se que Pretória venha a dominar completamente a região. A África do Sul tem cerca de um terço da população total da SADC mas produz cerca de 75% do PIB e cerca de 90% da energia eléctrica da região. O seu sistema ferroviário regista mais de 90% do tráfego regional.

As questões mais sensíveis continuam a ser o desequilíbrio comercial entre a África do Sul e seus vizinhos e a capacidade que o país tem de atrair investimento estrangeiro directo (*FDI*). (A África do Sul fez reverter a tendência de declínio do *FDI* em África atraindo US\$6 biliões e 600 milhões em 2001 o que representa substancialmente mais que os US\$900 milhões dos anos anteriores.)

Os governos Africanos têm vindo a reclamar que o *FDI* por parte das nações industrializadas não é suficiente e que, tradicionalmente, o fluxo líquido de capital tem sido para fora de África. Em termos de investimento, a África do Sul tem superado muitas das nações desenvolvidas, como o maior investidor em África, excepto nos sectores do petróleo e do gás. Contudo, os seus investimentos no continente têm despertado mais ansiedade do que gratidão.

Nos últimos 10 anos, o aumento substancial no comércio entre a África do Sul e os outros países da SADC, tem vindo a substituir, gradualmente, a posição comercial

assegurada anteriormente pelas nações industrializadas tanto do Ocidente como do extremo Oriente. A percentagem total das exportações sulafricanas para África aumentou rapidamente dos 9% em finais dos anos 80, para 19% presentemente. O ano passado, o país exportou cerca de ZAR44 biliões em mercadoria para o Continente Africano, sendo os quatro maiores destinatários Estados Membros da SADC. O Zimbabwe foi o maior importador, com ZAR7 biliões e 300 milhões. Moçambique, em segundo lugar, com ZAR6 biliões e 400 milhões seguido da Zâmbia com ZAR5 biliões e meio e Angola, com ZAR3 biliões e 400 milhões.

Os vagões ferroviários e camiões que transportam bens para norte regressam, muitas vezes, vazios. Assim existe uma oportunidade real onde os comboios carregados para Norte pudessem subsidiar o tráfego de mercadorias para Sul. Perversamente, esta situação, promove o uso dos portos sulafricanos para o comércio regional e cria a imagem que os corredores de transporte dos estados membros da SADC são ineficientes e caros.

A situação real é mais complexa e envolve a designação de portos de estiva e portos centrais, a frequência da escala dos navios, os custos dos transbordos, as preferências do cliente ou do comprador e inclui muitos outros factores. Mas é difícil compreender que um porto sulafricano como Durban – que sofre de congestionamento, aplica sobretaxas e tem dificuldade em servir alguns dos seus clientes sulafricanos – constitui o ponto de saída preferido das exportações da Zâmbia, do Zimbabwe e do Malawi.

Estes países têm portos tradicionais, especialmente a Beira, Maputo e Nacala, em Moçambique, que ficam 1000 quilómetros mais perto, na maior parte de gestão privada e, sobretudo, que funcionam a cerca de um terço da sua capacidade. A explicação, em parte, não está relacionada com a in-

fra-estrutura dos transportes, mas na falta de confiança nos portos dos outros países, nas suas normas fronteiriças inconstantes e demoradas, e em perdas de carga em trânsito.

Praticamente, todos os sistemas ferroviários da SADC estão em processo de privatização. A Spoornet, a empresa estatal sulafricana, está a fazer todos os esforços para ser a operadora de todas estas concessões, de acordo com a sua política já declarada e com o apoio dos departamentos de comércio e indústria, e dos negócios estrangeiros da África do Sul. Contudo, a Spoornet, não está a ser objecto de privatização e pertence à Transnet, a companhia proprietária e operadora dos portos sulafricanos.

Devido à sua falta de capacidade, a Spoornet, está também a enfrentar dificuldades no serviço de atendimento aos clientes de carga geral na África do Sul. Por outro lado, a Spoornet, como parte da empresa privada NLPI, é a operadora dos Caminhos de Ferro da Zâmbia. Também opera os caminhos de ferro que ligam os portos sulafricanos. É óbvio que o seu objectivo é promover a utilização do seu próprio sistema e a entrega de carga à Tazara, a uns meros 100 quilómetros de Ndola, não seria um bom negócio a não ser que a Spoornet controlasse também aquela linha. A Spoornet faz parte dum consórcio que participa no concurso para operar a Tazara, quando esta for privatizada, provavelmente depois das eleições na Tanzânia que se realizam em 2005.

A situação relacionada com os transportes é orientada pelo mercado livre mas também é controlada, efectivamente, pelas companhias estatais. Será que isto justifica da SADC a nomeação de um regulador regional dos transportes? De forma ideal, o sistema devia regular-se por si próprio, através de uma política de transporte regional harmonizada. 

Bo Giersing, Portfutures Africa



O PROBLEMA DA BITOLA

A maioria das linhas férreas nos países membros da SADC tem uma bitola de 3' 6" (1067mm), também conhecida como a bitola 'Cabo' (*Cape*), que é a medida padrão utilizada por muitos dos construtores das linhas em África. Mais estreita que o padrão Europeu e Americano, de 4' 8.5" (1435 mm), a bitola foi escolhida com o intuito de ajudar a reduzir os custos de construção no terreno difícil que os construtores encontraram em África.

Todavia, nem todas as linhas férreas foram construídas com a bitola do 'Cabo'. Os três sistemas de caminhos de ferro na Tanzânia, Quênia e Uganda, foram construídos com uma bitola dum metro, ou 1000mm, entre os carris. Apenas os 67mm de diferença, impedem que os comboios da maior parte dos países da África Austral funcionem nos caminhos de ferro da África Oriental, causando problemas de transbordo. Para ajudar a transpor esta situação, foi construída uma terminal de transbordo em Kidatu, a oeste de Dar-es-Salam, num local onde os 1067 mm da bitola da linha da Tazara e os 1000 mm do sistema dos Caminhos-de-Ferro da Tanzânia, quase se encontram. A instalação proporciona a transferência rápida de contentores de um comboio para outro. Embora o transbordo aumente o tempo do frete, não existe outra solução, economicamente viável, para se resolver o problema da bitola.

Privatização Dos Caminhos De Ferro Da Zâmbia

Percorrendo o coração da África Austral, os Caminhos de Ferro da Zâmbia são potencialmente uma das mais importantes vias de comunicação da região, ligando a cintura mineral do Congo com os portos da Cidade do Cabo, Durban e Maputo.

Anos de má gestão por parte do Estado, descuidos e conflitos regionais fizeram com que as linhas acabassem por sair dos dormentes. De 1975 a 1998, o tráfego de frete diminuiu de 6 milhões de toneladas anuais, para apenas 1 milhão e 400 mil toneladas. No final desse período, os caminhos de ferro estavam a registar um prejuízo de US\$12 milhões por ano e, para a sua restauração, eram necessários, segundo estimativas, US\$45 milhões.

Todavia, os Caminhos de Ferro da Zâmbia estão presentemente a tornar-se num modelo de renovação, com uma abordagem híbrida de privatização através de concessões. O estado, ao ter concedido a gestão das vias férreas a uma firma independente, encontrou uma tão necessária fonte de receitas e a eficiência das vias férreas aumentou substancialmente. Desde 1998, quando o processo de transição começou, o tráfego de frete aumentou em 64%. O fim das guerras nos países vizinhos indica que a linha está prestes a retomar a sua posição nas cobiçadas ligações com Angola e a Namíbia.

Os países em toda a África Austral estão-se a esforçar para transformarem as ineficientes empresas estatais, em companhias eficientes e criadoras de postos de trabalho. O processo de concessão proporciona uma solução moderna, com muitas vantagens. Em vez de se venderem todos os valiosos bens, os estados retêm a sua posição como proprietários da infra-estrutura, enquanto que o concessionário paga direitos pela sua exploração e acarreta com a responsabilidade de modernizar o equipamento.

O governo da Zâmbia, antes de abrir concurso e entregar os caminhos de ferro a um parceiro concessionário, tomou medidas para fazer com que o

empreendimento fosse mais atraente aos concorrentes interessados. Os caminhos de ferro, entre Março de 1998 e Junho de 2002, reduziu a sua elevada folha de salários, de 6.000 para 1.650 trabalhadores. Depois, em Agosto de 2002, um ano após a Agência de Privatização da Zâmbia ter aberto concurso, um consórcio predominantemente sulafricano, o NLPI, tomou conta da gestão diária dos Caminhos de Ferro da Zâmbia.

A Transnet detém 20% das quotas deste grupo, enquanto que os outros accionistas incluem a *Nedcor*, *Sanlam*, *Old Mutual* e *Gensec*. (A NLPI também é accionista maioritária da empresa Caminhos de Ferro Beitbridge-Bulawayo Limitada, a empresa privada de caminhos de ferro estabelecida no Zimbabwe). A Transnet é proprietária da operadora das linhas férreas sulafricanas, a Spoornet, que recentemente ganhou uma concessão para operar a linha de Maputo à África do Sul e está também activa em cerca de 17 países Africanos.

'Acreditamos que a rede ferroviária é um gigante adormecido que, durante muito tempo, não foi inteiramente rentabilizado', disse Orville Cachia, director da Nedcor. 'Acreditamos na nossa capacidade para converter esta rede ferroviária num sistema muito activo'.

A NLPI irá pagar ao governo da Zâmbia um total de US\$253 milhões e trimestralmente, mais 5% dos lucros por todo o período da concessão. A NLPI também garante um investimento de US\$80 milhões na modernização da linha, de composições ferroviárias e outro equipamento.

Como prova de que a abordagem da concessão está a fazer com que os Caminhos de Ferro da Zâmbia se transformem num foco regional, o tráfego de frete na linha aumentou em mais do que 500,000 toneladas durante este ano, atingindo o total de 2 milhões e 300 mil toneladas – tudo indicando que este crescimento irá manter-se. 



Falar Ou Não Falar?

A conferência ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC), em Setembro de 2003, em Cancun, no México, acabou num impasse. A conferência sucumbiu como resultado directo da incapacidade de se chegar a um acordo sobre a negociação das 'novas matérias': a facilitação do comércio, a transparência nas aquisições do governo e política de competição e de investimento. A facilitação do comércio é considerada a menos controversa e mais benéfica das quatro matérias.

