



**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

ANTONIO GOMES DE JESUS NETO

**Entre trilhos e rodas:  
fluidez territorial e os sentidos da circulação de  
mercadorias em Moçambique**

VERSÃO CORRIGIDA

São Paulo

2016

ANTONIO GOMES DE JESUS NETO

**Entre trilhos e rodas:  
fluidez territorial e os sentidos da circulação de  
mercadorias em Moçambique**

Versão corrigida da dissertação apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de mestre em Geografia Humana.

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Maria Mónica Arroyo

De acordo,

---

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Maria Mónica Arroyo

São Paulo

2016

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

J58e JESUS NETO, Antonio Gomes de  
Entre trilhos e rodas: fluidez territorial e os sentidos da circulação de mercadorias em Moçambique / Antonio Gomes de JESUS NETO ; orientadora Maria Mónica ARROYO. - São Paulo, 2016.  
162 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Moçambique. 2. Circulação de Mercadorias. 3. Transporte Rodoviário. 4. Transporte Ferroviário. I. ARROYO, Maria Mónica, orient. II. Título.

**Nome:** JESUS NETO, Antonio Gomes de.

**Título:** Entre trilhos e rodas: fluidez territorial e os sentidos da circulação de mercadorias em Moçambique

Dissertação apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de mestre em Geografia.

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

Professor (a) \_\_\_\_\_ Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Professor (a) \_\_\_\_\_ Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Professor (a) \_\_\_\_\_ Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Dedicado à *Regina* e  
*Maria de Lourdes*, mãe e  
avó que, ao irem embora  
tão cedo da minha vida,  
fizeram-me ir ao encontro  
do *continente africano*,  
que me acolheu e educou  
nos últimos anos, e ao  
qual simbolicamente  
também dedico este  
trabalho.

## **Agradecimentos**

Numa tarde de 2009 resolvi procurar, por sugestão de um amigo, a professora Mónica Arroyo em sua sala no Departamento de Geografia da USP, buscando auxílio para voltar a Moçambique depois de um ano de intercâmbio. Mais do que uma ajuda burocrática, ganhei uma orientadora entusiasmada com meu tema e zelosa da minha pesquisa desde os tempos da graduação. Ao longo desses 7 anos de convivência a professora Mónica me ensinou, passo-a-passo, como fazer uma pesquisa séria, de modo que seria impossível a realização desta dissertação sem sua participação, em todos os aspectos.

Desde 2008 tenho também a sorte de ter como uma espécie de tutora da minha trajetória acadêmica a professora Inês Macamo Raimundo, da Universidade Eduardo Mondlane (Moçambique), de quem fui aluno durante o intercâmbio e monitor em um pequeno curso ministrado em São Paulo em 2012, culminando com sua participação em minha banca de defesa do trabalho final da graduação. Sou profundamente grato a ela também pela ajuda generosa na solicitação de moradia junto à UEM para meu trabalho de campo em 2015, e pela recepção calorosa durante os últimos dois meses que passei em Maputo.

Agradeço muito também ao professor Daniel Monteiro Huertas, a quem confesso ainda ter dificuldade de chamar de professor, pela proximidade que a família Arroyo, os grupos de estudos e o futebol nos proporcionaram. Ao ler este trabalho espero que lhe fique claro a influência que teve na conformação da minha pesquisa, incluindo seguramente suas sugestões no exame de qualificação.

No mesmo exame de qualificação, momento fundamental para os rumos que tomou esta dissertação, recebi também as orientações do professor Ladislau Dowbor, que em meio a inúmeros compromissos leu meu relatório e ainda iniciou uma relação extra-acadêmica, ainda incipiente, com a África de pano de fundo.

Aos professores Fábio Contel, Manoel Fernandes e Carme Miralles-Guasch, um agradecimento pelos ensinamentos durante as disciplinas que fazem parte do processo do Mestrado, e por me fazerem perceber, pelo rigor teórico, que eu estava em uma pós-

graduação. Ao professor Fábio Contel devo um agradecimento especial pelo abrigo em sua disciplina de graduação durante o estágio PAE, fundamental para minha formação acadêmica e para o financiamento da minha viagem a Moçambique.

Fechando a lista de professores, não poderia deixar de mencionar o professor José Guambe, da Universidade Pedagógica (Moçambique), que na realidade posso tratar como um grande amigo desde sua estadia no Brasil em 2015. Sem sua recepção quando estive em Maputo certamente as coisas seriam muito mais difíceis, tanto pelo auxílio logístico para os trabalhos de campo quanto pelos finais-de-semana em família que passei em sua casa no Zimpeto.

Quem diz que o trabalho acadêmico é um trabalho solitário é porque não conhece o Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental da USP, nosso querido Laboplan. Lá fiz amigos que extrapolam a vida acadêmica, ainda que tenha sido trabalhando arduamente que conheci melhor Igor, Wagner, Vitinho, Aline, Flávio, Luciano, Bruno Cândido, Rodolfo, Pasti, Melissa, Maíra, Fábio, Thiago, Paul, Kauê, Priscila, Evandro, Pedrão, Larissa, Mari e Victória. Alguns desses participaram religiosamente dos grupos de estudo “Redes, Circulação e Logística” e “Terceiro Mundo”, cujas discussões podem ser facilmente encontradas nas páginas que se seguem. Ao Wagner repito o agradecimento pela disposição em me ajudar com os mapas desta dissertação.

Um agradecimento especial à Aninha, guardiã do nosso Laboplan, que sempre resolve rapidamente nossos problemas e cuida de cada cantinho do laboratório como se fosse sua própria casa.

As crises em pesquisar um país que não é o meu só foram diminuídas pela presença recorrente da amizade do Bruno Costa, companheiro de intercâmbio em Moçambique e amigo fiel desde o início da graduação, que por ter escolhido também a carreira acadêmica (também pesquisando o Outro), sempre soube dialogar com meus questionamentos internos acerca do meu objeto.

Também da graduação carrego amigos do peito, e por mais difícil que seja a manutenção da amizade pelas vidas corridas, sempre que possível aparecem para uma cerveja, um papo geográfico e uma risada: Ruy, Sanchez, Rafa e Gabrón.

Atravessando para o Oceano Índico, é reconfortante saber que os anos de relação com Moçambique me renderam grandes amigos como Zhiel, Marílio e Gabriel (que na verdade voltou pra São Paulo, sua terra-natal, mas será sempre moçambicano), e mais recentemente novos amigos como o Joaquim Maloa e o Júnior.

Sem relação direta com a pesquisa, mas igualmente importantes para trabalhar em paz, alguns amigos de infância e adolescência seguem fazendo parte do meu dia-a-dia, de modo que esses agradecimentos não poderiam passar sem a menção de Ceará, João, Chueco, Sirve, Mirella, Fefa, Ju, Vinícius, Eyder, Gui, Felipe e Marília. Um salve também para o pessoal do futebol, que nas últimas semanas desta dissertação insistiram para que eu parasse um pouco de escrever e fosse correr atrás de uma bola.

Agradeço também à Saula, do Centro de Análise Política (CAP) da UEM, em Moçambique, pela paciência com os pedidos diários de credenciais para realização das entrevistas do trabalho de campo. Igualmente agradeço ao Simão Jaime, do Arquivo Histórico de Moçambique, pelo auxílio na busca de bibliografia, e de maneira geral a todos os funcionários de órgãos e empresas moçambicanas que me concederam entrevistas.

Não seria possível realizar esta dissertação com a tranquilidade necessária sem o financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) por meio de uma bolsa de 2 anos, com a qual pude me dedicar integralmente à pesquisa. Com o fim da bolsa foi fundamental a confiança do professor Luis Fernandez Lopez em meu trabalho, me oferecendo um emprego mesmo sem me conhecer, e que por ser também um acadêmico semanalmente me perguntava como andava minha escrita.

À Simone, mesmo que agradecer a psicanalista não faça parte do protocolo, um obrigado pelos 6 anos acompanhando todos meus passos na vida acadêmica.

Chegando, finalmente, à família, começo por agradecer aos meus sogros Faris e Silvana, por sempre me acolherem como um filho em minhas visitas mensais à Avaré, pelo incentivo à minha carreira de pesquisador e, em especial, pela ajuda na impressão de todas as cópias do relatório de qualificação.

Ao meu pai Elizeu e à minha irmã Larissa, que seguraram a barra por tantos anos (na verdade desde que eu nasci), um agradecimento eterno pelo amor e carinho que me dedicam mesmo morando todos separados agora, pelo contato diário para saber se está tudo bem e pelos almoços em família que me dão a certeza de ter um porto seguro aonde atracar.

Por fim, ninguém acompanhou mais de perto esta dissertação do que a Aline, minha companheira de vida que chegou junto com o Mestrado, e que irradia amor e alegria de uma maneira que eu nunca pensei encontrar em alguém. Não há como agradecer sua paciência com minhas crises e insatisfações com o trabalho, apenas posso dar o meu melhor a cada dia para fazê-la feliz.

Khanimambo a todos!

“ao escrever temos a serenidade de estarmos sós falando com os outros [...] Porque não nos pesa o embaraço da sua presença transcrito nos olhares que recebemos”.

(Do livro **As visitas do Dr. Valdez**, do escritor moçambicano **João Paulo Borges Coelho**)

“A luta continua!”

(Máxima de **Samora Machel**, primeiro presidente de Moçambique independente)

## RESUMO

JESUS NETO, Antonio Gomes de. **Entre trilhos e rodas: fluidez territorial e os sentidos da circulação de mercadorias em Moçambique.** Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2016. 162 f.

Moçambique é historicamente conhecido por ser um território de escoamento da produção do *hinterland* da África Austral, principalmente dos seus vizinhos África do Sul, Suazilândia, Zimbabwe e Malawi. A orientação de suas ferrovias, construídas ao longo do período colonial da região, mostra um território dividido por três redes ferroviárias distintas, ligadas cada uma delas a um dos principais portos moçambicanos (Maputo, Beira e Nacala), mas não interligadas entre si, conformando assim um território aparentemente pouco integrado e voltado ao seu exterior. Ainda que parte importante da circulação contemporânea de mercadorias em Moçambique continue a respeitar essa lógica extravertida, desde a independência do país, em 1975, o governo moçambicano vem reunindo esforços na tentativa de integrar seu território e configurar uma economia eminentemente nacional. Tal tarefa cabe, no que tange à circulação de mercadorias, ao modal rodoviário, através de inúmeras rodovias (quase nunca pavimentadas) e de diferentes operadores de transporte (desde empresas até motoristas autônomos e transportadores informais), que atuam não apenas na circulação interna de mercadorias, mas também naquela voltada ao exterior. Assim, com base na proposta de Milton Santos de compreender o espaço geográfico a partir de suas dimensões técnicas e político-normativas, esta dissertação busca fornecer um quadro da circulação de mercadorias em Moçambique, a partir de sua estruturação histórica e dos dois sentidos que a orientam no período contemporâneo – a circulação extravertida e a circulação interna.

**Palavras-chave:** Moçambique; fluidez territorial; circulação de mercadorias; sistema ferro-portuário; transporte rodoviário.

## ABSTRACT

JESUS NETO, Antonio Gomes de. **Between rails and wheels: territorial fluidity and the directions of the circulation of goods in Mozambique.** Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2016. 162 f.

Mozambique is historically known for being a drain region for the inner production of Southern Africa, especially its neighbors South Africa, Swaziland, Zimbabwe and Malawi. The course of its railways, built throughout the colonial period in the region, shows a territory divided by three distinct rail networks, each one linked to a major Mozambican port (Maputo, Beira and Nacala) but not interconnected. This constitutes a territory apparently little integrated and turned to its exterior. Even though an important part of the contemporary circulation of goods in Mozambique stills follows this extraverted logic, since the country's independence in 1975 the Mozambican government has been making an effort to integrate its territory and set up a national economy. When it comes to the circulation of goods, this is a task that depends on road transport by means of numerous roads (mostly unpaved) and different transport operators (such as companies, autonomous drivers and informal carriers). These operate not only internally but also outwards. Thus, based on Milton Santos' proposal to understand the geographical space through its technical and political-normative dimensions, this dissertation attempts at providing a framework for the circulation of goods in Mozambique regarding its historical constitution and the two directions that orientate it in the contemporary period: the extraverted and the internal circulation.

**Keywords:** Mozambique; territorial fluidity; circulation of goods; rail and port system; road transport.

## **Listas de mapas, tabelas, fotos, gráficos, figuras e quadros**

### **Lista de Mapas**

MAPA 1 – A divisão regional de Moçambique.....	4
MAPA 2 – Construção histórica das ferrovias moçambicanas.....	15
MAPA 3 – Os projetos de investimento brasileiro no Centro e Norte de Moçambique.....	59
MAPA 4 – Localização dos principais produtos de exportação de Moçambique.....	66
MAPA 5 – Estradas de Moçambique.por classificação.....	99
MAPA 6 – Mapa rodoviário da província de Maputo.....	103
MAPA 7 – Mapa rodoviário da província de Sofala.....	106
MAPA 8 – Mapa rodoviário da província da Zambézia.....	107
MAPA 9 – Mapa rodoviário da província de Nampula.....	109

### **Lista de Tabelas**

TABELA 1 – Caminho institucional do planeamento rodoviário da administração colonial portuguesa em Moçambique.....	21
TABELA 2 – Os projetos de transporte do Banco Mundial em Moçambique.....	42
TABELA 3 – A estrutura acionária da Mozal.....	67
TABELA 4 – As açucareiras de Moçambique.....	75
TABELA 5 – Composição acionária da Maputo Port Development Corporation (MPDC).....	81
TABELA 6 – Terminais de carga, gestores e volume movimentado (2013-2015) nos portos de Maputo e Matola.....	83
TABELA 7 – As principais exportações e importações do porto da Beira (2013-2015).....	89
TABELA 8 – Estradas asfaltadas na África Austral (em %).....	96
TABELA 9 – Estradas de Moçambique – Classificação x Tipos de Superfície em 2005 (km)...	98
TABELA 10 – Valores de licenciamento, renovação e aumento de frota para as licenças tipo “A” e “B” do transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique (em Meticais).....	112
TABELA 11 – Valores de emissão dos <i>permits</i> em Moçambique de acordo com a capacidade de carga dos veículos e com o período de validade do documento (em Meticais).....	114

TABELA 12 – Características de algumas empresas transportadoras de Maputo, Moçambique.....	124
--	-----

### Lista de Fotos

FOTO 1 – Obras de construção da Estrada Circular de Maputo, realizada por chineses.....	58
FOTO 2 – Caminhão de minérios da Ngululu no pedágio de Maputo.....	80
FOTO 3 – Vista aérea do porto de Maputo.....	81
FOTO 4 – O terminal de açúcar a granel do porto de Maputo, gerido pela STAM.....	85
FOTO 5 – O Terminal Internacional Rodoviário de Ressano Garcia.....	87
FOTO 6 – A Estrada Nacional nº1 (EN1) nas proximidades de Maputo.....	102
FOTO 7 – A Estrada Nacional nº2 (EN2) em Boane.....	102
FOTO 8 – A Estrada Nacional nº 4 (EN4) na Matola.....	102
FOTO 9 – Caminhão da Lalgy.....	125
FOTO 10 – Parque da Lalgy na cidade da Matola.....	125
FOTO 11 – <i>Chapa</i> com a carreta sobrecarregada na fronteira com a África do Sul.....	128

### Lista de Gráficos

GRÁFICO 1 – Cargas transportadas nas ferrovias moçambicanas de 1975 a 1989 de acordo com o país vizinho (10 <sup>3</sup> Toneladas Líquidas).....	30
GRÁFICO 2 – Principais origens das importações de Moçambique 2013-2014 (%).....	51
GRÁFICO 3 – Principais destinos das exportações de Moçambique 2013-2014 (%).....	51
GRÁFICO 4 – Comércio entre China e Moçambique (1995-2008).....	56
GRÁFICO 5 – Produção Industrial de Moçambique 2012-2013 (em 10 <sup>3</sup> Meticais).....	64
GRÁFICO 6 – Culturas de Rendimento em Moçambique 2013.....	64
GRÁFICO 7 – Produção Agro-Industrial de Moçambique 2013.....	64
GRÁFICO 8 – Produção de carvão mineral em Moçambique (2005-2013).....	70
GRÁFICO 9 – Produção de gás natural em Moçambique (2005-2013).....	73
GRÁFICO 10 – Atividade econômica no PIB de Moçambique 2012 (em %).....	78
GRÁFICO 11 – O transporte de carga em Moçambique por modal (2009-2013).....	94

GRÁFICO 12 – Rede de estradas em Moçambique por classificação (2014).....	97
GRÁFICO 13 – Condições das estradas em Moçambique (2014).....	100
GRÁFICO 14 – As condições das estradas na região Sul de Moçambique (2014).....	101
GRÁFICO 15 – As condições das estradas no Centro de Moçambique (2014).....	105
GRÁFICO 16 – As condições das estradas na região Norte de Moçambique (2014).....	108
GRÁFICO 17 – As empresas de transporte terrestre em Moçambique de acordo com a região (2015).....	120
GRÁFICO 18 – Distribuição das empresas de transporte terrestre em Moçambique por província (2015).....	120

### **Lista de Figuras**

FIGURA 1 – Os terminais dos portos de Maputo e Matola.....	82
FIGURA 2 – Classificação oficial do transporte rodoviário em Moçambique, com ênfase nas modalidades de transporte de mercadorias.....	112
FIGURA 3 – Agentes do transporte rodoviário de carga em Moçambique.....	119
FIGURA 4 – A presença da MozStar em Moçambique.....	122

### **Lista de Quadros**

QUADRO 1 – Fluidez territorial, regulação e abertura do território moçambicano ao exterior.....	45
---	----

## **Lista de Siglas**

AID – Associação Internacional de Desenvolvimento (Grupo BM)

AMGI – Agência Multilateral de Garantia e Investimentos (Grupo BM)

ANE – Administração Nacional de Estradas de Moçambique

BAD – Banco Africano de Desenvolvimento

BIRD – Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (Grupo BM)

BM – Banco Mundial

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (Brasil)

BRICS – Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul

CDM – Corredor de Desenvolvimento de Maputo

CDN – Corredor de Desenvolvimento de Nacala

CFI – Corporação Financeira Internacional (Grupo BM)

CFM – Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

CICDI – Centro Internacional para Conciliação de Divergências em Investimentos (Grupo BM)

CLN – Corredor Logístico de Nacala

CMR – CMR Engineers & Project Managers (África do Sul)

CNPC – China National Petroleum Corporation

CODIZA – Corredor de Desenvolvimento da Zambézia

CONSAS – Confederação dos Estados da África Austral

CRBC – China Road and Bridge Corporation

DNPCFM – Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

EDFMan – Edward Desborough and Frederick Man

EN – Estrada Nacional

ENH – Empresa Nacional de Hidrocarbonetos de Moçambique

FMI – Fundo Monetário Internacional

FRELIMO – Frente de Libertação de Moçambique

IBM – Instituto do Banco Mundial

ICVL – International Coal Ventures Ltda (Índia)

IDE – Investimento Direto Estrangeiro

INATTER – Instituto Nacional de Transportes Terrestres de Moçambique

INAV – Instituto Nacional de Viação de Moçambique

INE – Instituto Nacional de Estatística de Moçambique

JICA – Agência Japonesa de Cooperação Internacional

JUE – Janela Única Eletrônica

MG – Moçambique Gestores

MIPS – Mozambique International Port Services

MLSC – Maputo Liquids Storage Company

MoTraBro – Mozambique Transport Brokers

MPDC – Maputo Port Development Corporation

MTC – Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique

Mtn – Metical (moeda moçambicana)

OPIC – Overseas Private Investment Corporation (EUA)

ONU – Organização das Nações Unidas

PAE – Programa de Ajustamento Estrutural

PIB – Produto Interno Bruto

PME – Pequenas e Médias Empresas

PPP – Parceria Público-Privada

PRE – Programa de Reabilitação Econômica do Governo de Moçambique

PRODECER – Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados

RENAMO – Resistência Nacional Moçambicana

SADC – Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral

SADCC – Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral

SDI – Spatial Development Initiatives

STAM – Sociedade de Terminais de Açúcar de Moçambique

STEMA – Silos e Terminal Granelero da Matola

TRAC – Trans-African Concessions

UNAC – União Nacional dos Camponeses de Moçambique

UNCTAD – Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento

UNDP – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

UNECA – Comissão Econômica para a África das Nações Unidas

## **Lista de Entrevistados (por ordem alfabética)**

*Aly Ibrahim Lalgy*, diretor-geral da Lalgy (30/10/2015)

*Décio Filipe*, gerente de planeamento da Maputo Port Development Corporation – MPDC (08/10/2015)

*Escolástica Soares*, diretora de planeamento dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique – CFM (03/11/2015)

*Hilário João*, funcionário da Mozambique Transport Brokers – MoTraBro (08/10/2015)

*Jaime Manhiça*, funcionário da Ramas Moving (20/10/2015)

*Kiluva Taveira*, diretora-geral da Transportes & Logística (06/11/2015, por e-mail)

*Kjeld Klitgaard Olsen*, proprietário da MozStar (14/10/2015)

*Miraldo Camba*, oficial de comunicação da Maputo Port Development Corporation – MPDC (08/10/2015)

*Nuno Rodrigues*, sócio-gerente da Estrela Dourada (28/10/2015)

*Rafael Saúte*, especialista sênior em comunicação do Banco Mundial (21/10 /2015)

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
------------------------	----------

### **CAPÍTULO 1 – A estruturação do sistema ferro-portuário e do modal rodoviário no território moçambicano: do colonialismo à reabertura econômica.....10**

1.1 A estruturação material: a produção colonial da fluidez.....	11
1.1.1 <i>O Sul: a dependência do território sul-africano.....</i>	14
1.1.2 <i>O Centro: a gênese das concessões.....</i>	17
1.1.3 <i>O Norte: produção agrícola e intermodalidade.....</i>	19
1.1.4 <i>Os planos de fomento: o planejamento capitalista.....</i>	23
1.2 A estruturação político-normativa: rumo à regulação híbrida.....	25
1.2.1 <i>Da independência à desestabilização do sistema ferro-portuário moçambicano.....</i>	27
1.2.2 <i>O encontro entre Moçambique e o Banco Mundial.....</i>	32
1.2.3 <i>Do Programa de Reabilitação Econômica (PRE) às concessões.....</i>	36
1.2.4 <i>Outros projetos do Banco Mundial no setor de transportes em Moçambique.....</i>	41
1.3 Um esforço de síntese.....	44

### **CAPÍTULO 2 – A persistência da extraversão na circulação de mercadorias em Moçambique: parceiros econômicos, produtos e redes técnicas.....47**

2.1 Os sentidos da extraversão: Moçambique e seus parceiros econômicos.....	49
2.1.1 <i>África do Sul, SADC e a integração regional.....</i>	50
2.1.2 <i>O território moçambicano como porta de entrada da China na região.....</i>	53
2.1.3 <i>O Brasil circula em Moçambique.....</i>	58
2.2 Divisão territorial do trabalho a serviço do mercado externo.....	63
2.2.1 <i>Alumínio: o aluguel do território.....</i>	67
2.2.2 <i>Carvão: a reorganização do território.....</i>	69
2.2.3 <i>Gás Natural: o uso “invisível” do território.....</i>	72
2.2.4 <i>Açúcar: a modernização do território.....</i>	73

2.3	Fluidez territorial e redes técnicas regionais de transporte: os corredores de desenvolvimento.....	76
2.3.1	<i>O Corredor de Maputo: o mais fluido e diversificado.....</i>	78
2.3.2	<i>O Corredor da Beira: entre o carvão e o caminhão.....</i>	88
2.3.3	<i>O Corredor de Nacala: uma fluidez potencial.....</i>	91

**CAPÍTULO 3 – A circulação interna de mercadorias no território moçambicano: um país sobre rodas.....93**

3.1	Fluidez e viscosidade: a rede rodoviária moçambicana.....	95
3.1.1	<i>A Região Sul: a função irradiadora de Maputo.....</i>	101
3.1.2	<i>O Centro de Moçambique: entre o Corredor da Beira e a integração do território.....</i>	104
3.1.3	<i>A Região Norte: capilaridade e concentração.....</i>	108
3.2	A regulação do transporte rodoviário de carga em Moçambique.....	110
3.2.1	<i>O quadro normativo do transporte em automóveis.....</i>	111
3.2.2	<i>Os órgãos reguladores: planeamento, licenciamento, gestão e fiscalização.....</i>	114
3.2.3	<i>O acordo bilateral para o transporte rodoviário de cargas entre Moçambique e Malawi.....</i>	116
3.3	Os agentes do transporte rodoviário de carga em Moçambique.....	118
3.3.1	<i>A logística moderna chega a Moçambique: os agentes transitários... </i>	121
3.3.2	<i>As empresas transportadoras: um mercado aquecido.....</i>	123
3.3.3	<i>Caminhoneiros autônomos, caminhoneiros informais e os chapas: a economia invisível dos pequenos.....</i>	126

**CONSIDERAÇÕES FINAIS.....129**

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....133**

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação é, antes de tudo, o fechamento de um segundo ciclo de aproximações do seu autor com Moçambique, numa trajetória que envolve não apenas horas de leitura e reflexão por meio do intelecto, mas sobretudo uma relação afetiva com pessoas, lugares e histórias que se entrecruzam do Atlântico ao Índico. Tal relação foi construída por meio de três movimentos de idas e vindas entre São Paulo e Maputo desde 2008, totalizando 20 meses completos de estadia em terras moçambicanas. O primeiro ciclo foi encerrado em 2012, com a entrega de um trabalho final de graduação em Geografia na Universidade de São Paulo, que serviu para materializar 18 meses de aprendizados diários em Moçambique, com suporte fundamental da Universidade Eduardo Mondlane. Passados mais de oito anos do primeiro passo no aeroporto de Mavalane, em Maputo, e após um retorno por um período de dois meses de reencontros e redescobertas no segundo semestre de 2015, a dissertação que aqui se inicia teve no tempo seu principal professor, cuja maior lição é a de que relacionamentos duradouros assim o são pela insistência em superar impasses e dificuldades, e não pela manutenção impossível de um deslumbramento inicial.

Dito isto, uma das maiores dificuldades no desenvolvimento de uma pesquisa que versa sobre o continente africano é definir um posicionamento diante do impasse que se verifica nas discussões acadêmicas sobre a África contemporânea, cabendo sempre advertir, porém, sobre os riscos de uma generalização que não leva em conta as particularidades regionais, nacionais e locais do continente: se de um lado existem autores que dedicam suas atenções à “crise africana” (ARRIGHI, 2002) e aos resultados devastadores das políticas de ajustamento estrutural na década de 1980 (AMIN, 2014), por outro existem os autores que preferem enfatizar que a África hoje passa por uma “transformação estrutural” que não é um mero ajustamento (DOWBOR, 2013), e que o continente hoje já tem “ensaio de autonomia decisória”, configurando o chamado período do renascimento africano (SARAIVA, 2008).

Posicionar-se perante tal impasse exige, como propunha Santos (1978) para o trabalho do geógrafo, “ultrapassar o empírico para alcançar o filosófico (p. 267)”, de maneira que não apenas a geografia da circulação de mercadorias no território moçambicano, objeto central desta dissertação, deva ser desvendada, mas sobretudo deve estar presente como preocupação de pesquisa uma maior clareza sobre o sentido do processo histórico pelo qual passa Moçambique atualmente. Assim, será feito um

esforço em equilibrar as perspectivas mais pessimistas e mais otimistas acerca do período moçambicano contemporâneo, reconhecendo que ambas convivem num movimento dialético.

### **Os conceitos-chave: delimitando a pesquisa**

É comum, dada a multiplicidade de abordagens possíveis dentro da Geografia Humana, enquadrar uma investigação em um determinado ramo, ou segmento, específico da disciplina. Em uma pesquisa que versa sobre a circulação de mercadorias no território moçambicano, o enquadramento mais natural seria naquilo que Silveira (2011) sugeriu e denominou como “Geografia da Circulação, Transportes e Logística”. Na obra citada, sugerindo um acalorado debate epistemológico sobre o assunto, o autor indica que o uso do termo “Transportes” é historicamente relacionado com estudos de infraestruturas e, portanto, próximo à engenharia, enquanto a “Logística” remete à estudos mais recentes das estratégias empresarias e estatais de realização dos procedimentos de transporte. Por isso, preferimos enquadrar esta pesquisa na expressão mais simples e totalizante “Geografia da Circulação”, com a ressalva de que a circulação, por ser um elemento estruturante do território, e que conseqüentemente pressupõe o estudo dos transportes e da logística, não pode ser encarada como um ramo, mas sim como um processo que permeia qualquer estudo circunscrito em outro recorte usual, o da “Geografia Econômica”.

Uma boa maneira de captar esse caráter totalizante do termo Circulação é considerá-lo não apenas como um mero movimento realizado através dos meios de transporte, mas encará-lo sobretudo como expressão do movimento circulatório do capital, conforme indicado por Silveira (2011):

“[...] a circulação, agora, não se refere só ao movimento de mercadorias, de pessoas e de informações que produzem e reproduzem o espaço, mas pelo fato dessa circulação ter se tornado o atributo fundamental, em tempos de ‘capitalismo global’, do movimento circulatório do capital. [...] A expressão ‘circulação’ significa movimento contínuo e o termo ‘circular’, assim como sua utilização pela Geografia, expressa a necessidade de realização contínua e circular dos interesses e das necessidades dos indivíduos e, sobretudo, do capital no espaço (p. 25)”.

Tal processo de circulação do capital no território demanda a existência de bases técnicas e político-normativas que possibilitem o movimento, e é partindo dessa

premissa que, para além do conceito de circulação, esta dissertação tem como conceitos centrais os de “fluidez territorial” e “porosidade territorial”.

A fluidez territorial, segundo Arroyo (2001), seria

“aquela qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento (p. 105)”.

Assim, para Huertas (2007),

“Os caminhos, as pontes, os portos, a pavimentação ou não de uma via são elementos que acabam se transformando em ‘determinações territoriais’, cuja capacidade reside em condicionar (ou ao menos estabelecer) as variáveis intrínsecas à fluidez territorial – intensidade, qualidade e natureza dos fluxos – que expressam o poder de definir e limitar os sistemas de ações e de objetos dos agentes sociais (p. 154)”.

Já a porosidade territorial, para Arroyo (2001), corresponderia àquela “qualidade dos territórios nacionais que facilita sua relação com o exterior, a partir de uma base institucional incumbida da regulação do movimento” (p. 143). Dessa maneira, esforços visando uma melhor fluidez territorial “garantem uma ampliação do processo de circulação do capital (ARROYO, 2005, p. 226)”, bem como ações em prol de uma maior porosidade territorial levam a “acelerar o processo de circulação do capital (ARROYO, 2005, p. 235)”. Mas como abordá-los metodologicamente?

Santos (1996) afirma que a “fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas (p. 274)”, e sugere que o estudo dessas redes em suas relações com o território pode ser feito a partir de dois enfoques: um genético e outro atual. No enfoque genético, o esforço é direcionado para uma reconstituição histórica da estruturação dessas redes, enquanto o enfoque atual seria “a avaliação das relações que os elementos da rede mantêm com a presente vida social, em todos os seus aspectos (SANTOS, 1996, p. 263)”.

A presente pesquisa, porém, não se debruça apenas no aspecto técnico da circulação, mas igualmente investiga seu componente político-normativo. Por esse motivo, novamente recorreremos a Santos (1996), quando diz que a “fluidez não é uma categoria técnica, mas uma entidade sociotécnica. Ela não alcançaria as consequências atuais, se, ao lado das novas inovações técnicas, não estivessem operando novas normas de ação (p.275)”. Assim como em relação às redes técnicas, os dois enfoques (genético e atual) também podem ser aplicados às normas.

Assim, esta pesquisa enquadra-se nos estudos da circulação enquanto movimento circulatório do capital, tendo como conceitos basilares os de fluidez territorial e porosidade territorial, e uma estruturação metodológica baseada nos dois enfoques propostos por Santos (1996), abordando os componentes materiais e político-normativos da circulação moçambicana desde sua estruturação até os dias de hoje.

### A divisão regional moçambicana

Será feita referência, ao longo de todo o trabalho, a uma determinada divisão regional de Moçambique em Sul, Centro e Norte, conforme ilustrada pelo Mapa 1. Obviamente que essa regionalização não é arbitrária, sendo na verdade a maneira como os próprios moçambicanos, incluindo acadêmicos (como MUCHANGOS, 1999) e governantes, dividem o país. De qualquer maneira, parece necessário discutir, mesmo que introdutoriamente, tal regionalização.

**Mapa 1: A divisão regional de Moçambique**



**Elaboração:** Wagner Nabarro

É importante dizer que tal divisão não significa algum tipo de homogeneidade em cada uma das regiões. Por exemplo, a região Sul, que engloba desde a fronteira com a África do Sul até o rio Save (correspondendo às províncias de Maputo-Cidade, Maputo, Gaza e Inhambane), possui ao mesmo tempo as áreas com maior e menor graus de modernização do território moçambicano. Da mesma maneira, no Centro de Moçambique (constituído pelas províncias de Sofala, Manica, Tete e Zambézia) é possível encontrar áreas muito dinâmicas, como o Corredor da Beira, bem como áreas isoladas e nem tão povoadas, como a fronteira com a Zâmbia. Por fim, o rótulo de Norte (relativo às províncias de Nampula, Niassa e Cabo Delgado) contém diferenças ao interior da região, e até mesmo rivalidades, étnicas e culturais, tão fortes que seria quase impossível colocá-las todas sob a mesma denominação.

A presente pesquisa é voltada ao tema da circulação de mercadorias no território moçambicano e, nesse sentido, parece pertinente o uso da divisão entre Sul, Centro e Norte para a análise. Primeiramente, em relação ao sistema ferro-portuário, a própria empresa dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)<sup>1</sup> se estrutura a partir dessa divisão. Para os CFM, existem três grandes redes ferro-portuárias no país, não interligadas entre si, fazendo com que a empresa chame de CFM-Sul a rede ferroviária ligada à África do Sul, Suazilândia e Zimbabwe pelo porto de Maputo, de CFM-Centro a rede ferroviária ligada ao Zimbabwe, ao Malawi e às minas de carvão de Moatize pelo porto da Beira, e de CFM-Norte a rede ferroviária ligada ao porto de Nacala. Além disso, pela complementaridade com o sistema ferro-portuário, devido principalmente à política dos chamados “corredores de desenvolvimento”, boa parte das referências às principais estradas da malha rodoviária do país também obedecem essa divisão regional.

### **Moçambique na Divisão Internacional do Trabalho**

A palavra de ordem em Moçambique sempre foi: desenvolvimento. A condição subdesenvolvida atribuída a Moçambique é geralmente vista como uma situação a ser superada pelo alinhamento e reprodução de políticas e instituições sugeridas (de maneira impositiva) pelo chamado “mundo desenvolvido”, mesmo com a advertência de Chang (2004) de que o caminho indicado não tenha sido necessariamente aquele seguido por esses países rumo ao desenvolvimento.

