

O texto fala da rede de transporte em Mocambique, abordando aspectos desta tematica, que e bastante complexa... navega-se desde o tracado das vias terrestres (o historial, os factores historicos que influenciaram) e varios outros aspectos que vos vao envadir a vista e o pensamento na perspectiva dos transportes (aereos, maritimos e ferroviarios)

1.Introdução

A questão fundamental deste trabalho é apresentar como o traçado da rede de transportes influencia para o desenvolvimento Nacional. Para tal, esta patente no conteúdo do mesmo, os principais objectivos que ditaram o traçado desta rede.

Por um lado, o desenvolvimento de uma determinada nação depende essencialmente da qualidade e quantidade de infra-estruturas e a distribuição territorial (esta distribuição deve na medida do possível permitir a integração Nacional) desta rede de transportes, ora que não se verifica a nível nacional.

Sem sombras de dúvidas, o traçado da rede de transportes em Moçambique, foi influenciada pela descoberta ou para servir as colónias inglesas do hinterland, resultando deste modo, a fraca Integração Nacional.

Por outro lado, nenhum tipo de transporte e suficientemente independente, pois, qualquer actividade requer de certa forma o complemento da outra. Esta realidade não se verifica na rede nacional.

1.1 Metodologia

Como metodologia de abordagem, o grupo irá realizar a revisão bibliográfica que consistirá na pesquisa e leitura de materiais, especificamente, revistas, relatórios, teses, consulta à Internet e o uso de obras que se debruçam sobre o tema. Neles procuraremos conceitos chaves, que versam sobre o tema, sem contudo, excluir o seu respectivo esclarecimento. Será lido também todo o tipo de material didáctico que se debruça sobre o assunto. Atendendo que a recolha foi naturalmente feita por todos os membros do grupo de trabalho, afigurou-se essencial promover a sua organização, de forma a assegurar o fácil acesso a referências já identificadas. A elaboração do trabalho baseou-se na discussão entre elementos do grupo e uso de dados da ANE (2004), CFM, ISUTEC, Ministério dos Transportes e Comunicações que serviu como a base da elaboração do trabalho.

1.2 Objectivos

Objectivo Geral

 Estudo da rede de transportes em Moçambique.

Objectivos específicos

 Descrever o historial da rede de transportes (rodoviários, ferroviários e marítimos) em Moçambique.

 Caracterizar os diferentes tipos de transportes (rodoviários, ferroviários e marítimos) em Moçambique.

 Analisar a complementaridade entre os diferentes tipos de transportes.

 Mencionar o papel dos corredores de Desenvolvimento.

 Descrever o fluxo de mercadorias e pessoas nos principais corredores.

 Identificar os principais problemas que assolam os diversos tipos de transportes.

 Descrever os problemas do traçado da rede de transportes em Moçambique.

 Descrever a complementaridade entre os diferentes tipos de transportes.

2. O TRAÇADO DA REDE DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS, MARÍTIMOS E TERRESTRES

Segundo Lima Pereira (1977) para melhor dar o devido apreço a dimensão, papel e importância do sistema ferro-portuários recuou-se no tempo de modo a entender alguns factos históricos, que muito contribuíram para a fixação de portos e caminhos-de-ferro em Moçambique, com a função quase exclusiva de servir o trânsito de mercadorias de e para os países do hinterland (colónias inglesas do Niassalândia, Rodésia do Norte e do Sul e de transvaal na Africa do Sul), construíram-se nas últimas décadas do século XIX os principais portos e caminhos-de-ferro de Moçambique.

2.1 CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

Segundo Lima Pereira (1971) a ideia da construção de um caminho-de-ferro para Lourenço Marques remota do ano de 1870, tendo sido a linha férrea do porto de Lourenço Marques à fronteira de transvaal a 1ª a ser construída, com o objectivo de servir de porta segura de acesso ao mar. Segundo a revista trimestral da Direcção Nacional de portos e caminhos-de-ferro (1981) " os caminhos-de-ferro de Lourenço Marques, foram construídos em 1890 bem como o seu porto, foram-no para escoar as riquezas mineiras do Transvaal principalmente o ouro."