A facilitação do comércio é a simplificação e harmonização das normas para o transporte de carga de uma região alfandegária para outra. Apesar de focar a sua atenção principalmente na redução da 'burocracia' para importação e exportação, também engloba políticas destinadas ao melhoramento das infra-estruturas relacionadas com o comércio, à provisão de serviços relacionados com o comércio eficiente e competitivo e ao controlo da corrupção nas alfândegas.

Regista-se um consenso mundial crescente na crença de que as formalidades alfandegárias nos portos, aeroportos e fronteiras terrestres são consideradas incómodas e desnecessárias e que devia ser uma prioridade simplificá-las ou simplesmente eliminá-las. Em alguns dos casos, as perdas de negócio, devido a tais procedimentos ineficientes, excedem os custos das taxas que se aplicam.

Mas isto fica também muito caro para os Estados Membros da SADC. De acordo com um estudo feito recentemente pelo Departamento dos Transportes da África do Sul, os camiões do projecto 'Moving SA' ficam a aguardar na fronteira de Beitbridge com o Zimbábue quase 32 horas. A mesma carga transportada da África do Sul para um outro Estado da SADC, custa entre 46% a 119% a mais por quilómetro, do que custa no interior da África do Sul. O trabalho burocrático excessivo provoca demoras e adiciona despesas ao trânsito entre as fronteiras. Demoras desconcomuns

nas fronteiras, volumes e dimensões de veículos fora do vulgar, e uma miscelânea de taxas de licença e tarifas para o uso das estradas, adicionam custos à carga transportada, num total anual estimado em ZAR325 milhões.

O Protocolo de Comércio da SADC, em vigor desde 2000, tenta eliminar obstáculos no comércio dentro dos Estados Membros e pretende alcançar um elevado nível de integração económica regional. As medidas incluem a implementação de regras de origem dos produtos que sejam fáceis de utilizar, a cooperação entre as alfândegas e a harmonização das normas e padrões dos produtos.

Apesar de se ter alcançado progresso, as infra-estruturas e serviços de apoio ao comércio regional (como os transportes, telecomunicações e financiamentos) são inadequados. As fraquezas institucionais, incluindo a corrupção e ineficiência das alfândegas e organização dos transportes, dificultam mais estes esforços.

A nível multilateral, os Estados discordam sobre a forma de se melhorar a facilitação do comércio. Um grupo de países defendendo um Acordo Multilateral de Facilitação de Comércio, (*Trade Facilitation Agreement - TFA*), propôs duas trajectórias de aproximação, envolvendo um compromisso nas fronteiras e procedimentos relacionados nos postos fronteiriços para acelerar o movimento e libertação e desembaraço alfandegário das mercadorias. Este processo deveria desenvolver as provisões do GATT relacionadas com a facilitação do comércio, incluindo os Artigos V, VIII e X do GATT, que tratam, respectivamente, do trânsito livre, taxas e formalidades e publicação de normas alfandegárias. O segundo trajecto iria focar a atenção no desenvolvimento e implementação de um programa abrangente de assistência técnica para os países em vias de desenvolvimento.

A maior parte dos países em vias de desenvolvimento, apesar de não se oporem, *por si*, ao conceito da facilitação do comércio, discordam

sobre a tomada de novos compromissos legais na OMC. Receiam que mais regulamentos irão exceder a sua capacidade de implementação e expô-los à resolução de disputas. Outros acreditam que o trabalho de facilitação do comércio deveria ser empreendido somente a nível nacional, bilateral ou regional, ou ser atribuído a organizações tal como a Organização Mundial das Alfândegas (OMA).

Para superar tais preocupações, qualquer proposta de Acordos Multilaterais de Facilitação de Comércio (TFA) que os membros da OMC fizerem, deverá incluir compromissos inflexíveis para o melhoramento da capacidade técnica, proporcionar tratamento especial e diferencial, períodos de transição mais longos e isenção do Entendimento de Resolução das Disputas.

Os que desejam um TFA na OMC, reivindicam que tal contrato deveria conter padrões básicos para evitar possíveis inconvenientes, caso a facilitação do comércio venha a ser sujeita a intervenções nacionais imprevisíveis. Deveria melhorar a previsibilidade das transacções individuais, garantindo que os procedimentos simplificados e actualizados a utilizar não sejam invertidos. Como resultado, os pequenos comerciantes, países em desenvolvimento e, especialmente, os países do "interland" e sem acesso ao mar, seriam os mais beneficiados.

Os países da SADC deviam apoiar a facilitação do comércio a nível multilateral porque tal tipo de acordo iria complementar e não diminuir os seus próprios esforços para o aumento do fluxo comercial na região.

Para fazê-lo, os Estados Membros da SADC teriam que identificar os seus próprios interesses básicos na facilitação do comércio, e garantir que as disposições da TFA lhes fossem favoráveis. Por consequência, seria melhor para estes países entrarem nessas negociações em conjunto. O facto de que a maioria dos países da SADC

(continua na pág 19)



Privatização Dos Portos

Quando, há sete anos a esta data, os 14 estados da SADC assinaram o Protocolo de Transportes, Comunicações e Meteorologia, concordaram em promover a gestão e operações eficientes dos portos através de reformas económicas e institucionais.

Estes Estados reconheceram que estes 'portais económicos', alguns dos quais foram afectados por anos de guerra, teriam de ser actualizados de acordo com o padrão mundial, para que a região pudesse vir a ser um competidor viável na arena do mercado mundial.

O Secretário Geral da Associação de Gestão dos Portos da África Oriental e Austral, Oliver Hartmann, é de opinião que a maioria dos portos da região possuem as estruturas necessárias, mas falta-lhes a eficiência. Disse também que uma forma de resolver o problema, seria através da privatização. Contudo, cerca de uma década depois destes Estados terem prometido a revitalização dos seus portos, somente um dos 15 portos regionais foi entregue à gestão privada. No princípio deste ano, o governo de Moçambique entregou a operação do porto de Maputo a um consórcio de firmas privadas, que projecta triplicar o fluxo de carga nos próximos 15 anos. Actualmente, cerca de 4 milhões de toneladas de carga são manuseadas anualmente no porto.

O consórcio, a Companhia de Desenvolvimento do Porto de Maputo, vai investir nos próximos três anos US\$70 milhões para efectuar a reabilitação das infra-estruturas, desenvolver novos terminais, modernizar o equipamento, as dragagens e os serviços marítimos e providenciar uma melhor segurança e fazer cursos de formação.

A Namíbia tomou algumas providências iniciais para a privatização do porto da Baía de Walvis. Contudo, Namport, a autoridade nacional dos portos do país, ainda presta serviços básicos. Por outro lado, Angola já privatizou três terminais das docas de Luanda e está

a preparar-se para fazer o mesmo com a fusão dos seus terminais de contentores, gerais e de carga.

Mas este processo de privatização tem enfrentado resistência porque os sindicatos dos trabalhadores estão preocupados com os efeitos das transferências dos bens nacionais para as mãos de investidores estrangeiros.

Geoffrey Heald, professor da Escola Comercial da Universidade de Witwatersrand, diz que a preocupação dos trabalhadores em relação aos seus

postos de trabalho poderão fazer atrasar, a curto prazo, o processo da mudança da gestão portuária do Estado para empresas privadas. 'Poderá dividir países e constituir um risco político', acrescentou. A maioria dos portos têm trabalhadores a mais, e os estivadores sabem que os seus empregos são vulneráveis.

Na África do Sul, o Sindicato dos Transportes e Indústrias Afins estão envolvidos em negociações sobre a privatização e gestão da terminal de

(continua na pág 19)

O PORTO DE MAPUTO *por Dianna Games*

Desde Abril deste ano que a Companhia de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC), a quem foi atribuída uma concessão para a operação do porto durante os próximos 15 anos, gastou quase US\$ 10 milhões em equipamento e maquinaria.

Os projectos prioritários incluem a dragagem do porto, a construção de novos escritórios portuários, a restauração das estradas, a compra de equipamentos de manuseamento e o desenvolvimento duma nova entrada para o porto, ligando-o, através dum troço rodoviário, à auto-estrada N4 de Pretória, na África do Sul, que é a espinha dorsal do Corredor de Maputo.

Maputo é o primeiro porto Africano a ser inteiramente administrado pelo sector privado através de concessões. O consórcio que detém 51% da Companhia de Desenvolvimento do Porto de Maputo consiste de Mersey Docks Group (RU), o proprietário e operador da Port Liverpool; a principal companhia de construção da Suécia, a Skanska; e a operadora de terminais portuguesa, a Liscont. O governo, os investidores privados Moçambicanos e os serviços públicos, Caminhos de Ferro de Moçambique, CFM, possuem os restantes 49%.

No decurso dos próximos três anos, mais do que US\$70 milhões serão injectados no porto, com o objectivo de restaurar as suas infra-estruturas terrestre e marítima. O Banco de Desenvolvimento da África Austral lidera o financiamento que tem a participação de outros 17 bancos internacionais.

A concessão inclui todas as áreas do porto de Maputo designadas para o transporte marítimo internacional bem como a terminal de carvão da Matola. As principais terminais existentes da concessão, como é o caso com as de açúcar e de citrinos, continuarão a operar sob os termos das suas respectivas licenças. Também durante a primeira etapa da nova administração, os regulamentos portuários dos CFM, continuarão em vigor.

A restauração do porto irá permitir uma competição mais eficiente com outros portos ao longo da costa oriental de África, especialmente o porto de Durban na África do Sul. Actualmente, devido à sua degradação, o porto apenas manuseia 4 milhões de toneladas de carga. O MPDC espera aumentar este volume para 18 milhões até ao final do seu período concessionário, atraindo frete da África do Sul, Suazilândia e, até mesmo do Zimbabwe. Presentemente, todo o tráfego a partir do Zimbabwe é exportado através da Beira, no centro de Moçambique, ou através da África do Sul.

O Corredor Trans-Kalahari — Oportunidades À Vista?