---

<sup>1</sup> Empresa estatal responsável pelos portos e ferrovias do país.

Assim como acontece com a maioria dos países considerados subdesenvolvidos, tal condição é considerada uma etapa anterior ao estágio de desenvolvimento almejado, chegando-se até a alterar a nomenclatura da condição do país para o status de “em desenvolvimento”. Já nas décadas de 1960/70, porém, autores latino-americanos como Furtado (1961) e Sunkel (1970) apontavam para uma complementaridade entre o desenvolvimento e o subdesenvolvimento, não sendo dois estágios diferentes da situação econômica de um país, mas sim “duas caras de um processo universal” (SUNKEL, 1970, p. 16). Com isso, os autores buscavam dizer que o subdesenvolvimento, mais do que um estágio anterior, era ao mesmo tempo condição e resultado do desenvolvimento dos países industrializados, e que a manutenção dessa relação era fundamental para a continuidade do processo. A palavra-chave para qualificar o subdesenvolvimento seria, então, a dependência, e é essa característica que nos permite compreender a posição de Moçambique na divisão internacional do trabalho desde o período colonial.

Essa situação se alterou com a independência em 1975, quando o novo governo buscou um desenvolvimento da produção interna e uma transformação na forma com que o país se inseria na divisão internacional do trabalho, bem como a superação da subsistência através do cooperativismo na produção agrícola (BELLUCCI, 2007). Para Dowbor (1995) esses momentos de aparente mudança na divisão internacional do trabalho são possibilitados por períodos de “crises interimperialistas”, com o “enfraquecimento do papel do Norte sobre os países subdesenvolvidos (p. 49)”, mas mesmo assim o autor pontua que muitas vezes as independências africanas não significaram uma ruptura real nessa divisão internacional do trabalho, o que apenas ocorreu com mais força em países que optaram por uma “economia voltada para as necessidades populares (p. 56)”, como Moçambique.

Autores como o economista egípcio Samir Amin, porém, já indicavam no final da década de 1970 que a antiga divisão internacional do trabalho vinha sendo substituída por uma de novo tipo, como consequência das transformações do capitalismo ocorridas desde aquela época. Assim, a inserção de Moçambique nessa nova divisão internacional do trabalho, a partir principalmente da adesão ao Programa de Ajustamento Estrutural do Banco Mundial no final dos anos 1980, difere em alguns aspectos fundamentais da primeira, podendo ser igualado apenas pelo seu papel subalterno. Em primeiro lugar, não são mais os Estados europeus que atuam diretamente na organização produtiva dos países africanos como no período colonial,

mas são as empresas multinacionais que configuram essa nova divisão internacional do trabalho, que contribui para aumentar a dependência dos países subdesenvolvidos (AMIN, 1977). Além disso, ainda que os Estados Unidos e a União Européia continuem a promover o “desenvolvimento econômico” em Moçambique, países que vêm crescendo economicamente no cenário internacional como o Brasil, a China, a África do Sul e a Índia, também começam a investir no país.

Projetos como o de extração de carvão mineral em Tete, o de uma fábrica de alumínio na Matola, ou os de extração de gás natural na costa moçambicana, são a grande aposta de inserção de Moçambique no sistema mundial contemporâneo, e são tratados no país sob a alcunha de “Mega Projectos”, que na prática são grandes explorações dos recursos naturais moçambicanos pelo capital estrangeiro. Em relação a esses empreendimentos, BELLUCCI (2006) diz que

“Embora a integração no mundo globalizado se dê pelo processo de produção, não o é pelo processo de trabalho. Investe-se muito em Moçambique nos mega-projetos. Estes visam exportar e utilizam pouca mão-de-obra local. Entretanto, o capital não extrai agora renda da sociedade doméstica. A altíssima mais-valia extraída é proveniente da alta composição do capital que explora pouquíssima mão-de-obra. Além disso, estes empreendimentos pagam baixíssimos impostos e taxas locais, e não produzem para o consumo interno. A integração no processo de globalização é praticamente o aluguel que o grande capital internacional faz ao governo, de um espaço onde produz para o benefício do próprio capital de fora e de uma pequena elite local (p. 136)”.

Todos esses projetos tem como elemento comum a necessidade de uma fluidez no escoamento dos produtos para o mercado externo, seja para fora do continente africano, seja para o hinterland. Em todos os casos, é fundamental que as ferrovias, estradas, portos, e mesmo os dutos para transporte de gás, estejam funcionando da melhor maneira possível, e por isso as empresas estrangeiras que investem em Moçambique dão total atenção às infraestruturas de transporte.

### **Procedimentos metodológicos**

Uma pesquisa sobre a realidade contemporânea de um país africano – no caso Moçambique - realizada a partir do Brasil certamente possui limitações. Em primeiro lugar, devido à pequena tradição de pesquisa sobre a África na Geografia brasileira, e mesmo ao reduzido número de publicações de qualquer área das Ciências Humanas, o recurso à pesquisa bibliográfica foi consideravelmente difícil. Dessa maneira, e ainda

que uma consulta em bibliotecas e acervo pessoal tenha propiciado interessantes materiais, cabe aqui um destaque ao papel da internet no levantamento de leituras para esta dissertação. Seja em instituições de pesquisa do continente africano, seja em bases de dados acadêmicas que possibilitam o acesso a publicações de todo o mundo, e seja mesmo em jornais convencionais, uma boa parte do material obtido durante todo o processo foi disponibilizado em meio digital, o que dá a dimensão da diferença entre fazer pesquisa no período contemporâneo e fazer pesquisa há pouco mais de dez anos atrás.

A internet foi fundamental também para o levantamento de dados estatísticos atualizados sobre Moçambique, tanto a partir do sítio do Instituto Nacional de Estatística (INE) como a partir de relatórios de diferentes instituições internacionais e moçambicanas como a Comissão Econômica para a África da ONU (UNECA), o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) e o Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique (MTC). De qualquer maneira, uma quantidade importante dos dados estatísticos foi obtida a partir do trabalho de campo em território moçambicano, que configurou outro fundamental procedimento metodológico da pesquisa.

Por mais que a internet facilite uma pesquisa da natureza explicitada acima, não seria possível concluir a presente dissertação sem um período de vivência em Moçambique, uma vez que o trabalho de campo desde sempre foi considerado um dos pilares da investigação de um geógrafo. Assim, durante um período de 2 (dois) meses em território moçambicano, entre setembro e novembro de 2015, foi possível realizar diversas entrevistas e visitas técnicas, levantar importantes materiais bibliográficos, fazer anotações preciosas sobre a realidade da circulação de mercadorias no país e participar presencialmente das discussões locais sobre o tema da pesquisa, tanto no meio acadêmico quanto no cotidiano da população.

### **A estrutura da dissertação**

Dentre outros pares de forças que agem sobre o espaço geográfico, Santos (1985) indica que fatores externos e internos são sempre estruturantes na configuração de um território, coexistindo em sua totalidade e determinando uns aos outros nesse processo. Elemento fundamental dessa configuração do território, o entendimento da circulação passa necessariamente pela consideração tanto de sua face voltada ao exterior quanto de sua manifestação interna, de modo que é essa relação de forças que guia a

estrutura de capítulos desta dissertação. Assim, o **Capítulo 1** é voltado ao percurso histórico da estruturação da circulação de mercadorias em Moçambique, a partir da análise da construção de ferrovias, rodovias, políticas e normas relacionadas a esse processo. Já no **Capítulo 2**, as atenções se dirigem à circulação extravertida de mercadorias, mostrando que ainda persiste no território moçambicano uma lógica de orientação ao exterior, através de diferentes parceiros econômicos, tipos de produção e redes técnicas de transporte incumbidas de direcionar esse movimento. Por fim, no **Capítulo 3**, o objetivo principal é mostrar que, a despeito dessa histórica extravessão, internamente a Moçambique existe também toda uma estrutura de circulação de mercadorias em escala nacional, fundamentalmente baseada no transporte rodoviário. Ao final dos capítulos, nas **Considerações Finais** são tecidas algumas conclusões e possibilidades para o futuro da circulação de mercadorias em Moçambique. Boa leitura!

## **CAPÍTULO 1 - A estruturação do sistema ferro-portuário e do modal rodoviário no território moçambicano: do colonialismo à reabertura econômica.**

A combinação entre sua localização no continente africano e sua história econômica (antes, durante e depois do colonialismo português) fez com que Moçambique cumprisse sempre o papel de território de passagem, lugar de escoamento da produção do hinterland para o resto do mundo. Diogo (2013, p. 99) afirma que “no tempo colonial, mais de 70% das receitas externas do Estado provinham dos serviços dos CFM”. Por essa razão, praticamente toda bibliografia consultada, que dedica algumas (ou várias) páginas à importância do sistema ferro-portuário para Moçambique, utiliza uma mesma expressão para realçar uma característica fundamental da economia moçambicana até o período contemporâneo: a economia de trânsito (ver, por exemplo, BELLUCCI, 2007 e DIOGO, 2013).

Além disso, o regime de concessões no qual funciona atualmente a gestão de cada um dos portos e ferrovias de Moçambique, bem como da rodovia que liga Maputo à África do Sul, é também de certa forma um retrato da gestão histórica do próprio território moçambicano. Mais do que uma solução contemporânea para a administração de infraestruturas em Moçambique, o regime de concessões foi também o modelo escolhido por Portugal para explorar e gerir parte de seus territórios coloniais, através de companhias privadas de capital estrangeiro: as chamadas Companhias Majestáticas. Não por acaso, algumas das primeiras obras da rede ferroviária moçambicana foram realizadas por essas companhias, mostrando que a relação entre o sistema de transportes moçambicano e os regimes de concessão não são, necessariamente, uma novidade.

Partindo do entendimento do espaço geográfico de Santos (1996), como um sistema integrado de objetos e ações, o argumento central do presente capítulo será dividido em duas seções complementares: de um lado, o enquadramento histórico do processo de construção dos sistemas técnicos (objetos) de transportes em Moçambique, uma vez que “o conhecimento dos sistemas técnicos sucessivos é essencial para o entendimento das diversas formas históricas de estruturação, funcionamento e articulação dos territórios (SANTOS, 1996, p. 171)”; de outro, será feita uma investigação sobre as raízes e o funcionamento do regime de concessões sob o qual funciona parte importante do sistema de transportes moçambicano, bem como as

políticas historicamente implementadas para o setor, baseando assim a estrutura político-normativa (que condiciona/subordina a ação) da circulação em Moçambique. Santos (1996) ensina também que, apesar da distinção analítica entre objetos e ações, ambos são inseparáveis, de maneira que ao longo do estudo dos sistemas técnicos as normas e as políticas se farão presentes, com a recíproca sendo verdadeira:

“Sistemas de objetos e sistemas de ação interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma (p. 63)”.

Por fim, parece necessário uma breve justificativa para o período, relativamente extenso, delimitado para esse primeiro capítulo de recuperação histórica da estruturação da circulação em Moçambique. Em relação ao início do período delimitado - aproximadamente no final do século XIX -, não parece haver muitas dúvidas de que foi nesse momento que começaram a serem dirigidos os primeiros esforços modernizantes na estruturação dos sistemas de transportes em Moçambique, com a construção das primeiras ferrovias e estradas no território colonial. Dessa maneira, o início do período histórico delimitado coincide, aproximadamente, com o início da dominação colonial portuguesa. Uma sucessão de eventos que se iniciou com o fim do socialismo e a adesão de Moçambique ao FMI e ao Banco Mundial, seguida pelo fim da guerra de desestabilização e reabertura econômica em 1992, e pela consolidação das principais transformações estruturais da economia planejadas para o setor de transportes em Moçambique, marcam o final da presente recuperação histórica. Apenas após esse momento é possível dizer que o país se estabilizou no que tange ao seu sistema de circulação, ainda que por vezes esse processo seja interrompido por conflitos políticos, hostilidades militares e calamidades naturais.

### **1.1 A estruturação material: a produção colonial da fluidez**

A noção de totalidade, abordada por Santos (1996), leva a entender que o processo de construção dos sistemas técnicos ferro-portuários – ou seja, a produção da fluidez - em Moçambique não foram fatos isolados no sistema mundial. Pelo contrário, como veremos, esse processo fez parte de outro, mais abrangente, que visava, na expressão de Hobsbawn (1975), um “mundo unificado”. Como parte do longo processo

de desenvolvimento de um mercado mundial, o historiador inglês afirma que entre os anos de 1848 e 1875, “o valor das trocas entre a mais industrializada das economias e as regiões mais atrasadas ou remotas do mundo havia se multiplicado por seis (HOBSBAWN, 1975, p. 65)”. Essa aproximação entre os países industrializados e regiões remotas se apoiava, porém, num conhecimento técnico relativamente recente mesmo para os países europeus:

“mais importante que o mero conhecimento, as mais remotas partes do mundo estavam agora começando a ser interligadas por meios de comunicação que não tinham precedentes pela regularidade, pela capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e número de pessoas e, acima de tudo, pela velocidade: a estrada de ferro, o barco a vapor, o telégrafo (HOBSBAWN, 1975, p. 67)”.

Seria equivocado, porém, supor que esse movimento de expansão territorial e de construção de ferrovias para além dos domínios dos países industrializados foi estimulado por um bom momento econômico ou um projeto empreendedor e civilizatório por parte desses países. Harvey (2001) ensina que o crescimento econômico, no capitalismo, se dá por processos de crise, que nada mais são que a expressão de suas contradições internas. Essas tensões podem ser explicadas a partir do entendimento de que o processo de acumulação, motor do capitalismo, supõe a existência de três elementos: a) excedente de mão-de-obra (exército de reserva industrial); b) existência dos meios de produção (máquinas, matérias-primas, infraestruturas); c) uma demanda efetiva (um mercado consumidor). Quando há uma crise (geralmente de superprodução), ou seja, um desequilíbrio entre esses fatores, a principal solução encontrada pelo capital para manter sua reprodução é sua expansão geográfica, que depende fundamentalmente da existência de meios de transportes que possibilitem essa expansão. Desse modo,

“a redução nos custos de realização e circulação ajuda a criar espaço novo para a acumulação de capital. Reciprocamente, a acumulação de capital se destina a ser geograficamente expansível, e faz isso pela progressiva redução do custo de comunicação e transporte (HARVEY, 2001, p. 50)”.

Tal movimento de “unificação do mundo” consistiu, portanto, na expansão geográfica do capital europeu para os outros continentes, através da expansão da produção e da construção de ferrovias que facilitassem o escoamento das mercadorias. Na África, onde esse processo ganhou o nome de colonialismo, Hobsbawn (1975) afirma que em 1855 já existiam estradas de ferro no continente, e em 1865 a África do

Sul, vizinha de Moçambique, já possuía troncos ferroviários. Importante dizer, essas ferrovias africanas eram suplementares à rede de navegação internacional, sendo “basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo (HOBSBAWN, 1975, p. 72)”. É nesse contexto de expansão geográfica do capital e de inovação nas técnicas de circulação que surgem as primeiras ferrovias moçambicanas.

Como será visto ao longo desse item, o atual sistema ferro-portuário de Moçambique é dividido em três sub-sistemas, que respondem pelas três principais regiões geográficas de Moçambique: o Sul, o Centro e o Norte. Não sendo interligados entre si, a existência dessa lacuna entre os sistemas técnicos provoca uma fragmentação e uma diferenciação geográfica no território moçambicano, aos moldes do que dizia Vallaux (1914). Diferente da noção de que a circulação, aumentando a capacidade de comunicação, ajuda na homogeneização de determinado território, o modo com que o sistema ferro-portuário moçambicano foi historicamente construído contribuiu sobremaneira para acentuar as desigualdades regionais. Por isso, Santos (1979a, p. 201) afirma que “quanto mais descontínua a circulação no espaço, menos este tem fluidez e mais fortes são os efeitos das restrições infraestruturais”.

Por fim, tal divisão deixa claro que além de não ter como objetivo a integração do território moçambicano, o sistema ferro-portuário responde, como sempre respondeu, a interesses externos a Moçambique, remetendo assim ao conceito proposto por Santos (1978, p. 104-105) – baseado nas ideias de Max Sorre – de “espaço derivado”, “cujos princípios de organização devem muito mais a uma vontade longínqua do que aos impulsos de organizações simplesmente locais”. Assim, o sistema ferro-portuário moçambicano teria derivado de “necessidades exógenas” e “parâmetros importados” quando da sua estruturação, e não de um impulso de desenvolvimento interno.

Ainda que, atualmente, o modal rodoviário seja responsável por praticamente toda a circulação de mercadorias internamente ao território moçambicano, e que mesmo a circulação extravertida de Moçambique contemporâneo tenha nas estradas e caminhões componentes fundamentais, as fontes históricas disponíveis pouco abordam a estruturação desse modal, de modo que grande parte das atenções do presente capítulo será voltada ao sistema ferro-portuário. Mesmo assim, principalmente nos itens dedicados à região Norte e aos Planos de Fomento, o modal rodoviário será devidamente abordado, introduzindo uma discussão que será mais aprofundada no Capítulo 3.

### 1.1.1 O Sul: a dependência do território sul-africano

A produção da fluidez, dizem Santos & Silveira (2001, p. 175), “é o resultado de conflitos e cooperações, acordos e negociações, sempre provisórios, entre o Estado e as empresas, na construção e operação de grandes sistemas técnicos”. Uma vez que, no período de construção dos sistemas técnicos ferro-portuários, Moçambique se encontrava sob dominação colonial portuguesa, o Estado em questão era o próprio Estado português, e a produção da fluidez seria fruto, portanto, das suas relações com outros Estados (coloniais ou não) e empresas.

Assim, a primeira ferrovia moçambicana nasceu de uma trama política e econômica envolvendo o governo de Portugal (que administrava Moçambique), a República do Transvaal (território sob administração bôer<sup>2</sup>) e a Inglaterra (que mantinha colônias em toda África Austral). Dependentes dos portos ingleses, com quem tinham antigos conflitos de soberania territorial, os bôeres do Transvaal necessitavam de uma saída para o mar com tarifas mais baratas do que as inglesas, e por onde pudessem escoar sua produção de carvão mineral (o ouro não havia sido descoberto ainda). O porto de Lourenço Marques (atual Maputo), no território colonial português, era a melhor alternativa para os bôeres, e ao longo do século XIX ambos assinaram diversos tratados, que resultaram na construção de uma estrada entre o Transvaal e Lourenço Marques<sup>3</sup>, culminando com o projeto de construção de uma ferrovia (LE MOS, 1995).

Após uma manobra política inglesa para travar o projeto ferroviário - a declaração de autonomia do território da Swazilândia, que se localizava no meio do traçado -, portugueses e boêres finalmente elaboraram um novo projeto em 1882, ficando os primeiros responsáveis pelo trecho de Lourenço Marques aos Montes Libombos (fronteira entre os dois territórios), e os últimos pelo trecho dali ao Transvaal. Em 1884, o governo português aprova o estatuto da companhia “Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal”, formada por um investidor americano, enquanto do lado transvaliano a construção foi feita através de um sindicato financeiro de capitais holandeses e alemães, o *De Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij*. Após sérios problemas com a companhia, o governo português rescindiu o contrato e assumiu os trabalhos, com o trecho sendo finalizado em 1890, e a ligação entre ambos

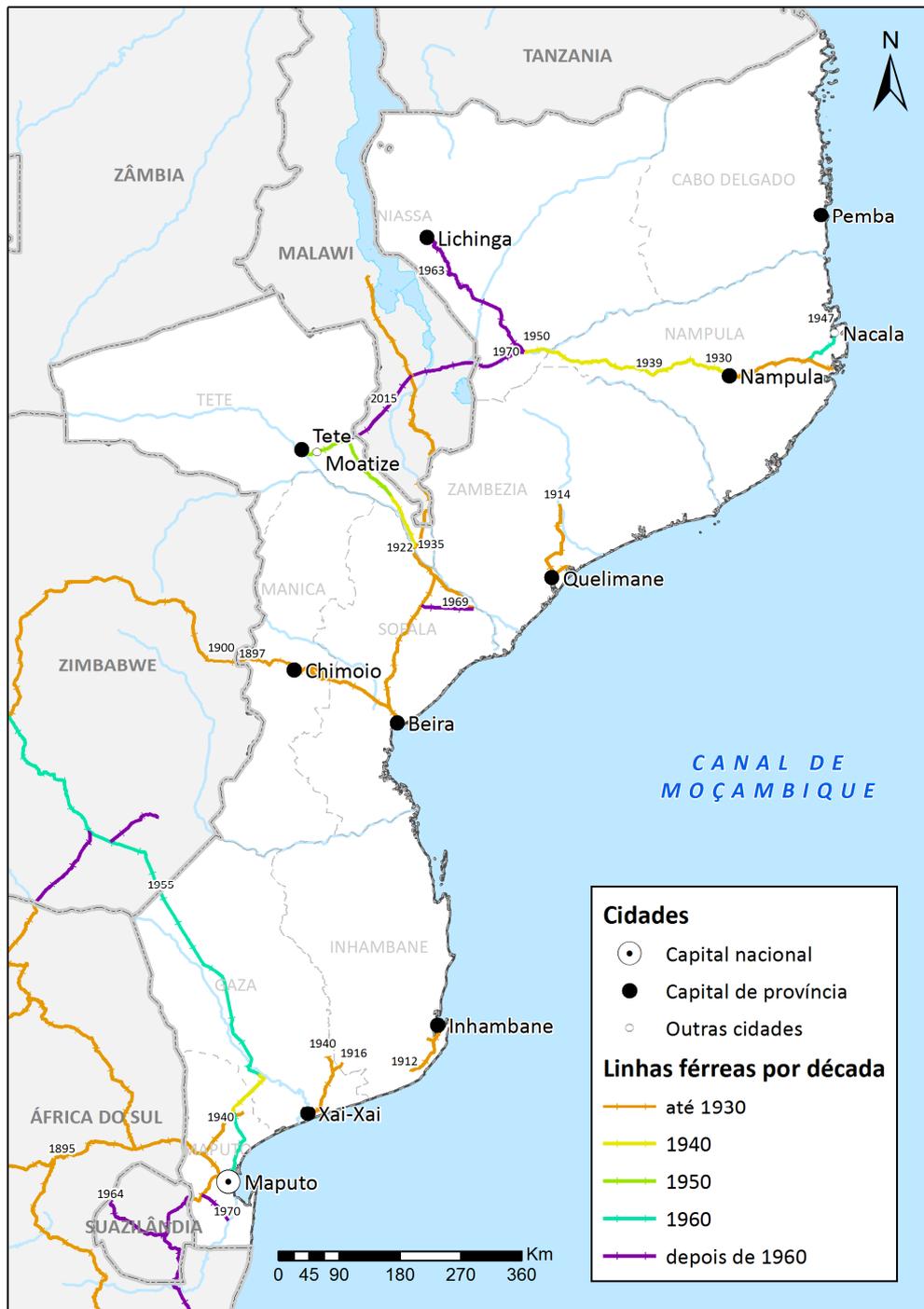
---

<sup>2</sup> Os bôeres são descendentes de holandeses que há muito tempo se estabeleceram no atual território sul-africano.

<sup>3</sup> A Estrada de Lydenburg, ou Estrada Real para o Transvaal.

em 1894. No ano seguinte, 1895, entrava em funcionamento a primeira ferrovia em território moçambicano (LEMOS, 1995), marcando o início de um longo processo de construção de ferrovias no país que se estendeu até poucos anos antes da independência, e que após um período de estagnação começa a ser recuperado na segunda década do século XXI (Mapa 2).

**Mapa 2: Construção histórica das ferrovias moçambicanas**



**Elaboração:** Wagner Nabarro, com base em Serra (1999, p. 160)

Segundo Serra (1982, p. 369-370), a nova ligação

“fez com que a baía de Maputo se tornasse o mais importante porto entre Durban e o Suez. A sua exploração e a mão-de-obra serviam para pagar à administração colonial as dívidas contraídas para a construção das linhas férreas”.

Essa relação vantajosa para portugueses e bôeres, porém, durou pouco. O longo conflito entre bôeres e ingleses resultou na Guerra Anglo-Boer, em 1899, vencida pelos ingleses. Com a vitória, os ingleses tinham a intenção de inutilizar o porto de Lourenço Marques e a ferrovia recém-construída, visando favorecer os portos ingleses em território sul-africano, questão resolvida através de um acordo referente à divisão territorial do trabalho fundamental para ingleses e portugueses na época (LEMOS, 1995).

Já havia algum tempo que, com a expansão da produção agrícola na região do Natal (no atual território sul-africano, na época sob domínio inglês), Moçambique tinha passado a exportar mão-de-obra para as fazendas inglesas, que pagavam muito melhor do que os portugueses no próprio território moçambicano. Com a derrota dos bôeres e a descoberta de ouro no Transvaal, e impulsionado pela existência da ferrovia, Moçambique passou a ser o principal fornecedor de trabalhadores para as minas sul-africanas<sup>4</sup>, configurando a divisão territorial do trabalho que marcou o início das relações entre Moçambique e África do Sul (SERRA, 1982).

Essa foi a moeda de troca dos portugueses quando da tentativa de boicote inglês ao porto de Lourenço Marques: se o porto, e conseqüentemente a ferrovia, não fossem mais utilizados, os moçambicanos não seriam mais a mão-de-obra barata que facilitava a acumulação por parte dos capitalistas britânicos. Assim, com a ferrovia sendo um elemento central para essa dinâmica, ambos firmaram um acordo em 1909 que garantia aos portugueses a passagem de 50% do tráfego proveniente do Transvaal pelo porto moçambicano, em troca do fornecimento de trabalhadores para as minas sul-africanas (SERRA, 1982). É possível dizer que nesse momento institucionaliza-se a economia de trânsito em Moçambique, e inicia-se a dependência moçambicana da África do Sul, através das relações desiguais entre Portugal e Inglaterra.

A ferrovia ligando Lourenço Marques ao Transval não foi, porém, a única linha ferroviária construída no período no Sul de Moçambique. Em 1908, com o intuito de

---

<sup>4</sup> Atividade que era lucrativa para Portugal através da cobrança de impostos dos trabalhadores e do movimento da economia em Lourenço Marques com o regresso desses trabalhadores.

ligar o mesmo porto ao território da Swazilândia, rico em minérios, foi construída a linha de Goba, reafirmando o caráter extravertido da circulação moçambicana no período (SERRA, 1982)<sup>5</sup>. No mesmo ano, para facilitar o escoamento da produção de açúcar na região Sul de Moçambique, foi construída uma linha ligando o pequeno porto de Inhambane à Inharrime, que não tinha ligação com a linha principal do Transval. Pelo mesmo motivo, o escoamento de açúcar - nesse caso produzido pela empresa Incomati Estates, localizada em Xinavane -, em 1922 foi construído um ramal que saía da linha do Transval, na estação de Moamba, e que a ligava à área de produção açucareira. Já em 1924, foi construído o pequeno ramal que ia de Lourenço Marques à Marracuene, para servir a zona agrícola do vale do Rio Incomáti (SERRA, 1982).

### *1.1.2 O Centro: a gênese das concessões*

A essa altura, já posteriormente à Conferência de Berlim<sup>6</sup>, Portugal empreendia esforços reais na colonização de Moçambique. Sua posição econômica desfavorável na Europa (onde era dependente da Inglaterra), porém, não permitia que o governo português administrasse um território da extensão de Moçambique, o que resultou numa fragmentação administrativa da colônia em três grandes áreas principais. O sul, como foi visto, era a principal região administrada diretamente pelos portugueses, captando recursos através do trabalho migratório para as minas sul-africanas e da utilização da ferrovia e do porto de Lourenço Marques. No centro e no norte, a incapacidade administrativa portuguesa resultou na concessão de extensas áreas a companhias privadas de capital estrangeiro - as Companhias Majestáticas -, dotadas “da possibilidade não apenas de explorar, do ponto de vista capitalista, as riquezas moçambicanas, mas, também, de controlar política, administrativa e juridicamente seus habitantes (SERRA, 1982, p. 142)”.

A Companhia de Moçambique, formada em 1888, ganhou a concessão de grande parte do centro moçambicano. Inicialmente concebida como uma companhia de capital português, a debilidade financeira da Companhia de Moçambique

---

<sup>5</sup> Há controvérsias sobre a construção da linha de Goba. Nhabinde (1999), por exemplo, indica que sua construção foi interrompida em 1912, na fronteira entre Moçambique e a Swazilândia, e só foi finalizada em 1964, adentrando então o território swazi.

<sup>6</sup> Encontro realizado em 1884/85 pelas potências europeias para discutir a área de influência de cada uma delas no continente africano, discutido de maneira mais detalhada em Brunschwig (1971).

“levou a que, antes mesmo de receber a carta de soberania, ela já fosse controlada por britânicos, que passaram a deter 40% das ações, além da participação francesa. Entregou a construção da ferrovia ligando a Beira à Rodésia a empresas concessionárias. Anos depois, fez isso com a construção e exploração do porto da Beira. (BELLUCCI, 2007, p. 96)”.

Dessa forma, se as primeiras infraestruturas ferro-portuárias de Moçambique foram resultado de um acordo entre a administração colonial portuguesa com a República do Transvaal, as próximas a serem construídas respondiam a interesses britânicos no sul da África. Segundo Serra (1982), a primeira sub-concessão realizada pela Companhia de Moçambique foi para a *The Beira Railway Company*<sup>7</sup>, visando à construção da ferrovia que ligava o porto da Beira à Umtali<sup>8</sup>, na Rodésia do Sul, concluída em 1900. Em relação ao porto da Beira, já utilizado desde 1892, uma outra sub-concessão, agora à *The Port of Beira Development Corporation*, foi responsável por modernizá-lo, sendo concluído em 1929.

Para além da importância que Maloa (2016) atribui a essas infraestruturas no processo de urbanização da cidade da Beira, Bellucci (2007, p. 96) afirma também que

“A construção da ferrovia e do porto da Beira em suas áreas teve repercussões econômicas positivas. Expôs a complementaridade entre a estratégia das companhias e a economia de trânsito, em função de os territórios britânicos do interior (Rodésias) terem necessidade de acesso ao mar, dinamizando essa economia nos territórios de Manica e Sofala, que tinham interesses britânicos”.

De qualquer maneira, o modelo adotado na construção dos sistemas técnicos ferro-portuários do centro de Moçambique passava ao largo dos interesses dos moçambicanos, já que foram empreendidas por sub-concessões da Companhia de Moçambique, que por sua vez era uma concessão portuguesa ao capital britânico no território colonial, onde os moçambicanos eram os últimos a exercer algum tipo de domínio. Muito importantes para a economia de Moçambique atualmente, os portos e ferrovias da região desde sempre reforçaram que os investimentos na circulação no território moçambicano são historicamente voltados para o exterior, e não à dinâmica interna do país.

Prova dessa antiga extravasão da circulação moçambicana no Centro do país foi a construção da ferrovia Trans-Zambeiana, em 1922, também com capitais britânicos,

---

<sup>7</sup> Sociedade formada por capitais britânicos da British South Africa Company, responsável por explorar o território da Rodésia do Sul.

<sup>8</sup> Atual Mutare, cidade zimbabweana que faz fronteira com Moçambique.

e que ligava o porto da Beira à Niassalândia (atual Malawi), território sem saída para o mar sob influência da Inglaterra<sup>9</sup>. Além disso, mesmo sem ligação direta com um território vizinho, mas igualmente no intuito de facilitar a exportação da produção moçambicana, em 1922 entrou em funcionamento uma pequena linha que ligava Mocuba e Quelimane, também no Centro do país.

### *1.1.3 O Norte: produção agrícola e intermodalidade*

Ainda que construídas através de diferentes arranjos políticos e econômicos, as principais ferrovias das regiões Sul e Centro tinham como objetivo fundamental fornecer às colônias vizinhas um acesso ao mar, de modo que a rentabilidade da produção interna dessas colônias garantiu o financiamento de tais ferrovias. Pequenos trechos e ramais ferroviários foram construídos nessas regiões visando à movimentação de produtos agrícolas, mas nenhum deles tinha um caráter estruturante como se pretendia no projeto ferroviário da região Norte de Moçambique.

Assim como a ferrovia que ligava o porto da Beira à Rodésia do Sul foi arquitetada pela Companhia de Moçambique (através de uma sub-concessão), esperava-se que a construção de uma ferrovia de mesma natureza no Norte da colônia fosse levada a cabo pela Companhia do Niassa, formada em 1893 com capitais ingleses e franceses, e que era responsável pela administração de uma boa parte dessa região moçambicana no período. Chilundo (2001) indica que o próprio decreto de concessão à Companhia do Niassa obrigava-a a construir uma ferrovia ligando as proximidades da fronteira com a Niassalândia (atual Malawi) a Porto Amélia (hoje Pemba), mas o caráter essencialmente agrícola da região é apontado pelo autor como o principal obstáculo à obtenção de capital por parte da companhia para o empreendimento, que acabou não sendo levado adiante.

Não obstante a dificuldade enfrentada pela Companhia do Niassa no financiamento da ferrovia, o governo colonial português, que era responsável direto pela administração de uma única unidade administrativa na região (o Distrito de Moçambique, atual província de Nampula), resolveu construí-la com recursos próprios, pois a considerava fundamental para a consolidação da sua administração colonial no

---

<sup>9</sup> Outra vez Nhabinde (1999) fornece uma informação diferente, dizendo que foi apenas em 1932 que a linha de Sena, responsável por ligar a Niassalândia ao porto da Beira, começou a funcionar, sendo concretizada apenas em 1935 com a construção da ponte Dona Ana, sobre o rio Zambeze.

Norte de Moçambique e para por em prática seus planos de instituir a produção de algodão em larga escala para exportação.

Dessa maneira, em 1912, o governo português da metrópole aprovou um decreto autorizando a construção da ferrovia, que também deveria estabelecer uma ligação com a Niassalândia, com o intuito de oferecer uma alternativa mais barata à ferrovia do Centro de Moçambique, controlada pelos britânicos, e aumentar o poder político de Portugal na África Austral. Após um impasse entre administradores coloniais, que queriam a ferrovia terminando na Ilha de Moçambique, e técnicos, que defendiam a localização do terminal em Nacala, em 1913 teve início a construção da ferrovia a partir do Lumbo, na Ilha de Moçambique, conformando uma vitória temporária da classe política colonial portuguesa<sup>10</sup> (CHILUNDO, 2001).

Se no Sul de Moçambique as ferrovias foram financiadas por uma parceria entre o governo português e empresas estrangeiras, e no Centro exclusivamente por capitais britânicos, no caso da ferrovia do Norte de Moçambique o custo recaiu inteiramente sobre a administração colonial portuguesa. Carente de recursos, porém, e sem a perspectiva de angariar empréstimos ou fazer as receitas pagarem a construção (mais uma vez devido ao caráter agrícola da região), o governo colonial decidiu, segundo Chilundo (2001), repassar os custos aos camponeses. Em 1916, foi aprovada uma portaria que destinava 12% da receita do imposto da palhota<sup>11</sup> à Comissão de Melhoramentos, responsável pela administração de projetos de infraestrutura, sendo que o valor desse imposto foi sendo gradativamente aumentado até a década de 1940, financiando assim de maneira quase exclusiva a construção da ferrovia<sup>12</sup>.