Segundo o terceiro congresso da FRELIMO (1976) a descoberta de ricos depósitos minerais no Transvaal e a sua posterior exploração pelos monopólios capitalistas ingleses vem permitir-lhes poder explorar de forma rentável os caminhos-de-ferro e o porto de Lourenço Marques." Os caminhos-de-ferro de Goba deveriam ter servido para escoar as mercadorias provenientes da

vizinha colónia Inglesa da Swazilândia, carvão e ferro daquele país que não chegou a se concretizar porque a Inglaterra não chegou a construir o troço no território Swazi. O ramal de Xinavane era para escoar o açúcar e outros produtos da região que atravessa.

O caminho de ferro de Limpopo era para escoar produtos mineiros e agro-pecuários da Rodésia do Sul. O ramal de Salamanga para escoar o transporte de matérias-primas para a fábrica de Cimento da Matola.

Construiu-se uma linha férrea a partir do porto de Inhambane com ligação à Inharrime, com o objectivo de servir as plantações de açúcar de Mutamba. A linha de Gaza foi construída a partir das margens do Limpopo que servia de porto fluvial, na cidade de Xai-Xai ao distrito de Manjacaze com o objectivo de escoar a castanha de caju.

A ideia era de ligá-lo a Inhambane, aproveitando a via férrea que partia de Inharrime e descia até ao mar.

Os caminhos-de-ferro de Moçambique Sul (CFM-S) exploravam o porto de Maputo, as linhas férreas do Limpopo, Ressano Garcia, e Goba.

Neste corredor, existe um total de 1062km de ferrovias das quais 740 Km (70%) estão operacionais e 323km não estão operacionais.

2.2 CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA

Segundo o terceiro congresso da FRELIMO (1976), os caminhos-de-ferro da Beira e o seu porto, foram construídos pela companhia de Moçambique, serviam para escoar os seus produtos e os das colónias Inglesas da África Austral. Os caminhos de ferro da Zambézia (Trans-zambézia) eram para escoar o chá, a copra e o tabaco pertencentes a companhias monopolistas coloniais permitindo a ligação entre o porto da Beira e a fronteira do Niassalândia (Malawi). Mais recentemente, os motivos que determinam a construção dos caminhos de ferro e dos portos de Moçambique não se alteram, são os interesses das companhias capitalistas portuguesas ou outras, estejam elas em Moçambique ou em território vizinho. Assim os caminhos de ferro de Tete serviam para escoar o carvão de Moatize; O ramal de Inhamitanga-Marromeu era para escoar o açúcar de Sena Sugar-state; A ligação ferroviária entre Quelimane e Mocuba, era para transportar trabalhadores e alimentos para as companhias estabelecidas na baixa Zambézia.

Os caminhos de ferro de Moçambique Centro (CFM-C) exploravam o porto da Beira e as linhas férreas de Machipanda e de Sena ligando o Zimbabwe e o Malawi respectivamente; os caminhos de ferro de Moçambique Zambézia (CFM-Z) exploravam os portos de Quelimane, Chinde e Pemba na linha férrea de Quelimane a Mocuba no sentido Nordeste.

Neste corredor existe um total de 994km de ferrovias das quais, 317km estão operacionais e que corresponde a 32% e 677km não estão operacionais. Dos 190km de ferrovias dos CFM-Z nenhuma delas esta operacional.

2.3 CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE NORTE (LINHA DE MOÇAMBIQUE)

Segundo Alfredo de Lima (1971) a linha de Moçambique era para transportar matéria prima do norte de Moçambique nomeadamente da rica província de Nampula. Esta linha férrea de Nacala a Entre-Lagos estende-se até junto a fronteira com Malawi para além do ramal para Lichinga no sentido Este-Oeste; o caminho de ferro de Moçambique norte (CFM-N) explorava os portos de Nacala, Pemba, Angoche e Mocimboa da Praia.

O país tem três portos principais e suas importantes linhas férreas que o ligam aos países do hinterland, nomeadamente: porto de Maputo, da Beira e porto de Nacala.

Neste corredor, existe um total de 914km de ferrovias 872km estão operacionais e que corresponde a 95% e 42km não estão operacionais.

3. TRAÇADO DA REDE DOS TRANSPORTES TERRESTRES EM MOÇAMBIQUE

Segundo António Sopa (1999-2006), após anos da criação dos Caminhos de Ferro de Moçambique, foram criados novos serviços de camionagem de automóvel, em 18 de Janeiro de 1930 por iniciativa dos C.F.M?s. que visava responder as dificuldades que os C.F.M?s. viviam.