A construção da Auto-Estrada do Trans-Kalahari foi motivada por dois objectivos prementes: ter acesso ao interior do Botswana, especialmente para se conseguir um turismo mais intenso e providenciar uma rota comercial mais directa de Joanesburgo até à Namíbia.

O corredor foi completado em 1997, com muita publicidade que o considerou como o portal da África do Sul que, através do Porto da Baía de Walvis na Namíbia, iria servir o Ocidente. Camiões gigantes com uma capacidade até três contentores (ou 35 toneladas de carga), cobrem uma distância de 1 800 km entre a Baía de Walvis e Gauteng, em menos de dois dias com as formalidades aduaneiras a demorarem actualmente menos de 30 minutos.

A rota está a ser activamente comercializada pelo Grupo do Corredor da Baía de Walvis e o Porto de Walvis, com a intenção de atrair as exportações da África do Sul. Ao longo da rota, como projecto piloto, está a ser utilizado um novo formulário padrão de direitos alfandegários da SADC, com o objectivo de reduzir o

tempo de trânsito e os custos. Espera-se que o mesmo sistema seja implementado por toda a SADC.

Todavia, a utilização do corredor tem sido uma decepção. Os volumes de tráfego têm sido mais baixos do que projectado, com a maioria dos camionistas a preferirem a rota mais longa do sul. As importações através da Baía de Walvis têm sido bastante modestas até agora, consistindo, em grande parte, de componentes de emergência de preço elevado para viaturas. As exportações a partir de Gauteng, através da Baía de Walvis, têm efectivamente sido zero. As razões são complexas e incluem percepções negativas e resistência à mudança. A recepção para telemóveis ao longo do corredor do Trans-Kalahari (CTK) é melhor do que na rota de Upington. Contudo, as instalações de serviço são menos desenvolvidas e as probabilidades de colisões com animais significativamente mais elevada. É aconselhável que as viagens sejam só feitas durante o dia.

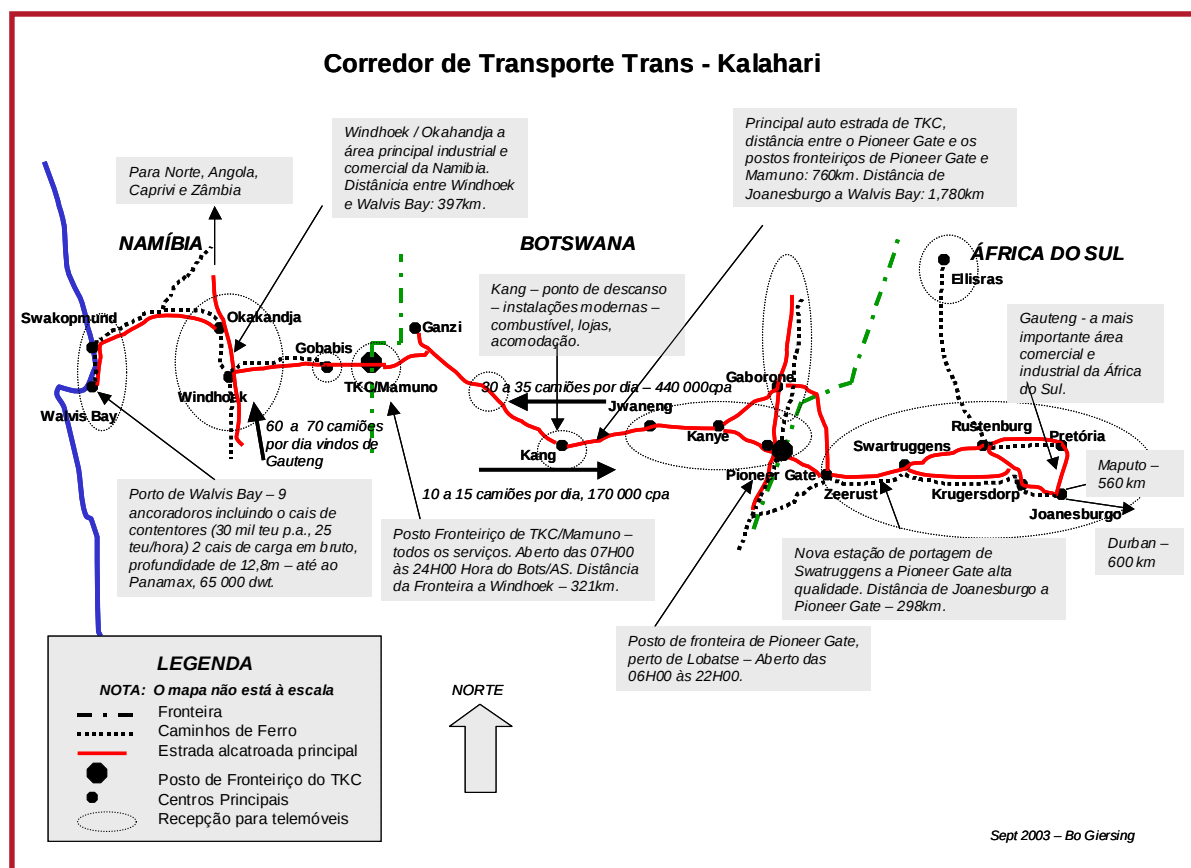
O custo menor que resulta da viagem

ser mais curta, é efectivamente anulado pelas taxas de utilização da estrada no Botswana e pela portagem na nova Auto-Estrada da Platina na África do Sul. Este desequilíbrio será corrigido quando forem instaladas portagens na estrada de Upington.

O ponto essencial é o fluxo comercial, que se movimenta, sobretudo, de oriente para ocidente. Isto significa que os camionistas tentam carregar os seus camiões para oriente subsidiando as suas tarifas para evitar camiões vazios no regresso. Assim, o transporte a partir da Baía de Walvis, através do corredor, é extremamente baixo, mas, mesmo assim, muitos dos camiões voltam da Namíbia - em especial, de Windhoek - vazios. Em comparação com o transporte marítimo a partir de Durban, o CTK poupa também entre quatro a cinco dias. Será esta uma oportunidade à espera de ser descoberta?

A indústria automóvel sul-africana está interessada em explorar a possibilidade de utilizar o corredor e o Porto da Baía de Walvis como rota de exportação dos carros fabricados na África do Sul, e de importação de componentes de automóveis, o que está já a ser feito em pequena escala. Todavia, os fabricantes de automóveis preferiam uma linha férrea neste corredor afim de se evitar riscos associados ao transbordo. Alternativamente, estariam dispostos a considerar um sistema inovador de transportes múltiplos.

Bo Giersing,
Portfutures Africa





Crise Política Afecta Infra-Estruturas Do Zimbabwe

Quando os Chefes de Estado da SADC se levantaram, como um só, para saudar Robert Mugabe durante a mais recente reunião anual da organização na Tanzânia, não estavam a pensar nas 50 pessoas mortas no pior acidente ferroviário da história do Zimbabwe, que se registou este ano.

Não pensavam também em milhões de crianças do Zimbabwe que já não têm possibilidades de frequentar a escola. Nem nas centenas de doentes graves que jazem nos hospitais degradados à espera de cuidados que nunca chegam. Nem sequer na enorme quantidade de gente esfomeada que procura em vão nas mercearias e mercados vazios.

Mas deviam ter pensado nisso – nem que fosse para seu próprio interesse.

A crise política e económica no Zimbabwe, que está agora prestes a entrar no seu quarto ano, tem tido consequências devastadoras nas infra-estruturas do país. A saúde, ensino, energia, transportes, bancos, comunicações, agricultura e comércio – todos eles sistemas e sectores vitais, encontram-se numa fase avançada de colapso.

Dada a posição geográfica central que o país possui, o que afecta o Zimbabwe afecta toda a região. Os camionistas têm que encontrar rotas alternativas no Botswana ou Moçambique devido à falta de combustível no Zimbabwe. Quando os comboios não operam e os campos murcham no Zimbabwe, há ainda menos comida para a região e menos formas de a transportar.

Os líderes regionais continuam a encorajar Mugabe e os seus opositores a sentarem-se à mesa das negociações. Mas três anos de 'diplomacia suave' não tem tido qualquer tipo de impacto significativo e quando a crise eventualmente terminar, a recuperação irá custar biliões de dólares ao país e à região que não os tem.

Na madrugada do dia 2 de Fevereiro de 2003, um comboio de passageiros embateu com um comboio de mercadorias carregado de

materiais inflamáveis, perto da cidade de Dete na linha entre Bulawayo e as Cataratas de Vitória.

Três meses mais tarde, quando o

Dada a posição geográfica central que o país possui, o que afecta o Zimbabwe afecta toda a região.

administrador geral interino dos Caminhos de Ferro do Zimbabwe (NRZ) explicou as causas do acidente, a surpresa foi pouca. O NRZ necessita de vários milhões de dólares, em dinheiro à vista, para reabilitar as suas linhas e comboios, mas o país enfrenta uma crise monetária crítica. Portanto, em vez disso, os caminhos de ferro foram obrigados a empregar um método antigo de comunicação com os maquinistas, conhecido como 'o método da pólvora'.

Os guardas dos comboios da NRZ colocam detonadores a cerca de um quilómetro à frente e atrás dum comboio estacionário. Os detonadores explodem quando colidem, avisando o maquinista que há outro comboio à frente.

Mas não são só colisões de comboios que matam as pessoas no Zimbabwe. A maior parte dos produtos agrícolas e minerais do país são transportados por via férrea. Se não há comboios, também não pode haver entregas. As organizações de doadores internacionais queixam-se que o transporte ferroviário e rodoviário do auxílio alimentar importado é muito lento e está a pôr em risco vidas humanas.

O sector da energia também está a enfraquecer. As instalações eléctricas existentes necessitam de reabilitação urgente. Mas os Serviços de Fornecimento de Electricidade do Zimbabwe, estão extremamente endividados e, tal como acontece com os caminhos de ferro nacionais, não têm quaisquer esperanças de receber

novos financiamentos. Por isso, o Zimbabwe importa 30% das suas necessidades de energia – em grande parte proveniente da Eskom na África do Sul e de Cahora Bassa em Moçambique – e os sonhos de criar novas instalações geradoras, há muito que foram desfeitos.