As fontes consultadas divergem quanto à data de finalização da construção da ferrovia. Serra (1982), por exemplo, sugere que ela foi aberta em 1924, mas Chilundo (2001) indica que nessa data apenas 90 km da ferrovia estavam concluídos, ainda com o terminal no Lumbo, e que a obra completa se estendeu pelo menos até a década de 1940. Nhabinde (1999) vai além, e afirma que a ligação da ferrovia do Norte de Moçambique com a Niassalândia, preocupação inicial dos portugueses na elaboração do

---

<sup>10</sup> A vitória foi apenas temporária, pois, em meados dos anos 1930, a administração dos Caminhos de Ferro percebeu que o Lumbo era uma opção tecnicamente ruim para a localização de um porto, e começou-se a considerar a construção de outro porto para servir de terminal, esse sim em Nacala.

<sup>11</sup> Também conhecido por “chibalo”, o imposto da palhota era um imposto de habitação, onde os moçambicanos eram obrigados a pagar pelo uso da terra ao governo colonial.

<sup>12</sup> Além de financiar a ferrovia, o imposto servia também para garantir a mão-de-obra empregada na sua construção, pois os camponeses que não conseguiam pagá-lo (e eram muitos) ficavam obrigados a realizar trabalho forçado nas obras.

projeto, só ocorreu em 1970, com a inauguração do trecho Cuamba-Entrelagos, quando a Niassalândia já tinha se tornado independente e mudado seu nome para Malawi.

A mesma modalidade de financiamento e construção da ferrovia (imposto e trabalho forçado) foi utilizada também para a estruturação da rede de estradas do Norte de Moçambique, responsável por alimentar o tráfego ferroviário e revolucionar a vida dos camponeses, impulsionando a monetarização da economia da região (CHILUNDO, 1990).

Até o início do século XX, todo o transporte da região era feito por caminhos e picadas de terra batida, que ficavam intransitáveis na época das chuvas, mas que eram suficientes para o tipo de transporte que ainda não se utilizava de automóveis. Com a construção da ferrovia e a introdução do caminhão para carregar os produtos agrícolas até ela, o governo colonial concentrou seus esforços também em elaborar algum tipo de política voltada ao planejamento da rede rodoviária, através da construção de estradas e pontes. No plano institucional, foram criados, desmantelados e recriados diversos órgãos estatais voltados a esse planejamento do modal rodoviário em toda a colônia, numa sequência que pode ser resumida pela Tabela 1:

**Tabela 1 - Caminho institucional do planejamento rodoviário da administração colonial portuguesa em Moçambique**

<b>Órgão Estatal</b>	<b>Data de Fundação</b>
<b>Comissão de Melhoramentos</b>	1914
<b>Repartição de Estradas</b>	1923
<b>Brigada Autônoma de Estradas</b>	1927
<b>Repartição de Estradas</b>	1940
<b>Junta Autônoma de Estradas</b>	1941

**Fonte:** Chilundo (2001)

Foi durante esse processo de institucionalização do planejamento rodoviário na colônia que foi definida, em 1931, uma classificação das estradas de Moçambique, que com algumas alterações, constitui a base atual de classificação das estradas moçambicanas. Segundo Chilundo (2001, p. 195),

“Em 1931, o Estado colonial classificava as estradas em três categorias. As que ligavam Moçambique aos territórios estrangeiros vizinhos e as que ligavam as capitais distritais eram denominadas estradas de primeira categoria. As estradas de segunda categoria eram as que ligavam as capitais de distrito às sedes de circunscrição ou a centros comerciais, industriais e agrícolas importantes, assim como as que ligavam sedes de circunscrição entre si. As estradas de terceira categoria ligavam as sedes de distrito ou de circunscrição aos postos administrativos e a aldeias importantes. Havia milhares de quilômetros de caminhos e de picadas demasiado maus para merecerem qualquer classificação”.

A classificação das estradas moçambicanas, no início da década de 1930, coincidiu com o período de implementação da nova política colonial portuguesa para o Norte de Moçambique: a cultura forçada do algodão. Nessa política, além de forçar os camponeses a plantar exclusivamente o algodão em suas propriedades, era necessário também que muitas estradas fossem abertas visando à chegada dos caminhões que carregariam o produto até a ferrovia, estradas essas que obviamente foram abertas através do trabalho forçado campesino. Esse movimento de abertura de novas estradas voltadas ao escoamento de algodão resultou numa rede de estradas que respondia por grande parte da infraestrutura rodoviária existente em toda a colônia. Nas palavras de Chilundo (2001, p. 218):

“Graças a esta repressiva política colonial, o norte de Moçambique contava em 1954 com cerca de metade das estradas de Moçambique. E graças à concentração de companhias algodoeiras concessionárias no distrito de Moçambique (então Nampula), a densidade das estradas rurais era das mais elevadas do país”.

Essas duas políticas coloniais na região Norte, de produção de algodão e de abertura de novas estradas, e a importância que elas tinham no incremento do tráfego ferroviário, levaram à criação em 1930 da empresa estatal Camionagem Automóvel, uma subsidiária da empresa dos Caminhos de Ferro, que visava o monopólio estatal do transporte rodoviário de carga em toda a colônia. A empresa começou com cerca de 7 caminhões e com linhas apenas na região Sul do país, mas no final da década de 1940 ela já operava com mais de 300 caminhões, e a região de Nampula representava cerca de 55% de todas as linhas da colônia. (CHILUNDO, 1990; 2001).

Nesse sentido, parece fundamental a compreensão de que foi na região Norte de Moçambique que houve uma maior complementaridade entre o sistema ferro-portuário e o modal rodoviário. Como a produção agrícola sempre foi a principal atividade econômica da região, e como esse tipo de produção é essencialmente difusa no

território, o governo colonial português constatou que só através do transporte rodoviário a ferrovia seria rentável, de maneira que é possível sugerir o nascimento da intermodalidade na circulação de mercadorias em Moçambique nessa região.

#### *1.1.4 Os Planos de Fomento: o planeamento capitalista*

A consciência da importância dos transportes para a economia de Moçambique fez com que o governo português, ao iniciar o que Bellucci (2007) chamou de “economia colonial de valorização” na década de 1940, não medisse esforços em investir no setor, tanto por meio de capital português quanto através de empréstimos:

“A valorização das colônias não poderia se fazer sem uma política de investimentos. Assim, a utilização dos capitais na ajuda norte-americana à Europa – o Plano Marshall – era vista como a única maneira de Portugal ultrapassar sua incapacidade de estender as transformações políticas às colônias. [...] Em Moçambique, a ajuda americana serviu, sobretudo, para as ferrovias, para o porto da Beira e para a produção de energia elétrica, ou seja, reforçando a economia de trânsito (BELLUCCI, 2007, p. 111)”.

Segundo Serra (1999, p. 162),

“Em 1947, o governo português facilitou um empréstimo de 100 mil contos para a fase final da construção do caminho de ferro de Tete, que atingiu Moatize em 1949. Esta linha foi construída com vista à exploração econômica das minas de carvão dessa zona [...] Em 1949, o governo colonial tomou conta (por resgate) do porto da Beira, e comprou o caminho de ferro que ligava o porto da Beira à Rodésia do Sul, sob controle de uma companhia concessionária britânica, aquando do termo da concessão majestática da Companhia de Moçambique, em 1942”.

Seguindo esse plano de valorização da colônia, Portugal instituiu na década de 1950 os Planos de Fomento, que nada mais foram do que planos de investimento do governo português visando incrementar a economia de suas colônias, entre elas Moçambique. Desnecessário dizer que a maior parte dos recursos foi alocada no setor de transportes, mais especificamente 63% no I Plano de Fomento (1953-1958), 42,7% no II Plano de Fomento (1959-1964) e 42% no Plano Intercalar de Fomento (BELLUCCI, 2007; SERRA, 1999). Foi, inclusive, durante o I Plano de Fomento que se concretizou a construção da ferrovia que ligava Lourenço Marques à Malvénia (atual Chicualacuala), na fronteira com a Rodésia do Sul, concluída em 1956. Essa linha ficou conhecida como Linha do Limpopo, e foi arquitetada pelos governos de Portugal, Inglaterra e Estados Unidos com o objetivo de incrementar a capacidade regional de

escoamento de minérios da Rodésia do Sul, sem precisar utilizar a rede ferroviária sul-africana (NHABINDE, 1999). Segundo Serra (1999, p. 164),

“Com a ajuda diplomática britânica, Portugal obteve um empréstimo de 17 milhões de dólares do Banco de Importações e Exportações, sediado nos EUA, que pagava cerca de 80 por cento das despesas de construção, e que constituiu cerca de 36% do total das despesas do I Plano de Fomento”.

Além disso, os Planos de Fomento foram também cruciais para a construção do porto de Nacala e de sua terminal, através da aprovação de mais de 1 bilhão e meio de dólares por parte do governo metropolitano português (CHILUNDO, 2001).

Em relação ao modal rodoviário, Spence (1963) indica uma preocupação do governo colonial português, a partir dos Planos de Fomento, em reforçar a estruturação das redes de estradas existentes na colônia. Numa tentativa de integrar a colônia por meio dos transportes, e também continuar o processo de extravasão do território moçambicano, os Planos de Fomento foram responsáveis pelo asfaltamento da rodovia Norte-Sul, que ligava Lourenço Marques à Beira, da rodovia Beira-Umtali (que ligava o porto moçambicano ao Zimbábue), da rodovia que conectava Quelimane à Milange, na fronteira com o Malawi, e do trecho rodoviário do porto de Nacala à Nampula.

A execução desses Planos de Fomento é a expressão concreta daquilo que Santos (1979a, p. 14) denominou de “planejamento como instrumento do capital”. Para o autor, o planejamento, tal como é concebido vulgarmente, não tem como objetivo as mudanças sociais e a melhora da condição de vida das populações. Pelo contrário, ele é antes de tudo um instrumento do capitalismo para promover a ideologia do desenvolvimento e do crescimento econômico, e sua realização em Moçambique seria a última fase do processo de penetração capitalista do continente africano. Se na primeira fase essa penetração foi feita por meio da força, e na segunda através dos monopólios transnacionais (as Companhias Majestáticas), o planejamento seria um discurso pretensamente racionalizante para justificar a colonização. A importância conferida aos transportes nos Planos de Fomento promovidos por Portugal em Moçambique não seria, desse modo, fortuita, pois “a integração do espaço através do transporte é um elemento essencial do planejamento capitalista (SANTOS, 1979a, p. 25)”.

Pouco tempo depois dos Planos de Fomento, começam a despontar no território moçambicano os primeiros focos da luta de libertação nacional. Com a independência, em 1975, e com o sistema ferro-portuário e a rede de estradas já bem estabelecidos, restava ao novo governo de Moçambique elaborar as novas diretrizes da economia do

país, que até então repousava, basicamente, sobre as receitas provenientes das tarifas portuárias e ferroviárias - a economia de trânsito - e do salário dos mineiros (SAÚTE, 2010). Construídos os sistemas técnicos, os Planos de Fomento, enquanto ação normativa do Estado português, prenunciavam um novo momento na estruturação da circulação moçambicana: o do papel ativo das normas na estruturação do espaço geográfico.

## **1.2 A estruturação político-normativa: rumo à regulação híbrida**

Em dois trabalhos complementares, Antas Jr (2004; 2005) alerta para a insuficiência de se considerar o Estado como detentor exclusivo da regulação no território. O autor chama a atenção primeiramente à pluralidade da esfera jurídica no mundo não-ocidental, recuperando assim a discussão do conceito de “pluralismo jurídico”:

“O aparente monismo jurídico dos Estados Territoriais do ocidente contrasta com o pluralismo jurídico secular de grande parte dos países do continente africano, asiático e mesmo americano, como por exemplo, na região amazônica. Nesses continentes há uma tal riqueza de pluralismo normativo que num mesmo país (para utilizar uma noção geográfica ocidental) há mais de um Estado afirmado por suas próprias leis e, o que dificulta ainda mais nosso imediato entendimento, mais de um Estado pode exercer regência sobre um mesmo território (ANTAS JR, 2005, p. 60)”.

Essa relação entre o território e o direito, característica do pluralismo jurídico, foi analisada de maneira mais profunda em Moçambique por Boaventura de Sousa Santos (2006), ao tratar das cortes comunitárias e da figura do “régulo” enquanto mediador entre o Estado colonial e a população local. Apesar da importância da discussão e de sua relevância em Moçambique, a esfera do direito abordada pelo autor não tem relação direta com a presente pesquisa, acerca da circulação em Moçambique. Porém, a identificação de um pluralismo jurídico abre um caminho para a discussão realizada até aqui, e tal conexão é apontada por Antas Jr (2004, p. 4):

“Mas o pluralismo jurídico também é produzido a partir de lógicas modernas. À medida que a densidade das relações internacionais aumentou exponencialmente nos últimos três decênios, em função do desenvolvimento acentuado nos campos da comunicação e da informação, promoveu-se uma interpenetração mais freqüente entre os dois modelos ocidentais de concepção jurídica. Esse entrelaçamento tem propiciado novas formas de ação por parte dos Estados hegemônicos e de outros agentes institucionais e corporativos que também interferem, à sua maneira, no modo de produção jurídico de cada país — e é por isso que tais agentes também estruturam de maneira inovadora, hoje, a ordem global”.

A partir dessa constatação, é possível relacionar o atual sistema de concessões das infraestruturas ferro-portuárias e rodoviárias de Moçambique com aquilo que Antas Jr (2005, p. 65) denominou “regulação híbrida do território”, onde “os Estados têm repartido porção significativa dessa responsabilidade com as grandes corporações transnacionais”. Ainda que no caso moçambicano sejam concessões, ou seja, no limite a regulação ainda é estatal, a autonomia das corporações que gerem os portos, terminais, ferrovias e rodovias do país permitem afirmar que tal regulação é relativamente compartilhada.

Tal realidade de regulação híbrida da circulação moçambicana foi fortemente estimulada pela imposição de um projeto levado a cabo pelo Banco Mundial para Moçambique, e é por essa razão que grande parte dos esforços deste item serão no sentido de entender a relação entre essa instituição financeira mundial e o território moçambicano, desde a aproximação entre ambos até os reflexos concretos na circulação do país. Como o presente item é basicamente voltado à estruturação político-normativa dessa circulação, cabe destacar o papel que Santos (1996, p. 335) confere ao Banco Mundial na produção dessas normas:

“Se o ‘mundo’, hoje, torna-se ativo sobretudo por via das empresas gigantes, essas empresas globais produzem privatisticamente suas normas particulares, cuja vigência é, em geral e sob muitos aspectos, ‘indiferente’ aos contextos em que vêm inserir-se. Por sua vez, os governos ‘globais’, por exemplo, o Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional, cuidam dos interesses ‘globais’. [...] De alguma forma o Banco Mundial vem exercendo esse papel, quando intervém, direta ou indiretamente, na criação de infraestruturas ou na transformação dos transportes. Mas, por mais maciças que sejam essas intervenções elas também são tópicas, mesmo que possam ter efeitos profundos e mais gerais sobre espaços mais amplos”.

Ao final, pretendemos ter demonstrado a importância das normas na produção da fluidez contemporânea destacada pelo autor, e no papel que o Banco Mundial desempenha na elaboração dessas normas e nas políticas de transporte.

### *1.2.1 Da independência à desestabilização do sistema ferro-portuário moçambicano*

A principal medida do novo governo moçambicano (de orientação socialista) após a independência em 1975, e que teve implicações diretas no sistema ferro-portuário do país, foi a nacionalização de todos os meios de produção do território (BELLUCCI, 2007). A regulação dos portos e ferrovias era feita, ainda que com diversas alterações burocráticas ao longo do tempo, pela administração colonial portuguesa. Criado com o nome de Conselho de Administração do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques, o órgão regulador foi paulatinamente mudando de nome e de abrangência territorial, até abarcar, na época da independência, todas as ferrovias e portos moçambicanos, sob o nome de Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes (SAUTE, 2010). Com a independência, o órgão passa a designar-se Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (DNPCFM), sob a administração direta do Estado moçambicano (SAUTE, 2010). A principal consequência dessa nacionalização foi a saída em massa de grande parte dos técnicos ferro-portuários do país<sup>13</sup>, deixando-o carente de mão-de-obra, e dificultando muito o funcionamento dos sistemas técnicos, já deficitários devido às políticas de restrição à circulação.

Dentre tantos outros elementos, Arroyo (2005) aponta que ações institucionais como leis e medidas podem estimular ou frear o caráter poroso dos territórios. Se até a independência moçambicana o seu território era intencionalmente aberto ao recebimento e envio de mercadorias para os territórios vizinhos, sendo caracterizado por uma economia de trânsito que tinha no estímulo institucional ao movimento nos portos e ferrovias elementos centrais, com o fim do domínio colonial a porosidade territorial de Moçambique sofreu uma alteração drástica.

A ruptura com o capitalismo internacional, através do apoio às lutas contra o apartheid na África do Sul e pela independência do Zimbabwe (então Rodésia do Sul), e especialmente através do fechamento das fronteiras com esse último (principal parceiro do regime do apartheid), teve um preço alto para a economia moçambicana da época. O fechamento das fronteiras significava abdicar de grande parte das receitas provenientes das tarifas portuárias e ferroviárias citadas anteriormente, que representavam uma fatia considerável dos recursos que o país arrecadava. Saúte (2010, p. 43) afirma que

---

<sup>13</sup> Cerca de 8 mil, de acordo com Nhabinde (1999).

“O novo regime em Moçambique, provavelmente, não dimensionara nem a força militar tremenda do regime do apartheid, nem a sua decisiva importância econômica. Isto foi determinante nos primeiros anos do novo país e teve uma importância crucial na sua espinha dorsal econômica, que era o sistema ferro-portuário”.

Mais ainda,

“A verdade é que os portos e caminhos de ferro moçambicanos eram um ponto central na afirmação do novo país, e da sua viabilização em muito dependia a viabilização econômica e política do próprio país (p. 42)”.

A importância, não apenas da economia de trânsito para Moçambique, como do próprio país para a circulação em toda África Austral, é dimensionada por Bellucci (2007, p. 214):

“Até a proclamação da declaração unilateral de independência da Rodésia do Sul em 1965, aproximadamente 80% do tráfego regional, com exceção da África do Sul, passavam pelas redes ferroviárias e portuárias de Angola e Moçambique. Mesmo após o redirecionamento do movimento da Rodésia para a África do Sul, essa percentagem ficou acima de 70% e começou a cair após a independência das colônias portuguesas. Com a aplicação, a partir de 1977, da “estratégia total”, a realização de ações econômicas e militares contra os países vizinhos, incluindo cortar e sabotar as suas vias de acesso ao mar, tornou-se o objetivo central do governo sul-africano”.

Desde o final da década de 1970 o governo sul-africano vinha tratando politicamente da inviabilização do sistema ferro-portuário moçambicano, numa tentativa de direcionar toda a carga do hinterland para suas ferrovias e portos (NHABINDE, 1999). Nesse sentido, é praticamente impossível entender o funcionamento do sistema de transportes moçambicano na década de 1980 sem levar em conta a situação política da África Austral no período, principalmente em relação às ações do governo do apartheid na África do Sul.

O ano de 1980 é de especial relevância para o quadro regional que se configurava, pois nesse mesmo ano o Zimbábue se tornava independente sob o comando de Robert Mugabe, restabelecendo ligações com o governo moçambicano, e os países da África Austral finalmente se organizavam na tentativa de diminuir a dependência da África do Sul, através da Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC). Dentre os principais pontos discutidos pela SADCC, estava a questão dos transportes na região, e como Moçambique tinha um papel regional fundamental nesse setor, a capital Maputo ficou

responsável por sediar a recém-criada Comissão dos Transportes e Comunicação (MATUSSE, 2009), contrariando os objetivos sul-africanos quando da formação da Confederação dos Estados da África Austral (CONSAS).

A CONSAS era, na realidade, uma tentativa sul-africana de colocar os Estados independentes da África Austral sob sua órbita, juntamente com os chamados bantustões existentes no território da África do Sul, focando principalmente os setores de transportes e comunicações desses Estados (MATUSSE, 2009). Foi nesse sentido que, a partir de 1980, o governo do apartheid começou a reforçar suas políticas de estratégia total, as quais Nhabinde (1999) deu o nome de “políticas de desestabilização do sistema ferro-portuário de Moçambique”. Para o autor, essas políticas consistiam em estratégias de desestabilização militar e econômica do sistema de transporte de Moçambique, visando, como já foi dito, desviar todo o tráfego de países como Suazilândia, Zimbabwe e Malawi para os portos e ferrovias sul-africanas. Em relação às políticas de desestabilização econômica, Nhabinde (1999) indica que foram três as principais medidas do governo da África do Sul para atingir seus objetivos: a coerção econômica, o incentivo à containerização e a redução de tarifas.

Com a organização dos países da África Austral na SADCC, que visava diminuir a dependência desses países da África do Sul, o governo sul-africano resolveu usar essa mesma dependência para coagir os países que utilizavam o sistema ferro-portuário moçambicano a usarem o seu. No caso de Suazilândia e Malawi, por exemplo, que eram mais próximos do governo do apartheid, a coerção foi feita por meio da construção de uma ferrovia que desviava o tráfico suazi para a África do Sul e por meio de ajuda financeira e redução do frete rodoviário para os produtos vindos do Malawi. O Zimbabwe, principal alvo da coerção econômica sul-africana, sofreu diversos embargos ferroviários, além de ameaças de devolução de vagões emprestados pela empresa ferroviária sul-africana e da retenção de mercadorias que passavam em trânsito pela África do Sul com destino ao porto de Maputo (NHABINDE, 1999).

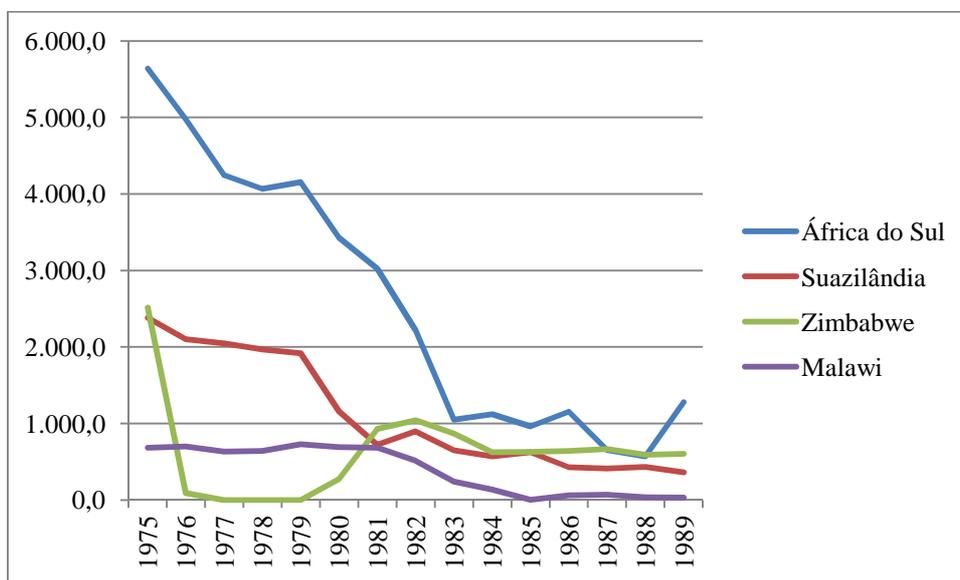
O advento dos contêineres na África do Sul, no final da década de 1970, patrocinado pelo setor privado, mas com forte incentivo estatal, foi também responsável pelo desvio da carga para os portos sul-africanos. Como o uso de contêineres supunha grandes investimentos em tecnologia, e como na África Austral somente os sul-africanos tinham capital suficiente para tal, praticamente todas as importações providas de fora do continente africano para a região passavam pelos portos da África do Sul. Isso levou a uma containerização da produção interna de países como o Zimbabwe e o

Malawi, e como os portos moçambicanos ainda não estavam preparados para o tráfego de contêineres, ficaram sub-utilizados. Por fim, em relação às tarifas, com todas as políticas bem-sucedidas do governo sul-africano em desviar a carga da região para os seus portos, era possível reduzi-las em relação àquelas praticadas em Moçambique, minando de vez a concorrência do sistema ferro-portuário moçambicano (NHABINDE, 1999).

Mesmo com uma queda vertiginosa na quantidade de cargas transportadas pelas ferrovias moçambicanas desde a independência até o final da década de 1980, conforme indica o Gráfico 1, ainda assim Moçambique continuava sendo muito importante na dinâmica circulatória da África Austral. Segundo Bellucci (2007, p.211),

“Nesse aspecto, Moçambique disputava esse transporte com a África do Sul, ficando com cerca de 38% do volume de tonelage de tráfego de cinco países (Botsuana, Malavi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbábue) contra 48% da África do Sul e 14% da Tanzânia. Malavi e Suazilândia, entretanto, dependiam dos portos moçambicanos em 100% para suas importações e exportações, enquanto Botsuana e Zimbábue, apenas 25% cada”.

**Gráfico 1 - Cargas transportadas nas ferrovias moçambicanas de 1975 a 1989 de acordo com o país vizinho (10<sup>3</sup> Toneladas Líquidas)**



**Fonte:** Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)

Se as políticas de desestabilização econômica eram mais sutis e, nas palavras de Nhabinde (1999), poderiam ser vistas sob o prisma da livre concorrência, as políticas de desestabilização militar, ao contrário, eram mais visíveis e injustificáveis. Como o sistema ferro-portuário de Moçambique era o principal concorrente do sistema sul-

africano na região, o governo do apartheid decidiu estimular financeira e tecnicamente as ações da RENAMO<sup>14</sup> em território moçambicano, visando principalmente a destruição de infraestruturas de transporte locais.

Inicialmente, os principais alvos do regime do apartheid e da RENAMO eram a linha de Machipanda, o oleoduto Beira-Mutare, a linha do Limpopo e a Estrada Nacional nº1, mas ao longo da década de 1980 as linhas de Ressano Garcia, Goba e Nacala foram também constantemente alvo de ataques. Com os ataques, as linhas de Sena, do Limpopo e de Nacala chegaram a ficar completamente encerradas, sendo que apenas no final da década de 1980 elas começaram a ser reabilitadas e reabertas ao tráfego normal. (NHABINDE, 1999).

Tratando estatisticamente a questão, Saúte (2010, p.38) avalia que

“Em termos de infraestruturas, a guerra está na origem da degradação de 28% da rede de estradas, classificadas como intransitáveis, 35% das estradas degradadas mas com possibilidade, ainda assim, de serem usadas. Os Caminhos de Ferro foram amplamente devastados: a Linha de Sena, ligando Tete/Moatize, importante zona mineira, ao porto da Beira, foi destruída; a Linha Cuamba-Lichinga, no norte, também sofreu os efeitos da destruição, ficando inoperacional”.

Foi nesse contexto de desestabilização econômica e militar que o governo moçambicano iniciou o processo de reestruturação do seu sistema ferro-portuário, discutido mais adiante, com a extinção, em 1989, da Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (DNPCFM), formando assim a empresa estatal Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (o atual CFM).

Durante os anos de desestabilização, porém, a situação econômica interna do país se deteriorou a um nível insustentável, de maneira que o governo moçambicano não encontrou outra opção senão recorrer à ajuda estrangeira, aumentando exponencialmente sua dívida externa<sup>15</sup>. Na tentativa de negociar essas dívidas, em 1984 o governo moçambicano já havia aderido ao FMI e ao Banco Mundial, tomando parte em um grande projeto da última instituição para os Estados pós-coloniais da África na década de 1980, chamado Programa de Ajustamento Estrutural (PAE).

---

<sup>14</sup> Resistência Nacional Moçambicana, organização moçambicana - financiada pelo regime do apartheid - que se apresentava como oposição armada ao governo socialista da FRELIMO, e que com a instauração da democracia no país se tornou também o principal partido de oposição até hoje.

<sup>15</sup> Segundo Bellucci (2007, p. 186), “Em 1983, a dívida externa de Moçambique girava em torno de 1,4 bilhões de dólares e vinha sendo paga com reservas e empréstimos variados”.

### 1.2.2 O encontro entre Moçambique e o Banco Mundial

Antes de fazer um paralelo entre os caminhos de Moçambique e do Banco Mundial até o início das relações entre ambos, nos parece importante uma breve introdução sobre a composição e a organização institucional do que chamamos de Banco Mundial.

Existe uma diferença entre o “Banco Mundial” e o “Grupo Banco Mundial”. O Grupo Banco Mundial é composto por 5 organizações diferentes, porém complementares: o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), a Associação Internacional de Desenvolvimento (AID), a Corporação Financeira Internacional (CFI), a Agência Multilateral de Garantias de Investimentos (AMGI) e o Centro Internacional para Conciliação de Divergências em Investimentos (CICDI)<sup>16</sup>. Aquilo que se costuma chamar de Banco Mundial é a junção do BIRD e da AID, cujas funções e modos de funcionamento são explicados por Pereira (2013, p. 378-379):

“O BIRD concede empréstimos a países de renda média e de baixa renda solventes, captando recursos em mercados de capital e emprestando a seus clientes em condições próximas às do mercado financeiro internacional (*hard loans*). O lastro das suas operações denomina-se ‘capital geral’, e é aportado pelos Estados-membros, em proporções desiguais, e só pode ser aumentado após negociações entre eles. Já a AID efetua empréstimo de longo prazo e com baixas taxas de juros (*soft loans*) a países pobres com pouca ou nenhuma capacidade de tomar emprestado nas condições de mercado. A AID tem três fontes de financiamento: contribuições do BIRD, pagamento com juros dos empréstimos que realiza e, a mais importante, contribuições voluntárias negociadas entre países doadores a cada três anos”.

Assim, quando falamos dos investimentos do Banco Mundial na reestruturação do sistema de transporte de Moçambique, nos referimos basicamente ao BIRD e à AID. Ainda que as outras organizações do Grupo Banco Mundial também atuem em território moçambicano, elas não possuem essa função de investir diretamente em infraestruturas como o chamado Banco Mundial.

O BIRD foi a primeira a surgir dentre essas organizações. Criado após a Conferência de Bretton Woods, em 1944, mas como resultado de negociações anteriores

---

<sup>16</sup> Para mais informações sobre a função específica de cada uma dessas organizações, ver Ismi (2004) e o site do Banco Mundial ([www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)). Pereira (2013) inclui ainda dentre essas organizações o Instituto do Banco Mundial (IBM) e o Painel de Inspeção, mas como tanto Ismi (2004) como o próprio Grupo Banco Mundial vêem a existência de apenas 5 organizações internas, ficamos com esse arranjo.

principalmente entre o governo norte-americano e o britânico, o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento era na verdade uma organização financeira multilateral concebida e levada adiante pelos Estados Unidos e, portanto, expressava a visão norte-americana acerca da economia mundial. Sua missão primordial “consistia em prover garantias e empréstimos para a reconstrução dos países-membros afetados pela guerra (PEREIRA, 2012, p. 396)”, sempre visando os interesses de seu principal acionista, os Estados Unidos. A própria localização geográfica do BIRD deixava claro sua subordinação a esse Estado: “As decisões sobre a localização do BIRD e o papel dos diretores executivos provocaram efeitos duradouros sobre as suas operações, facilitando a interação cotidiana com o governo norte-americano (PEREIRA, 2012, p. 397)”.

O BIRD, porém, não tinha recursos suficientes para sua missão de reconstruir a Europa arrasada pela guerra, e estava caminhando para um grande fracasso poucos anos após sua abertura. Como o governo norte-americano, principal provedor de recursos do banco, estava voltando sua política externa à contenção da ameaça comunista na Europa (com o início da Guerra Fria), o BIRD começou a se aproximar de Wall Street na tentativa de angariar fundos para seus objetivos, ainda que fortemente supervisionado e com interferência direta do governo norte-americano. Os banqueiros, por sua vez, tinham interesse em investimentos seguros, e grande parte dos investimentos do BIRD eram voltados aos países capitalistas mais industrializados, onde o retorno era garantido. Mesmo assim, o banco voltava suas atenções também às colônias européias na África, mas em proporções muito menores do que à Europa:

“Além disso, parte desses empréstimos foi destinada ao financiamento de projetos em áreas coloniais de interesse das suas respectivas metrópoles, contribuindo para provê-las de matérias-primas ou, simplesmente, abrir ou expandir frentes de exploração econômica a empresas metropolitanas. [...] Desse modo, o BIRD contribuiu para que a Bélgica, a Inglaterra e a França prosseguissem com a sua dominação colonial, bem como aplainassem o terreno para a dependência econômica pós-colonial. Em casos assim, os recursos emprestados foram gastos, quase que integralmente, na importação de bens e serviços de empresas metropolitanas, com o agravante de que as dívidas contraídas pelas metrópoles foram depois transferidas aos novos Estados (PEREIRA, 2012, p. 407)”.

Quando da formação desses novos Estados o BIRD não via essas instituições pós-coloniais como elegíveis ao recebimento de créditos, fechando quase totalmente o

acesso desses Estados ao Banco. A inclinação política dos Estados pós-coloniais, porém, fizeram o BIRD passar a se preocupar mais seriamente com o continente africano:

“Aos poucos foram se avolumando os governos inclinados à adoção de políticas econômicas voltadas para o mercado interno e a industrialização por substituição de importações. Em certos casos, tais políticas eram acompanhadas da nacionalização de empresas e ativos patrimoniais e financeiros estrangeiros. O fracasso da dominação colonial sobre o Congo Belga e a Argélia aumentou o temor de que nacionalismo e socialismo convergissem e contagiassem todo o continente africano (PEREIRA, 2012, p. 414).”

Essa ameaça comunista, dentre outros fatores, levou o governo norte-americano a criar uma nova instituição financeira, vinculada ao BIRD e voltada ao auxílio dos países menos favorecidos economicamente, mas que eram importantes geopoliticamente para os Estados Unidos: a Associação Internacional de Desenvolvimento (AID), fundada em 1960.

No final da década de 1970, com a subida ao poder de Margareth Thatcher no Reino Unido e Ronald Reagan nos Estados Unidos, as orientações políticas resultantes da conferência de Bretton Woods são duramente criticadas, principalmente o papel importante do Estado nacional na regulação econômica e financeira. Nesse contexto, o Banco Mundial passa a ser contestado dentro dos Estados Unidos, seu principal acionista, sendo acusado de promover o desenvolvimento do setor público dos seus Estados clientes (PEREIRA, 2013). Pressionado pelo governo norte-americano, o Banco Mundial publica, em 1981, um relatório acerca das razões da deterioração dos indicadores econômicos e sociais do continente africano na década de 1970, e as políticas necessárias para reverter a situação – o chamado relatório Berg<sup>17</sup>. De acordo com Pereira (2013, p. 361-362),

---

<sup>17</sup> BANCO MUNDIAL. *Accelerated development in Sub-Saharan Africa: an agenda for action*. 1.ed. Washington (DC): Oxford University Press, 1981.