Estes transportes além de satisfazer as necessidades dos C.F.M?s., ofereciam também transporte rápido, seguro e económico que foi determinante para o desenvolvimento agrícola e fomento do comércio, trazendo do interior para estações ferroviárias os produtos destinados ao abastecimento de mercados locais e a exportação por via marítima, substituindo com sucesso o transporte ferroviário quando o tráfego não era suficiente para o justificar.

Além de satisfazer as necessidades dos transportes Ferroviários e Marítimos, com a criação de empresas transportadoras com frotas de camiões de grande tonelagem nas regiões Norte, centro e Sul do país, contribuiu significativamente para o crescimento constante de carga

transportada em quanto no passado esta actividade concentrava-se particularmente nos transportes marítimos.

A escassez de navios de cabotagem implicava uma grande dependência deste meio de transporte por parte dos agentes económicos com limitações de espaço e constante atraso de envio e recepção de mercadorias, para tal nos finais de 1972, a rede de estradas totalizava 25000km. Deste total, 3375km eram alcatroadas que ligavam os principais centros urbanos da região sul do país e ao longo da costa. As cidades ligadas por estradas alcatroadas são: Maputo-Xai-Xai; Chókwé-Xai-Xai; Xai-Xai-Inhambane-Beira; Chimoio-Tete; Nampula-Nacala. Também há estradas secundárias alcatroadas nos arredores de Lichinga e Quelimane.

3.1 Classificação das estradas nacionais

Segundo o relatório da ANE (2004) Moçambique tem uma rede classificada de estradas de 25 051 km, dos quais 4 300 km são estradas primárias, 7 621 km são secundárias, e 13 130 km são terciárias. Para além das estradas classificadas existem ainda estradas distritais e as não classificadas, estimando-se que perfaçam cerca de 9 281 km de extensão. A rede total corresponderia portanto a cerca de 34 332 km. Ver anexo (tabela 1).

O presente sistema de classificação define a rede de estradas como se segue:

3.1.1 Estradas Primárias ? estradas que ligam as capitais provinciais e os principais centros; estradas que ligam estes centros a postos fronteiriços e portos principais; estradas que constituem corredores internacionais, ligando os países vizinhos aos portos;

3.1.2 Estradas Secundárias ? estradas que ligam os centros provinciais, portos marítimos e fluviais,

e outras zonas económicas de relevo, às capitais provinciais ou à rede de estradas primárias;

3.1.3 Estradas Terciárias ? estradas que ligam os centros populacionais distritais e zonas de actividade económica à rede nacional de estradas ou a uma capital provincial;

Estradas Não Classificadas que ligam aldeias, ou pequenas áreas de actividade económica, à rede classificada de estradas.

A estratégia integrada estabelece com detalhe as prioridades relativas às Estradas Primárias, Secundárias e Terciárias. Os objectivos destas três classes de estradas são os seguintes:

Estradas Primárias: integração nacional e ligação internacional;

Estradas Terciárias: desenvolvimento equilibrado e equitativo;

Estradas Secundárias: têm como alvo os centros de produção.

As actuais políticas para o sector de estradas foram adoptadas pelo Governo em 1998 (Governo de Moçambique, 1998). As políticas adoptadas estabelecem as quatro principais rotas Moçambique:

Maputo ? Pemba

Beira ? Tete

Lichinga ? Principal ligação Norte/Sul

Lichinga ? Pemba

4. O PAPEL DOS CORREDORES NO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

Segundo Rui Fonseca (1971), a ideia dos corredores de desenvolvimento que hoje

Substancia as estratégias de crescimento de Moçambique, não caiu do céu teve um pai intelectual que foi Alcântara Santos.

Os corredores, na visão do engenheiro Alcântara Santos, não eram um fim em si, mas um meio para o desenvolvimento. Ele defendia a criação de brigadas de desenvolvimento a volta de cada corredor de modo a facilitar o escoamento da produção para os corredores. A ideia era a de que os corredores também deviam desenvolver o país a partir de dentro e não permanecerem unicamente como facilitadores do comércio internacional dos países do

hinterland.

Em síntese, a visão de Alcântara era a de que os corredores poderiam construir pólos de desenvolvimento virados também para agricultura ajudando na comercialização da produção nacional. Era uma visão-mestra, no sentido de que ela era encarada como a porta de entrada de algum oxigénio na nossa economia.