O sector da saúde é talvez o que mais tem sofrido com a crise política e económica no país. O sector da saúde pública no Zimbabwe, que há anos era considerada como o orgulho da governação de Mugabe, tem sido gravemente afectado pela crise. Os hospitais do estado, clínicas elementares e outras infra-estruturas da saúde, construídas pelo governo durante a primeira década de independência, estão a desmoronar-se causado por anos de má administração e falta de financiamento. Quase todos os hospitais do governo, que são os únicos recursos de saúde para a maioria do povo do Zimbabwe, sofrem da falta de medicamentos básicos e de equipamento.

Realçando a crise, em Agosto deste ano, o governo fez um apelo aos doadores internacionais através do Programa Mundial de Alimentação para que fossem doados US\$28 milhões em medicamentos essenciais para os seus hospitais.

Com a SADC a defender o movimento mais livre de pessoas através das suas fronteiras, o impacto da catástrofe da saúde pública no Zimbabwe, no centro do mapa geo-político da região, certamente irá ter consequências muito dispendiosas para além das suas fronteiras. 

Abel Mutsakani é um jornalista no Zimbabwe

CONTACTOS DA SADC

Private Bag 0095

Gaborone, Botswana

Nº de Tel: +267 3951863

Nº de Fax: +267 3972848

/581070

Sítio no Web: www.sadc.int

Endereço electrónico (e-mail):

registry@sadc.int



Informática E Comunicações: Nova Abordagem Da SADC

Ao longo da década passada, a tecnologia das comunicações tem vindo a alterar-se profundamente. Cada dia traz outra maravilha: Telefones móveis que têm a dupla função de modems e máquinas fotográficas, cabos de fibra óptica que enviam *gigabytes* por todo o mundo, em fracções de segundos. Mesmo nas aldeias mais remotas, os cidadãos comuns estão a fazer o extraordinário: estarem ligados à rede.

Esta revolução nas comunicações coloca desafios específicos de natureza estrutural e regulamentar. Na fase de preparação para a Cimeira Mundial da Tecnologia da Informática, que terá lugar em Genebra, em Dezembro, a Unidade das Tecnologias de Informática e Comunicações (TIC) da SADC, tem estado a trabalhar no sentido de adoptar uma estratégia coordenada afim de permitir à região manter-se a par dos avanços extraordinários alcançados no sector da comparticipação de informática. Isto significa a criação dum ambiente legal que facilite a transição para uma economia mais firmada em conhecimentos nos estados membros; melhorando a instrução electrónica e desenvolvendo novas aplicações informáticas para o melhoramento dos cuidados de saúde, práticas agrícolas, comércio e governação.

Embora a nível de política, os Estados Membros da SADC, tenham demonstrado o consenso na aceitação da Tecnologia de Informática e Comunicações, como instrumento para acelerar o desenvolvimento, na prática não houve uma implementação capaz. As únicas excepções são países como a África do Sul, as Ilhas Maurícias e Moçambique, onde os governos têm tomado a iniciativa de conduzir as reformas necessárias para dar prioridade à TIC nas suas agendas.

Mas, na SADC, como no resto de África, as instituições reguladoras existentes não estão adequadamente preparadas para tomar partido das novas tecnologias porque, muitas vezes, são consideradas como ameaças aos existentes e já bem entrenchados

agentes de telecomunicações. Hoje em dia, a convergência das tecnologias está a tornar obsoleta a demarcação reguladora tradicional da radiodifusão e telecomunicações. A informação agora flui livremente nos sítios da web, telemóveis, rádio e televisão. O advento da Internet vem, mais uma vez, desafiar os sistemas reguladores estagnados nos estados membros. Actualmente, a comunicação através da voz é possível na Internet (*VOIP*), mas a sua utilização continua a ser ilegal. Embora fornecendo possibilidades de comunicação mais em conta e sendo apenas uma de muitas aplicações da Internet, mesmo assim, é vista como uma ameaça aos telefones convencionais. Isto é uma situação contraditória num continente que tem a teledensidade mais baixa de todo o mundo.

A tecnologia de informática, tradicionalmente, tem sido coordenada na região, através da Comissão dos Transportes e Comunicações da África Austral (SATCC), no sub-sector das Comunicações, como estipulado no Protocolo dos Transportes, Comunicações e Meteorologia da SADC. A atenção tem sido focada na criação de infra-estruturas sólidas nos transportes e comunicações, afim de se acelerar o desenvolvimento e facilitar o comércio entre os estados membros. O protocolo em si é um empenho dos estados membros para empreenderem reformas fundamentais nos sectores dos transportes e comunicações.

Visto que a tecnologia da informática atinge todas as facetas dos sectores públicos e privados modernos, está a ser montada uma nova unidade TIC no novo Secretariado. A nova unidade TIC da SADC não faz parte de nenhum dos quatro directórios existentes como sector económico separado. Antes, influencia todos os sectores no seu papel de facilitar o desenvolvimento.

A Comissão dos Transportes e Comunicações da África Austral tem desempenhado um papel chave na promoção da competição nos serviços

de telecomunicações e, nesse aspecto, é uma referência valiosa para todo o continente Africano. Mas a região continua a ter um nível extremamente baixo de teledensidade, e o acesso básico ao telefone permanece muito caro. Esta situação não faz com que a região da SADC seja atraente para os investidores e coloca em desvantagem os operadores comerciais da região.

Á medida que a TIC começa a ser reconhecida na SADC como impulsionadora do desenvolvimento socio-económico, a unidade terá a responsabilidade difícil de aconselhar os estados membros sobre as novas tecnologias e suas aplicações, afim de tornar a SADC numa economia de informática ou baseada no conhecimento. Ainda não está bem esclarecido como esta unidade TIC irá operar no Secretariado da SADC. Será uma unidade política, focada nos objectivos estratégicos da TIC, para a integração da região num mercado homogéneo ou apenas uma unidade de apoio focalizada nos assuntos operacionais do secretariado? Com a dissolução da Comissão dos Transportes e Comunicações da África Austral, como é que a unidade TIC actua reciprocamente com o Directorado da Infra-estrutura e Serviços, para alcançar os objectivos estabelecidos no Plano Regional Indicativo de Desenvolvimento Estratégico PRIDE/*RISDP*, sem o risco de duplicação? Por fim, quem será responsável pela coordenação com a Associação dos Reguladores das Telecomunicações da África Austral (*TRASA*) e com a Associação das Telecomunicações da África Austral (*SATA*) dos assuntos de regulamentação e desenvolvimento da infra-estrutura das telecomunicações: a unidade TIC ou o Directório de Infra-estruturas e Serviços? Há medida que os acontecimentos se forem desenrolando, o papel da unidade TIC terá que ser bem definido, afim de se realizarem os objectivos indicados no PRIDE/*RISDP* e alcançados os seus objectivos. 

Nitin Jaddoo é Coordenador de TI da SATCC



As Ligações Sem Fio Excedem As Linhas Fixas Na SADC

As Tecnologias da Informática e Comunicação (TIC) têm um impacto positivo no crescimento económico, através do valioso fornecimento de informações actualizadas, tais como os preços de mercado. Também fornecem uma plataforma de maior crescimento ao facilitar a transferência de mercadorias e serviços.

As TIC podem melhorar os serviços de saúde, lembrando, por exemplo, aos doentes com Tuberculose para tomarem os seus medicamentos. Também alargam o acesso à educação através de programas de ensino à distância, e fomentam o desenvolvimento político, habilitando o público e as organizações através da distribuição de informação e de educação. As TIC também podem integrar as sociedades e regiões separadas por grandes distâncias - algo de relevância especial na SADC.

Todavia, os benefícios das TIC não poderão ser inteiramente realizados pela SADC se os níveis de penetração dos computadores e telefones não forem aumentados substancialmente. Apesar dos países da SADC terem feito uma série de compromissos para com as TIC, incluindo o Plano Regional Indicativo de Desenvolvimento Estratégico (PRIDE/RISDP), estes compromissos estão predominantemente focalizados na harmonização dos planos de acção nacionais das TIC, nos enquadramentos legais e nos meios reguladores da região. Poucos compromissos são feitos em relação a objectivos de penetração específicos e metas mensuráveis de implementação.

Embora se tenha realizado algum progresso nas áreas reguladoras e políticas, os níveis de penetração das TIC na maioria dos estados da SADC, permanecem baixos e há uma disparidade grande entre os diferentes estados membros. Por exemplo, na África do Sul há um total de 37,35 assinantes de telefone por cada 100 habitantes, e cerca de 3 milhões e 100 mil de utentes de Internet. Contudo, na República Democrática do Congo, as estatísticas relativas são de 0.32 utentes

de telefones por cada 100 habitantes e 90,000 utentes de Internet. Também existem disparidades nos países, entre as zonas urbanas e rurais.

Isto levanta questões acerca da eficácia das políticas da TIC na SADC. Uma coisa é encorajar a harmonização regional das decisões políticas da TIC, mas sem o compromisso dos estados membros para a implementação das TIC nos vários países, a harmonização regional tem pouco significado. A principal responsabilidade para a implementação da TIC devia estar a cargo dos governos dos estados membros.

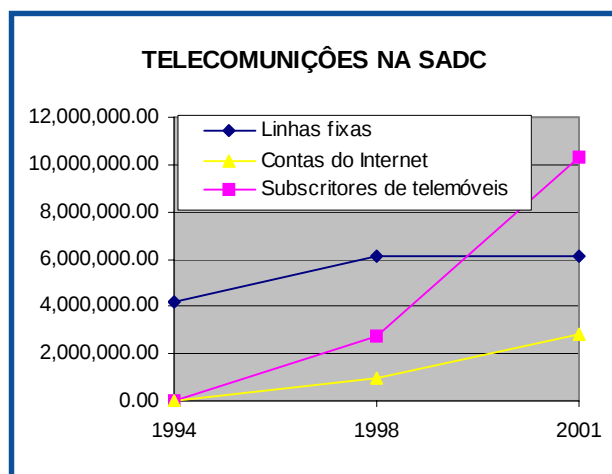
Os serviços de telecomunicação sem fios têm crescido rapidamente na SADC. Entre 1995 e 2002 foram registadas taxas de crescimento de mais de 100% em vários estados da SADC. Juntamente com as taxas de crescimento mínimo nas telecomunicações de linhas fixas, este fenómeno provocou o número dos utentes de telemóveis a exceder o número dos utentes das linhas fixas em todos os países da SADC. As tarifas pré-pagas dos telemóveis têm dado aos operadores segurança adicional contra dívidas não pagas, facilitando, por isso, as subscrições dos utentes com menos possibilidades. A telecomunicação sem fios também tem lucrado dos níveis significativos da procura sem oferta dum serviço de comunicações, de confiança e económico, que os operadores dos telefones públicos têm sido incapazes de fornecer. O sector privado também aumentou o interesse no mercado das telecomunicações sem fios, à medida que se vem adoptando uma abordagem mais liberal às licenças, possuindo agora a maioria dos estados membros da SADC dois ou mais operadores de telemóveis.