“A sua mensagem central era a de que o Estado pós-colonial tornara-se excessivamente grande, ineficiente e intervencionista. O corolário implícito era o de que a estratégia de substituição de importações havia fracassado. Sem mencionar em nome de quais interesses tal trajetória havia sido seguida, o informe indicava como alternativa uma redução significativa do tamanho do Estado, a adoção da ‘recuperação de custos’ (cobrança de taxas) em serviços públicos antes gratuitos e o aumento do controle privado sobre a economia em geral. [...]Recomendava-se o aumento da assistência econômica externa a região como forma de alavancar as reformas e catalisar fluxos de capital externo, desde que os governos preparassem os ajustes preconizados pelo Banco e pelo FMI”.

Ao mesmo tempo em que o Banco Mundial agia de acordo com os interesses norte-americanos de liberalização da economia mundial, conseqüentemente enfraquecendo o poder dos Estados pós-coloniais africanos recém-constituídos, esses mesmos Estados viam sua dívida externa, contraída desde os tempos coloniais, aumentar exponencialmente. Com níveis de produção insuficientes para cobrir essas dívidas, elaboraram um mecanismo de pagamento que complicava ainda mais sua situação, explicitada por Pereira (2013, p. 368):

“A partir de 1982, parte importante dos recursos recebidos a título de ajuda bilateral ao desenvolvimento e de empréstimos contraídos com a AID passou a ser utilizada para o pagamento do serviço da dívida dos países africanos com o FMI e o Banco Mundial. Em meados da década, dois de cada três dólares facilitados pela AID retornavam aos cofres do Banco sob a forma de pagamento de créditos anteriores, ao passo que a maior parte do dólar restante se destinava ao FMI para a mesma finalidade”.

Em suma, os países africanos estavam seriamente endividados e os Estados pós-coloniais não conseguiam manter um ritmo de produção (agrícola e industrial) minimamente suficiente para equilibrar suas finanças. Ainda que Moçambique não fosse cliente do Banco Mundial até o momento, a opção pelo socialismo e a conseqüente guerra de desestabilização levou-o indiretamente ao mesmo enquadramento dos países africanos que já contavam com investimentos dessa organização. Foi essa convergência de interesses entre o Banco Mundial, que via no continente africano uma grande oportunidade de negócios, e Moçambique, endividado e destruído pela guerra, que levou ao encontro entre ambos em 1984, com a adesão do país ao Plano de Ajustamento Estrutural da instituição financeira.

### 1.2.3 Do Programa de Reabilitação Econômica (PRE) às concessões

Em Moçambique, o Plano de Ajustamento Estrutural (PAE) levado a cabo pelo Banco Mundial como consequência do Relatório Berg foi batizado pelo governo como Programa de Reabilitação Econômica (PRE), e segundo Bellucci (2007, p. 216-217), basicamente

“incentivava a participação do capital privado [...] trocava a economia planificada e a direção centralizada da economia pelo Estado em favor da economia de mercado; e ainda reduzia os investimentos do Estado na produção e nas áreas sociais”.

Todas essas recomendações (que eram praticamente imposições) do Banco Mundial para a reestruturação da economia de Moçambique passavam, obrigatoriamente, pela reestruturação das empresas estatais administradas diretamente pelo Estado moçambicano, dentre as quais os CFM eram a mais importante. De acordo com Diogo (2013, p. 99),

“Do ponto de vista do volume de trabalhadores e infraestruturas, os caminhos-de-ferro de Moçambique são a maior empresa moçambicana. Foram e continuarão a sê-lo por muito tempo. [...] Em função do seu tamanho e do seu significado histórico na economia, não foi fácil a sua reestruturação. [...] Para esse investimento, o Estado não podia contar só com os seus próprios recursos, porque estávamos em período de reconstrução nacional, com escassos recursos. A alternativa consistiria em recorrer à banca nacional e internacional”.

Dentre todos os setores em que o Banco Mundial investe em Moçambique, o de transportes é o maior beneficiado. No total, foram cinco projetos de investimento do Banco Mundial no setor de transportes em Moçambique desde 1989, sendo o mais importante para seu sistema ferro-portuário o “Projeto de Reestruturação de Ferrovias e Portos<sup>18</sup>”, aprovado em 1999. Mais do que investimentos em infraestruturas, como a reabilitação da linha ferroviária de Ressano Garcia, o grande objetivo do Banco Mundial nesse projeto era promover uma reestruturação organizacional do sistema ferro-portuário de Moçambique, incentivando o regime de concessões na administração dessas estruturas.

Antes desse projeto, porém, a implementação do Programa de Reabilitação Econômica (PRE) em Moçambique já havia começado o processo de reestruturação e

---

<sup>18</sup> Railways & Ports Restructuring Project

desestatização da economia, sobretudo no setor de transportes. Transformado em empresa estatal em 1989, os CFM definiram em 1991 algumas políticas de descentralização das decisões e de envolvimento do setor privado na construção e expansão de infraestruturas e na gestão de algumas instalações, culminando com uma nova transformação organizacional da empresa em 1995, agora como Empresa Pública (NHABINDE, 1999). Isso significava uma maior autonomia em relação ao Estado, pois a empresa teria gestão autônoma e um orçamento desvinculado do estatal. Além disso, em 1996 o governo moçambicano lança também o Corredor de Desenvolvimento de Maputo, marco inicial de um programa de incentivo à intervenção do setor privado no sistema extravertido de transportes de Moçambique, os chamados “corredores de desenvolvimento<sup>19</sup>” (NHABINDE, 1999). Impulsionados pelas políticas de ajustamento estrutural do Banco Mundial, essas modificações no sistema de transportes moçambicano mostram que a instituição já estava alterando os conteúdos normativos do espaço geográfico, tirando o controle do sistema de transportes do Estado e colocando-o a cargo de empresas capitalistas.

A transferência da gestão das infraestruturas do país do Estado ao setor privado não pode ser considerado, porém, puramente uma aceitação unilateral do governo moçambicano às imposições externas. Saúte (2010) afirma que a ideia da privatização já era muito discutida internamente na FRELIMO, partido que detém o poder em Moçambique desde a independência até os dias de hoje. O processo de nacionalização que se seguiu à independência gerou um enorme número de empresas estatais, as quais o governo moçambicano não conseguia manter com seus próprios recursos. O gigantismo do setor estatal que existia em Moçambique na época, sua incapacidade produtiva, e o longo período de guerras, levaram a que a própria FRELIMO, até então firme no seu projeto socialista, considerasse a possibilidade de privatizar algumas empresas, indo de encontro aos interesses do Banco Mundial no país. Invocando um ditado popular moçambicano, Saúte (2010, p. 68) diz que “O feiticeiro não entra sozinho numa casa, alguém lhe abre a porta”.

Foi nesse contexto de discussão entre manter o controle estatal e iniciar as negociações de privatização que se deu o processo de reestruturação dos CFM. Sobre ele, Diogo (2013, p. 103) afirma que o governo moçambicano ficou entre a espada e a parede:

---

<sup>19</sup> Os corredores de desenvolvimento serão desenvolvidos mais detalhadamente no Capítulo 2.

“A espada eram os parceiros internacionais, que a apontavam, dizendo-nos: ‘Vendam-na em pedaços, partam em pedaços, pois esta empresa está falida, liquidem-na’. [...] Por outro lado, tínhamos o jornal de parede, que era a pressão interna, a qual dizia: ‘Nada de venda; nada de reestruturação; nada de concessão’”.

A solução encontrada pelo governo moçambicano foi uma espécie de intermediário entre a estatização e a privatização: as concessões. Concessionar as infraestruturas ferro-portuárias em Moçambique significava, assim, que sua gestão ficaria a cargo de empresas privadas, mas elas ainda eram pertencentes ao Estado moçambicano, que continuaria a obter receitas, previamente negociadas, oriundas da utilização dos portos e ferrovias pelas concessionárias. Saúte (2010), apesar do tratamento crítico em relação à intervenção do Banco Mundial na economia moçambicana feito em seu trabalho, reconhece que a questão das privatizações é discutida de maneira muito polarizada em Moçambique (mas não só), dificultando a elaboração de políticas que equilibrem as intenções do Banco Mundial com as do Estado. A realidade é que os CFM eram extremamente importantes para a economia moçambicana, e a recuperação do país passava pela sua reestruturação. O Estado, porém, não possuía recursos próprios para realizá-la, e o regime de concessões foi a solução encontrada para resolver o impasse.

Apesar do projeto de reestruturação levado a cabo pelo Banco Mundial ter sido aprovado em 1999, e ter sido o responsável pela realização das principais concessões que veremos a seguir, é importante dizer que ele não foi o precursor desse tipo de experiência. Antes disso, Saúte (2010, p. 70) afirma que

“O CFM iniciara, nos meados dos anos 90, o processo de envolvimento do sector privado na exploração ferro-portuária. Fazia-o na base da concessão terminal a terminal. Esta experiência começara justamente no Porto de Maputo. Mas também ocorrera na Beira, sendo a mais emblemática a da Cornelder, que em 1998 passou a operar o terminal de contentores e de carga geral. Cornelder de Moçambique é uma sociedade entre a Cornelder holandesa e o CFM”.

Se a concessão de alguns terminais do porto da Beira à Cornelder em 1998 foi a mais emblemática desse processo inicial, as experiências precursoras foram realizadas no porto de Maputo cinco anos antes, como sugerido pelo autor. Nhabinde (1999) indica que o primeiro terminal a ser concessionado, em 1993, foi o terminal de carvão da Matola, a uma empresa de capitais sul-africanos chamada CMR. Um ano depois, em 1994, a *Swaziland Sugar Association* e a *Zimbabwe Sugar Sales* passaram a gerir o terminal de açúcar, numa *joint venture* denominada Sociedade Terminais de Açúcar de

Moçambique (STAM), que até hoje é responsável pelo terminal no porto de Maputo. Segundo o mesmo autor (1999, p. 143), “até abril de 1996, já haviam 10 diferentes acordos de concessão e *leasing*, dos quais seis no porto de Maputo e Matola, dois na Beira e um em Nacala”. Importante dizer, até então apenas os terminais portuários eram objetos de concessão. Somente com o projeto de reestruturação dos CFM levado a cabo pelo Banco Mundial em 1999 as infraestruturas portuárias e linhas ferroviárias foram contempladas por esse tipo de política.

A primeira experiência de concessão resultante do projeto do Banco Mundial foi a do porto de Maputo, em 2003, ao *Maputo Port Development Corporation* (MPDC), de capitais majoritariamente britânicos, mas também com envolvimento da sueca Skanska, dos portugueses da Liscont e do grupo moçambicano Moçambique Gestores (MG) (SAUTE, 2010). Além de “emagrecer a instituição” - usando a expressão de Diogo (2013) -, diminuindo sensivelmente o quadro de funcionários, a concessionária ficou responsável pela gestão dos terminais de contêineres, de frutas, de açúcar, de carvão e de cabotagem do Porto de Maputo. Segundo Saúte (2010), a experiência não foi benéfica à empresa, uma vez que a MPDC nunca pagou a renda fixa estipulada na negociação<sup>20</sup>, alegando descumprimento do contrato pela não concessão (e consequente modernização) da linha férrea de Ressano Garcia.

A segunda grande concessão aconteceu em 2004, dessa vez a um consórcio de capitais indianos - o Rircon -, formado pela Rites, companhia dos caminhos-de-ferro da Índia, e pela Ircon, empresa indiana da área de infraestruturas. O consórcio ficaria responsável pela operação da linha de Machipanda (que liga o porto da Beira ao Zimbabwe) e pela reconstrução da linha de Sena (que liga o mesmo porto às minas de Moatize), mas segundo Saúte (2010) a experiência também não foi positiva. Interessante dizer, durante a concessão da Rircon os CFM já negociavam com a empresa brasileira Vale, hoje responsável pela construção de uma ferrovia que liga as minas de carvão de Moatize ao porto de Nacala.

A última concessão se deu em 2005, relativa ao porto de Nacala e à linha do Norte. Nessa experiência criou-se o Corredor de Nacala,

---

<sup>20</sup> Diogo (2013) explica que o modelo de viabilização econômica das concessões foi o de “renda fixa” e “renda variável”. A renda fixa seria um valor pago à CFM independente da receita obtida pelo gestor, enquanto a renda variável dependeria do volume de mercadorias movimentadas.

“um consórcio entre uma entidade americana, a Railroad Development Corporation, a Edlow Resources da Bermuda Inglesa e uma entidade moçambicana com vários accionistas nacionais. Contou-se, também, com o financiamento da OPIC, uma instituição americana (DIOGO, 2013, p. 102)”.

Com essa concessão, os CFM puderam investir no Malawi, ganhando um concurso internacional de concessão para a exploração dos Caminhos de Ferro do Malawi, onde são sócios majoritários (SAUTE, 2010; DIOGO, 2013).

Mas não foi apenas no sistema ferro-portuário que o incentivo ao setor privado por parte do Programa de Reabilitação Econômica (PRE) se fez sentir. Após a independência, e com a conseqüente guerra de desestabilização, grande parte das principais rodovias moçambicanas foi destruída, dificultando sobremaneira a circulação rodoviária no país. Apenas com o fim da guerra e a assinatura do Acordo de Paz, em 1992, as rodovias moçambicanas voltaram a ser viáveis. Em 1997, como parte de uma política do governo sul-africano de incentivo estatal ao investimento privado denominada “*Spatial Development Initiative (SDI)*”, foi lançada conjuntamente com o governo moçambicano o já referido programa do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, e foi nesse contexto que a estrada que ligava Maputo à África do Sul foi reconstruída. Tal trabalho foi concessionado ao *Trans-African Concession (Trac)*, que fez um investimento de 250 milhões de dólares (ROODT, 2009). Mais uma vez, era o interesse externo, no caso a vizinha África do Sul, que produzia a fluidez na circulação moçambicana.

Em relação à componente normativa do modal rodoviário moçambicano, Dibben (2009, p. 206) indica 1999 como um momento importante de sua estruturação, onde na contramão do estímulo à privatização da gestão do sistema de transportes no país foi criada uma agência de regulação das estradas nacionais:

“Em 1999, o Governo estabeleceu um novo sistema nacional de gestão de estradas, que inclui a criação da Administração Nacional de Estradas (ANE), responsável pela administração de estradas nacionais e regionais, e pelo financiamento de estradas pelo Fundo de Estradas. A ANE é uma instituição pública autônoma vinculada ao Ministério das Obras Públicas e Habitação e reporta-se ao Conselho Administrativo, que inclui os setores público e privado <sup>21</sup>”.

---

<sup>21</sup> Tradução nossa. No original: “In 1999, the Government established a new national road management system which included the creation of the National Roads Administration (ANE), responsible for the administration of national and regional roads, and for the financing of roads through the Road Fund. ANE is an autonomous public institution under the Ministry of Public Works and Housing (MPWH), reporting to a Board of Directors which includes both the private and public sectors”.

Por mais que a independência tenha devolvido aos moçambicanos a regulação de seu próprio território, o atual regime de concessões das infraestruturas ferro-portuárias e rodoviárias coloca os atores estrangeiros, senão no controle total, numa posição de considerável intervenção sobre as ações do Estado moçambicano no setor. Essa regulação híbrida do território moçambicano estimulada pelo Banco Mundial gera uma das consequências mais graves desses altos investimentos da organização no sistema de transportes de Moçambique: a imposição de uma solidariedade organizacional (SANTOS, 1996), “baseada em racionalidades de origens distantes (p. 285)”, em detrimento de uma solidariedade orgânica, que seria uma forma de organização do território a partir de uma racionalidade local, organicamente relacionada ao território em questão, e que para Santos (1996, p. 285) seria “o próprio cerne da definição do fenômeno regional”.

#### *1.2.4 Outros projetos do Banco Mundial no setor de transportes de Moçambique*

Talvez o projeto mais emblemático do Banco Mundial para o setor de transportes de Moçambique tenha sido o Projeto de Reestruturação de Ferrovias e Portos, referido anteriormente, mas ele não foi o único. Historicamente, o setor de transportes é um dos maiores contemplado pela instituição, sendo que, no total, são cinco os projetos de investimento do Banco Mundial no setor em Moçambique, existindo mais outros quatro que são fases posteriores ou novos financiamentos desses cinco principais. Todos os projetos do setor de transporte são financiados pela AID, e apenas um deles ainda está ativo (com dois novos financiamentos), estando todos os outros concluídos (Tabela 2). Esses projetos são basicamente direcionados à construção/reconstrução de sistemas técnicos de circulação nos diferentes modais de transporte, bem como à reestruturação organizacional de instituições relacionadas ao setor no país.

**Tabela 2 - Os projetos de transporte do Banco Mundial em Moçambique**

<b>Projeto</b>	<b>Status</b>	<b>Data de Aprovação</b>	<b>Investimento (milhões de dólares)</b>
<b>Projeto do Corredor de Transportes da Beira</b>	Concluído	14/9/1989	40
<b>I Projeto de Estradas e Cabotagem</b>	Concluído	2/6/1992	74.3
<b>II Projeto de Estradas e Cabotagem</b>	Concluído	7/4/1994	188
<b>Projeto de Reestruturação de Ferrovias e Portos</b>	Concluído	14/10/1999	100
<b>Projeto de Gestão e Manutenção de Estradas e Pontes - Fase I</b>	Concluído	19/7/2001	162
<b>Projeto da Ferrovia da Beira</b>	Concluído	14/10/2004	110
<b>Projeto de Gestão e Manutenção de Estradas e Pontes - Fase II</b>	Ativo	23/5/2007	100
<b>Projeto de Gestão e Manutenção de Estradas e Pontes - Fase II – Financiamento Adicional</b>	Ativo	7/4/2011	41
<b>Projeto de Gestão e Manutenção de Estradas e Pontes - Fase II – Financiamento Adicional</b>	Ativo	13/12/2013	39.4

Fonte: Adaptado do Banco Mundial (<http://www.worldbank.org/en/country/mozambique>)

O primeiro investimento do Banco Mundial no sistema de transportes moçambicano foi no ano de 1989<sup>22</sup>, ou seja, ainda durante a guerra de desestabilização. Esse projeto, denominado “Projeto do Corredor de Transportes da Beira<sup>23</sup>”, consistia no desenvolvimento do chamado “corredor da Beira”. Esse corredor permitiria a retomada da circulação entre Moçambique e o Zimbábue, interrompida por muitos anos pela destruição dos sistemas técnicos de transporte na região em virtude da guerra, e pelo bloqueio imposto por Moçambique à Rodésia do Sul, que durou até o ano de 1980 . O projeto consistia basicamente em uma reestruturação organizacional dos portos e ferrovias, com assistência técnica operacional e treinamento de pessoal para trabalhar nas novas estruturas, além de reabilitação e compra de locomotivas.

O primeiro projeto do Banco Mundial voltado ao modal rodoviário teve início com o fim da guerra de desestabilização em 1992, quando Moçambique passou a ser considerado um país seguro para se investir, e nesse ano o Banco Mundial iniciou o “Projeto de Estradas e Cabotagem<sup>24</sup>”. Dividido em duas fases, sua proposta era a de reabilitar as rodovias do país, gravemente prejudicadas pela guerra recém-terminada, além de revitalizar a navegação de cabotagem nos portos moçambicanos. Foram disponibilizados suporte institucional aos departamentos responsáveis por essas atividades, bem como treinamento de pessoal, para finalmente seguir-se com os

<sup>22</sup> Todas as informações contidas nos próximos parágrafos foram retiradas dos documentos de avaliação dos projetos, disponíveis no site do Banco Mundial em [www.worldbank.org/en/country/mozambique/projects](http://www.worldbank.org/en/country/mozambique/projects).

<sup>23</sup> Beira Transport Corridor Project

<sup>24</sup> Roads and Coastal Shipping Project

investimentos em infraestrutura – reabilitação e construção de um grande número de estradas pavimentadas e modernização dos portos.

Como tratado com mais detalhes anteriormente, em 1999 o Banco Mundial levou a cabo seu principal projeto relacionado à circulação em Moçambique, o da reestruturação do CFM, e em 2001 o banco iniciou mais um grande projeto voltado ao modal rodoviário, dividido em duas fases (e que hoje já conta com dois financiamentos adicionais), consistindo na reabilitação e manutenção de estradas e pontes do território moçambicano: o “Projeto de Gestão e Manutenção de Estradas e Pontes<sup>25</sup>”. Com investimentos vultosos, o projeto visou a manutenção periódica de 525 km de estradas primárias nas províncias de Maputo, Gaza, Inhambane, Sofala e Manica e na reabilitação de 313 km de estradas primárias em Maputo e Inhambane e 412 km de estradas rurais nas províncias de Gaza, Nampula e Tete. Esse é o único projeto do setor de transportes que continua ativo no país: tem previsão de conclusão em 2016.

Ainda que Santos (1979a) tenha escrito no final da década de 1970, e que qualquer comparação dessa época com o período contemporâneo exija muita cautela na contextualização, seria possível remeter essa estratégia da instituição de investimento no modal rodoviário ao que o autor qualificou como uma forma de ação do chamado “neoplanejamento” para a penetração do sistema capitalista nos países mais pobres. Para o autor, o desenvolvimento de estradas vicinais subvertem a lógica da agricultura de subsistência e de comercialização de excedentes e conectam o meio rural desses países com os mercados estrangeiros, inserindo-o na lógica agrícola moderna.

Todos os projetos indicados até agora tiveram, em sua avaliação pelo Banco Mundial, resultados satisfatórios, mas o mesmo não aconteceu com o último projeto da instituição no sistema ferro-portuário moçambicano: o “Projeto da Ferrovia da Beira<sup>26</sup>”, iniciado em 2004 e já encerrado. Esse projeto consistia na reabilitação de alguns trechos ferroviários que ligavam o interior do país e os países do hinterland ao porto da Beira, como a linha de Sena, a linha de Machipanda, e os trechos que ligam essas linhas ao Malawi e à Zâmbia. Apesar da linha de Sena ter sido reabilitada, o objetivo de aumentar o tráfego de passageiros não foi atingido, e o tráfego internacional entre Moçambique e Zimbabwe pela linha de Machipanda não foi incrementado como o esperado. Além disso, a ligação ferroviária com o Malawi não foi implementada, tendo sido reabilitado apenas o trecho que liga Moatize à Zâmbia. Mesmo com o relativo fracasso do Banco

---

<sup>25</sup> Roads and Bridges Management and Maintenance Project

<sup>26</sup> Beira Railway Project

Mundial na reabilitação das ferrovias da região, os investimentos estrangeiros não cessaram, e atualmente diferentes empresas privadas internacionais (como a companhia brasileira Vale, que chegou ao país em 2011), além de explorar as minas de carvão mineral de Moatize também trabalham na reconstrução das ferrovias regionais.

Os projetos desenvolvidos pelo Banco Mundial no setor de transportes de Moçambique, totalmente atrelados ao Programa de Reabilitação Econômica (PRE) do governo moçambicano, que por sua vez foi a versão local do grande Plano de Ajustamento Estrutural da instituição financeira para os Estados africanos, marcam a abertura efetiva do território moçambicano para o mercado externo após os anos de desestabilização.

### **1.3 Um esforço de síntese**

Devido à quantidade de informações acerca da estruturação do sistema ferroviário e do modal rodoviário moçambicanos, bem como ao longo período abordado, foi feito um esforço em sistematizar num quadro os principais elementos dessa estruturação a partir de três variáveis principais: as bases materiais da *fluidez territorial* do sistema de transportes em Moçambique, o *modelo de regulação* dessa base material e o *grau de abertura do território* moçambicano ao exterior. As três variáveis são apresentadas de acordo com a região: Sul, Centro e Norte.

Em relação à “fluidez territorial”, destaca-se uma quantificação e descrição dos portos, ramais ferroviários e rede rodoviária por região. Já na variável “modelo de regulação”, aponta-se, a partir dos três principais períodos da história moçambicana (colonialismo, socialismo e neo-liberalismo), os responsáveis por gerir essas infraestruturas de transporte em cada região, num processo que percorreu desde o gerenciamento do governo colonial português e as sub-concessões ao capital britânico, passando pela administração direta do Estado moçambicano pela FRELIMO e chegando ao atual processo de concessões.

Por fim, no que concerne ao “grau de abertura do território” salienta-se que historicamente a abertura do território moçambicano ao comércio exterior variou de acordo com o momento político, num movimento inicial de abertura do território colonial, seguido de uma diminuição e até fechamento de fronteiras após a independência e a guerra de desestabilização, e um retorno ao movimento fronteiriço com ajustamento às políticas do Banco Mundial.

**Quadro 1 - Fluidez territorial, regulação e abertura do território moçambicano ao exterior**

FLUIDEZ TERRITORIAL				MODELO DE REGULAÇÃO			GRAU DE ABERTURA DO TERRITÓRIO		
Região	Portos	Linhas Ferroviárias	Rede Rodoviária	Colonialismo (até 1975)	Socialismo (1975-1984)	Neo-liberalismo (pós-1984)	Colonialismo (até 1975)	Socialismo (1975-1984)	Neo-liberalismo (pós-1984)
<b>Sul</b>	2 (Maputo e Inhambane)	6 (Ressano Garcia, Goba, Limpopo, Marracuene, Xinavane, Inhambane)	Destaque à EN4 (Maputo-Witbank) e à EN1 (Maputo-Beira)	Estatat-Colonial	Estatat-Nacional (FRELIMO)	Concessão (ambos) e Estatat (rodoviário)	Alto (Economia de Trânsito)	Médio (diminuição do tráfego ferro-portuário)	Alto (abertura comercial e integração regional)
<b>Centro</b>	2 (Beira e Quelimane)	4 (Machipanda, Sena, Marromeu, Quelimane)	Destaque à EN1 (Maputo-Beira) e às estradas do Corredor da Beira (ligação com o Zimbabwe)	Sub-Concessão (ferro-portuário) e Estatat-Colonial (rodoviário)	Estatat-Nacional (FRELIMO)	Concessão (ferro-portuário) e Estatat (rodoviário)	Alto (Economia de Trânsito)	Fechamento da fronteira com o Zimbabwe (até 1980)	Alto (abertura comercial e integração regional)
<b>Norte</b>	3 (Nacala, Pemba e Mocimboa da Praia)	3 (Nacala, Lichinga e Entrelagos)	Rede rodoviária mais densa do país, com predomínio de pequenas estradas	Estatat-Colonial	Estatat-Nacional (FRELIMO)	Concessão (ferro-portuário) e Estatat (rodoviário)	Baixo (ligação incipiente com o Malawi)	Baixo (ligação prejudicada com o Malawi)	Potencialmente Alto (construção da linha Moatize-Nacala)

Fonte: Elaboração Própria

A partir do início dos anos 2000, Moçambique estava totalmente inserido no sistema capitalista mundial novamente, considerado seguro para se investir, e fazendo com que diversos novos agentes econômicos começassem a intervir no seu sistema de transportes, com destaque para o Brasil e a China. Os próximos dois capítulos dessa dissertação serão voltados para essa fase contemporânea de Moçambique, dedicando a atenção num primeiro momento para a persistência da extraversão na circulação moçambicana e, posteriormente, à circulação interna ao seu território.

## **CAPÍTULO 2 - A persistência da extraversão na circulação de mercadorias em Moçambique: parceiros econômicos, produtos e redes técnicas.**

O esforço de reconstrução histórica da estruturação do sistema ferro-portuário e do modal rodoviário do território moçambicano realizado no capítulo anterior teve, ao mesmo tempo, uma inspiração e um propósito. Milton Santos, ainda no final da década de 1970, já atentava para a importância da dimensão temporal para o estudo do espaço geográfico, quando escreveu que “a reconstrução dos sucessivos sistemas temporais e dos sistemas espaciais sucessivos é um dado fundamental quando se busca uma explicação para as situações atuais (SANTOS, 1978, p. 255)”. Igualmente, ao afirmar que “o fundamento de uma teoria que deseje explicar as localizações específicas deve levar em conta as ações do presente e do passado, locais e extralocais (p. 258)”, o autor sugeria uma preocupação com o passado não apenas a título de introdução ou contextualização de um trabalho geográfico, mas sobretudo como elemento explicativo fundamental do presente. Dessa maneira, inspirado pelas ideias de Milton Santos, o primeiro capítulo desta dissertação teve como propósito fundamental fornecer as bases de entendimento da circulação contemporânea de mercadorias em Moçambique.

O território moçambicano foi, historicamente, marcado pela economia de trânsito. A importância conferida desde sempre ao sistema ferro-portuário e ao seu papel de integrar o interior do continente com o mercado mundial, fizeram de Moçambique um território amplamente conhecido por sua orientação ao exterior, e não seria exatamente com a reabertura do país ao sistema capitalista mundial que essa tendência se inverteria. Assim, o presente capítulo tem como foco principal expor os contornos atuais dessa histórica extraversão da circulação de mercadorias no território moçambicano (que persiste com muita força), sem perder de vista que a estruturação de um território passa tanto pela sua ligação com o exterior como pela sua organização interna - de modo que a circulação de mercadorias voltada para o interior de Moçambique será objeto do terceiro e último capítulo.

A premissa básica deste e do próximo capítulo, que se preocupam em analisar os dois sentidos da circulação de mercadorias em Moçambique (interno e externo), é a de que no período contemporâneo a circulação alcançou um novo status no processo mundial de realização do capital. Ainda que a circulação tenha sido sempre fundamental

para esse processo, é possível dizer que no período contemporâneo esse atributo é ainda mais importante, uma vez que “Hoje não basta produzir. É indispensável pôr a produção em movimento, pois agora é a circulação que preside à produção (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 167)”. Mais do que isso, “Como se produzem, cada vez mais, valores de troca, a especialização não tarda a ser seguida pela necessidade de mais circulação (SANTOS, 1996, p. 241)”.

Essa proeminência da circulação no processo produtivo fez com que o volume de trocas entre as diferentes partes do globo aumentasse exponencialmente, e é nesse contexto que o primeiro item deste capítulo visa entender, numa escala global, quais são os principais sentidos da extraversão da circulação de mercadorias em Moçambique. Serão analisados os principais parceiros econômicos do país, sobretudo aqueles diretamente interessados em investimentos nos seus sistemas técnicos de transportes, que só foram possibilitados com a descentralização das decisões e a desregulação<sup>27</sup> consolidados no início dos anos 2000, e que de certa maneira correspondem ao novo grupo de países que buscam uma maior relevância no cenário político mundial contemporâneo: China, Brasil, e África do Sul.

Colocados os principais parceiros internacionais que contribuem para a persistência da extraversão da circulação em Moçambique, o segundo item do presente capítulo visa apresentar a situação da produção propriamente dita a partir da perspectiva da divisão territorial do trabalho no país, com ênfase nos principais produtos de exportação presentes no território moçambicano: alumínio, carvão, gás natural e açúcar. Mesmo que esse item seja dedicado à esfera produtiva, serão feitas referências tanto (novamente) aos parceiros internacionais, que segundo Arndt *et al* (2000) passaram do mero fornecimento de auxílio financeiro para o investimento direto, quanto (rapidamente) aos sistemas técnicos de transporte envolvidos nessa produção. Segundo Arroyo (2015, p. 41), “Considerar as redes técnicas como parte dos meios de produção que possibilitam a expansão da produção conforme o capital seja reinvestido, significa entender que elas participam diretamente do processo de valorização do espaço”.

Por esse motivo, o terceiro item do presente capítulo dedica suas atenções de maneira mais detalhada às redes técnicas de transporte no território moçambicano, que constituem as bases da sua fluidez territorial. Assim, serão analisados os chamados “corredores de desenvolvimento” regionais de Moçambique, que nada mais são que

---

<sup>27</sup> Vale ressaltar, Santos (1996) indica que desregular, na realidade, não significa uma supressão de normas, mas sim um novo arranjo normativo que muitas vezes multiplica o número dessas normas.

sistemas de transportes compostos por portos, ferrovias e rodovias que integram a costa moçambicana com as áreas produtivas do hinterland. Discutindo pormenorizadamente esses sistemas técnicos mencionados, que compõem os corredores, pretende-se reforçar uma das teses de Fonseca (2003, p. 204) em seu artigo sobre os corredores de desenvolvimento em Moçambique, de que

“O modelo de inserção de Moçambique na economia mundial, isto é, na divisão internacional do trabalho, decalca hoje, no essencial, a estrutura dos últimos anos do colonialismo, e nesse contexto, os corredores de transporte/desenvolvimento são os pilares fundamentais”.

Principalmente nesse último item, e para introduzir a discussão do terceiro capítulo, será feita uma reflexão sobre os diferentes modais utilizados no transporte de cargas em Moçambique – o ferroviário e o rodoviário -, indicando uma repetidamente anunciada insuficiência do modal ferroviário e uma proeminência do modal rodoviário mesmo na circulação extravertida de mercadorias<sup>28</sup>.

## **2.1 Os sentidos da extraversão: Moçambique e seus parceiros econômicos**

Pensando uma vez mais na já referida preocupação de Santos (1996) sobre a noção de totalidade, seria praticamente impossível compreender os contornos atuais da circulação extravertida de mercadorias em Moçambique sem compreender o contexto político e econômico do sistema capitalista contemporâneo. Nesse sentido, alinhamos também com Fiori (2007, p. 78) quando diz que “Toda análise do sistema internacional supõe alguma visão teórica”, de modo que “Sem a teoria é impossível interpretar a conjuntura, e identificar os movimentos cíclicos e as “longas durações” estruturais, que se escondem e desvelam, ao mesmo tempo, através dos acontecimentos imediatos do sistema mundial”. A hipótese central de Fiori (2007) é a de que, ao contrário de algumas análises que consideram o período contemporâneo como de “crise terminal” do poder estadunidense em relação ao sistema mundial, esse período indica apenas o limite desse projeto de poder dos Estados Unidos, abrindo espaço, para o autor, a um fortalecimento dos Estados nacionais e a uma nova competição mercantilista entre eles em escala global. Nesse cenário, alguns Estados considerados subdesenvolvidos até pouco tempo

---

<sup>28</sup> É importante lembrar que, em Moçambique, geralmente o modal ferroviário vem associado aos portos ao longo da costa do país, conformando o chamado sistema ferro-portuário. Nesse caso, porém, como o modal rodoviário também se utiliza dos portos moçambicanos nessa dinâmica de extraversão da circulação de mercadorias, o isolamento do modal ferroviário em relação ao sistema portuário se faz analiticamente necessário.

atrás começam a despontar como possíveis concorrentes da supremacia dos Estados Unidos, e países como a China, a Índia, o Brasil, e mesmo a África do Sul, têm cada vez mais realizado trocas comerciais e investido de maneira concreta em países africanos, dentre os quais Moçambique. Nas palavras do autor, “Pela primeira vez na história do sistema econômico mundial, as relações entre países em desenvolvimento e subdesenvolvidos (que antes se chamavam de Terceiro Mundo) adquirem uma densidade material importante e expansiva, com capacidade de gerar interesses concretos (FIORI, 2007, p. 99)”.