4.1 O papel do corredor de desenvolvimento de Maputo

Segundo a revista Xitimela (1996), o corredor de Desenvolvimento de Maputo contempla acções no domínio dos transportes rodoviários e ferro-portuários, turismo, recursos minerais e agricultura.

O núcleo central deste corredor é o porto internacional de Maputo, e tem três sub-corredores ferroviários:

Limpopo que estabelece ligação com o Zimbabwe e é essencialmente usado para o trânsito das importações e exportações daquele país do hinterland, nomeadamente de carga geral, consumíveis industriais, açúcar, aço, ferro-crômio e tabaco.

Goba é usado basicamente para importações e exportações da Swazilândia e as principais mercadorias manuseadas são: açúcar, carvão, frutos contentorizados e madeira.

Ressano Garcia serve para trânsito de mercadorias sul-africanas nomeadamente, carvão, aço, frutos, madeira e diversas mercadorias contentorizadas.

É de realçar que os corredores de desenvolvimento de Maputo incluem uma auto-estrada com cerca de 500km com portagens. Esta auto-estrada liga a capital moçambicana Maputo ao

centro industrial sul-africano, Gauteng.

O principal objectivo deste corredor é "desviar", para Maputo o tráfego comercial da província sul-africana de Gauteng, que inclui Johannesburgo e Pretória, reduzindo deste modo a pressão a que estão sujeitas os portos de Durban e da cidade de Cabo.

4.2 O papel do corredor do desenvolvimento da Beira

Com a introdução da componente "desenvolvimento" no corredor da Beira projectou-se a extensão da sua rede de linhas férreas e estradas para países como Botswana, Malawi e para a República Democrática do Congo.

Pela sua importância económica para Moçambique e para países do hinterland nomeadamente o Zimbabwe, a Zâmbia, o Malawi, o Botswana e a República Democrática do Congo, o corredor da Beira tem gozado de um importante apoio da SADC e da comunidade internacional. As principais mercadorias manuseadas são: carga geral, madeira, combustíveis, cereais e fertilizantes.

4.3 O papel do corredor de desenvolvimento de Nacala.

O corredor de Nacala tem como principal núcleo central o porto de Nacala que está ligado ao Malawi por uma extensa linha férrea com 615km do eixo Nacala Entre-lagos, e possui também uma outra linha férrea com 262km que parte de Cuamba a Lichinga, e esta tem uma finalidade social e de fomento ao desenvolvimento da província de Niassa sendo o único caminho que garante o abastecimento de combustíveis e de outros produtos básicos a cidade de Lichinga. As principais mercadorias manuseadas são: carga geral, petroquímicos, cereais e fertilizantes.

Contudo, a sua reabilitação é vista como essencial no contexto do corredor pretendendo-se que cumpra o seu papel como alimentador da linha principal do corredor transportando cargas essencialmente agrícolas a partir de zonas que atravessa.

5. FLUXO DE MERCADORIAS E PESSOAS NOS PRINCIPAIS CORREDORES

O fluxo de mercadorias assim como de pessoas ao longo dos principais corredores em Moçambique não tem sido monótono, pois os avanços tecnológicos e as novas condições

sociais impõem contínuas mudanças nos meios de transporte e nos controlos necessários para o seu bom funcionamento.

Segundo o relatório do INE (2009) no que diz respeito ao transporte de carga verificou-se um aumento de 6,6 mil toneladas de carga transportada que reflecte um aumento de 15.4% de carga transportada a nível internacional e uma redução de 24.7% a nível nacional.

5.1 O corredor de Maputo que é constituído pelas linhas de Limpopo com 534km, Goba com 74km e Ressano Garcia com 88km teve um acréscimo no transporte de carga em 11.1% e um acréscimo de 13,5% no transporte de carga em Km.

Quanto ao transporte de pessoas neste corredor verificou-se um acréscimo de 101.1% de passageiros transportados e 181.1% passageiros transportados por Km.

5.2 O corredor da Beira que é servido por uma linha que parte da Beira a Machipanda numa extensão de 318km e a outra linha da Trans-zambézia Railway até vila nova da fronteira numa extensão de 385km, teve uma redução de 2% na carga transportada e um ligeiro aumento de 0.5% tonelada por km.