O êxito da telecomunicação sem fios na SADC, tem salientado a importância de se

estabelecer um ambiente regulador que apoie e encoraje o envolvimento do sector privado. Embora contribuindo em muito, as telecomunicações sem fio, infelizmente, não fornecem a resposta a todos os problemas em torno da implementação da TIC. Por exemplo, a Internet ainda não pode ser conduzida de forma económica ou com velocidade suficiente através das redes sem fio da região. Se os governos dos estados da SADC estão empenhados em reduzir a 'divisão digital' e transformar a região numa economia com base na informática, é necessário que demonstrem também um compromisso maior à implementação das políticas da TIC como o acesso universal.

Não se poderá apenas atingir esse objectivo através da harmonização das políticas e normas regionais. Também não se poderá esperar que seja só o sector privado a providenciá-lo. O serviço universal requer ambas as coisas, mas principalmente, necessita de um compromisso sério da parte do governo. Os estados membros da SADC precisam de demonstrar o seu compromisso para com as infra-estruturas da TIC - não só através das iniciativas da SADC, mas também conseguindo resultados alcançando alvos específicos de penetração e objectivos de implementação mensuráveis dentro dos seus círculos de influência. (S)

Michael Davies





A Infra-Estrutura Financeira Da SADC

O crescimento requer a mobilização de poupanças a longo prazo, que podem depois ser canalizadas para o investimento produtivo. O sistema financeiro funciona como intermediário neste processo. Um sistema financeiro mais eficiente e diversificado irá ajudar no aumento do nível das poupanças domésticas e promover os influxos de capital estrangeiro. Um sistema financeiro bem desenvolvido também ajuda os negócios e governos numa melhor gestão do risco. Intuitivamente, então, a infra-estrutura de qualquer região é importante porque cria um ambiente para se obter o crescimento. Actualmente, a SADC está envolvida no processo de elaboração dum protocolo sobre o financiamento e investimento, o que, entre outras questões, irá abordar o desenvolvimento do sector de financiamento na região.

As histórias e experiências díspares dos países da SADC, têm formado os seus sectores financeiros de maneiras diferentes. A África do Sul, com uma economia muito maior do que qualquer dos seus parceiros, tem um sector financeiro sofisticado. O valor que adiciona ao sector bancário, tanto em termos absolutos como na proporção do PIB, é o mais elevado, com a Bolsa de Valores de Joanesburgo (JSE) a possuir uma grande capitalização do mercado. Países como o Lesoto, a Suazilândia e a Namíbia, possuem fortes semelhanças em termos dos seus sistemas financeiros. As suas movimentações de taxas de juro, regimes de controlo de câmbio e políticas monetárias são muito semelhantes às da África do Sul.

Angola, Moçambique e a Tanzânia são todas economias anteriormente socialistas, com um passado de envolvimento do estado no sector financeiro. Na sequência das reformas, novos bancos começaram a participar no mercado. A competição subsequentemente criada levou ao desenvolvimento de novos produtos e serviços. Mas os serviços dos bancos ainda estão limitados aos financiamentos a curto

prazo relacionados com o comércio.

Do lado da política monetária, as operações de mercado aberto são agora instrumentos importantes nestes países. Os mercados monetários permitem os depósitos a curto prazo e os empréstimos interbancários feitos por bancos comerciais através de câmaras de compensação e de títulos de tesouraria.

Malawi, Zâmbia, Zimbabwe e a RDC, têm um sistema híbrido de

As histórias e experiências díspares dos países da SADC, têm formado os seus sectores financeiros de maneiras diferentes.

participação do estado e do sector privado no sector financeiro. As reformas visaram aumentar a flexibilidade das taxas de juro, estimular a competitividade, desenvolver os mercados de dinheiro e mercados secundários das acções e obrigações, movendo-se gradualmente para um controlo indirecto do dinheiro. No Zimbabwe, o sector financeiro está relativamente bem desenvolvido. Existe uma série de bancos comerciais, bancos mercantis, instituições bancárias, instituições de desconto e uma rede alargada de sucursais. A Bolsa de Valores do Zimbabwe (ZSE), embora relativamente pequena, também está bem estabelecida.

O Botswana e as Ilhas Maurícias são actualmente as estrelas económicas da SADC. Enquanto que o Botswana não necessita de empreender quaisquer reformas de maior, tem conseguido progredir significativamente no desenvolvimento do seu sistema financeiro. Presenciou o lançamento do cartão de crédito e ainda do cartão de débito no local da venda. Introduziu cambistas e contas em moeda estrangeira, e aboliu os controlos de câmbio. Foi também alcançado progresso na automatização e ligação de processos e sucursais bancárias. As taxas de juro têm-se mantido mais ou

menos estáveis, com taxas de juro reais positivas mantidas desde 1993. Nas Ilhas Maurícias, a liberalização financeira envolveu a abolição do controlo directo do crédito bancário, e um passo para a utilização de instrumentos políticos monetários indirectos. Existe agora por toda a ilha uma extensa rede financeira. Também se avançou no desenvolvimento dum melhor sistema de pagamento nacional com base electrónica. Mesmo assim, ambos estes países ainda têm algum caminho a percorrer para que os seus serviços financeiros possam ser considerados de nível mundial em termos de custos, na gama de produtos oferecidos e na qualidade dos serviços fornecidos.

Com poucas excepções, os países da SADC ainda têm que progredir bastante na caminhada para um sector financeiro completamente liberalizado, com fortes regulamentos prudentes. Ainda restam alguns constrangimentos no desenvolvimento dos sistemas financeiros - especialmente em termos do papel dos governos, na determinação das taxas de juro e na administração do crédito e controlo de câmbio. Muitos problemas legais e organizacionais também precisam de ser resolvidos. Entre os assuntos mais importantes encontra-se a ausência duma separação nítida das funções bancárias comerciais e centrais, uma definição clara do papel e grau de independência dos bancos centrais, e a necessidade de se reduzirem as funções fiscais dos bancos centrais com o objectivo de se concentrarem nos seus básicos cargos monetários. O desenvolvimento do sector financeiro não pode existir independentemente do crescimento do sector real da economia, e um ambiente de estabilidade macro-económica, principalmente a estabilidade monetária, precisa de ser protegida antes que o sector financeiro possa florescer. (v)

Dennis Rweyemamu, Fundação de Pesquisa Económica e Social (ESRF), Dar-es-Salaam, Tanzânia



Os Rios Transfronteiriços: Um Assunto Estratégico Na SADC

A Mesopotâmia antiga tinha o Tigre e Eufrates. Os Egípcios têm o Nilo. Não é coincidência nenhuma que as grandes cidades modernas mundiais - Londres, Paris, Chicago - todas surgiram à beira de grandes vias de água.

A lição é simples: Nenhuma sociedade na história da humanidade se desenvolveu com sucesso sem administrar os seus recursos hidrográficos. A SADC não é excepção.

Por duas razões importantes, a água é vital para as estratégias de desenvolvimento regional da SADC. Primeiro, os rios eram usados pelas antigas autoridades coloniais para demarcarem as fronteiras políticas, dividindo comunidades Africanas que estavam ligadas cultural e socialmente. Isto deixou 15 bacias hidrográficas internacionais na SADC, que cobrem aproximadamente três quartos da área terrestre da África Austral. Segundo, a distribuição dos rios é desigual. O mapa indica os rios perenes de África, com a cintura de terra seca no Norte e partes do Sul, claramente visível. Os círculos pequenos no mapa indicam os conflitos conhecidos causados pela água. Tais conflitos coincidem precisamente com a transição duma relativa abundância de água para uma relativa falta de água. Significativamente, ocorrem principalmente onde os rios atravessam fronteiras políticas.

O padrão de distribuição de água através da África Austral influencia o desenvolvimento económico da região. O acesso à água tem impacto sobre a saúde, a produção de energia e o desenvolvimento sustentável. Ironicamente, a SADC tem marginalizado as preocupações com a água nos seus esforços para reorganizar as suas estruturas. Isto é um erro crítico.

É importante notar que os quatro estados economicamente mais desenvolvidos - África do Sul, Botswana, Namíbia e Zimbabwe - também são os estados mais afectados pela falta de água. Cada um destes

países possui poucos rios. (Ver o mapa). Consequentemente, todos estes quatro estados enfrentam limitações inerentes ao seu crescimento económico futuro e prosperidade. Ao mesmo tempo, estes quatro estados partilham duas bacias de rios internacionais Orange e Limpopo - que estão a chegar rapidamente aos limites sustentáveis de fornecimento disponível. Isto deu azo ao planeamento estratégico dum Complexo Hidropolitico da África Austral, com base nos seguintes quatro conceitos fundamentais:

- **estados principais** - são os



países economicamente bem desenvolvidos, com elevada dependência nos recursos hidrográficos partilhados para o seu futuro crescimento económico e prosperidade (África do Sul, Botswana, Namíbia e Zimbabwe);

- **as bacias principais** - são rios estrategicamente importantes para o desenvolvimento constante das economias dos estados principais, que estão a atingir um ponto onde a utilização humana ameaça a sua integridade ecológica (Orange e Limpopo);

- **os estados que sofrem impacto** - são nações subdesenvolvidas, mas que, devido ao seu estatuto co-ripario nos rios

transfronteiriços, têm visto o seu potencial para um futuro crescimento económico, dificultado pelas exigências feitas em relação à água, pelos estados principais (ver figura 1); e

- **as bacias que sofrem impacto** - os rios transfronteiriços que ligam os estados principais com os estados que sofrem de impacto duma forma que dificulta a sua capacidade de utilização destes recursos para o desenvolvimento (ver figura 1).