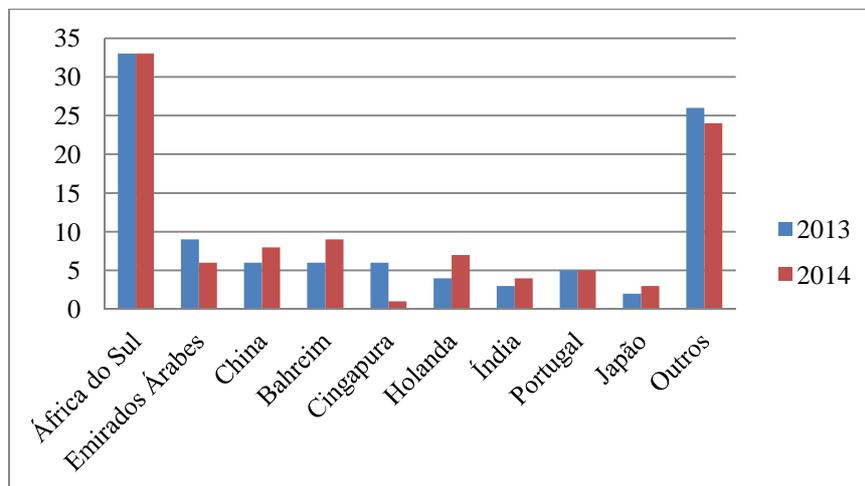
Dentro desse contexto, não é de se estranhar que os principais agentes envolvidos na extravasão da circulação de mercadorias em Moçambique sejam praticamente os mesmos países mencionados anteriormente, tanto através de empresas estatais quanto através de empresas privadas, realizando investimentos em infraestruturas de transporte, como no caso de China e Brasil, e mesmo promovendo trocas comerciais mais intensas, como no caso da África do Sul. Assim, os próximos sub-itens tentarão analisar a relação de Moçambique com esses novos parceiros na esfera da circulação, ainda que parceiros mais tradicionais como os Estados Unidos e os países europeus não tenham desaparecido por completo das relações geoeconômicas moçambicanas.

### *2.1.1 África do Sul, SADC e a integração regional*

Se no cenário geopolítico mundial a África do Sul não figura no mesmo nível de China, Brasil e Índia (seus parceiros nos BRICS), a proximidade geográfica a coloca como um agente importante no cenário regional da África Austral, e especialmente em Moçambique, país cuja ligação com a África do Sul remonta ao período colonial. Castel-Branco (2002) indica que, historicamente, as relações econômicas entre Moçambique e África do Sul foram baseadas essencialmente no trabalho migratório para as minas sul-africanas e na utilização do sistema ferro-portuário moçambicano, mas que no período contemporâneo essas relações se expandiram, e passaram a ser também comerciais e de investimento. De qualquer maneira, segundo Raimundo & Raimundo (2015) a migração de moçambicanos para a África do Sul continua a ser um dado essencial da economia regional.

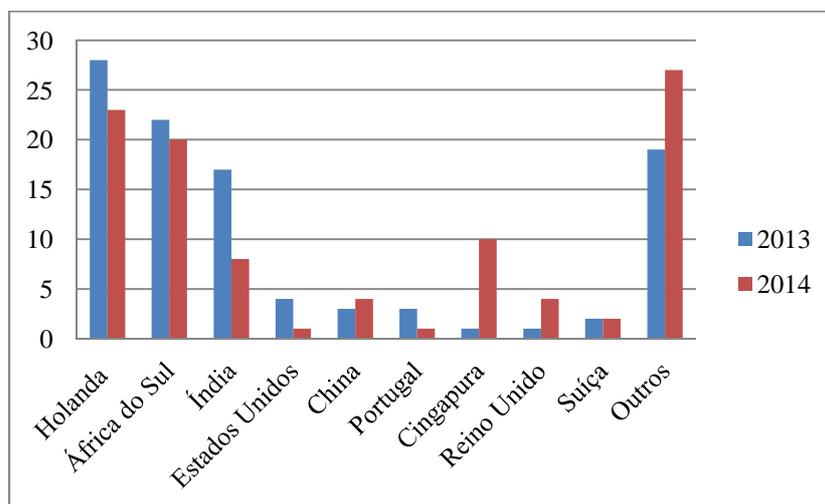
É possível verificar a importância da África do Sul no balanço de exportações e importações de Moçambique, sendo o principal país de origem das importações moçambicanas, e o segundo maior destino das exportações realizadas pelo país (Gráficos 2 e 3).

**Gráfico 2: Principais origens das importações de Moçambique 2013-2014 (%)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

**Gráfico 3: Principais destinos das exportações de Moçambique 2013-2014 (%)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

Os Gráficos 2 e 3 confirmam, assim, a tese de Castel-Branco (2002, p.8) de que a “África do Sul tornou-se o maior parceiro comercial de Moçambique<sup>29</sup>”, relação essa que é assim caracterizada pelo autor quanto à sua estrutura e quanto aos principais produtos intercambiados:

“A estrutura do comércio entre os dois países reflete as forças dinâmicas que moldam as relações econômicas entre Moçambique e África do Sul, nomeadamente a dominância regional da economia sul-africana, o papel do seu complexo mineiro-energético e a fragilidade da economia moçambicana. As principais exportações da África do Sul para Moçambique são produtos minerais (principalmente petróleo e outros combustíveis), alimentos processados (principalmente cereais e bebidas), produtos químicos, metais básicos (ferro e aço), energia, veículos, equipamentos e peças. Conjuntamente, a indústria mineiro-energética e seus associados representam 60% das exportações sul-africanas. As principais exportações moçambicanas para a África do Sul incluem energia, camarões, algodão, equipamentos de construção e resíduos da indústria alimentícia” (p. 9)<sup>30</sup>

Mas não é apenas no balanço de exportações e importações que o chamado “complexo mineiro-energético” sul-africano impacta na economia moçambicana. Castel-Branco (2002, p. 4) indica que, “diretamente (nas minas sul-africanas e nas indústrias associadas em Moçambique) e indiretamente (serviços de transporte), o complexo mineiro-energético sul-africano empregou cerca de 40% da mão-de-obra industrial de Moçambique<sup>31</sup>”, e ao elencar os projetos de investimento direto (IDE) sul-africano em Moçambique, o autor sugere que praticamente todos eles são relacionados com o complexo mineiro-energético<sup>32</sup>. Dessa maneira, e fornecendo uma visão mais ampla do processo, o autor afirma que essa política econômica sul-africana mira a expansão de suas firmas e corporações industriais para toda a região da África Austral, de modo que a economia moçambicana continue a ser absorvida como parte de um processo muito mais amplo de acumulação de capital na África do Sul – repetindo assim a antiga estrutura do período colonial.

<sup>29</sup> Tradução nossa. No original: “South Africa has become the major trading partner of Mozambique”.

<sup>30</sup> Tradução nossa. No original: “The structure of trade between the two countries reflects the dynamic forces that shape economic linkages between Mozambique and South Africa, namely the regional dominance of the South African economy; the role of the minerals-energy complex and the weakness of the Mozambican economy. The dominant exports from South Africa to Mozambique are mineral products (mostly oil and other fuels); prepared foodstuffs (mostly cereals and beverages); chemical products; base metals (iron and steel); energy; and vehicles, equipment and parts. Together, the core and associated minerals-energy industries represent 60% of South African exports. Mozambique’s main exports to South Africa include energy; prawns; cotton; construction equipment; and food industry residues”.

<sup>31</sup> Tradução nossa. No original: “Directly (in the South African mines and related industries in Mozambique) and indirectly (transport services), the South African minerals-energy complex employed about 40% of the industrial workforce of Mozambique”.

<sup>32</sup> Como a Mozal (indústria de alumínio) e o gasoduto Temane-Secunda, que serão abordados no próximo item do capítulo, sobre a produção moçambicana voltada à exportação.

Nesse quadro de domínio econômico sul-africano sobre a região da África Austral existe, porém, um elemento que ora é considerado como uma alternativa à hegemonia da África do Sul, e ora aparece como um instrumento de dominação sul-africana: a integração regional. Um dos pilares atuais da SADC é a supressão, ou pelo menos redução, das barreiras regulatórias para o comércio intra-regional, bem como uma maior integração dos transportes. Essas propostas estão presentes nos dois protocolos assinados pela organização em 1996, o “Protocolo Sobre Transportes, Comunicações e Meteorologia” e o “Protocolo Sobre o Comércio”, que basicamente procuram estimular a integração regional através da “implementação de políticas, legislação, regras, padrões e procedimentos compatíveis” (SADC, 1996a, p. 15) com essa integração, além da “eliminação ou redução dos obstáculos e impedimentos ao movimento de pessoas, bens, equipamentos e serviços” (SADC, 1996b, p. 15). Por um lado, essas medidas presentes nos protocolos dão a possibilidade de todos os países da região realizarem trocas mais facilmente entre si, impulsionando e integrando a economia regional como era o objetivo inicial na criação da SADC na década de 1980. Por outro lado, porém, como a África do Sul tem, de longe, a maior capacidade produtiva e de investimento regionais, esses protocolos podem também facilitar o processo de expansão do capital sul-africano pela região, indo na direção oposta do outro desejo inicial na criação da SADC, de uma diminuição da dependência dos países da região em relação à África do Sul.

De qualquer maneira, o mais importante aqui em relação aos protocolos assinados pela SADC é o fato de funcionarem, em Moçambique, como um dos instrumentos regulatórios que Arroyo (2001) considera fundamentais na consolidação da base institucional que possibilita uma maior porosidade nos territórios: os acordos comerciais. Juntamente com os recintos aduaneiros e os regimes tarifários, para a autora os acordos comerciais funcionam como dispositivos normativos que permitem que um território seja mais ou menos aberto ao exterior, e no caso de Moçambique os protocolos da SADC têm essa função de, através das normas, tornar ainda mais poroso seu território historicamente extravertido.

### *2.1.2 O território moçambicano como porta de entrada da China na região*

Quando escreveu sua conhecida obra “O longo século XX”, em 1994, Giovanni Arrighi corajosamente esboçou uma previsão: dando continuidade a um secular

deslocamento dos centros de acumulação do sistema capitalista mundial<sup>33</sup>, o autor sugeria que o próximo deles seria localizado na Ásia Oriental, e colocava o Japão como principal candidato a assumir esse papel. Mais de 10 anos depois, Arrighi (2007) retificava sua previsão, que se por um lado acertou a região do globo de onde sairia o possível sucessor dos Estados Unidos, por outro errou na escolha do candidato: o autor afirmava, agora, que se há algum país apto a pretender uma nova hegemonia mundial, esse país é a China. Como já referenciado anteriormente, porém, Fiori (2007) não entende que os Estados Unidos estejam perdendo sua hegemonia, mas que novos atores estão começando a disputar o mercado mundial com eles, o que para o autor leva a uma retomada da competição mercantilista com os renovados Estados Nacionais na liderança desse processo. Obviamente o continente africano, antigo palco de disputas por recursos naturais, não ficaria de fora dessa competição, e é nesse cenário que se dá a atual e agressiva entrada da China na África.

A principal discussão acerca desse desembarque chinês no continente africano é o quanto ela é benéfica para os países africanos: seria apenas uma busca desenfreada por recursos e mercados, positiva sobretudo para a China, ou seria essa relação também benéfica para os africanos? Aparentemente não há uma resposta única para essa pergunta, mas uma análise das formas de inserção chinesa na África podem apontar alguns elementos. Para Besada (2013), mais do que uma busca por recursos e mercados, a China pretende, ao se aproximar do continente africano, afirmar seu papel de protagonista nas esferas decisórias globais, o que só pode ser alcançado com a África como aliada. Para tal, o autor dá destaque à política chinesa de não intervenção nos assuntos domésticos dos países africanos, o que em alguns momentos provoca discussões nos dois continentes sobre o alinhamento chinês a países considerados sob regimes ditatoriais (como o Zimbábue, por exemplo).

Essa aproximação da China com os países africanos se dá, para Alvarenga et al. (2009), de três maneiras principais: através do comércio, da ajuda internacional e do investimento direto estrangeiro (IDE). Besada (2013, p. 90) mostra, em números, a recente ascensão do volume de trocas comerciais e do IDE chinês na África:

---

<sup>33</sup> Iniciado com os genoveses e que passou pelo domínio de holandeses e ingleses até chegar à atual hegemonia estadunidense.

“Em 2010, o volume de comércio entre a China e a África aumentou para US\$114,18 bilhões, fazendo da China o maior parceiro comercial do continente. Em 2012, o comércio entre a África e a China alcançou quase US\$200 bilhões, com US\$100 bilhões em exportações chinesas para a África e US\$110 bilhões em importações providas da África. Os fluxos de IDE chinês para o continente aumentaram de US\$1.5 milhões em 1991 para US\$20 bilhões em 2012, enquanto o estoque de IDE da China na África aumentou de US\$49.2 milhões em 1990 (UNCTAD/UNDP 2007) para US\$7.8 bilhões em 2008”.<sup>34</sup>

Em relação ao IDE, Alvarenga et al. (2009) chama atenção ao fato dele ser essencialmente realizado por empresas estatais chinesas, contrariando uma tendência mundial de IDE a partir do setor privado. Já em relação às trocas comerciais, o autor diz que o balanço de exportações e importações do continente africano em relação à China não foge muito à estrutura histórica da divisão internacional do trabalho na África: os países do continente basicamente exportam matéria-prima para os chineses enquanto importam bens industrializados da China. É baseado nessa estrutura que Besada (2013) indica uma das possíveis consequências negativas da presença chinesa na África: a perpetuação da posição africana no sistema econômica mundial e, conseqüentemente, um sufocamento dos esforços de industrialização do continente<sup>35</sup>. De qualquer maneira, o debate sobre os aspectos positivos e negativos da presença chinesa na África continua em aberto.

As relações entre China e Moçambique, porém, remontam a um período bem anterior a essa inserção chinesa contemporânea no continente africano. Alguns historiadores chegam a afirmar que mesmo antes do período colonial português já haviam sido encontrados alguns artefatos comerciais chineses no território que hoje pertence a Moçambique, mas foi efetivamente durante a luta de libertação colonial moçambicana, na década de 1960, que segundo Chichava et al. (2013) as relações sino-moçambicanas foram consolidadas, com os chineses fornecendo suporte político, econômico e militar à FRELIMO. Com a independência de Moçambique, em 1975, a China estabeleceu laços diplomáticos formais com o novo Estado moçambicano, e desde então ambos os países vem mantendo relações amigáveis e de cooperação (CHICHAVA et al., 2013).

---

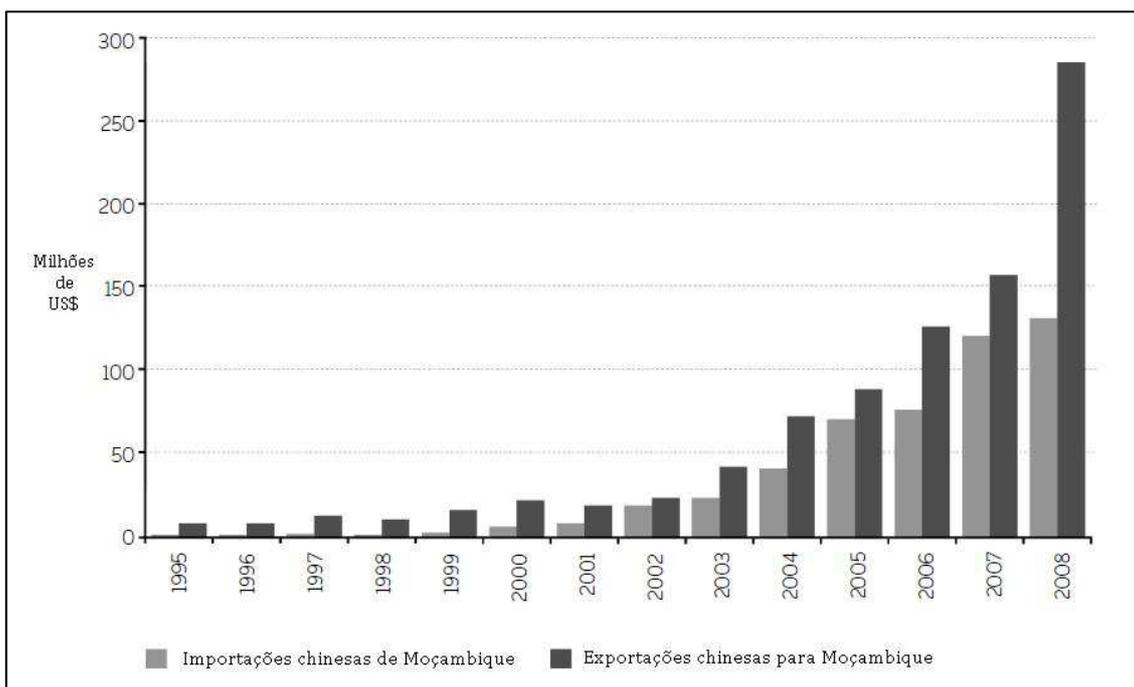
<sup>34</sup> Tradução nossa. No original: “In 2010, China-Africa trade volume increased to US\$114.18 billion, making China the continent’s largest trading partner. In 2012, trade between Africa and China reached nearly US \$200 billion, with US\$100 billion in Chinese exports to Africa and US\$110 billion in imports from Africa. Chinese FDI outflows to the continent increased from US\$1.5 million in 1991 to US \$20 billion in 2012, while China’s stock of FDI in Africa increased from US \$49.2 million in 1990 (UNCTAD/UNDP 2007) to US\$7.8 billion in 2008”.

<sup>35</sup> Configurando, assim, na escala continental, o mesmo cenário que ocorre na África Austral em sua relação com a África do Sul.

É indubitável, porém, que nas últimas duas décadas essa relação tem se intensificado, e que o comércio entre China e Moçambique cresceu exponencialmente de 1995 a 2008 (Gráfico 4). Indo além do período indicado no gráfico, e caracterizando essas trocas comerciais entre os dois países, Roque & Alden (2012, p. 16) dizem que

“O comércio bidireccional aumentou de 284,1 milhões de dólares americanos em 2007 para 950 milhões em 2011. Enquanto as exportações chinesas são principalmente compostas pela electrónica e maquinaria, as exportações de Maputo são maioritariamente dominadas por madeira”.

**Gráfico 4: Comércio entre China e Moçambique (1995-2008)**



**Fonte:** Adaptado (traduzido) de Chichava et al. (2013)

Se o balanço de exportações e importações entre os dois países tem aumentado nas últimas décadas, o mesmo vale para o volume de investimentos da China em Moçambique. Dentro desse tema, diversos autores elencam os diferentes investimentos realizados com capital chinês no território moçambicano: um *shopping center* e um centro de armazenagem em Maputo, além do incentivo ao processamento de soja e à produção de camarão (BESADA, 2013), um aeroporto e um estádio novos em Maputo, edifícios públicos e uma fábrica de cimento (VICENTE, 2015), e um Centro de Demonstração de Tecnologia Agrícola e um projeto de produção de arroz por irrigação artificial em Xai-Xai (CHICHAVA et al., 2013). Mas é especificamente no setor de infraestruturas de transportes que o investimento chinês mais contribui para o processo

de extravasão da circulação de mercadorias em Moçambique, obviamente em conjunto com o referido aumento das trocas comerciais entre os dois países.

No atual processo de inserção chinesa no continente africano, Moçambique tem, para além das trocas comerciais e dos investimentos, uma função estratégica, explicada por Roque & Alden (2012, p. 30):

“A China está a operar em Moçambique usando uma abordagem diferente daquela observada no seu envolvimento com outros países africanos por causa do valor geoestratégico de longa data que Moçambique representa na África Oriental e Austral. [...] A China é percebida como usando Moçambique como plataforma de entrada para a SADC devido à localização geográfica deste país, seus portos e recursos, e às necessárias infraestruturas para assegurar o fluxo de bens de exportação”.

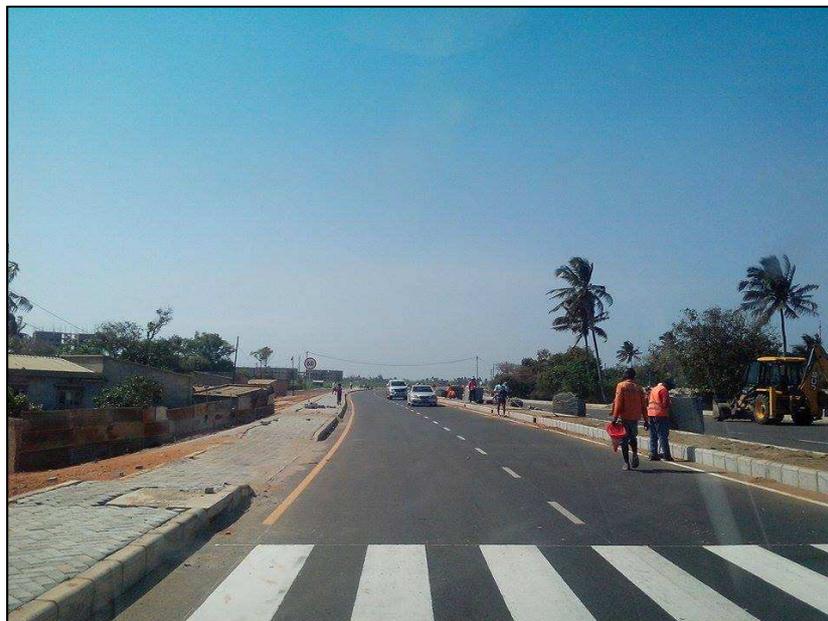
Nesse sentido, é notável a presença de empresas chinesas em Moçambique realizando diversas obras de infraestruturas de transporte, sobretudo rodoviárias, com o objetivo principal de melhorar as condições de circulação no território moçambicano para que o acesso da China ao restante da África Austral seja beneficiado, principalmente visando o escoamento de matéria-prima e a irrigação de produtos chineses pela região:

“As empresas de construção chinesas desempenham um papel importante na reconstrução de estradas nacionais: um terço de toda a construção de estradas, correspondendo a 600 km de estradas em Moçambique está a ser efectuada por empreiteiros chineses. O Grupo de Cooperação Internacional *China Henan*, por exemplo, construiu uma estrada de 154 quilómetros entre Muxungwe e Inchope que proporciona um elo de ligação importante da rede de transporte rodoviário entre o norte e o sul do país. Mais de 30 empresas de construção chinesas têm, neste momento, representação em Maputo e normalmente oferecem melhores preços que as companhias de construção sul-africanas e outras companhias estrangeiras, em concursos públicos internacionais organizados pelo Governo ou pelo Banco Mundial (ROQUE & ALDEN, 2012, p. 18)”.

Nielsen (2012, p. 63), lembra também que esse mesmo grupo chinês foi responsável pela construção de “200 km de estrada alcatroada entre Chitima e Mágoé, na província de Tete, e terminou uma ponte de 300 metros sobre o rio Incomáti, na província de Maputo”, e Roque & Alden (2012) indicam que o Banco Exim, da China, está financiando mais duas importantes obras no setor de transporte rodoviário nas imediações de Maputo: uma estrada circular de 74 km de extensão, que circundará a capital do país e fará a interligação entre todas as principais Estradas Nacionais que

desembocam em Maputo (Foto 1), no valor de 400 milhões de dólares, e uma ponte entre Maputo e a Catembe<sup>36</sup>, no valor de 1,1 bilhões de dólares.

**Foto 1: Obras de construção da Estrada Circular de Maputo, realizadas pelos chineses**



**Autor:** Antonio Gomes (20/09/2015)

Fica claro, portanto, que Moçambique é mesmo considerado pelos chineses como a porta de entrada para a África Austral, e por isso a China realiza grandes esforços em tornar mais fluido o território moçambicano, contribuindo assim para a continuidade de sua extraversão.

### *2.1.3 O Brasil circula em Moçambique*

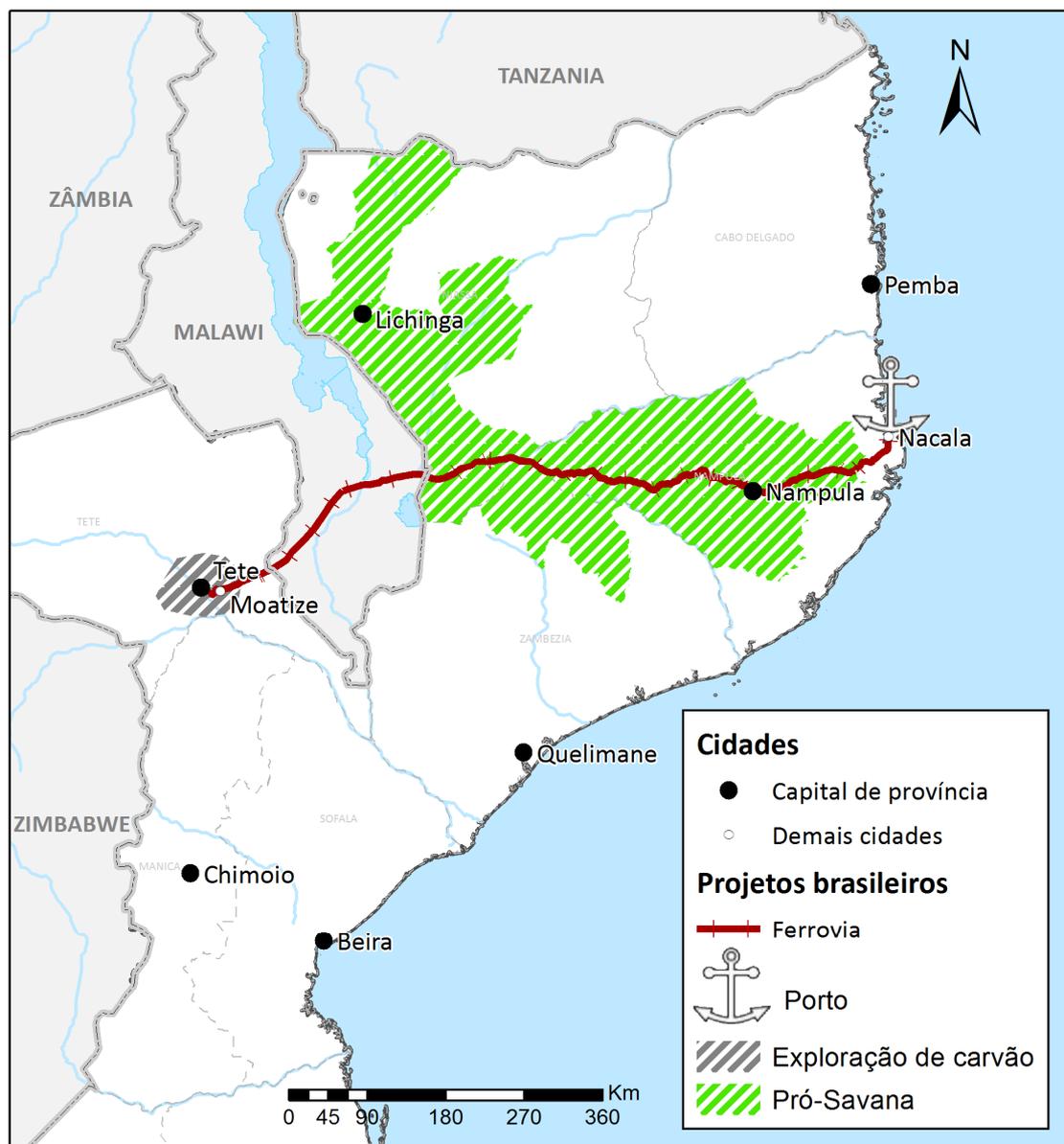
Não é apenas a China, porém, dentre os Estados que recentemente têm promovido a corrida mercantilista mencionada por Fiori (2007), que realiza investimentos relacionados à extraversão da circulação em território moçambicano. Se os chineses investem numa narrativa de solidariedade histórica contra a dominação colonial em Moçambique, Chichava et al. (2013) dizem que o Brasil invoca um discurso de débito moral com o continente africano para justificar a intensa aproximação do

---

<sup>36</sup> Uma pequena vila de pescadores ao sul da capital, que dá acesso por estrada de terra à Ponta do Ouro, na fronteira com a África do Sul. O grupo chinês China Road and Bridge Corporation (CRBC), inclusive, como parte do projeto de construção da ponte Maputo-Catembe, iniciou também a construção de uma estrada pavimentada entre a Catembe e Ponta do Ouro, no valor de 780 milhões de dólares (MACAUHUB, 14/09/2015).

governo e de empresas brasileiras com o país, o que em termos práticos resulta em investimentos como a exploração de carvão mineral por parte da empresa Vale, um projeto que visa a produção de soja em larga escala e, fundamental para a discussão desta dissertação, a construção de uma extensa ferrovia e de um porto no Norte de Moçambique (Mapa 3).

**Mapa 3: Os projetos de investimento brasileiro no Centro e Norte de Moçambique**



**Elaboração:** Wagner Nabarro

Ainda na questão do discurso de cooperação brasileira em Moçambique, Chichava et al. (2013) dizem que ele é baseado em elementos como as afinidades históricas, uma língua comum, laços diplomáticos consolidados e cada vez mais

oportunidades de negócios, o que faz com que esse discurso prefira termos como “cooperação” ou “parceria para o desenvolvimento” ao invés de outros como “assistência” ou “ajuda”. Importante ressaltar, essa retórica brasileira parece cada vez mais contestada pelos moçambicanos, que crescentemente têm usado termos depreciativos como “imperialismo” ou “neocolonialismo” para se referir à relação entre ambos. De qualquer maneira, independentemente da qualificação dada à relação entre os dois países – ainda que a discussão seja totalmente válida –, o fato é que o Brasil tem investido cada vez mais em Moçambique, produzindo inexoravelmente transformações em seu território e criando a necessidade de uma análise geográfica da situação.

Segundo Rossi (2015), foi durante o breve governo de Jânio Quadros, no início da década de 1960, que o Brasil começou a ensaiar as primeiras aproximações com o continente africano, ao adotar uma política externa mais independente dos Estados Unidos simultaneamente ao intenso período de descolonização na África, o que resultou na simbólica abertura de uma embaixada brasileira em Gana em 1961. Essa política externa foi seguida por João Goulart, que até sua deposição em 1964 abriu embaixadas na Nigéria e no Senegal, além de consulados em Moçambique e Angola – ainda colônias portuguesas. Contraditoriamente, porém, de acordo com Schutzer (2009, p. 124-125), “A abertura do Brasil para a África acabou sendo consolidada durante o período Geisel, que coincidiu com a emancipação das cinco colônias portuguesas na África e foi determinante na política subsaariana do Brasil”. A grande contradição, para Rossi (2015), era a de que um governo militar que perseguia comunistas internamente foi o primeiro a reconhecer a independência das colônias portuguesas na África, o que no caso de Moçambique significava apoiar um governo de orientação socialista representado pela FRELIMO (que obviamente via com muita desconfiança essa aproximação dos militares brasileiros).

Foi em meio a essa desconfiança moçambicana quanto ao período militar brasileiro, mais especificamente na década de 1980 com o governo Figueiredo, que começaram os primeiros contatos entre Brasil e Moçambique para os três principais projetos brasileiros no país africano: a exploração do carvão de Moatize, a introdução da cultura de soja em território moçambicano por agricultores brasileiros e a construção da ferrovia de Nacala. Esses projetos foram tocados por todos os presidentes brasileiros subsequentes (José Sarney, Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso), mas apenas a partir de 2002, com a ascensão de Lula à presidência, foram finalmente executados (ROSSI, 2015). Se é possível indicar um marco na relação brasileira com o continente

africano, esse marco é a chegada de Lula à presidência. Após décadas de certa estagnação nas relações Brasil-África, o primeiro governo do presidente Lula foi marcado pelo “renascimento africano” (SCHUTZER, 2009, p. 141), onde a retomada dessa relação aparecia como uma “obrigação política, moral e histórica” (SCHUTZER, 2009, p. 141). Em sua primeira viagem ao continente, em 2003, o presidente Lula visitou, entre outros países, Moçambique, e na esteira dessa visita desenvolveram-se finalmente os antigos projetos estratégicos de investimento brasileiro em território moçambicano.

O projeto estruturador, ou seja, o eixo pelo qual é possível dizer que o Brasil hoje circula em Moçambique, é o chamado Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), levado a cabo pela empresa Vale<sup>37</sup> e explicado por Rossi (2015, p. 116-117):

“No caso da Vale, a mais recente vertente de investimentos em Moçambique começou em 2012 e deve terminar em 2016. É a construção do Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), um eixo logístico para escoar carvão. Inclui uma ferrovia que corta o norte do país e um porto, ao custo de 4,4 bilhões de dólares. A ferrovia do CDN terá 912 quilômetros de extensão [...] Um trecho de 682 quilômetros já existe e será reabilitado. Outros 230 quilômetros serão construídos do zero. [...] Quando ficar pronta, a linha férrea do CDN vai transportar a maior parte do carvão produzido pela Vale. Sua capacidade será de 22 milhões de toneladas anuais (três vezes e meia o total de Sena). Além de minério, deve carregar 4 milhões de toneladas de outros produtos. [...] A Vale também espera que a ferrovia seja utilizada por Malawi e Zâmbia, se transformando em um importante eixo de transporte na África Austral. Para as obras do CDN, a Vale não recorreu às construtoras do Brasil como fez na sua instalação em Moçambique. A única brasileira envolvida é a OAS, responsável pela parte terrestre do porto de Nacala. Já o trabalho no mar e a ferrovia ficaram sob a responsabilidade de outras empreiteiras, da China por exemplo”.

Retornando ao processo de construção das ferrovias e portos moçambicanos visto no capítulo 1, mais uma vez o investimento estrangeiro é responsável pela criação de infraestruturas de transporte no país, respondendo mais a seus próprios interesses do que aos interesses moçambicanos, Dessa maneira, e apesar de MONIÉ (2011) se referir às atividades da Vale em território brasileiro, é possível transplantar para Moçambique sua afirmação de que os projetos da empresa “ilustram a força crescente das corporações na reestruturação da base produtiva e na modernização dos sistemas de transporte, mas também no ordenamento do território nacional (p. 305)”.

---

<sup>37</sup> Foi noticiado, em 2014, que o grupo japonês Mitsui & Co estaria interessado em participar do Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), bem como do projeto da Vale de extração de carvão mineral, através do investimento de 763 milhões de dólares e da formação do consórcio Corredor Logístico de Nacala (CLN), onde os japoneses ficariam com 35% da sociedade (VALOR ECONÔMICO, 10/12/2014), mas segundo notícias mais recentes não houve qualquer desenvolvimento efetivo dessa parceria (MACAUHUB, 01/04/2016).