Quanto ao transporte de passageiros, neste corredor verificou-se uma redução de 28% passageiros transportado no geral e de 31.3% de passageiros transportados por Km.

5.3 O corredor de Nacala que é servido por uma linha que parte do porto de mesmo nome ao Malawi com uma extensão de 615km e a outra linha com 262 km que parte de Cuamba a Lichinga, teve uma redução de 20.6% de carga transportada e 28.5% de carga transportada por km.

Quanto ao transporte de passageiros, neste corredor houve uma redução de 33.2% de passageiros transportados e um acréscimo de 14% passageiro transportados por Km. Ver anexo (tabela 3)

Segundo Moçambique magazine (2008), a redução das importações de cereais pelo Zimbabwe e a concorrência rodoviária imposta ao tráfego do ferro-crômio sul-africano contribuíram para o decréscimo dos volumes globais de cargas transportadas nos anos de 2006 à 2007 no sistema ferroviário nacional.

Exemplo: No ano de 2007 foram transportadas 3.822 mil toneladas líquidas, contra 4.002 ton no ano de 2006, representando uma redução em cerca de 4.5%.

O volume total de carga transportada no sistema ferroviário nacional representa 88.8% do tráfego para os países do hinterland, mas devido ao impacto da crise do Zimbabwe que influenciou negativamente na disponibilidade de vagões-tanque para o transporte de combustível e a concorrência imposta ao transporte ferroviário entre Moçambique e África do Sul, pela disponibilidade de uma estrada com padrões e segurança acima da média.

6. PROBLEMAS DE TRANSPORTES

Os avanços tecnológicos e as novas condições sociais impõem contínuas mudanças no meio dos transportes e nos controles necessários para o seu bom funcionamento. Porém, as dificuldades de financiamento por parte do tesouro público, o menor crescimento económico, as guerras civís e as calamidades naturais contribuem para o fraco desenvolvimento dos transportes, e para os seus sucessivos problemas que eles se deparam onde iremos alistar em seguida:

6.1 Problemas de transporte ferroviários.

 Fraca densidade das ferrovias;

-  Elevados investimentos na manutenção e funcionamento do sistema ferroviário;
-  Grande dependência em relação aos países vizinhos (África do Sul e Zimbábwe);
-  Descarrilamentos;
-  Sabotagem levada a cabo pelas populações vizinhas;
-  Textura do solo;
-  Curvas apertadas;
-  Problemas de fluxo de tráfego;
-  Problemas na velocidade comercial;
-  Os itinerários são fixos;

(Xitimela Maputo, 1996).

6.2 Problemas de transporte rodoviários.

-  Congestionamento do tráfego;
-  Maior índice de poluição devido a libertação de monóxido de carbono (CO), que ultrapassam o vasto limite de 8 ppm(pequenas partículas moleculares);
-  Poluição sonora em grandes proporções;
-  Dispendioso quando se trata de longas distâncias;

Biblioteca Salvat, grande Tema S/D

6.3 Problemas de transporte marítimos.

-  É muito lento.
-  Exigem o transbordo de mercadorias e passageiros.
-  Fraca capacidade de cargas.

 A escassez de navios de cabotagem;

 Limitações de espaço e constante atraso de envio e recepção de mercadorias

Biblioteca Salvat, grande Tema S/D

7. COMPLEMENTARIDADE DOS TRANSPORTES

Os transportes continuam a ser um meio para responder as necessidades de deslocação de populações e suas actividades como nos centros geram-se com elevada frequência problemas derivado de uma forte procura sobre a rede de transporte cuja a expansão se encontra cada vez mais condicionada entre os restante uso do solo, pelo contrário, as áreas de baixa densidade, geralmente conotadas como periferia, apresentam uma menor densidade de redes, e também de algumas escassez da oferta de oportunidades se comparadas com as anteriores tornando os territórios atraentes deste modo viu-se que a complementaridade eram importante visto que um complementa o outro.

O transporte ferroviário possui itinerários fixos (linhas férreas e terminais de comboio) nesse caso necessita do transporte rodoviário que complementará o trabalho deste fazendo entrega porta à porta.

O transporte ferroviário complementa a actividade do transporte marítimo transportando a carga para o local de consumo.