O desafio estratégico que a água representa para a SADC, concentra-se na questão principal da utilização dos rios transfronteiriços como veículo de integração que irá permitir a redistribuição de oportunidades económicas pela região. Um desafio idêntico apresenta-se nas interdependências políticas a emergirem à medida em que se vão desenvolvendo as transferências de água de bacias hidrográficas, através de fronteiras internacionais. Exemplos disto são as ligações que estão a ser discutidas entre o Zambeze e o Limpopo, e os rios Congo, Zambeze e Okavango e as expansões dos projectos existentes, tais como o Projecto de Águas das Terras Altas do Lesoto e a Autoridade da Bacia de Hidrográfica do Komati. Terá que ser equilibrada a situação entre os estados principais e os estados que sofrem de impacto, para haver um grau de equidade na corrida hidropolitica, actualmente em curso, para o crescimento económico e consequente poder político.

Um estudo recente concluiu que, das 261 bacias hidrográficas internacionais do mundo, 17 estão 'em risco'. Mais de metade encontra-se em África, e seis estão na região da SADC (Cunene, Incomati, Limpopo, Okavango, Orange e Zambeze). Isto constitui um enorme desafio à SADC porque enfraquece a confiança dos investidores na região, sugerindo, incorrectamente, que, provavelmente, os recursos de água irão ser a origem dum grave conflito.

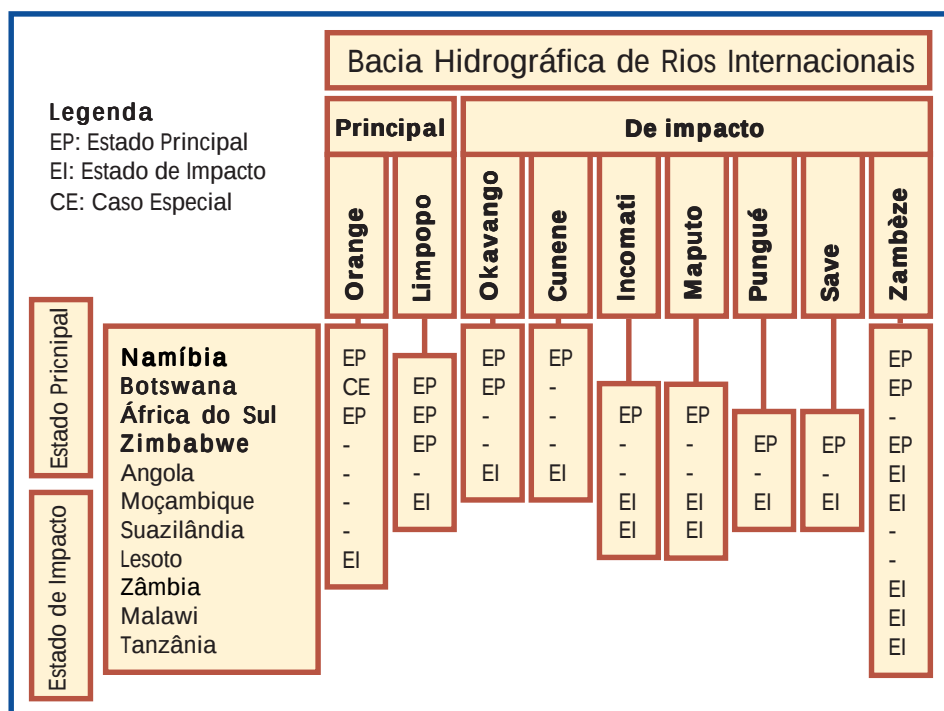


Na verdade, a experiência Africana é que a água serve como catalisador de cooperação em vez de causa de conflito. Mas, a aparente descida em importância da Unidade Coordenadora do Sector da Água da SADC, como resultado da actual

reestruturação, poderá remover a água da agenda regional em detrimento dos seus benefícios para a integração. (S)

Anthony Turton, Presidente de GIBB-SERA, em Administração Integrada dos Recursos de Água, aturton@csir.co.za

Figura 1: O Complexo Hidropolítico da África Austral



(continuação da pág 11)

também pertence a outros blocos comerciais, como a COMESA, a SACU e CAO, é uma fraqueza bem documentada. Mas, com a vontade política necessária, esta sobreposição de associações podia ser usada como forma de unir estes blocos numa posição comum para se conseguir um maior poder de negociação na OMC.

A facilitação do comércio, com enquadramento multilateral ou sem ele, é um princípio crucial para a criação de um ambiente tendente ao desenvolvimento do comércio inter-regional, para atrair investimentos e para motivar o crescimento económico no seio da SADC. Os países da SADC deveriam reconsiderar na OMC as suas dúvidas a esta questão. (S)

Nkululeko Khumalo é estagiária de pesquisa de comércio na SAILA

(continuação da pág 12)

contentores do Porto de Durban.

Jane Barret, responsável pela pesquisa política do sindicato, afirma que 'uma das nossas objecções é o facto aparente do governo possuir o conceito de que a privatização é a única maneira de se resolver o problema'.

O crime é outro obstáculo. Os críticos da privatização preocupam-se com o facto de que se os portos forem transferidos para uma gestão não estatal, os governos poderão perder a capacidade de controlo sobre o fluxo de comércio ilícito. A melhoria da capacidade e eficiência dos portos poderá resultar num aumento do fluxo das importações ilegais e drogas, dizem os criminologistas. (S)

Luleka Mangquku é chefe adjunta da redacção de eAfrica na SAILA

Os Protocolos

O Secretariado da SADC tem recebido uma série de ratificações dos Protocolos da SADC.

Notável é o facto da **Tanzânia** ter autorizado a ratificação prévia de todos os Protocolos da SADC através do seu parlamento, antes de assumir a presidência da organização. A Tanzânia ratificou os protocolos sobre a Saúde; Assuntos Legais, Cursos de Água Partilhados e o Protocolo contra a Corrupção. A Tanzânia é o único país que, até agora, ratificou os protocolos sobre a Silvicultura, Extradicação e Assistência Legal Mútua em Assuntos Criminais.

O parlamento da **Zâmbia** aprovou a ratificação do Protocolo sobre a Vida Selvagem, Conservação Natural e Implementação da Lei, o Protocolo sobre a Corrupção e o Protocolo sobre a Cultura, Informação e Desporto.

A **África do Sul** ratificou o Protocolo sobre a Política, Defesa e a Segurança, o que significa que só uma ratificação é agora necessária para que o protocolo entre em vigor. A África do Sul também ratificou o Protocolo Contra a Corrupção.

A **Namíbia** ratificou o Protocolo sobre a Cultura, a Informação e o Desporto.

O Protocolo sobre as Pescas entrou em vigor, mas os seguintes protocolos ainda não receberam as nove ratificações requeridas para se tornarem legalmente vinculativos: Saúde; Vida Selvagem, Conservação Natural e Implementação da Lei; Assuntos Legais; Protocolo Revisto sobre Cursos de Água Partilhados; Política, Defesa e Segurança; Controlo das Armas de Fogo; Munições e Materiais afins; Cultura, Informação e Desporto; Corrupção; Silvicultura; Extradicação; e Assistência Legal Mútua em Assuntos Criminais.



As Reuniões Da SADC Em Dar

Noutra era, a cidade de Dar-es-Salaam, banhada pelas marés, era um cruzamento importante para os revolucionários da África Austral, um sítio onde eram trocadas ideias e forjados planos de batalha.

A única coisa que mudou foi a natureza do inimigo. Reunidos no porto da Tanzânia para a sua cimeira anual em finais de Agosto, os chefes de estado da SADC abordaram os assuntos mais urgentes afectando a região, e voltaram a declarar o seu empenho àquilo que o Secretário Executivo da organização, Prega Ramsamy, chamou 'a luta contra a pobreza e o subdesenvolvimento'.

O progresso é lento. Apesar da abundância de comités, protocolos e acordos ratificados em anos recentes e num desafio aos muitos discursos sinceros de ano para ano, a África Austral continua a ser uma região em crise. Nove dos dez países com as mais elevadas taxas de HIV/SIDA, são membros da SADC; o colapso social e económico do Zimbabwe está a aprofundar-se; as guerrilhas e massas étnicas persistem no Congo.

Por toda a parte, os programas de reformas e reestruturação são impedidos por falta de dinheiro. Por exemplo, a cimeira da SADC em Dar-es-Salaam, endossou o enquadramento

e aprovou o estabelecimento dum fundo regional para o HIV/SIDA que iria apoiar a implementação duma estratégia multi sectorial, mas a forma como os estados membros irão acarretar com o custo estimado de US\$10.5 bilhões ficou manifestamente por resolver.

A cimeira reflectiu, mais uma vez, o desequilíbrio entre a resolução ativa e a acção prática que tem vindo a caracterizar a SADC durante os 11 anos desde a adesão da África do Sul e desde que a organização se tornou o veículo reconhecido para a integração.

Os países da SADC ainda não concordaram numa posição comum sobre o uso do tratamento anti-retroviral, na luta contra a SIDA, apesar do acordo recente da OMC de que iria facilitar a obtenção das versões genéricas de medicamentos caros.

Preocupados em não 'afectar a solidariedade no grupo', os líderes regionais têm-se recusado inflexivelmente a condenar Robert Mugabe. Levam a mal a forte pressão externa que lhes tem sido aplicada para pôr fim às políticas ruins do Presidente do Zimbabwe. Em vez disso, os Chefes de Estado reunidos levantaram as suas vozes em elogio ao

programa controverso das reformas de terra do envelhecido autocrata e à sua condenação das sanções Ocidentais.

A cimeira estabeleceu um pacto de defesa mútua que muitos têm aplaudido como a melhor forma da SADC desempenhar um papel mais

Realces da Cimeira

As Ilhas Seicheles não compareceram à cimeira da SADC em Dar-es-Salaam. Em vez disso, submeteram notificação da sua retirada da organização. Defende que a SADC não traz benefícios comparáveis ao dinheiro pago.