A empresa Vale, porém, não seria a única brasileira beneficiada com seu projeto do Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN). Todos esses esforços, ao que parece, vão também no sentido de facilitar e desenvolver um grande projeto trilateral entre Brasil, Japão e Moçambique, chamado de ProSavana. Com duração prevista de 20 anos, o ProSavana tem como objetivo incrementar a produção agrícola no Norte de Moçambique, especialmente de soja, visando sobretudo aproveitar o fato de que o território moçambicano é muito mais próximo geograficamente da China do que o Brasil (ROSSI, 2015). Segundo a autora, o projeto é, na realidade, um conjunto de três projetos diferentes, levados a cabo por diferentes instituições brasileiras: um projeto de “Pesquisa e Investigação” voltado ao teste de tecnologias agrícolas, um “Plano Diretor”, que visa implementar uma cadeia agrícola completa na região, e um “Projeto de Extensão e Modelos”, para transferência de técnicas aos camponeses.

Ainda muito controverso, conforme indicado por Durán & Chichava (2013), o projeto é inspirado na experiência agrícola do cerrado brasileiro na década de 1980 - o PRODECER -, que aumentou consideravelmente a produção de soja na região, mas com consequências ambientais e sociais no mínimo polêmicas. Além disso, o ProSavana não deixa claro se seu objetivo é promover os agricultores locais ou abrir espaço para o agronegócio internacional. Assim, ao mesmo tempo que a política externa brasileira vende a ideia de “parceria”, sob a alcunha “cooperação Sul-Sul”, os próprios moçambicanos, como os autores indicados e organizações camponesas como a UNAC (União Nacional dos Camponeses), questionam o projeto, se perguntando se a proposta é uma parceria para o desenvolvimento ou uma simples usurpação de terras (DURÁN & CHICHAVA, 2013).

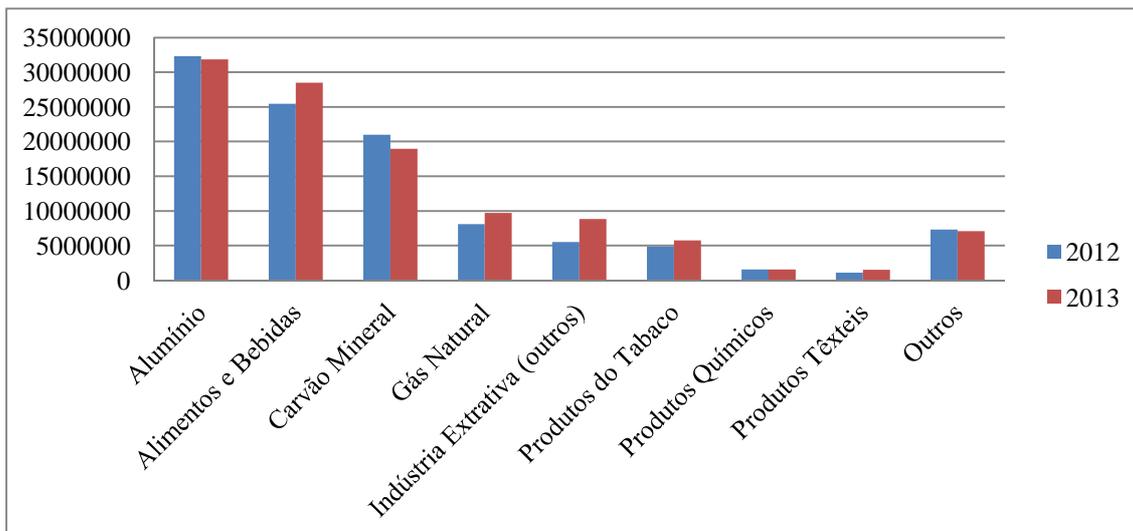
De qualquer maneira, a junção de interesses entre a Vale e o projeto ProSavana, materializada pela construção do Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), apenas confirmam que, depois de anos de interesse brasileiro em investir em Moçambique, a ascensão de Lula à presidência permitiu, finalmente e literalmente, que o Brasil circulasse no território moçambicano, incrementando e utilizando ao mesmo tempo sua fluidez territorial .

## 2.2 Divisão territorial do trabalho a serviço do mercado externo

Se no caso dos parceiros econômicos de Moçambique existe um questionamento sobre se a relação é benéfica para todos ou apenas para África do Sul, China e Brasil, no campo da produção, que em Moçambique é altamente voltada à exportação de produtos primários, também persiste uma dúvida sobre as consequências desse modelo produtivo: estaria o país fadado à chamada “maldição dos recursos naturais” ou esses mesmos recursos seriam responsáveis por promover o desenvolvimento econômico e social moçambicano? Mais do que isso, para além desse movimento com duas possibilidades, cabe também perguntar quais seriam os desdobramentos geográficos desse modelo produtivo para Moçambique, ou seja, de que maneira essa produção voltada à exportação estrutura seu território. São essas as preocupações que guiam o presente item, onde primeiramente serão feitos apontamentos mais gerais para depois passar a uma análise mais específica dos principais produtos de exportação moçambicanos.

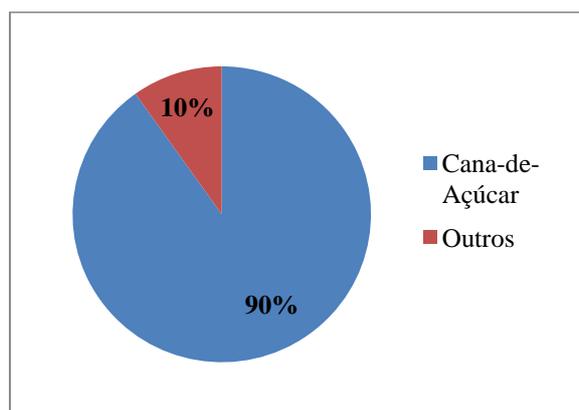
Na produção econômica moçambicana entre 2012 e 2013 há uma forte predominância de produtos primários voltados à exportação (Gráfico 5). Em primeiro lugar aparece a produção de alumínio por parte da empresa Mozal, localizada nos arredores da cidade de Maputo. Em segundo aparece uma indústria de alimentos e bebidas relativamente consolidada (a única não voltada à exportação dentre os 4 primeiros elementos do gráfico), sendo que na terceira posição aparece a produção de carvão mineral na província de Tete e na quarta colocação vem a produção de gás natural na província de Inhambane. Além disso, em relação à produção agrícola de culturas de rendimento e da agroindústria moçambicanas, indicadas nos Gráficos 6 e 7, a cana-de-açúcar e seus derivados respondem por quase toda a produção. Se é possível dizer que essa produção possui também um caráter de abastecimento do mercado interno, uma boa parte da cana-de-açúcar e derivados produzidos é voltada para a exportação, de modo que também essa produção faz parte do que Castel-Branco (2010) denomina “economia extrativa”.

**Gráfico 5: Produção Industrial de Moçambique 2012-2013 (em 10<sup>3</sup> Meticais)**



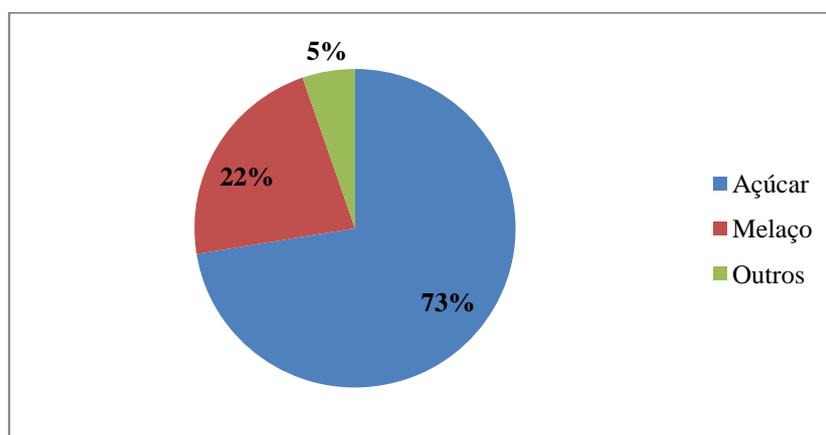
Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

**Gráfico 6: Culturas de Rendimento em Moçambique 2013**



Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

**Gráfico 7: Produção Agroindustrial em Moçambique 2013**



Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

Essa predominância da economia extrativa, constituída da exportação de produtos sem ou com pouco processamento (CASTEL-BRANCO, 2010), porém, suscita alguns questionamentos sobre as consequências desse modelo produtivo para Moçambique. Autores como Bucuane & Mulder (2009), por exemplo, preferem abordar a questão de uma maneira mais pessimista, invocando a chamada “maldição dos recursos naturais”, ou “maldição da abundância”. Para os autores, a existência de uma grande quantidade de recursos naturais no território moçambicano poderia ser considerada tanto uma “benção”, pelos benefícios econômicos e sociais que trariam ao país, como uma “maldição”, comparando a situação de Moçambique com a de diversos outros países (muitos deles africanos) que, apesar da abundância de riqueza gerada pela exploração de recursos naturais, não conseguiram amenizar suas situações de desigualdade interna e de pobreza. Por outro lado, autores como Aurre & Jaén (2015), apesar de entender que a abundância de recursos naturais pode levar a casos de corrupção, baixa arrecadação fiscal e aumentos das desigualdades internas (características da “maldição dos recursos naturais”), preferem uma abordagem mais otimista, e entendem que a existência dos chamados Mega Projetos em Moçambique podem proporcionar mudanças mais estruturais, principalmente através do que chamam de “encadeamento”. Para esses autores, os Mega Projetos podem incentivar a criação de atividades tecnológicas mais avançadas no país, além de impulsionar indiretamente outras atividades, sobretudo no setor de transportes, como o desenvolvimento das empresas transportadoras nacionais ou a construção de infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e portuárias<sup>38</sup>. Mais uma vez, aqui, não cabe escolher uma das abordagens, principalmente porque se tratam de previsões para o futuro, mas é importante dizer que não está excluída a possibilidade de ambas ocorrerem simultaneamente.

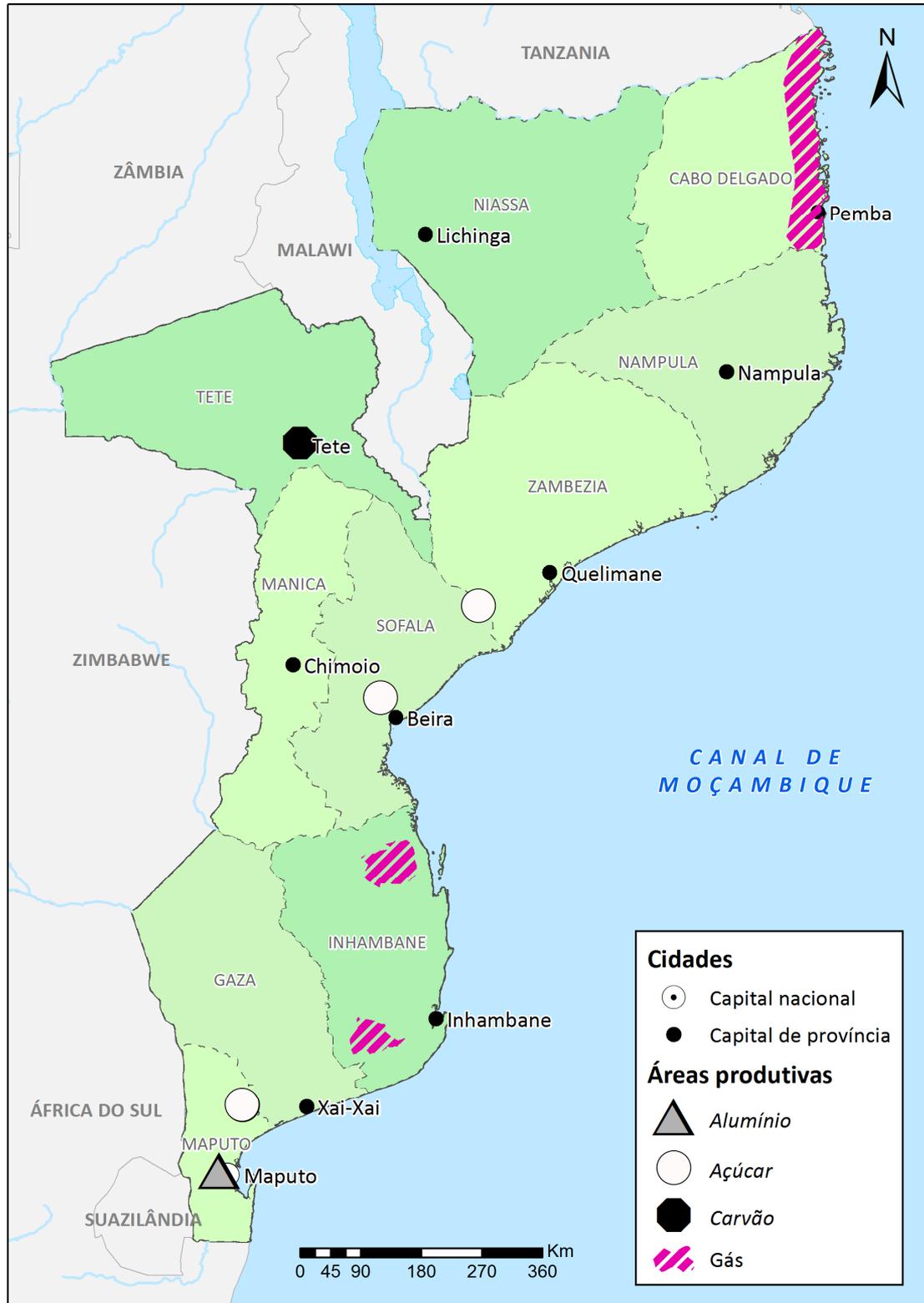
Independente do quadro que configure, porém, uma característica essencial dessa economia extrativa em Moçambique, indicada por Castel-Branco (2010, p. 28), e que parece mais cara à Geografia, é a geração de uma “profunda desigualdade entre regiões e grupos sociais no acesso a oportunidades, opções e riqueza [...] causada pela concentração da base produtiva e dos centros de acumulação”. Em outras palavras, a concentração da produção em poucos produtos voltados à exportação levaria a uma concentração espacial dessa produção em alguns pontos do território moçambicano,

---

<sup>38</sup> Benefícios, porém, questionados por Castel-Branco (2008; 2010).

conforme indicado no Mapa 4, configurando assim em Moçambique uma determinada divisão territorial do trabalho a serviço do mercado externo.

**Mapa 4: Localização dos principais produtos de exportação de Moçambique**



Elaboração: Wagner Nabarro

### 2.2.1 Alumínio: o aluguel do território

O projeto da Mozal foi o primeiro e mais ambicioso dos mega projetos de Moçambique, pensado em 1995 com um orçamento bilionário<sup>39</sup>. Construída com 38% de capital próprio (cuja estrutura acionária é mostrada na Tabela 3) e 62% de empréstimos (ANDERSSON, 2002), a Mozal é há uma década a empresa com maior faturamento de Moçambique, tendo faturado quase 1 bilhão de dólares em 2013 (MACAUHUB, 10/12/2014). Sua atividade consiste, basicamente, na importação de alumina e coque para processamento e na exportação de lingotes de alumínio fundido. Tal processo é facilitado pelo terminal de alumínio do porto de Matola, cuja construção estava inclusa no projeto (DOMINGOS, 2010), e que tem capacidade de manusear 600 mil toneladas da matéria-prima importada e 250 mil toneladas do material acabado para exportação. O principal mercado da Mozal é a União Européia, devido à isenção de impostos acordada na Convenção de Lomé (ANDERSSON, 2002).

**Tabela 3: A estrutura acionária da Mozal**

<b>Acionista</b>	<b>Origem</b>	<b>%</b>
<b>BHP Billiton</b>	anglo-australiana	<b>47</b>
<b>Industrial Development Corporation</b>	sul-africana	<b>25</b>
<b>Mitsubishi Corporation</b>	Japonesa	<b>24</b>
<b>Governo de Moçambique</b>	moçambicana	<b>4</b>

**Fonte:** Domingos (2010); Langa & Mandlate (2013)

A empresa, porém, segue a receita dos investimentos estrangeiros em Moçambique, e praticamente aluga o território moçambicano para a produção de alumínio, expatriando todos os lucros. Localizada na “zona franca industrial” criada pelo “Decreto 45/97 de 23 de Dezembro” do governo moçambicano, a Mozal se isenta do pagamento de impostos diretos, e apenas 4% do lucro obtido pela empresa cabe ao governo moçambicano, que por sua vez usa-o para pagar os empréstimos referentes à sua construção. A principal receita gerada pela Mozal para o governo moçambicano vêm dos impostos de circulação (4 milhões de dólares) e dos custos de embarcação no porto de Maputo (mais 6 milhões), que chegam indiretamente através dos CFM

<sup>39</sup> Domingos (2010) fala de 1,34 bilhões de dólares, enquanto Langa & Mandlate (2013) estimam em 2,26 bilhões de dólares o orçamento do projeto.

(ANDERSSON, 2002). Tal forma de investimento realizado pela Mozal é resumido por BELLUCCI (2006):

“Como toda a produção é exportada, assim como quase todo o lucro, extrai-se de Moçambique uma mais-valia, não por sua força de trabalho barata, mas, pela existência de energia abundante requerida para a produção de alumínio, no caso da Mozal, ambiente político para aceitar indústria tão poluente e facilidades para expatriar os lucros (p. 132)”.

Corroborando com o argumento de Aurre & Jaén (2015), de que esses grandes projetos como a Mozal podem estimular indiretamente as indústrias e empresas locais, Langa & Mandlate (2013) escreveram um artigo onde procuram identificar as ligações de empresas à montante com a Mozal, pois “o estabelecimento de ligações entre as pequenas e médias empresas (PME) nacionais e os grandes projectos de investimento directo estrangeiro (IDE) é visto como um mecanismo para dinamizar processos de industrialização na economia nacional” (p. 175). Porém, ainda que seja possível dizer que a Mozal estimulou a formação de um novo empresariado nacional, as autoras identificaram que essas empresas ligadas à Mozal, apesar de aumentarem bastante seus volumes de negócio, se tornaram altamente dependentes dela. Além disso, segundo Langa & Mandlate (2013), sempre que houve algum rompimento de contrato entre ambas as partes a única maneira encontrada por essas empresas para não decretar falência foi vincular-se a algum outro grande projeto, como aqueles da empresa Vale ou do setor público moçambicano, o que acaba restringindo muito a formação de um empresariado nacional numeroso e diversificado. Já em relação às ligações à jusante da Mozal, em notícia de 03/06/2015 o jornal eletrônico Macauhub noticiou que um grupo industrial do Bahrein inaugurou uma fábrica de produtos de alumínio em Moçambique, mais especificamente no Parque Industrial de Beluluane (localizado na zona franca industrial), produzindo itens como fios e condutores de alumínio para exportação.

No que tange à questão logística da Mozal, ou seja, o meio pelo qual a empresa transporta as matérias-primas e o produto final do porto para a fábrica e vice-versa, mais uma vez não foi o empresariado nacional o beneficiado. Com uma proximidade muito grande entre a planta da indústria e o porto da Matola, onde “mais de metade da actividade [...] está associada ao comércio externo da Mozal (CASTEL-BRANCO, p. 3)”, seria esperado que uma empresa transportadora local prestasse o serviço de logística, como sugerido por Aurre & Jaén (2015). De modo oposto, porém, existe uma única empresa, sul-africana, chamada Strang Rennies, que é responsável por todo o

transporte de matérias-primas e da produção da Mozal, sendo muito comum observar diversos caminhões cheios de alumina na entrada do município da Matola, nos arredores de Maputo.

### 2.2.2 Carvão: a reorganização do território

É verdade que, para além de apenas “alugar” o território, o projeto da Mozal também o reorganiza, através da construção de sua planta industrial e do porto da Matola, mas o faz numa escala relativamente reduzida, afetando apenas os arredores da capital Maputo. Diferentemente disso, a exploração de carvão na província de Tete, na região central de Moçambique, reorganiza o território moçambicano numa escala muito mais ampla, a partir principalmente de três mecanismos: a construção dos campos de exploração propriamente ditos, a construção de uma ferrovia que liga o campo de exploração de Moatize ao porto de Nacala (redefinindo os padrões de circulação regionais), e o reassentamento de comunidades que viviam nas áreas de exploração e foram deslocadas para novos espaços, num movimento envolto em muita polémica atualmente em Moçambique.

A atual exploração de carvão em Moçambique está totalmente atrelada à ascensão de países que vem procurando nas últimas décadas um crescimento econômico acelerado, como a China, a Índia e o Brasil, alavancando o comércio dessa *commodity* crucial para a indústria de base, como a siderurgia. Por esse motivo, e apesar do interesse estrangeiro em explorar o carvão moçambicano ser antigo, foi a partir de 2011, com a instalação da empresa brasileira Vale em Moatize, que a produção moçambicana de carvão mineral se iniciou efetivamente<sup>40</sup>, sendo que daí até 2013 a evolução da produção foi exponencial (Gráfico 8).

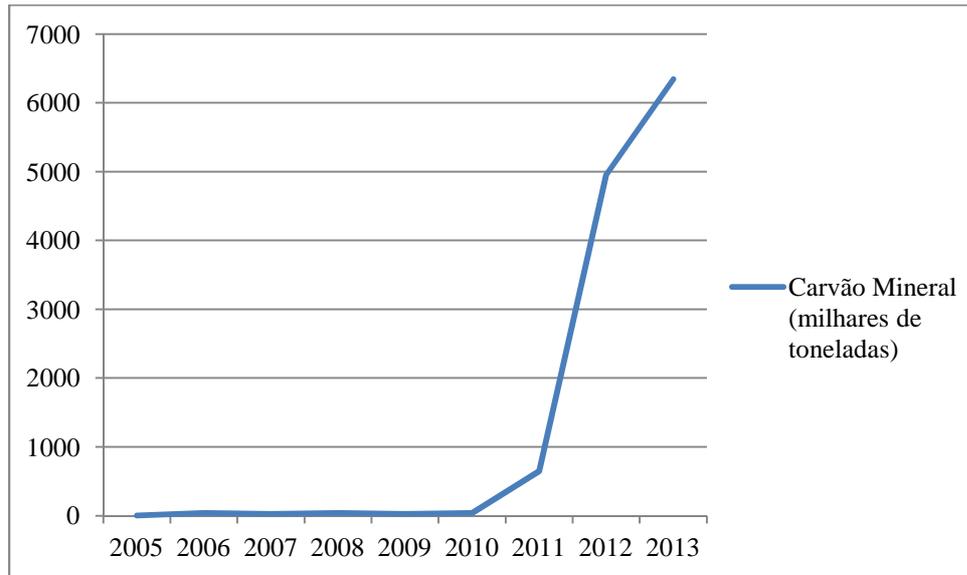
Lamoso (2011) indica que, na siderurgia, a proximidade da indústria com a fonte de matéria-prima é fundamental, e como o minério não é lavrado em qualquer parte, as distâncias geográficas entre os lugares com ocorrência de carvão mineral e as siderúrgicas são sempre muito bem avaliadas ao se iniciar uma exploração. Por esse motivo, ao falar da empresa Vale em Moçambique, Aurre & Jaén (2015, p. 195) dizem que

---

<sup>40</sup> Antes disso até havia exploração, mas numa quantidade baixíssima, próxima de zero, .

“O principal interesse da companhia brasileira na extração de carvão em Moçambique está relacionado com sua comercialização com o exterior, especialmente com a China e Índia, cuja demanda de carvão se espera que se encontre entre as maiores do mundo num futuro próximo. Essa estratégia comercial da companhia brasileira se baseia no bom posicionamento geográfico dos portos de Moçambique para satisfazer as necessidades destas duas grandes economias emergentes, e em qualquer caso, mais próximo a elas do que outros grandes produtores e exportadores de carvão, como o Canadá e os Estados Unidos<sup>41</sup>”.

**Gráfico 8: Produção de carvão mineral em Moçambique (2005-2013)**



**Fonte:** Comissão Econômica para África da ONU (UNECA)

De acordo com Rossi (2015), o tempo de concessão da exploração de carvão mineral da Vale em Moçambique é de 25 anos, renováveis por mais 25, ainda que segundo a empresa a vida útil das reservas seja de aproximadamente 35 anos. Aurre & Jaén (2015) estimam que 70% dessa reserva seja constituída por carvão metalúrgico, matéria-prima para produção de ferro e aço, e por ele ser de muito boa qualidade Rossi (2015) indica que ele é a “menina dos olhos” da empresa brasileira – os outros 30% das reservas seriam de carvão térmico, próprios para geração de energia em termelétricas (AURRE & JAÉN, 2015; ROSSI, 2015). Assim, a construção desses campos de exploração de carvão mineral, estrategicamente localizados e com fácil acesso ao

<sup>41</sup> Tradução nossa. No original: “El principal interés de la compañía brasileña en la extracción de carbón en Mozambique está relacionado con su comercialización exterior, especialmente en China e India, cuya demanda de carbón se espera que se encuentre entre las mayores del mundo en el futuro próximo. Esta estrategia comercializadora de la compañía brasileña se basa en el buen posicionamiento geográfico de los puertos de Mozambique para satisfacer las necesidades de estas dos grandes economías emergentes, y, en cualquier caso, más próxima a ellas que otros grandes productores y exportadores de carbón, como Canadá o Estados Unidos”.

mercado chinês, é a primeira grande reorganização territorial que a empresa Vale proporciona em Moçambique. Porém, para a construção desses campos de exploração e para o escoamento da produção, dois outros mecanismos de reorganização territorial foram colocados em prática pela empresa: o reassentamento da população local que vivia nas áreas de exploração e a construção de uma ferrovia e modernização do porto de Nacala<sup>42</sup>.

Para além das grandes isenções tributárias concedidas à Vale pelo governo moçambicano, a mais polêmica consequência desse projeto foi o deslocamento de milhares de famílias para dar lugar ao negócio da empresa. Inicialmente seduzidas pelas indenizações em dinheiro e pelas promessas de reassentamento em lugares tão produtivos quanto seus lugares de origem, muitas famílias fecharam acordo com a Vale e se deslocaram para dois novos assentamentos, um na periferia da cidade de Moatize e outro em uma região mais afastada de povoamentos urbanos, chamada de Cateme. Com o passar do tempo, porém, essas pessoas foram percebendo que não conseguiriam garantir seu sustento como antes, devido principalmente às condições dos lugares onde foram reassentadas, e mesmo que a indenização proposta pela Vale não era suficiente para que recomeçassem uma vida do zero (ROSSI 2015). Assim, esse mecanismo de reassentamentos acabou por configurar uma nova estruturação do território na província de Tete, intrinsecamente relacionada à presença brasileira na região por meio da Vale.

Para além do Brasil, representado pela Vale, e aumentando a lista de países dos BRICS interessados na exploração de recursos naturais em Moçambique, a Índia também investe desde 2013, através de um consórcio de empresas estatais chamado *International Coal Ventures Ltda (ICVL)*<sup>43</sup>, na exploração de carvão mineral na região de Tete, até então explorado pela mineradora australiana Rio Tinto. A intenção do governo indiano nesse consórcio é obter e escoar para seu território o carvão mineral visando suas siderúrgicas, com cada vez mais demanda devido ao projeto nacional de crescimento da indústria de base. Formado em 2009, o consórcio já anunciou, inclusive, um investimento de 2 bilhões de dólares para a construção de uma central termelétrica em Moçambique, segundo informações do jornal Macauhub (30/01/2015).

---

<sup>42</sup> Sendo que esse segundo mecanismo, da construção da ferrovia e modernização do porto de Nacala, já foram abordados no item dos parceiros econômicos, e será um pouco mais detalhado no próximo item, sobre as redes técnicas de transporte representadas pelos Corredores de Desenvolvimento.

<sup>43</sup> Composto pelas empresas Steel Authority of India, National Thermal Power Corporation (NTPC), National Mineral Development Corporation (NMDC), Rashtriya Ispat Nigam Limited (RINL) e Coal India (que abandonou o consórcio em fevereiro de 2015)

### 2.2.3 Gás Natural: o uso “invisível” do território

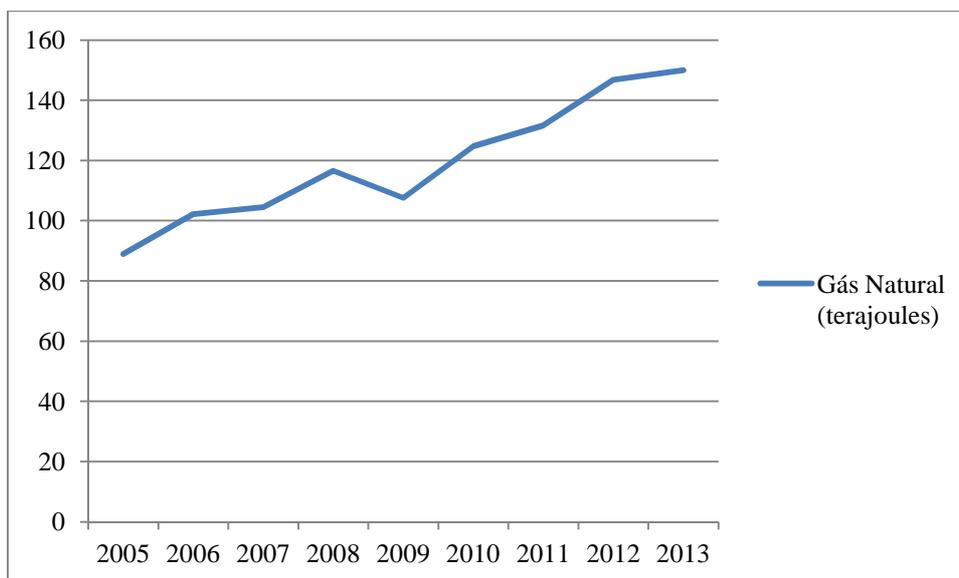
Uma ferrovia, como a construída para o escoamento de carvão no Centro de Moçambique, ou um porto como o da Matola, construído para garantir a logística de exportação de alumínio, podem ser considerados transformações visíveis no território moçambicano relacionadas diretamente à extravasão da circulação no país. Uma terceira modalidade de transporte, porém, quase imperceptível no território, mas igualmente importante para evidenciar a inserção moçambicana na divisão internacional do trabalho, é o transporte dutoviário.

A descoberta de grandes reservas de gás natural em Temane/Pande, no norte da província de Inhambane, despertou o interesse da empresa sul-africana Sasol, que para explorá-la construiu um gasoduto de 895 km que liga a área de ocorrência do gás à cidade sul-africana de Secunda (ANDERSSON, 2002), onde estão localizadas algumas indústrias químicas e uma central elétrica (AURRE & JAÉN, 2015). A exploração do gás natural foi possibilitada por uma concessão do governo moçambicano à Sasol, que detém 50% das ações do empreendimento, enquanto o governo sul-africano possui 25% e a empresa estatal moçambicana ENH (Empresa Nacional de Hidrocarbonetos) fica com os 25% restantes. A quase totalidade da produção é exportada para a África do Sul, com apenas 2% sendo destinado à ENH moçambicana (ANDERSSON, 2002). De qualquer maneira, visando o abastecimento interno de gás natural no Sul de Moçambique, iniciou-se também a construção de um ramal de 14,5 km ao longo da Estrada Nacional nº 1 (que liga o Sul e o Norte do país), da vila do Zimpeto à Marracuene, nos arredores de Maputo, sendo realizada por um contrato entre a ENH e a Kogas Moçambique, subsidiária do grupo sul-coreano Kogas (MACAUHUB, 30/12/2014).

A reserva de gás natural de Inhambane, explorada pela Sasol, porém, não parece ser a única de Moçambique. Segundo Aurre & Jaén (2015), a descoberta recente de grandes reservas marinhas de gás natural na província de Cabo Delgado, no Norte do país, revolucionou o setor de hidrocarbonetos no país. Empresas multinacionais como a estadunidense Anadarko e a italiana ENI já estão na região avaliando e começando a explorar essas reservas, que pelas projeções dos autores supracitados podem colocar Moçambique entre os três países com maiores reservas de gás natural no continente africano. Para transportar o gás natural explorado nessa região, a Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH) – moçambicana -, a sul-africana SacOil e uma subsidiária da

*China National Petroleum Corporation (CNPC)* já assinaram um acordo de cooperação para a construção de um gasoduto de 2600 km ligando a área produtora à província sul-africana de Gauteng, onde estão as cidades de Johannesburgo e Pretória (MACAUHUB, 02/03/2016).

**Gráfico 9: Produção de gás natural em Moçambique (2005-2013)**



**Fonte:** Comissão Econômica para África da ONU (UNECA)

Dessa maneira, a tendência para os próximos anos no setor em Moçambique é de continuação do crescimento da produção de gás natural como vem ocorrendo desde 2005 (conforme ilustra o Gráfico 9), e de conseqüente aumento da participação dos hidrocarbonetos na pauta de exportação moçambicana, reforçando o caráter extrativo de sua economia.

#### *2.2.4 Açúcar: a modernização do território*

Em um território onde aproximadamente 70% da população vive no meio rural, seria incompleto um quadro da produção voltada à exportação que não levasse em conta algum tipo de produção agrícola ou agroindustrial. Ainda que boa parte desse tipo de produção em Moçambique seja voltada ao abastecimento do mercado interno, em relação ao setor açucareiro, de grande importância conforme mostrado anteriormente nos Gráficos 6 e 7, das cerca de 450 mil toneladas de açúcar produzidas em Moçambique, 200 mil são consumidas no país, enquanto as 250 mil toneladas restantes são exportadas, sobretudo para os países da União Européia (MACAUHUB,

08/04/2016). Assim, além do setor açucareiro ser o principal representante agrícola e agroindustrial da circulação extravertida de mercadorias em Moçambique, ele também é responsável por um processo de transformação do campo moçambicano, através do cultivo em larga escala da cana-de-açúcar e da presença de indústrias açucareiras que igualmente modificam a paisagem rural do país.

Setor altamente produtivo no período colonial, após a independência e com a guerra de desestabilização a produção de açúcar declinou vertiginosamente, e apenas com a reabertura comercial moçambicana na década de 1990 o governo voltou a investir no setor. Combinando fortes incentivos estatais, como uma alta taxa de importações de açúcar para impulsionar a produção nacional<sup>44</sup>, com uma ampla abertura ao capital privado<sup>45</sup>, o setor açucareiro é visto como um caso de sucesso na reestruturação econômica moçambicana pós-guerra (DIOGO, 2013), empregando atualmente cerca de 35 mil pessoas no país (MACAUHUB, 23/07/2015), o que o torna o maior empregador nacional depois do Estado.