8. PRINCIPAIS CONCLUSÕES REFLECTINDO OS PROBLEMAS DA REDE TRANSPORTES EM MOÇAMBIQUE E FRACA COMPLEMENTARIDADE

Em suma, o desenvolvimento da economia e das vias de comunicação foi um trabalho desenvolvido pelas companhias.

Através deste texto apercebemo-nos facilmente de que a origem dos transportes ferroviários e dos portos do nosso país está intimamente associada ao desenvolvimento do colonialismo, na sua procura de melhor realizar a exploração das riquezas de Moçambique.

Contudo, o colonialismo português não o podia fazer sozinho. Dado o atraso da sua economia, Portugal associa-se aos países capitalistas e procura tirar disso o máximo proveito.

Pelo exposto, se pode verificar que o investimento de capital no sector de portos e caminhos de ferro, orientou-se no sentido de satisfação dos interesses capitalistas do exterior, relegando para o segundo plano o desenvolvimento de Moçambique.

Sabendo que a complementaridade evolui na medida que o transporte evolui, pelo facto do nosso país ter uma fraca densidade da rede de transportes contribui na fraca complementaridade dos diferentes tipos de transportes. Moçambique possui uma rede linear de penetração constituída por linhas que unem pontos de interesse económico importante e o resto do território fica a margem destas linhas, portanto, incomunicável, havendo um maior desenvolvimento junto ao litoral em quanto vastas áreas do interior se encontram sem qualquer tipo de comunicação.

E muito difícil a interação espacial e a ocorrência de fluxos de bens, pessoas, informação, etc.

As actividades económicas são menos rentáveis já que a acessibilidade é menor e como consequência os custos de transporte são mais elevados em áreas com menor densidade da rede de transportes.

9. Conclusão

A localização estratégica na África Austral confere ao país um papel de vital importância na rede de prestação de serviços de transportes e comunicações na região. Como país fornecedor de serviços ferroviários e rodoviários de trânsito na África Austral, Moçambique posiciona-se como uma porta privilegiada de acesso ao mar, de entrada e saída de mercadorias de e para vários países. Neste caso, as crises económicas dos países do hinterland em especial do Zimbabwe, sempre tem afectado os serviços ferro-portuários influenciando na balança do pagamento do País.

Ora, com a excepção das ferrovias de Sena e de Moatize que estão em reabilitação, todas as ferrovias desactivadas devem se ao esgotamento dos produtos escoados.

De acordo com o exposto, pode se concluir que, o fraco desenvolvimento Nacional deriva de uma serie de problemas que vem se acumulado desde o periodo colonial ate a fase actual. Para um Desenvolvimento eficiente, fluxos de bens e ideias, o País deve incrementar politicas versadas no aumento da densidade da rede de transportes de modo a facilitar a complementaridade.

10. Referências bibliográficas

Xitimela, Maputo, segundo semestre 1996, número 2

MANJATE, Beneficio Benedito, tese-papel dos corredores

LIMA, Alfredo Pereira; Lisboa, 1971

História dos CFMs vol. 2, edição ADM do porto e CFM e transportes em Moçambique.

SOPA, António; Dossier Mozal, ano 5, Junho 1999-2000, numero 8-9,(um legado para o futuro).

Terceiro congresso da FRELIMO, notas introdutórias sobre a evolução económica de Moçambique, Inhaminga 29 de Maio de 1976

Revista trimestral da Direcção Nacional dos portos e CFMs, 1981 Janeiro/Marco

Mozambique transport sector Review, vol.II, October 31 de 1989

ANE, Relatório de Reclassificação das estradas, 2006

INE, Produção dos principais serviços de transporte 2004-5, 2009

11. ANEXOS

Tabela 1: Tipo de Revestimento das Estradas Classificadas

Classe das Estradas Pavimentada Não pavimentadas Total

Primária 3,113 1,187 4,300

Secundária 1,751 5,870 7,621

Terciária 367 12,763 13,130

Total 5,231 19,820 25,051

Fonte: Adaptação a partir da IITPR e Consultec, 2001 e HNMS

Tabela 2: Actual Sistema de Numeração

Designação Actual Designação de 1952 Número

Estradas Primárias (a) Estradas Nacionais de 1ª Classe (a) EN 1 ? EN 8

Estradas Primárias (b) Estradas Nacionais de 1ª Classe (b) EN 101 ? EN 106

Estradas Secundárias Estradas Nacionais de 2ª Classe EN 201 ? EN 264

Estradas Terciárias Estradas Regionais ER 401 ? ER 576

(a): Estradas que ligam centros de importância internacional (portos e postos fronteiriços) à rede nacional.