A RDC foi permitida a participar em todas as reuniões, embora sob sanções por não ter pago as suas quotizações de membro, na sequência do seu compromisso verbal de que iria satisfazer as suas obrigações.

Os líderes da SADC discutiram a criação dum Fundo de Desenvolvimento Regional da SADC, bem como as relações organizacionais com a UA e outras partes externas.

O conselho dos ministros aprovou uma redacção final do Plano Regional Indicativo de Estratégia, de 10 anos.

Os líderes da SADC assinaram um Pacto de Defesa Mútua.



Dr João Caholo, Supervisor do Directório de Infra-estruturas e serviços e Margaret Nyirenda, Supervisora da Alimentação, Agricultura e Recursos Naturais numa reunião com os meios de comunicação social em Dar-es-Salaam.

directo na restauração da estabilidade e segurança no Zimbabwe e de abordar a deterioração do estado de direito e liberdades civis e políticas na Suazilândia. Mas isto poderá ser excessivamente optimista. O desenvolvimento de mais estruturas não irá substituir a vontade política. Nem o pacto de defesa entrará em vigor até ser ratificado o Protocolo sobre a Política, Defesa e Segurança, que foi assinado em 2001. Mais um endosso parlamentar e, o protocolo será transformado num documento legalmente vinculativo. (U)



Artigo de Fundo

SADC: Crise Na Liderança

A SADC, anteriormente considerada como um dos blocos regionais económicos mais avançados de África, enfrenta hoje uma crise de liderança. Embora a Tanzânia pareça determinada e séria em relação ao seu mandato da presidência da SADC, não será capaz de impor a liderança requerida para tirar a organização da sua inércia e transformá-la numa máquina poderosa para o desenvolvimento e crescimento regional.

Sobre questões de governação e conflito, a região está irremediavelmente dividida. Na harmonização política, os líderes estão perturbados. Na liberalização do comércio - provavelmente a meta mais atingível da SADC - os líderes estão a recuar em relação às agendas acordadas.

A Tanzânia assumiu a presidência da SADC durante a cimeira de Agosto de 2003. Como democracia estável, reformadora económica e querida dos doadores, a Tanzânia parece estar bem posicionada para preencher o vácuo na liderança. Mas será que terá a vontade e capacidade para impor a diferença necessária?

Em Maio, Jakaya Kikwete, o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Tanzânia, delineou as prioridades do país, como presidente da SADC. Indicou em primeiro lugar o desenvolvimento das infra-estruturas. Outras áreas prioritárias incluem o aumento do comércio, as reformas fiscais, o desenvolvimento dos recursos humanos, o desenvolvimento institucional, a aplicação da tecnologia apropriada para aumento de produção e produtividade, continuação da cooperação regional e internacional e as reformas institucionais e legais. A lista não é nova, nem reflecte as prioridades urgentes da SADC.

Na cimeira anual de Agosto, os atrasos na finalização de reestruturação da SADC dominaram as discussões do Conselho dos Ministros e dos Chefes de Estado, que se queixaram que os Estados Membros não tinham contribuído para o estudo crucial de determinação dos níveis dos quadros e dos requisitos do

Secretariado da SADC. Embora os membros tivessem concordado com o plano de reestruturação, muitos estão a fazer resistência passiva. Alguns carecem, simplesmente, de capacidade, enquanto que outros receiam que o processo resulte num maior domínio pela África do Sul.

Enquanto a reestruturação da SADC permanecer incompleta, o progresso na maioria dos aspectos da cooperação regional, ficará parado e a implementação do Plano Regional Indicativo de Estratégia de Desenvolvimento continuará a ser um sonho.

Mesmo que a Tanzânia demonstrasse um maior interesse pela reestruturação, o que não o faz, a finalização do processo e a contratação de pessoal necessário, demoraria, pelo menos, um ano. Mas, Benjamin Mkapa parece estar cada vez mais preocupado com as suas aspirações de seguir uma carreira como diplomata internacional, quando terminar o seu mandato como presidente, em 2005.

A liberalização ajudou a Tanzânia a alcançar um crescimento económico de 6.2% em 2002 e tornou Mkapa no querido dos doadores. A Tanzânia teve o melhor resultado da SADC no *'Relatório Competidor Global'*, nos índices de 'optimismo' e 'melhoramento'. Mas o crescimento não tem criado emprego e as companhias privadas continuam a despedir empregados. Uma facção significativa do partido no poder, o CCM, favorece a 'indigenização' da economia, o que, em parte, constitui uma reacção à presença crescente das companhias sulafricanas no país. Com as eleições presidenciais a aproximarem-se em 2005, tais tensões entre facções irão afectar a capacidade do governo de se concentrar sobre questões externas.

As demoras na reestruturação da SADC não foram criadas pela Tanzânia, mas são manifestações de tensões mais profundas na região.

No interior da SADC existem, essencialmente, dois blocos e alguma neutralidade. O primeiro grupo está

ma i s
preocu-
p a d o
com a
política
domést-
ica, o que
o torna
m e n o s
disposto
a consi-

derar os assuntos da boa governação e incapaz de contribuir financeiramente para os planos de desenvolvimento da região. Os membros deste grupo incluem Zimbabwe, RDC, Angola, Namíbia e Suazilândia. Por outro lado, os chamados reformistas, que desejavam, mais do que tudo, ver uma região economicamente forte, são a África do Sul e o Botswana. A Zâmbia e o Malawi estão falidos e sem capacidade para uma tomada de acção decisiva. Moçambique tem boa vontade mas está enfraquecida. O mesmo acontece com o Lesoto e a Tanzânia.

Para que a SADC possa progredir de forma decisiva em qualquer direcção terá que haver muito mais consenso do que existe presentemente. Devido às suas ligações históricas, tanto com a África do Sul, como com o Zimbabwe, a Tanzânia poderia, em teoria, ajudar a aproximação entre as facções na SADC. Mas, esses laços fraternais entre os movimentos de libertação não são o suficiente para tal tarefa. A Tanzânia apoia a África do Sul em algumas matérias, mas também se encontra entre os defensores mais activos de Robert Mugabe.

Nas questões comerciais, a Tanzânia tem seguido a liberalização, mas enfrenta escolhas difíceis a nível regional. A sua saída do Mercado Comum da África Oriental e Austral (Comesa) em 2001, foi controversa. Estava sob pressão dos seus parceiros da África Oriental - Uganda e Quênia - para escolher entre a Comesa e a SADC antes de qualquer progresso ser possível no tratado da Comunidade da



Ministro dos Negócios Estrangeiros da Tanzânia, Jakaya Kikwete

(continua na pág 22)



(continuação da pág 21)

África Oriental (EAC). Ameaçada pela perda de receitas alfandegárias das importações da região - que excediam as exportações em 300% - com a rapidez impulsionada pela união alfandegária da Comesa, a Tanzânia decidiu que seria mais vantajoso obter acesso preferencial no mercado sulafricano (em 1998, a África do Sul era a maior fornecedora de importações para a Tanzânia do que o Quênia). A Tanzânia preferiu (e possivelmente ainda prefere) o ritmo mais lento da redução de tarifas e remoção de outros obstáculos ao comércio regional no grupo da SADC.

O Acordo da União Alfandegária da África Oriental é assinado em Novembro de 2003 e a sua implementação terá lugar durante os próximos 4 a 5 anos. Isso irá exigir um grande compromisso e recursos por parte da Tanzânia. Embora os seus esforços para unir a SADC com a Comesa tenham fracassado, a

Tanzânia tem grandes visões da SADC e EAC unidas. Como declarou Jakaya Kikwete: 'Em conclusão, quero lembrar aos potenciais negociantes e investidores que já é altura de considerarem a SADC e a EAC como uma área de investimento e destino comercial no mundo'.

Parece que a Tanzânia se considera a criadora de 'pontes' na região. Mas as 'pontes' têm que ser fortes e necessitam de apoio. O grande apoio por parte da Tanzânia a favor de Robert Mugabe, poderá tê-la ajudado no passado, mas à medida que a crise no Zimbabwe vai aumentando, mesmo para além do controlo da sua própria elite política, os dividendos dessa relação começam a escassear. Os esforços da Tanzânia, na resolução dos conflitos na RDC e Burundi, têm sido apagados pela presença da África do Sul e há o perigo da África do Sul dominar, em vez de apoiar, a Tanzânia, na SADC. Isto é, se a África do Sul alguma vez irá preocupar-se em

envolver-se activamente na SADC. Apesar do compromisso expresso pela África do Sul em relação ao sucesso da organização regional, na realidade, a sua atenção tem estado absorvida noutros projectos mais importantes, tais como a Nepad, a União Africana e as negociações globais sobre o comércio.

A SADC necessita dum líder forte. Não parece que a Tanzânia possa tomar conta dessa tarefa. Mas, considerando que a maioria dos constrangimentos sobre a sua capacidade para liderar a SADC está a nível regional, mais do que doméstico, quem poderá tomar conta da tarefa? Angola depois da sua guerra civil de 27 anos tem que focar a sua atenção na reconstrução nacional. A economia do Zimbabwe está destruída. A África do Sul não pode fazê-lo porque não se atreve (ou não se importa). Conclusão, a SADC está a atravessar uma crise de liderança sem qualquer resolução fácil. (S)

Gina van Schalkwyk é a investigadora da SADC na SAI/A

Eliminando A Corrupção Na Tanzânia

O Protocolo da SADC contra a Corrupção abre uma oportunidade aos países da SADC para demonstrarem o seu compromisso de boa governação e criação dum ambiente convidativo aos investidores. O protocolo, em si, ainda não está em vigor, mas a Tanzânia é um dos poucos países que ratificaram o protocolo e que também iniciaram medidas para implementar a legislação interna de acordo com os seus requisitos.

O protocolo visa combater a corrupção tanto no sector público como no privado, conseguir a participação do público na luta contra a desonestidade, assegurando o acesso público à informação bem como a protecção aos autores das denúncias contra actos de corrupção. O protocolo também requer o estabelecimento de uma instituição para pôr em prática mecanismos de combate à corrupção.