Existem, hoje, 4 grandes açucareiras em Moçambique, em 2 províncias diferentes (Maputo e Sofala), todas administradas por 3 empresas estrangeiras, conforme indicado na Tabela 4. A empresa Tongaat Hulett tem uma participação acionária de 88% na Açucareira de Xinavane, e de 85% na de Mafambisse (O'LAUGHLIN & IBRAIMO, 2013), enquanto a empresa sul-africana Illovo tem uma participação de 90% na Açucareira de Maragra<sup>46</sup>. Além de Moçambique, a empresa Tongaat Hulett está presente em Botswana, Namíbia, Suazilândia e Zimbábue (O'LAUGHLIN & IBRAIMO, 2013), o que só reforça a tese de Castel-Branco (2002) de que o Estado sul-africano incentiva a expansão de corporações nacionais pela região da África Austral para que esta seja absorvida no processo de acumulação de capital na África do Sul.

---

<sup>44</sup> Ainda hoje a taxa de importações é um recurso moçambicano para impulsionar a produção nacional de açúcar: em 2015, o Ministério da Indústria e Comércio aumentou o preço de referência de importação do açúcar amarelo de 385 para 806 dólares por tonelada, enquanto no caso do açúcar refinado (branco), o aumento foi de 450 para 932 dólares por tonelada. (MACAUHUB, 06/08/2015).

<sup>45</sup> Até então a produção era totalmente nacionalizada.

<sup>46</sup> De acordo com o sítio eletrônico da empresa.

**Tabela 4: As açucareiras de Moçambique**

<b>Açucareira</b>	<b>Empresa</b>	<b>Origem do Capital</b>	<b>Província</b>
<b>Xinavane</b>	Tongaat-Hulett	África do Sul	Maputo
<b>Maragra</b>	Illovo	África do Sul	Maputo
<b>Mafambisse</b>	Tongaat-Hulett	África do Sul	Sofala
<b>Marromeu</b>	Sena Holdings	Maurícias	Sofala

**Fonte:** O’Laughin & Ibraimo (2013); Castel-Branco (2011)

Em um estudo de caso sobre a açucareira de Xinavane, O’Laughlin & Ibraimo (2013) identificaram assim a estrutura da produção de cana-de-açúcar e açúcar em Moçambique: toda a produção industrial é levada a cabo pela empresa principal (no caso de Xinavane a sul-africana Tongaat Hulett), e mesmo a produção de cana-de-açúcar é em grande parte realizada pela empresa. De qualquer maneira, para a produção de cana-de-açúcar existem pelo menos outras três formas da empresa obter essa matéria-prima: a) o arrendamento de terras para outras empresas produtoras de cana-de-açúcar (como a sul-africana Vamagogo Estates); b) a associação entre pequenos produtores que funcionam como empresas que prestam serviço à Tongaat Hulett; c) a compra da produção de pequenos produtores individuais (O’LAUGHLIN & IBRAIMO, 2013). Nesse sentido, é possível concordar com Castel-Branco (2011), quando define a indústria açucareira moçambicana como “verticalmente integrada e oligopolista”.

A introdução de complexos industriais açucareiros no campo, a presença de capital estrangeiro, a criação de diversos empregos relacionados ao açúcar, e mesmo o desenvolvimento de infraestruturas de transporte necessárias ao escoamento da produção, tudo isso levou a uma transformação estrutural do meio rural moçambicano. Tais processos são destacados por autores como Buur, Tembe & Baloi (2012) ao falar de uma “urbanização do campo” diretamente relacionada ao setor açucareiro. Todavia, deve-se considerar a complexidade da relação rural-urbano no país, conforme adverte Araújo (2002). Dado que boa parte do interesse dessas empresas estrangeiras que se instalam em Moçambique para produzir açúcar é a exportação, é possível reformular a afirmação dos autores anteriormente citados, dizendo que a continuação do processo de extravasão da circulação de mercadorias em Moçambique, desta vez representada pela exportação de açúcar, é responsável pela modernização do território moçambicano, sobretudo no meio rural.

### 2.3 Fluidez territorial e redes técnicas regionais de transporte: os corredores de desenvolvimento

“A circulação, assim como a técnica, seria uma das condições para que qualquer riqueza natural possa ser considerada um recurso”. Uma maneira de tornar mais concreta essa afirmação de Arroyo (2015, p. 40), é dizendo que não basta apenas existir carvão mineral ou gás natural no território moçambicano: para que eles possam ser considerados recursos, é preciso que haja meios para escoá-los. A mesma ideia vale para as indústrias de alumínio e açúcar, ou seja, de nada adiantaria instalar uma fábrica ou cultivar cana-de-açúcar por grandes extensões de terra, se não existisse uma infraestrutura de transportes que possibilitasse levar a produção para seus compradores. Resumindo: para que a produção realizada em Moçambique possa ser exportada, é preciso que seu território reúna boas condições de fluidez, através da existência de um conjunto de sistemas de objetos de ordem técnica (ARROYO, 2015) que assegurem o movimento, como rodovias, ferrovias e portos. É essa fluidez territorial moçambicana, estruturada a partir de redes técnicas de transportes vulgarmente conhecidas no país por “corredores de desenvolvimento”, que constitui o escopo da presente seção.

Antes de tudo, porém, cabe introduzir uma discussão proposta por Santos (1996, p. 247-248) sobre a importância dos transportes no que o autor chamou de “produtividade espacial” em um território. Segundo o autor,

“Os lugares se distinguiriam pela diferente capacidade de oferecer rentabilidade aos investimentos. Essa rentabilidade é maior ou menor, em virtude das condições locais de ordem técnica (equipamentos, infraestrutura, acessibilidade) e organizacional (leis locais, impostos, relações trabalhistas, tradição laboral). [...] Assim como se fala de produtividade de uma máquina, de uma plantação, de uma empresa, podemos, também, falar de *produtividade espacial* ou produtividade geográfica, noção que se aplica a um lugar, mas em função de uma determinada atividade ou conjunto de atividades (p.247-248)”.

Assim, em relação às infraestruturas mencionadas por Santos (1996), os sistemas técnicos de transporte possuem um papel muito importante na conformação dessa produtividade espacial, uma vez que

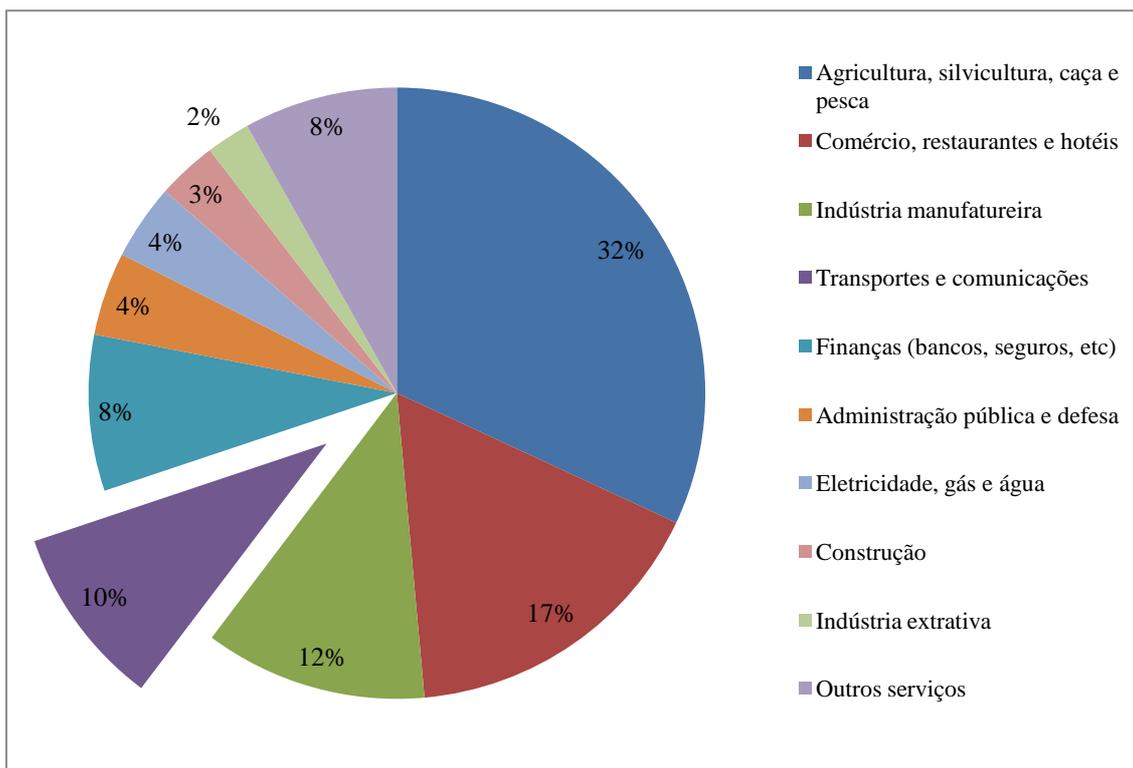
“as redes técnicas atuais, enquanto sistemas de engenharia modernos e complexos, transmitem valor às atividades que dela se utilizam. Assim, os lugares melhor dotados dessas infraestruturas serão mais disputados entre as empresas que entram no jogo da competitividade (ARROYO, 2015, p. 42)”.

Portanto, uma das condições para que a produção de alumínio, carvão, gás natural e açúcar em Moçambique seja rentável, além das isenções fiscais que possuem algumas áreas produtivas no país, é a boa oferta de infraestruturas de transporte ligando essas áreas produtivas ao mercado externo. Isso faz com que algumas regiões do território moçambicano, contempladas com boas condições de fluidez territorial, tenham vantagens comparativas em relação a outras, obtendo assim uma maior produtividade espacial e aumentando a desigualdade territorial interna do país. Nesse sentido, tal situação é totalmente coerente com uma antiga afirmação da Geografia, que desde muito tempo norteia grande parte dos estudos da disciplina, de que “a circulação é uma das bases de diferenciação geográfica (ARROYO & CRUZ, 2015, p. 9)”.

Em Moçambique, onde em 2012 o setor de transportes e comunicações respondeu por cerca de 10% de participação no PIB (conforme indicado no Gráfico 10), essa diferenciação geográfica se dá no território como consequência da histórica estruturação da circulação em três grandes corredores, que desde a assinatura do Protocolo sobre Transportes, Comunicações e Meteorologia da SADC, de 1996, são chamados “corredores de desenvolvimento” (FONSECA, 2003). Esses corredores de desenvolvimento nada mais são que um conjunto de redes técnicas regionais compostas por rodovias, ferrovias, portos e terminais de carga responsáveis por ligar, cada um, uma região de Moçambique ao hinterland: o Corredor de Maputo para a região Sul, o Corredor da Beira para o Centro e o Corredor de Nacala para a região Norte.

Arroyo (2015), porém, chama atenção ao fato de que não apenas a dimensão técnica deve ser levada em conta no entendimento da circulação, mas igualmente a dimensão normativa da circulação é fundamental para compreendê-la. Nesse sentido, para além das redes técnicas que compõem os corredores de desenvolvimento, existem também alguns estabelecimentos normativos, aos moldes do que Arroyo (2001) chamou de “recintos aduaneiros”, que permitem com que a circulação seja realizada de maneira completa. Assim, ampliando um pouco a proposta que dá título a este item, pretende-se incluir na análise que se segue o papel da porosidade territorial em Moçambique na estruturação da circulação de mercadorias voltada ao exterior, através principalmente dos citados recintos aduaneiros, que podem também ser considerados elementos constituintes dos chamados corredores de desenvolvimento.

**Gráfico 10: Atividade Econômica no PIB de Moçambique, 2012 (em %)**



**Fonte:** Comissão Econômica para África da ONU (UNECA)

### *2.3.1 O Corredor de Maputo: o mais fluido e diversificado*

A prerrogativa da existência de bases materiais fixas para a realização da fluidez levaram a que SANTOS (1996) sugerisse um aparente paradoxo nessa relação, uma vez que, para alcançar a fluidez, é preciso mais fixidez. Nas palavras do autor: “Pode-se, mesmo, dizer, sem risco de produzir um paradoxo, que a fluidez somente se alcança por meio da produção de mais capital fixo, isto é, de mais rigidez (SANTOS, 1996, p. 252)”. No caso do Corredor de Maputo, a produção (ou reabilitação) desse capital fixo é totalmente vinculada a uma iniciativa do governo sul-africano nos anos 1990 chamada de “*Spatial Development Initiatives (SDI)*”.

As chamadas SDI são políticas de crescimento econômico e criação de empregos do governo pós-apartheid na África do Sul (mais especificamente com Mandela) através do incentivo à indústria nacional sul-africana, tendo sido concebidas em 1995. O mais conhecido caso de SDI é o Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM), lançado oficialmente em maio de 1996 (ROGERSON, 2001), e levado a cabo inicialmente pelos

ministérios dos transportes dos dois países<sup>47</sup> (ROODT, 2009). De acordo com Roodt (2008), o objetivo maior da criação do CDM era o de “destravar” a economia local, atraindo investimentos e gerando empregos nas regiões perpassadas pelo corredor, além de servir também como meio de escoamento da produção das províncias sul-africanas de Gauteng - coração econômico e financeiro do país, com grande produção de manufaturados e minérios -, Mpumalanga - também com produção industrial muito diversificada -, e Limpopo - onde estão as vastas reservas de magnetita de Phalarbowa (USAID, 2007).

O eixo estruturante do CDM foi a reabilitação de infraestruturas de transporte como a rodovia Maputo-Witbank (ligando Moçambique à África do Sul), a linha ferroviária de Ressano Garcia e o porto de Maputo, além do posto fronteiriço de Ressano Garcia/Komatipoort (ROODT, 2008). Soderbaum & Taylor (2001) avaliaram em US\$ 661,5 milhões o total de investimentos na implementação do CDM, sendo que US\$ 400 milhões foram destinados à reabilitação da rodovia, US\$ 85 milhões no porto de Maputo, US\$ 70 milhões na ferrovia e US\$ 1,5 milhões no posto fronteiriço entre os dois países. Considerado pelo mesmo autor como uma política neoliberal do governo sul-africano à época, o CDM foi alvo de um questionamento sobre se ele era um “facilitador do desenvolvimento”, como dizia seu nome, ou se era uma “correia de transmissão” para o capital transnacional, situação essa defendida pelo autor. De qualquer maneira, os investimentos, quase todos de caráter privado, foram realizados, alterando a fluidez territorial na região Sul de Moçambique desde o início dos anos 2000.

Principal investimento do CDM, a reabilitação da Estrada Nacional nº 4 (EN4), que liga Maputo à província de Gauteng, na África do Sul, foi iniciada em 1997 e finalizada em 2004 pelo consórcio TRAC (*Trans-African Concessions*), formado por uma multinacional francesa e duas empresas sul-africanas. O consórcio tem a concessão da rodovia por 30 anos, e é responsável pela operação e manutenção dos seus aproximadamente 90 km de extensão (com trechos de uma ou duas pistas) e seus 2 pedágios - um localizado na cidade da Matola, arredores de Maputo, e outro em Moamba, no meio do caminho entre a capital moçambicana e a fronteira. O consórcio também se encarregou de construir, no trecho final da rodovia, um acesso direto ao porto de Maputo, facilitando a entrada dos caminhões que vêm da África do Sul

---

<sup>47</sup> Posteriormente, na África do Sul, o programa foi transferido para o Departamento de Comércio e Indústria.

carregados de produtos para exportação. É notável, ao se percorrer a rodovia, que a quase totalidade do movimento é constituída por caminhões cheios de minérios em direção ao porto de Maputo, e que basicamente apenas 4 (quatro) empresas transportadoras sul-africanas executam esse trabalho: a Nifiquile, a Ngululu, a Ni-Da e a Heynans Kole (Foto 2)

**Foto 2: Caminhão de minérios da Ngululu no pedágio de Maputo**



**Autor:** Antonio Gomes (29/10/2015)

Em relação à reabilitação do porto de Maputo (Foto 3), a solução escolhida foi a mesma da rodovia, ou seja: uma parceria público-privada (PPP). Assim, e considerando que uma PPP no setor de transportes significa uma gestão compartilhada dos sistemas técnicos entre grupos privados e o Estado - uma regulação híbrida do território, como conceituou Antas Jr (2005) -, se faz necessária também a consideração da componente político-normativa da fluidez territorial, partindo da premissa de que a fluidez é uma “entidade sociotécnica” (SANTOS, 1996, p. 274).

**Foto 3: Vista aérea do porto de Maputo**



**Fonte:** Maputo Port Development Corporation (MPDC)

O porto de Maputo é, desde 2003, concessionado e gerido pela Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC), sendo que a concessão tem vigência até 2033, prorrogável por mais 10 anos. O grupo MPDC é composto pelo CFM e por algumas empresas de capital estrangeiro e moçambicano que formam o grupo Portus Índico, de modo que a composição acionária da concessionária é a indicada na Tabela 5. De acordo com esse quadro, os CFM possuem menos de 50% das ações, estando assim o grupo Portus Indico na condição de sócio-maioritário, sendo portanto o principal responsável pela gestão do porto de Maputo. Tal composição certamente foi fundamental para a política de subconcessão de alguns dos terminais de carga do porto de Maputo, conforme será explicitado mais adiante.

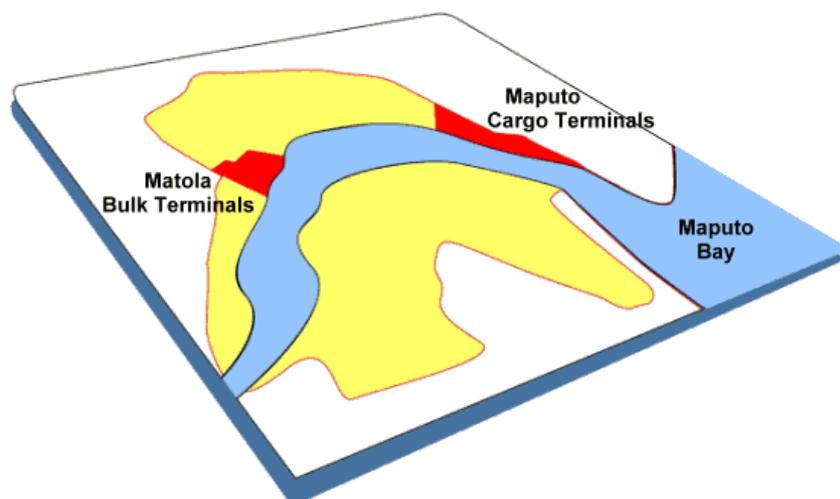
**Tabela 5 – Composição acionária da Maputo Port Development Corporation (MDPC)**

<b>CFM - 49%</b>
<b>Portus Indico - 51%</b>
<b>Grindrod (África do Sul) - 48,5%</b>
<b>DP World (Emirados Árabes) - 48,5%</b>
<b>Moçambique Gestores - 3%</b>

**Fonte:** Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e MacaHub

Importante ressaltar, quando se fala do porto de Maputo, inclui-se também os 4 (quatro) terminais do porto da Matola, conforme ilustrado na Figura 1, que por serem terminais potencialmente prejudiciais à saúde da população foram deslocados para uma área mais afastada. Dos portos de Maputo e Matola, que juntos processaram 19 milhões de toneladas no ano de 2014 (MACAUHUB, 11/12/2014), abrem-se 3 linhas ferroviárias principais e mais 3 ramais que ligam o país à Swazilândia, África do Sul, Zimbábue e algumas regiões produtivas do interior moçambicano. Mas além dos portos, ferrovias e rodovias, a fluidez territorial do Corredor de Maputo se baseia também em outro tipo de capital fixo que garante a realização do movimento: as chamadas infraestruturas de armazenagem (que no caso de Moçambique recebem o nome de terminais). A partir desses terminais de carga específicos, é possível ter uma boa dimensão do que é produzido e circula pelo corredor, uma vez que “a criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o próprio movimento” (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 167).

**Figura 1: Os terminais dos portos de Maputo e Matola**



**Fonte:** Sítio da Maputo Port Development Corporation (MPDC) ([www.portmaputo.com](http://www.portmaputo.com))

A variedade de terminais existentes nos dois portos, os responsáveis pela gestão de cada um deles e a quantidade de carga movimentada nos últimos anos são apresentados na Tabela 6, que permite tirar algumas conclusões sobre a circulação de mercadorias do Corredor de Maputo. Em primeiro lugar, é de se ressaltar que os maiores volumes de carga movimentados nos portos de Maputo e Matola correspondem a produtos primários voltados à exportação, como minérios a granel, alumínio e carvão. Desses três principais produtos, é interessante notar que em dois deles (minérios a

granel e alumínio) a MPDC manteve a gestão dos terminais para si, enquanto que apenas no caso do carvão o terminal foi subconcessionado à Grindrod. Igualmente importante é o fato de que o terminal de combustíveis, estratégico para a soberania nacional de um país que não possui reservas de petróleo em exploração, está ainda a cargo dos CFM, uma empresa pública moçambicana. Em relação aos outros terminais, cabem algumas considerações específicas que serão expostas nos próximos parágrafos.

**Tabela 6: Terminais de carga, gestores e volume movimentado (2013-2015) nos portos de Maputo e Matola**

Porto	Terminais	Gestor	Volume movimentado (Ton)		
			2013	2014	2015 (até setembro)
Maputo	<b>Minérios a Granel</b> (dados agregados de mais de um terminal)	<b>MPDC</b>	3.833.401	3.172.894	3.634.844
	<b>Carga Geral</b>	<b>MPDC</b>	931.344	878.286	714.380
	<b>Contêineres</b> (volume em TEU's)	<b>DP World</b>	103.669	111.871	88.646
	<b>Carros</b> (volume em unidades)	<b>Grindrod</b>	97.159	64.169	30.961
	<b>Açúcar a Granel</b>	<b>STAM</b>	625.826	813.360	568.256
	<b>Açúcar Ensacado</b>	<b>EDFMan</b>	s/d	s/d	s/d
	<b>Melaço</b>	<b>Agrimol</b>	23.528	45.776	19.079
	<b>Óleo Vegetal</b>	<b>MLSC</b>	43.783	35.229	12.456
Matola	<b>Alumínio</b>	<b>MPDC</b>	1.881.741	1.943.232	1.348.072
	<b>Combustíveis</b>	<b>CFM</b>	630.300	865.600	661.543
	<b>Carvão</b> (e Magnetita)	<b>Grindrod</b>	4.042.229	4.695.334	3.383.570
	<b>Grãos</b>	<b>STEMA</b>	200.069	252.092	150.098

**Fonte:** Elaboração própria com base em Maputo Port Development Corporation (MPDC) e Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)

O primeiro terminal a ser abordado é talvez o mais simbólico em relação à inserção de Moçambique no imperativo da fluidez contemporânea: o terminal de contêineres. O contêiner é um objeto técnico símbolo da necessidade de rapidez, da importância da informatização e da intermodalidade no transporte de cargas atualmente, e carrega consigo as componentes técnicas e normativas que estruturam a fluidez territorial. Seu advento levou ao que MACHADO (2012) chamou de “revolução dos contêineres”, uma vez que sua chegada provocou mudanças profundas no transporte marítimo, desde os objetos técnicos necessários ao seu manuseamento nos portos, passando pela transformação técnica dos navios, pela importância dos sistemas de informação e pela própria característica de padronização do transporte de carga que ele supõe. Assim, para MÓNIE (2011), “a construção de um terminal de contêineres marca

o ingresso no novo padrão teórico-operacional do transporte marítimo (p. 303)”, e a importância econômica de tal terminal no porto de Maputo, reforçada por sua subconcessão a um grupo estrangeiro (o DP World) são indícios de uma mudança no argumento de MACHADO (2012) de que

“Parte dos portos organizados do mundo, principalmente os localizados em países com menor inserção no comércio mundial, como os portos do continente africano, tem vivido grandes dificuldades para acompanhar e implementar as inovações tecnológicas. Como são necessários altos investimentos financeiros para obtenção de equipamentos modernos para o manuseio do contêiner, o aprofundamento dos canais de entrada dos portos para o recebimento dos navios porta-contêineres, além da criação de retroáreas para o desenvolvimento da carga/descarga e armazenamento, estes portos acabam desempenhando um papel secundário na dinâmica portuária mundial (p. 23-24)”.

Realmente, o porto de Maputo é muito mais relevante regionalmente do que na escala mundial, mas sua importância para o continente africano, para a navegação ao longo do Oceano Índico e para partes da Ásia permitiu que houvesse um considerável avanço tecnológico nas últimas décadas que possibilitaram a sua inserção nessa revolução dos contêineres. Assim, desde sua primeira concessão em 1996 para a MIPS<sup>48</sup>, o terminal de contêineres vem recebendo investimentos de modernização tecnológica, possuindo 3920 metros quadrados de área de armazenagem, dois guindastes do tipo “pórtico” (específico para contêineres) com capacidade de 35 toneladas cada e 9 empilhadeiras, cujas capacidades variam de 2,5 a 35 toneladas<sup>49</sup>.

A característica histórica de território de escoamento do hinterland, uma das faces da inserção moçambicana na divisão internacional do trabalho, vem abrindo também a possibilidade de uma exploração mais intensa do terminal de carvão do porto da Matola, atualmente concessionado à Grindrod Limited. Com capacidade anual de exportação de 6 milhões de toneladas, está em curso um projeto de expansão do terminal que possibilitaria um incremento de 20 milhões nessa capacidade, totalizando 26 milhões. Tal possibilidade é aventada devido ao crescente interesse de Botsuana em exportar sua produção de carvão via Moçambique, uma vez que seu plano inicial de exportar via Namíbia não vem sendo concretizado (MACAUHUB, 27/01/2015). Além disso, existe ainda a possibilidade da construção de um novo porto, ao sul de Maputo,

---

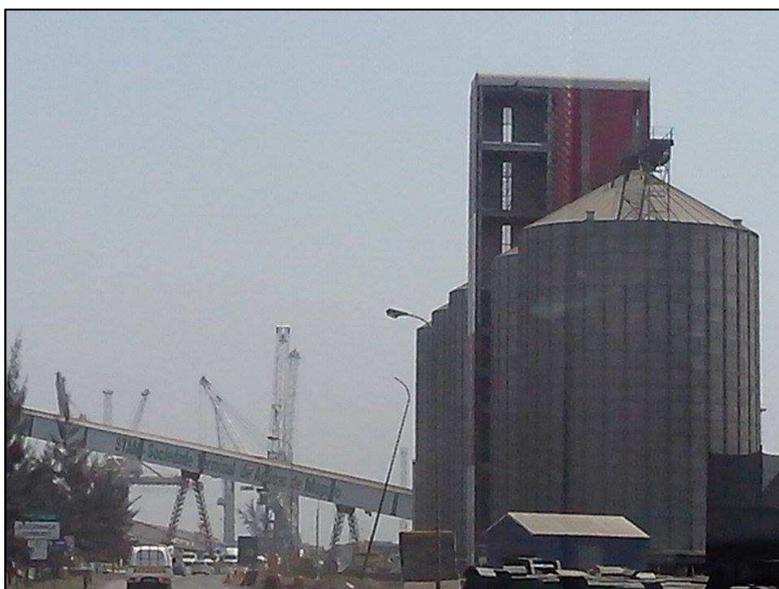
<sup>48</sup> Mozambique International Port Services, empresa que tinha sua estrutura acionária composta pela firma sul-africana Rennies (37%), pelos CFM (33%) e pela empresa australiana P&O (30%).

<sup>49</sup>Retirado do site do CFM ([www.cfm.co.mz](http://www.cfm.co.mz)).

que teoricamente teria mais capacidade de processamento de cargas e maior profundidade para receber grandes navios: o porto de Techobanine.

Extremamente relevante no quadro de produção nacional em Moçambique, conforme indicado anteriormente, o açúcar responde também por uma parcela importante do volume de cargas movimentado nos últimos anos no porto de Maputo. O açúcar e um dos seus derivados possuem nada menos do que três terminais diferentes no porto, todos eles subconcessionados para grupos estrangeiros: o terminal de açúcar a granel, (Foto 4) principal do setor, é gerido desde 1995 pela STAM (Sociedade Terminal de Açúcar de Maputo), um *leasing* rubricado entre os CFM e associações açucareiras da Swazilândia e do Zimbabwe; já o terminal de açúcar ensacado é gerido pelo grupo EDF Man, enquanto o terminal de melaço está sob gestão da Agrimol. Além da produção nacional moçambicana, de acordo com Dércio Filipe, diretor de planejamento da MPDC, o açúcar responde pela totalidade da carga proveniente da Swazilândia hoje em dia, bem como de boa parte da carga com origem no Zimbabwe, sendo que no caso desses dois países vizinhos todo o transporte do açúcar até os terminais do porto de Maputo é feito por via férrea.

**Foto 4: O terminal de açúcar a granel do porto de Maputo, gerido pela STAM**



**Autor:** Antonio Gomes (08/10/2015)

O último terminal digno de destaque é o terminal de carros. Segundo Miraldo Camba, funcionária de comunicação do MPDC, o terminal de carros atualmente é movimentado tanto por veículos novos produzidos na África do Sul (onde existem

montadoras da Renault e BMW) e que são exportados para a China e a Europa, quanto por veículos de segunda mão importados do Japão. Em 2014, porém, com investimentos de capital chinês, Moçambique começou a produzir seus próprios automóveis através da Matchedje Motors, instalada nos arredores de Maputo, e especula-se que futuramente esses automóveis possam ser exportados para o hinterland do continente africano (MACAUHUB, 25/09/2014). Por esse motivo, é de se esperar que o terminal de carros do porto de Maputo, concessionado à Grindrod desde 2007 e com capacidade anual de 150.000 veículos por ano, ganhe cada vez mais importância nos próximos anos.

Uma questão fundamental colocada por Dércio Filipe e Miraldo Camba, funcionários do MPDC, é em relação aos modais de transporte utilizados para levar a carga do hinterland aos portos de Maputo e Matola. Se o açúcar proveniente da Swazilândia e do Zimbábue chegam 100% por via férrea, igualmente ao carvão sul-africano com destino ao terminal da Matola, ambos os funcionários estimaram que o restante, algo entre 85% e 90% da carga, chega por meio de caminhões. Assim, em 2014, cerca de 900 caminhões circulavam diariamente pelo porto de Maputo, seja para levar a carga até os terminais para aguardarem o embarque, seja para receber a carga importada e escoá-la para fora do porto. De acordo com Dércio Filipe, os caminhões que chegam do hinterland são todos de transportadoras subcontratadas pelos donos da carga, e geralmente são de origem sul-africana, enquanto que os caminhões que fazem a recepção e distribuição da carga importada são de transportadores individuais moçambicanos contratados de maneira coletiva (em associações) pelos próprios recebedores, sem intermédio do MPDC. A escolha pelo modal rodoviário é devido à insuficiência dos CFM, indicada por Dércio Filipe e também em Usaid (2007), mas segundo Miraldo Camba o projeto do MPDC é reverter toda a carga de minérios para o transporte ferroviário, pois uma composição ferroviária completa equivaleria a cerca de 120 caminhões carregados.

Para que as centenas de caminhões carregados de minérios e outros produtos provenientes da África do Sul cheguem diariamente ao porto de Maputo, eles obviamente precisam passar pela fronteira entre os dois países, cujos principais postos são o de Ressano Garcia, em Moçambique, e de Komatipoort, do lado sul-africano. Para fazer o desembarço da carga dos caminhões que entram em território moçambicano, foi construído em 2010, sob a coordenação da Autoridade Tributária de Moçambique, um recinto aduaneiro, que se tornou fundamental para garantir uma maior porosidade territorial em Moçambique: uma espécie de porto seco, localizado 4 km após a fronteira,

denominado Terminal Internacional Rodoviário de Ressano Garcia (Foto 5). Além da apresentação da documentação da carga, os caminhões precisam também passar por um escaneamento compulsório da carga realizada pela empresa Khudumba<sup>50</sup>, que tem sido alvo de muitas críticas pelo excesso de taxas cobradas e pela falta de critério nessa cobrança por parte dos usuários do sistema (USAID, 2007).

**Foto 5: O Terminal Internacional Rodoviário de Ressano Garcia**



**Autor:** Antonio Gomes (10/11/2015)

Ainda que a porosidade territorial tenha uma base eminentemente normativa, é possível dizer que em Moçambique, hoje, a informação também tenha um papel importante na conformação de um território mais poroso. Lançado em 2011, o projeto Janela Única Eletrônica (JUE) tem como objetivo agilizar o desembaraço aduaneiro nas fronteiras e terminais através de um sistema de informação ligado ao sistema bancário nacional moçambicano (JORNAL NOTÍCIAS, 30/08/2014). Além de evitar o acúmulo de cargas nas alfândegas, esse sistema permite também uma maior arrecadação de receitas aduaneiras por parte do governo moçambicano, além de evitar fraudes decorrentes do antigo processo manual. Assim, desde 2011, o projeto JUE processou 507.196 transações, tendo arrecadado 1,7 bilhões de dólares em receitas aduaneiras para o governo moçambicano (JORNAL NOTÍCIAS, 30/08/2014). De qualquer maneira, seria incorreto considerar esse projeto apenas como uma facilidade da informatização, já que para sua realização foi necessária também uma alteração normativa nos postos

---

<sup>50</sup>Pertence ao ex-presidente moçambicano Emílio Armando Guebuza, de acordo com um dos entrevistados em trabalho de campo.

aduaneiros, através da adoção nacional desse sistema de informação. Institucionalizando o uso da informação, o projeto JUE demonstra, mais uma vez, o alcance das normas para a produção da porosidade territorial em Moçambique.

Assim, para além da base material constituída por portos, ferrovias e rodovias – a chamada “fluidez territorial” -, a extraversão da circulação contemporânea no Corredor de Maputo passa também obrigatoriamente pela base político-normativa que permite o movimento entre os países da região, representada tanto pelos protocolos da SADC (anteriormente discutidos) quanto pelo porto seco e pelo novo sistema eletrónico de desembarço aduaneiro. Nesse sentido, a porosidade territorial aparece como um componente importantíssimo da atual dinâmica de circulação extravertida no território moçambicano.

### *2.3.2 O Corredor da Beira: entre o carvão e o caminhão*

Quando comparado ao Corredor de Maputo, o Corredor da Beira possui números mais modestos. Com o porto da Beira movimentando cerca de 6,6 milhões de toneladas em 2013, existem apenas 2 (duas) linhas ferroviárias principais (Sena e Machipanda) e mais dois ramais complementares, além da Estrada Nacional nº 6 (EN6), que liga a cidade da Beira à fronteira com o Zimbabwe, mas a grande diferença está no número muito mais reduzido de terminais no porto da Beira em relação ao porto de Maputo:

- a) Terminal de Contêineres (concessionado à Cornelder de Moçambique);
- b) Terminal Frigorífico (concessionado à Watertight Investments);
- c) Terminal de Carvão (concessionado à New Coal Terminal Beira);
- d) Terminal de Cereais (concessionado à Beira Grain Terminal);
- e) Terminal de Carga Geral (sob gestão dos CFM);
- f) Terminal de Combustíveis (sob gestão dos CFM).

Os principais produtos, de exportação e importação, movimentados nos terminais do porto da Beira entre 2013 e 2015, estão indicados na Tabela 7, onde é possível constatar a grande predominância do carvão quanto às exportações e um maior equilíbrio entre os produtos importados, ainda que o recebimento de contêineres se destaque nos números indicados.