(a) e (b): as Estradas que ligam os principais centros urbanos (nacionais e provinciais) formam a rede de estradas primárias

Produção dos Principais Serviços dos Transportes Ferroviários e Portos, 2004-2005

Descrição Unidade

2004 2005

Transporte de Mercadorias

Carga transportada 103 TON 3 806,0 4 059,0 6,6

Tráfego Nacional 103 TON 828,0 623,7 -24,7

Tráfego Internacional 103 TON 2 978,0 3 435,3 15,4

TON - KM 106 TKM 760,6 768,2 1,0

Tráfego Nacional 106 TKM 100,0 73,5 -26,5

Tráfego Internacional 106 TKM 660,6 694,7 5,2

Percurso Médio KM 199,8 189,3 -5,3

Tráfego Nacional KM 120,8 117,8 -2,4

Tráfego Internacional KM 221,8 202,2 -8,8

CFM - Sul

Carga transportada 103 TON 2 899,6 3 221,9 11,1

Toneladas - KM 106 TKM 417,1 473,4 13,5

Percurso Médio KM 143,8 146,9 2,1

CFM - Centro

Carga transportada 103 TON 632,5 619,6 - 2,0

Toneladas - KM 106 TKM 170,8 171,7 ,5

Percurso Médio KM 270,0 277,1 2,6

CFM - Norte

Carga transportada 103 TON 273,9 217,5 -20,6

Toneladas - KM 106 TKM 172,4 123,2 -28,5

Percurso Médio KM 629,4 566,4 -10,0

CFM - Zambézia

Carga transportada 103 TON

Toneladas - KM 106 TKM

Percurso Médio KM ? ? ..

Transporte de Passageiros

Passageiros transportados 103 TON 1 641,6 1 764,1 7,5

Tráfego Nacional 103 TON 1 641,6 1 764,1 7,5

Tráfego Internacional 103 TON

Passageiros - KM 106 TKM 106,0 172,2 62,5

Tráfego Nacional 106 TKM 106,0 172,2 62,5

Tráfego Internacional 106 TKM

Percurso Médio KM 64,6 97,6 51,2

Tráfego Nacional KM 64,6 97,6 51,2

Tráfego Internacional KM

CFM - Sul

Passageiros transportados 103 . 484,7 974,6 101,1

Passageiros - KM 106 PKM 31,7 89,1 181,1

Percurso Médio KM 65,4 91,4 39,8

CFM - Centro

Passageiros transportados 103 . 317,6 228,6 -28,0

Passageiros - KM 106 PKM 4,8 3,3 -31,3

Percurso Médio KM 15,1 14,4 -4,5

CFM - Norte

Passageiros transportados 103 . 839,3 560,8 -33,2

Passageiros - KM 106 PKM 69,9 79,7 14,0

Percurso Médio KM 83,3 142,1 70,6

CFM - Zambézia

Passageiros transportados 103

Passageiros - KM 106 PKM

Percurso Médio KM

Serviço Portuário

Mercadorias manuseadas 103 TP

FONTE: INE (Instituto Nacional de Estatística) ano 2006

Extensão Das Linhas Da Rede Ferroviária Por Estado, 2005

Total Operacional % de Operacional

Total 3116 1929 67%

Sistema Sul a) 1062 740 70%

Linha de Goba 74 74 100%

Linha Ressano Garcia 88 88 100%

Limpopo 522 522 100%

Salamanga 61 61 100%

Machava- Matola 10 10 100%

Moamba - Xinavane 93 0 0%

Xai-Xai- Chicomo 90 0 0%

Manjacaze - Marão 50 0 0%

Inhambane- Inharime 90 0 0%

Sistema Centro a) 994 317 32%

Linha de Machipanda 317 317 100%

Linha de Sena 578 0 0%

Inhamitanga- Marromeu 88 0 0%

Dona Ana- Vila nova Front 39 0 0%

Sistema Norte a) 914 872 95%

Linha de Nacala 610 610 100%

Linha de Lichinga 262 262 100%

Rio Monapo - Lumbo 42 0 0%

CFM- Zambezia 145 0 0%

Quelimane - Mocuba 145 0 0%

INE- 2005