Devido ao facto da Lei de Prevenção da Corrupção, da Tanzânia, não distinguir o sector público do privado ao definir os actos de corrupção, pode-se inferir que a situação da Tanzânia nesta instância está de acordo com o Protocolo. Em relação à função do público, não existem disposições na legislação da Tanzânia para qualquer tipo de acesso à informação. Esta limitação, em conjunto com a falta de protecção para os autores das denúncias, faz com que seja difícil o envolvimento do público no combate à corrupção. Seria importante que a Tanzânia estabelecesse e mantivesse uma cultura de cooperação entre o governo e o público, através duma legislação específica.

A legislação da Tanzânia prevê que o presidente crie uma Brigada Anti-Corrupção, sob o controlo do primeiro-ministro. Entende-se, assim, que esta brigada ficaria sob controlo político firme, o que lhe deixaria pouca ou nenhuma discrição para investigar assuntos de corrupção politicamente sensíveis. A própria Lei de Prevenção da Corrupção em si, não esclarece a abrangência dos poderes da brigada e do seu director. No que diz respeito aos actos específicos que poderá investigar, a lei fornece à brigada uma ampla área de acção, mas não esclarece quando ou se a brigada poderá realmente iniciar alguma investigação específica.

A Brigada Anti-Corrupção é um passo na direcção certa, mas talvez não seja uma instituição ideal em termos daquilo que é realmente requerido pelo Protocolo. Contudo, deverá ser possível emendar as estruturas legislativas actuais, afim de se transformar a brigada numa instituição mais robusta e efectiva.

Gysbert Engelbrecht é Pesquisador Jurídico e Legislativo no Instituto dos Estudos de Segurança na Cidade do Cabo



O Corredor De Dar-Es-Salaam –Tempo de Mudança

Qual é a melhor maneira de se transportar frete por via terrestre: por estrada ou por caminhos de ferro? É um debate perpétuo entre os autores de planos que tentam fornecer uma infraestrutura mais eficiente de comunicações na região. Se o destino da Tazara for uma indicação, não há dúvida. Pelo menos, não o há em alturas de paz.

O Corredor de Dar-es-Salam foi desenvolvido numa época quando a guerra assolava Moçambique, Angola, Namíbia e a Rodésia, bloqueando efectivamente o acesso às cinturas de cobre, economicamente críticas, da Zâmbia e do Zaire. Durante muitos anos, este troço de alcatrão, constantemente sob ataque de artilharia, e conhecido como 'o caminho do inferno', era perigoso de mais para se utilizar no transporte das mercadorias vitais da costa para o interior.

Por isso, em 1975, os Chineses financiaram e construíram a linha-férrea de 1 800 km que liga a Zâmbia à costa da Tanzânia. Custou a Beijing US\$500

milhões - uma dívida ainda por saldar. A Tazara inicialmente funcionou bem, e permanece em boas condições. Mas mudaram-se os tempos. A economia da Zâmbia tem diminuído. A produção do cobre, outrora responsável por 90% das receitas em divisas para o país, é agora menos de um terço. O tráfego internacional de mercadorias por via férrea tem decrescido e a consequente falta de dinheiro para as operações está a impedir a via de manter um nível de actuação consistente.

A China continua a fornecer apoios de infra-estrutura, modernização de equipamentos e reparações, numa base de empréstimo - tudo sem pagamento. Mas, mesmo os Chineses, concordam agora com os governos da Zâmbia e da Tanzânia e com o Banco Mundial, que se devia considerar a opção da privatização. A via férrea da Tanzânia já está a ser privatizada.

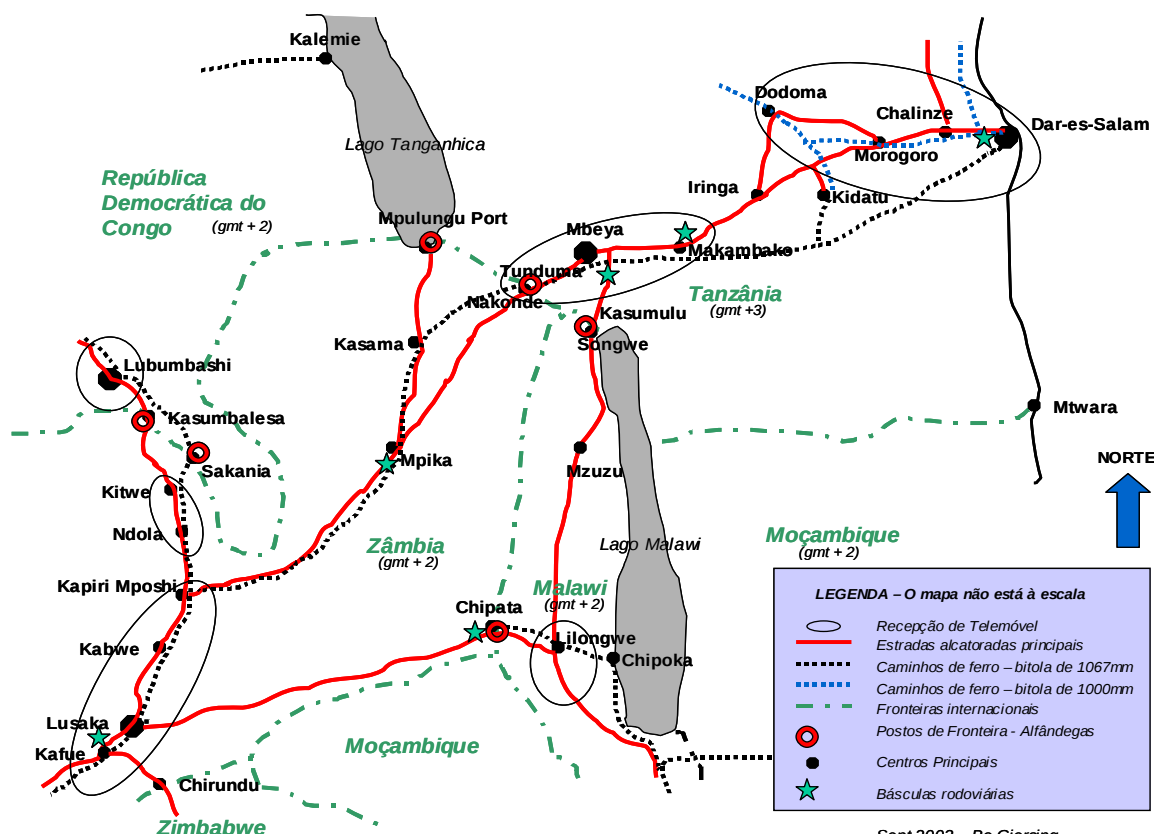
Agora que a maior parte das guerras na região já pararam, o progresso verdadeiro encontra-se nas estradas e

nos portos. Muitos sulafricanos ficariam surpreendidos, certamente, se soubessem que é agora possível conduzir de Joanesburgo até Dar-es-Salaam, uma distância de cerca de 4 000 km, num automóvel vulgar. Nem são precisos os recipientes para a água e os pneus sobressalentes sobre a capota. Várias secções da auto-estrada que atravessa a Tanzânia e a Zâmbia estão a ser reconstruídas e são poucos os buracos. O único problema verdadeiro reside na passagem pelo Zimbabwe, onde a crise política tem deixado as bombas de gasolina vazias. O dinheiro escasseia e os bandidos do governo atormentam as pessoas inocentes. Mas o Botswana providencia uma rota segura de alternativa e o batelão em Kazangula atravessa o Rio Zambeze com camiões e automóveis, sem complicações.

Mas atenção aos bloqueios pela brigada de trânsito nas estradas da Zâmbia. O condutor pode arruinar o seu dia por falta dum reflector. ☎

Bo Giersing, Portfutures Africa

Corredor de Transporte de Dar-es-Salaam



Sept 2003 – Bo Giersing



Reuniões seleccionadas da SADC: Outubro a Dezembro de 2003

Outubro

Conferência Prática Regional sobre a Análise da Implementação do Protocolo das Vias Hidrológicas Partilhadas	13-14 de Outubro	Lesoto
Dia do Criador da SADC	14 de Outubro	Estados Membros
Seminário Regional da SADC sobre o Anti-Branqueamento de Dinheiro	21-23 de Outubro	África do Sul
Conferência Prática sobre a fundação de uma União de Direitos Alfandegários	Outubro	Botswana
Reunião Anual da Subcomissão dos Investimentos	Outubro	Moçambique
Conferência Prática sobre o Regulador Regional da Electricidade	Outubro	Namíbia
Reunião sobre a Conclusão do Acordo de ZAMCOM	Outubro	A ser notificado
Reunião sobre o CAD (Computer-aided Design) na Infra-estrutura dos Transportes	Outubro	Tóquio

Novembro

Reunião da Direcção Administrativa da SADC/EU	Novembro	Bruxelas
Briefing Anual dos Diplomatas	Novembro	A ser notificado
Reunião do Concelho de Ministros da SADC	Novembro	A ser notificado
Reunião dos Ministros do Comércio	Novembro	Botswana
Comissão da ACP dos Ministros do Comércio	Novembro	A ser notificado
10ª Reunião da Comissão do Controlo de Drogas na SADC	Novembro	Tanzânia

Dezembro

Curso de Treino da Execução da Lei Contra as Drogas	Dezembro	A ser notificado
Conferência Prática sobre a Cooperação e Facilitação dos Direitos Alfandegários	Dezembro	A ser notificado
Cimeira Mundial sobre as Tecnologias da Informação	Dezembro	Genebra
Concelho de ACP sobre as Negociações da EPA	Dezembro	Bruxelas
Reunião da Comissão do Rio Orange/Senqu	Dezembro	Lesoto

Neste período irão decorrer outras reuniões de comissões e subcomissões. Pode obter mais informação no local da rede da SADC: www.sadc.int

Recente no local da rede da SADC: www.sadc.int

O Plano Regional Indicativo de Desenvolvimento Estratégico da SADC, um plano de acção de 10 anos. Uma versão final contendo comentários dos estados membros e a Cimeira da SADC está a ser preparada pelo Secretariado.

Documentos da Cimeira de SADC em Dar-es-Salaam, incluindo *briefings* de imprensa dos vários directorados, a Carta Social e o discurso de recepção cordial do novo presidente da SADC, Presidente da Tanzânia Benjamin Mkapa.