**Tabela 7: As principais exportações e importações do porto da Beira (2013-2015)**

Produtos	Volume movimentado (10 <sup>6</sup> Ton/Km)		
	2013	2014	2015 (até setembro)
<b>Exportação</b>			
<b>Carvão</b>	4.085	5.045	3.705
<b>Contêineres</b>	659	935	671
<b>Açúcar e Melaço</b>	61	43	28
<b>Importação</b>			
<b>Contêineres</b>	1.041	1.084	743
<b>Klinker</b>	303	505	424
<b>Combustível</b>	388	456	310
<b>Trigo</b>	147	145	127
<b>Cimento</b>	66	60	0

Fonte: Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)

O terminal de contêineres, conforme visto no capítulo 1, foi a primeira experiência de concessão no sistema ferro-portuário moçambicano, e desde 1998 é gerido pela empresa Cornelder de Moçambique<sup>51</sup>, subsidiária da holandesa Cornelder, e que detém 70% das ações do negócio, enquanto os CFM ficam com 30%. Representativo da inserção da circulação moçambicana no período técnico-científico-informacional<sup>52</sup>, o terminal possui 2 guindastes tipo “pórtico” e 2 armazéns com uma área de cerca de 11.000 metros quadrados (CARGO, 31/10/2014).

O terminal que mais evidencia, porém, o papel do Centro de Moçambique na nova divisão internacional do trabalho, é o terminal de carvão. Projetado na década de 1980, o terminal de carvão tem capacidade atual de operar 6 milhões de metros cúbicos de carvão, mas com a recente concessão à Sociedade Comercial New Coal Terminal Beira<sup>53</sup> espera-se aumentar essa capacidade para 20 milhões de metros cúbicos (CARGO, 03/08/2014). Ainda em relação à exploração de carvão mineral, já foi licitada ao consórcio Thai Moçambique Logística, formado pela empresa tailandesa *ItalThai Industrial Company Limited* (com uma participação de 60%), pelos CFM (com 20%), e pelo grupo empresarial Corredor de Desenvolvimento da Zambézia (Codiza), também com 20%, a construção e modernização de um porto de águas profundas em Macuse, na província da Zambézia, e de uma ferrovia de 525 km que ligará esse porto à bacia

<sup>51</sup> A concessão tem vigência de 25 anos.

<sup>52</sup> Transplantando para a realidade moçambicana o que CONTEL (2011) afirmou sobre o advento dos contêineres nos portos brasileiros.

<sup>53</sup> Onde os CFM possuem apenas 30% das ações.

carbonífera de Moatize, em Tete (MACAUHUB, 26/11/2014). A entrada de uma transnacional tailandesa na exploração de carvão mineral em Moçambique somente ratifica o novo desenho da divisão internacional do trabalho, levada a cabo por grandes conglomerados oriundos de países que até então não participavam desse tipo de empreendimento.

Em relação aos outros terminais do porto da Beira, parece-nos importante uma pequena menção ao Terminal Frigorífico, destinado ao manuseamento de frutas, e que evidencia o papel da integração regional na África Austral, uma vez que o terminal é uma joint venture entre o CFM e a empresa zimbabweana *Watertight Investments*.

Se o carvão mineral é o tipo de carga mais movimentada no sistema ferroportuário do centro de Moçambique, um estudo muito interessante de PÉREZ-NIÑO (2013) indica que, excluindo essa *commodity*, cerca de 95% da carga que circula no Corredor da Beira é transportada pelo modal rodoviário, e 80% dos veículos que realizam esse transporte são caminhões. Segundo a autora, tal atividade é basicamente realizada por meio de empresas transportadoras essencialmente nacionais, criadas durante o período pós-guerra onde faziam o transporte da ajuda humanitária, com caminhões comprados com economias familiares e geridas pela mesma família, e que hoje são responsáveis pela geração de empregos e pela acumulação de capital por parte do setor privado nacional.

Em relação à diversidade da frota de caminhões, PÉREZ-NIÑO (2013) diz que

“As actuais frotas são consideravelmente grandes e variadas. As empresas especializadas detêm camiões-tanque para combustíveis, camiões basculantes, cisternas para cimento e camiões plataforma para transportar materiais de construção e equipamento, assim como guas especializadas para transportar carga a granel e contentores. Os principais activos das empresas são os camiões, os seus gabinetes e parques de estacionamento; as maiores empresas ou detêm ou estão a construir terminais logísticos na Beira para optimizar o armazenamento e a movimentação fora dos terminais do porto (p. 215)”.

Já em relação à diversidade das cargas transportadas, um quadro interessante da circulação no Corredor da Beira é fornecido no mesmo estudo:

“A carga contentorizada transportada através do porto da Beira inclui, entre outros, madeira, tabaco, sementes, sésamo (exportações moçambicanas); crómio, tabaco, algodão, chá, milho, cobre, manganésio, cobalto (em trânsito). A carga geral típica que passa pela Beira consiste em: clínquer, carvão, cimento, açúcar, trigo (importações e exportações moçambicanas) e granito, fertilizante, arroz, açúcar (em trânsito) (p. 217)”.

Essa predominância do modal rodoviário no transporte de cargas no Corredor da Beira é, para a autora, consequência da incapacidade do sistema ferro-portuário em processar essa variada quantidade de carga. Assim, “[...] o transporte rodoviário de mercadorias prosperou num nicho de oportunidade criado pelos défices e limitações do desenvolvimento, manutenção e funcionamento dos serviços de caminho-de-ferro (PÉREZ-NIÑO, 2013, p. 222)”. Mais uma vez, como no caso do Corredor de Maputo, e apesar da importância da ferrovia para o transporte de cargas (principalmente de carvão), o modal rodoviário ainda responde por grande parte da carga que circula no Corredor da Beira, sendo, portanto, o principal vetor da circulação extravertida de mercadorias no Centro de Moçambique.

### *2.3.3 O Corredor de Nacala: uma fluidez potencial*

É possível dizer que a fluidez territorial do Norte de Moçambique é uma fluidez potencial, não no sentido indicado por SANTOS (1996), de uma expectativa de fluidez a partir das condições materiais já estabelecidas, mas potencial em relação à possibilidade ainda latente de uma maior fluidez territorial através de projetos futuros que alterariam a circulação na região.

O porto de Nacala é uma realidade, tendo em 2014 processado 2 milhões de toneladas de carga e cerca de 100.000 contêineres (MACAUHUB, 25/02/2015), sendo equipado com terminais de contêineres, granéis líquidos e carga geral<sup>54</sup>, e funcionando desde 2005 sob gestão do consórcio Corredor de Desenvolvimento do Norte, onde os CFM possuem 49% das ações, e cuja concessão tem validade de 15 anos<sup>55</sup>. Da mesma maneira, as duas linhas ferroviárias já existentes, ligando Nampula a Cuamba e Cuamba a Lichinga, também são concessionadas a esse consórcio desde 2005, com vigência até 2035<sup>56</sup>, e já funcionam há algum tempo. O grande projeto, porém, que promete alterar profundamente a circulação do Norte de Moçambique é a já citada construção por parte da empresa brasileira Vale de uma ferrovia ligando as minas de carvão de Moatize ao porto de Nacala. Parte desse projeto também implica a modernização do porto de Nacala, naturalmente favorável à ancoragem de grandes navios devido a sua grande profundidade, sendo que essa modernização está sendo levada a cabo com

---

<sup>54</sup> Está em fase de projeto também a construção de um terminal de combustíveis.

<sup>55</sup> [www.cdn.co.mz](http://www.cdn.co.mz)

<sup>56</sup> Idem.

financiamento do governo japonês (MACAUHUB, 11/01/2016). Além disso, a Odebrecht, empresa também brasileira, com incentivos normativos do governo moçambicano, pretende implementar um polo logístico em Nacala, com a criação de uma zona franca que aproveitaria a modernização ferro-portuária da cidade, bem como do aeroporto local já modernizado pela empresa através de incentivos do BNDES (VALOR ECONÔMICO, 23/06/2014).

Paralelamente ao sistema ferro-portuário, o modal rodoviário também vem sendo reconstruído com o intuito de aumentar a fluidez do Corredor de Nacala, e mais uma vez os investimentos não provém diretamente do governo moçambicano. Assim, três estradas da província de Cabo Delgado, totalizando uma extensão de 225 km, foram construídas no final de 2014 com um empréstimo de 93 milhões de dólares concedido pelo Estado português, sendo as obras realizadas pela construtora portuguesa Ceta e pela brasileira Andrade Gutierrez (MACAUHUB, 26/11/2014). Da mesma maneira, no mesmo período foi finalizada a pavimentação da estrada que liga Nampula à Cuamba (mesma rota de um trecho ferroviário), ao custo de “267 milhões de dólares financiados pelo governo de Moçambique e por parceiros, como a Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA), Banco Africano para o Desenvolvimento e Banco de Exportações e Importações (ExIm) da Coreia do Sul” (MACAUHUB, 07/01/15), com a realização da obra ficando a cargo de duas construtoras chinesas. Por fim, a pavimentação de 300 km de estrada entre Nampula e Moma, área onde atualmente encontra-se em andamento outro megaprojeto, de extração de areias pesadas<sup>57</sup>, deveria ter sido finalizada ainda em 2015.

---

<sup>57</sup> Depósitos de minérios raros que permitem a extração de metais utilizados em indústrias altamente tecnológicas, como o zircão, a ilmenita e o rútilo.

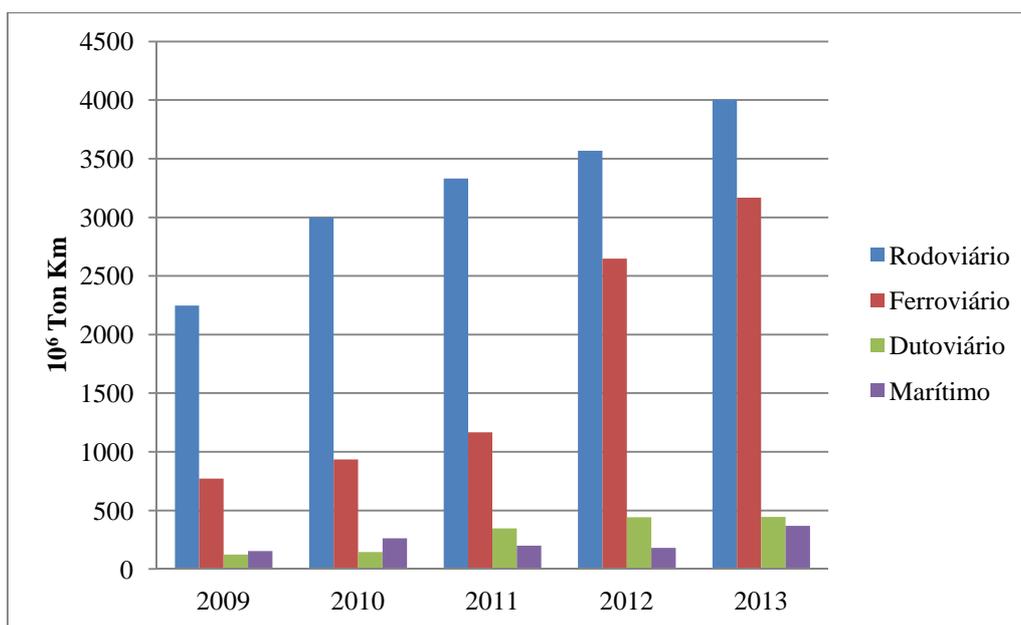
### **CAPÍTULO 3 – A circulação interna de mercadorias no território moçambicano: um país sobre rodas.**

A maior parte da literatura e das análises voltadas ao entendimento da estrutura do território moçambicano, sobretudo no âmbito da circulação de mercadorias, é praticamente unânime em qualificá-lo essencialmente como um território voltado ao exterior. Pensando a histórica estruturação das ferrovias, portos, e mesmo rodovias em Moçambique, é possível resgatar o conceito de Santos (1978) de “espaço derivado”, no sentido de que essa construção de fixos geográficos voltados à circulação no território moçambicano atendeu fundamentalmente a anseios externos, a uma “vontade longínqua”, no caso de Moçambique aos interesses dos governos coloniais português e inglês em escoar os minérios produzidos no hinterland da África Austral. Da mesma maneira, após uma análise da circulação de mercadorias em Moçambique na contemporaneidade, a verificação de uma persistência da extraversão no território moçambicano remete a outra afirmação de Santos (1996, p. 244), agora relativa ao período atual, de que “os territórios nacionais se transformaram num espaço nacional da economia internacional”. Assim, a atual estrutura de produção e a configuração das principais redes técnicas de transporte (os chamados Corredores de Desenvolvimento) em Moçambique são altamente voltadas à integração de Moçambique com o mercado mundial, resultado principalmente das políticas de abertura comercial do governo moçambicano pós-guerra.

Por mais relevante e explicativa das dinâmicas do território moçambicano que seja a circulação extravertida de mercadorias, porém, ela não é completamente suficiente. Voltando uma vez mais à noção de totalidade discutida por Santos (1996), a estrutura de um território é composta não apenas de sua relação com o exterior, mas também de sua dinâmica e organização internas. Se no caso da circulação extravertida, apesar da importância histórica das ferrovias, o modal rodoviário já é protagonista desse processo, na circulação interna esse transporte de cargas é basicamente feito por meio das rodovias, e é por meio delas que o território moçambicano se integra em escala nacional. Nas palavras de Perez-Niño (2013, p. 196): “Não obstante vários esforços no sentido de desenvolver a intermodalidade dos transportes, o transporte rodoviário de mercadorias é ainda central para o funcionamento da economia moçambicana”.

No Gráfico 11 é possível ter uma dimensão dessa predominância do modal rodoviário no transporte de cargas em Moçambique. Ainda que nesse gráfico sejam considerados tanto o movimento de cargas voltado à exportação quanto o movimento de cargas interno ao território moçambicano, e ainda que os números do modal rodoviário incluam os minérios provindos da África do Sul (cujo peso em toneladas é relativamente maior do que o do resto da carga que circula pelo país), a discrepância entre o modal ferroviário e o modal rodoviário é visível. Levando em conta que o considerável aumento do transporte por ferrovia verificado a partir de 2012 é diretamente relacionado ao início da exploração do carvão de Moatize pela empresa Vale, e que praticamente todo o movimento de carga ferroviário é voltado à exportação, fica claro que Moçambique é, essencialmente, um país sobre rodas. Dessa maneira, o intuito deste terceiro capítulo é fazer uma análise de como se estrutura o transporte rodoviário de mercadorias no território moçambicano, praticamente o único responsável pela circulação interna do país.

**Gráfico 11: O transporte de carga em Moçambique por modal (2009-2013)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

Assim, no primeiro item do presente capítulo a proposta é abordar o chamado sistema de objetos, representado por uma base técnica constituída de uma rede rodoviária relativamente consolidada. A partir da já referida divisão regional do país em Sul, Centro e Norte, pretende-se fornecer um quadro do atual estado da fluidez territorial rodoviária em Moçambique, analisando as principais características da

referida rede de estradas do território moçambicano e de que maneira ela está disposta e organizada nas diferentes regiões. Em relação ao uso do conceito de fluidez territorial, cabe ressaltar que, em Moçambique, devido às condições físicas das estradas em grande parte do território, parece mais sensato falar em seu conceito inverso de “viscosidade territorial”, proposto por Santos & Silveira (2011) para denominar uma forma de circulação que obedece a outra temporalidade, em contraposição a espaços mais fluidos e com maior volume de circulação, ainda que ambas coexistam e correspondam a uma das diversas formas de diferenciação no território sugeridas pelos autores.

Analisado o sistema de objetos, é o sistema de ações o foco do segundo item deste terceiro capítulo, a partir da análise do arcabouço político-normativo regulador desse transporte rodoviário, cuja relação com o sistema de objetos (base técnica) é explicitada por Antas Júnior (2005, p. 69):

“Se tomarmos as infraestruturas nacionais, como o sistema viário ou o sistema energético, temos que a construção de tais sistemas técnicos parte das leis e, ao mesmo tempo promove novas demandas por normatização, uma vez que, com a integração territorial, há uma conseqüente aceleração das trocas, exigindo regulação e padronização, realizadas sobretudo pelo direito comercial e fiscal (p. 69)”.

Essa relação dialética, na qual as bases técnicas e político-normativas condicionam e são condicionadas umas às outras, não seria completa (na verdade nem existiria) se não houvesse determinados agentes que utilizam a rede rodoviária moçambicana, e que por essa razão, necessitam de algum tipo de regulação. Assim, o terceiro item deste último capítulo tem como objetivo tipificar, de acordo com algumas características comuns, os principais agentes do transporte rodoviário de cargas em Moçambique, variando desde grandes empresas até o transporte dito “informal”<sup>58</sup>.

### **3.1 Fluidez e viscosidade territorial: a rede rodoviária moçambicana**

As informações referentes à extensão total da rede de estradas em Moçambique variam de acordo com a fonte, e mesmo dentro de uma mesma fonte. De qualquer maneira, os valores flutuam entre 29.994 km (segundo o Caderno de Informação Rápida do Instituto Nacional de Estatística – INE) e 32.348 km (de acordo com a

---

<sup>58</sup> O termo “informal” é o mais corrente na literatura sobre Moçambique, e os agentes assim denominados. aproximam-se às características dos agentes do circuito inferior proposto por Santos (1979b)

Administração Nacional de Estradas – ANE), fazendo com que o território moçambicano contenha um valor aproximado de 30.000 km de estradas. Desse total, apenas 21%, ou aproximadamente 6.400 km, são asfaltadas, de maneira que quase 80% das estradas moçambicanas são de terra batida<sup>59</sup>. Se o número de estradas asfaltadas pode ser considerado baixo para os padrões mundiais, em comparação com os outros países da África Austral é uma percentagem mediana, não estando nem entre as maiores nem entre as menores da região. Ainda que a Tabela 8 seja constituída de dados relativamente antigos, cuja idade inclusive varia de país para país, nela é possível ter uma ideia da situação das estradas moçambicanas em relação às dos outros países do sul da África: de um total de 12 países, Moçambique figura na 7ª posição entre os países com mais estradas asfaltadas, praticamente no centro do ranking.

**Tabela 8: Estradas asfaltadas na África Austral (em%)**

País	Rodovias asfaltadas (% do total)	
	Ano	%
<b>Maurício</b>	2009	98
<b>Lesoto</b>	2005	53
<b>Malawi</b>	2003	45
<b>Botswana</b>	2005	32,6
<b>Suazilândia</b>	2002	30
<b>Zâmbia</b>	2001	22
<b>Moçambique</b>	2009	20,8
<b>Zimbabwe</b>	2002	19
<b>África do Sul</b>	2001	17,3
<b>Madagascar</b>	2010	16,3
<b>Namíbia</b>	2010	14,5
<b>Angola</b>	2001	10,4

**Fonte:** Comissão Econômica para África da ONU (UNECA)

Como visto anteriormente no Capítulo 1, segundo Chilundo (2001), a primeira tentativa de classificação das estradas moçambicanas foi realizada em 1931 pelo governo colonial português, que definia as estradas como de primeira, segunda e terceira categorias, de acordo com suas características próprias. A mais atualizada

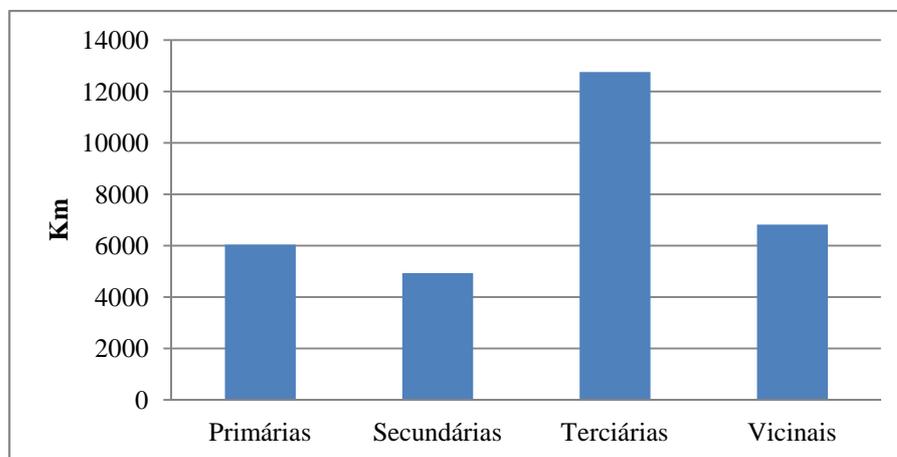
<sup>59</sup> O jornal Macauhub noticiou, no dia 30/06/2015, que 21.000 quilômetros (cerca de 74% da rede rodoviária moçambicana) foram asfaltados no ano de 2014. De qualquer maneira, pela impossibilidade de verificação dessa informação, e pelos dados estatísticos mais recentes indicarem a percentagem informada no texto, serão utilizados os dados oficiais do Instituto Nacional de Estatística.

classificação de estradas de Moçambique foi estabelecida no “Decreto nº 50, de 21 de dezembro de 2000”, do Conselho de Ministros, e sua elaboração ainda segue aproximadamente as ideias iniciais da década de 1930. De maneira resumida, os tipos de estradas e suas características principais são os seguintes:

- a) **Estradas Primárias:** são as estradas que compõem a espinha dorsal norte-sul, além das que ligam as capitais de Províncias entre si, entre elas e outras cidades, e entre elas e os principais portos e postos fronteiriços;
- b) **Estradas Secundárias:** são as estradas que ligam capitais provinciais aos demais portos marítimos e fluviais, as que ligam as estradas primárias aos centros econômicos de elevada importância, e as que ligam estradas primárias a outros postos fronteiriços;
- c) **Estradas Terciárias:** são estradas regionais, que ligam as sedes dos Distritos entre si, e as sedes dos Distritos com os Postos Administrativos;
- d) **Estradas Vicinais:** são as estradas que ligam as estradas terciárias.

Nota-se um grande predomínio das chamadas estradas terciárias (Gráfico 12), denotando uma relativa capilaridade da rede rodoviária de Moçambique, visto que essas estradas são aquelas que ligam unidades administrativas mais descentralizadas como os Distritos e os Postos Administrativos. Os demais tipos de estradas possuem extensões aproximadas entre si, com um leve predomínio das estradas vicinais (reforçando o caráter capilar da rede rodoviária moçambicana), seguido das estradas primárias e, por fim, as secundárias.

**Gráfico 12: Rede de estradas em Moçambique por classificação (2014)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

Cruzando os dados de asfaltamento das estradas moçambicanas com as diferentes classificações, observa-se que apenas as estradas primárias são majoritariamente asfaltadas (aproximadamente 75% delas), enquanto as demais classificações têm um predomínio muito amplo das estradas de terra batida (Tabela 9). A partir desses dados é possível inferir que há uma grande seletividade no território moçambicano, visto que as principais cidades se ligam entre si por estradas primárias asfaltadas, e por isso mais fluidas, enquanto o restante do território, apesar da grande capilaridade da rede rodoviária, é integrado de maneira mais frágil, apontando uma viscosidade predominante (Mapa 5).

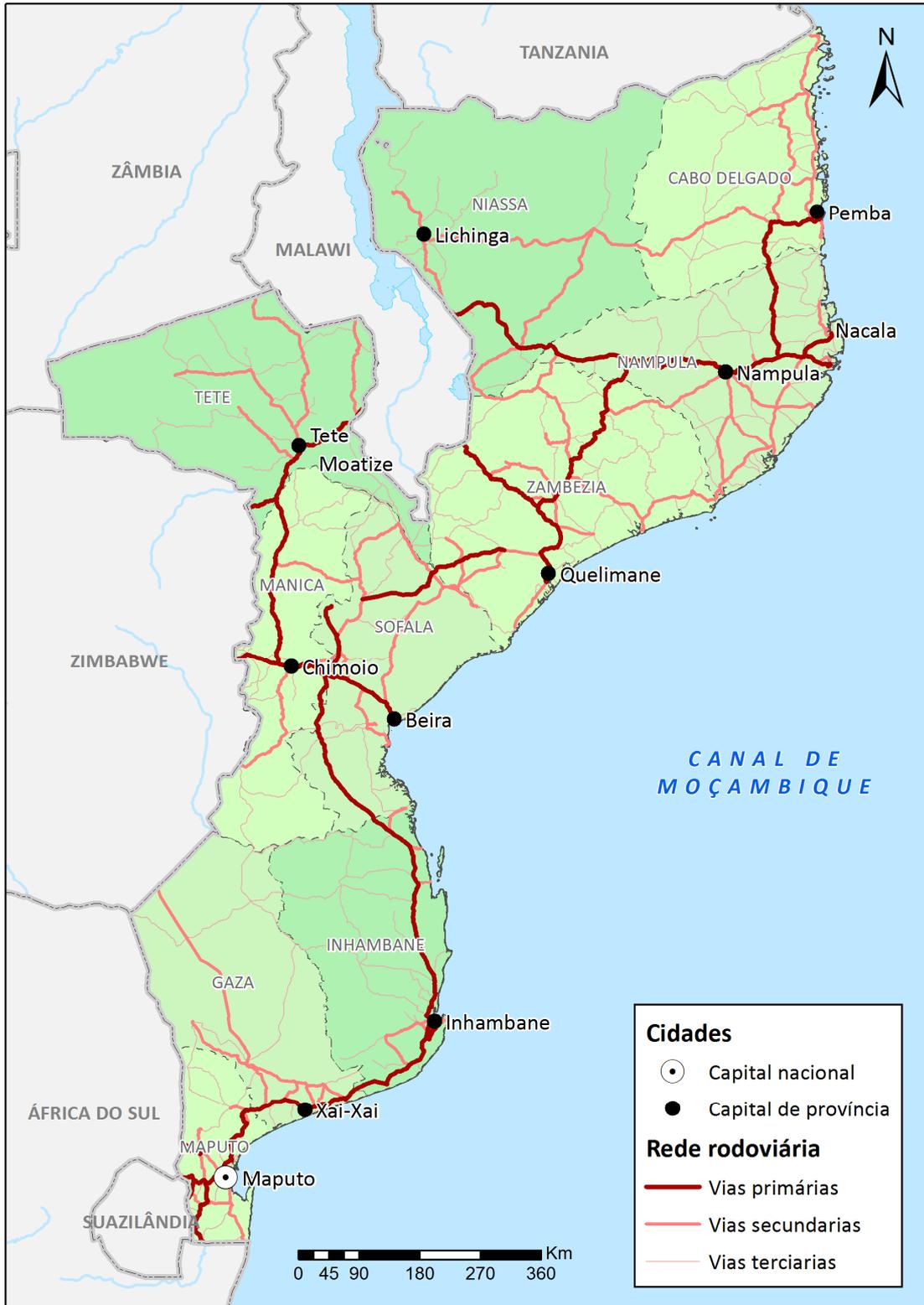
**Tabela 9: Estradas de Moçambique – Classificação X Tipo de Superfície em 2005 (km)**

<b>CLASSIFICAÇÃO</b>	<b>Pavimentada</b>	<b>Não-Pavimentada</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Primária</b>	4459	1407	<b>5866</b>
<b>Secundária</b>	809	3983	<b>4792</b>
<b>Terciária</b>	516	11645	<b>12161</b>
<b>Vicinal</b>	30	6500	<b>6530</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6314</b>	<b>26035</b>	<b>32348</b>

**Fonte:** Administração Nacional de Estradas (ANE)

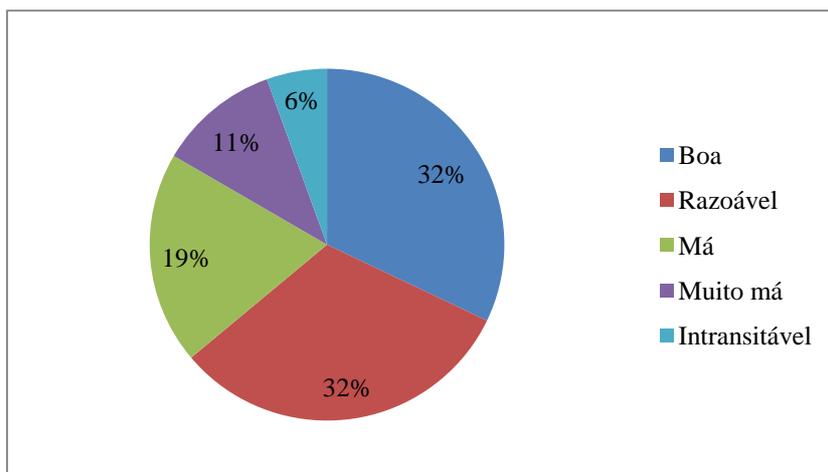
Uma última característica atribuída pelos órgãos públicos de Moçambique às estradas do território moçambicano é referente às condições de circulação dessas estradas. Ainda que a qualificação das condições das estradas (realizada pela Administração Nacional de Estradas – ANE - a partir de observações visuais), seja subjetiva, abrindo possibilidade para a distorção da realidade da rede rodoviária moçambicana, é possível ter uma ideia de como os órgãos oficiais de Moçambique avaliam sua própria rede de estradas (Gráfico 13). Cerca de 64% das estradas são consideradas boas ou razoáveis, enquanto as condições de circulação dos 36% restantes são tidas como más, muito más, ou até intransitáveis (em 6% dos casos). Se por um lado essa caracterização sugere certo otimismo dos órgãos oficiais em relação às estradas moçambicanas, por outro escancara que mesmo esses órgãos entendem existir uma percentagem elevada de estradas precárias no país.

**Mapa 5: Estradas de Moçambique por classificação**



**Elaboração:** Wagner Nabarro

**Gráfico 13: Condições das estradas em Moçambique (2014)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

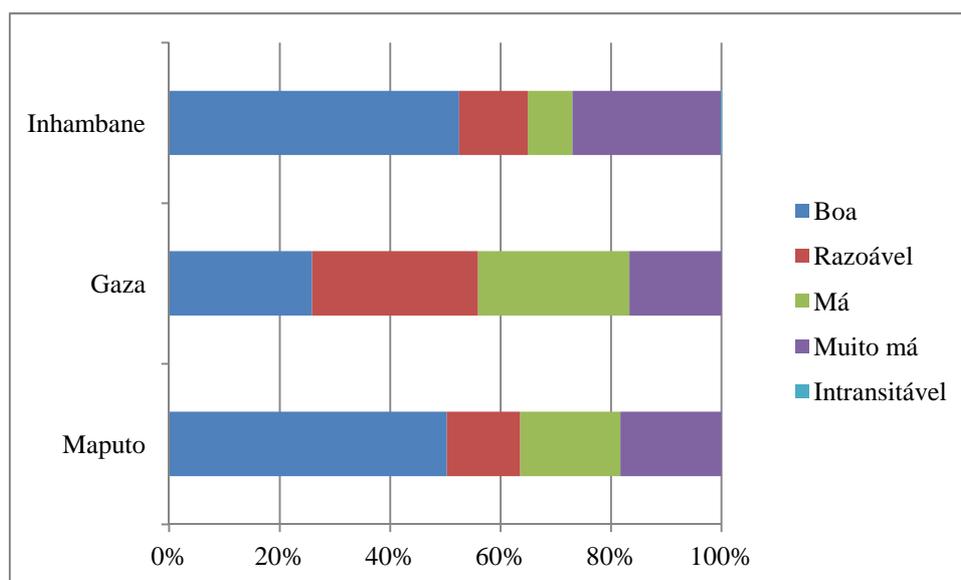
Uma comparação entre as porcentagens das estradas consideradas em boas condições (cerca de 64%) e as porcentagens de estradas não asfaltadas (em torno de 80%), porém, de certa forma vão contra a conotação negativa comumente atrelada às estradas de terra batida, já que nessa conta boa parte das estradas moçambicanas não asfaltadas seriam consideradas pelos órgãos oficiais como em boas condições de circulação. Em tempos de “imperativo da fluidez” (SANTOS, 1996) e de “imaginário da velocidade” (SANTOS, 2000), é praticamente instantâneo relacionar técnicas que proporcionam uma espécie de “tempo lento” (SANTOS, 2000) ao atraso. Todavia, diz Santos (2000, p. 124-125), “a velocidade atual e tudo que vem com ela, e que dela decorre, não é inelutável nem imprescindível. Na verdade, ela não beneficia nem interessa à maioria da humanidade”. Dessa maneira, não é porque grande parte das estradas de Moçambique não favorece a velocidade na circulação, que elas não são fundamentais ao seu território. Pelo contrário, é a partir de uma circulação mais lenta, mais viscosa, condizente com a racionalidade de um território onde aproximadamente 70% da população vive no meio rural, que Moçambique se integra por meio das rodovias.

Estabelecido um quadro geral sobre a fluidez territorial rodoviária em Moçambique, nos próximos subitens a proposta é a de abordar de maneira mais detalhada as condições e a disposição da rede rodoviária moçambicana a partir das 3 (três) regiões que constituem o território moçambicano: o Sul, o Centro e o Norte.

### 3.1.1 A Região Sul: a função irradiadora de Maputo

Por abrigar a capital e maior cidade do país (Maputo), e por ser também a única região moçambicana a fazer fronteira com a África do Sul, país com maior grau de modernização da África Austral, é compreensível que a região Sul de Moçambique seja a região com maior proporção de estradas em boas condições no país. Com exceção da província de Gaza, as duas outras províncias que compõem a região (Maputo e Inhambane) possuem cerca de 50% das estradas em boas condições de circulação, e incluindo também as estradas em condições razoáveis, cerca de 60% de toda a região pode ser considerada relativamente fluida (Gráfico 14). Chama a atenção a quantidade ínfima, quase imperceptível, de estradas intransitáveis, na realidade apenas 4 km na província de Inhambane, o que se configura como uma exceção em relação ao resto do território moçambicano.

**Gráfico 14: As condições das estradas na região Sul de Moçambique (2014)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

É na província de Maputo que se localizam as estradas primárias mais movimentadas<sup>60</sup> do território moçambicano, todas elas com origem na capital do país. Além das Estradas Nacionais nº 2 e 3 (EN2 e EN3), indicadas no Mapa 6, que dão acesso às fronteiras com a Suazilândia, partem de Maputo também a já citada Estrada Nacional nº 4 (EN4), que liga Moçambique à principal região econômica da África do

<sup>60</sup> O jornal Macauhub de 18/11/2015 fala de 53 mil veículos diários na estrada entre Moçambique e África do Sul.

Sul – Gauteng -, e a Estrada Nacional nº 1 (EN1), eixo estruturador do território moçambicano, interligando o Sul e o Norte do país. Porém, para além dessas três estradas principais (todas asfaltadas, conforme as Fotos 6, 7 e 8), restam na província algumas poucas estradas ligando pequenas cidades e regiões agrícolas, mostrando que coexistem na província duas lógicas territoriais distintas.

**Foto 6: A Estrada Nacional nº 1 (EN1) nas proximidades de Maputo**



**Autor:** Antonio Gomes (20/09/2015)

**Foto 7: A Estrada Nacional nº 2 (EN2) em Boane**



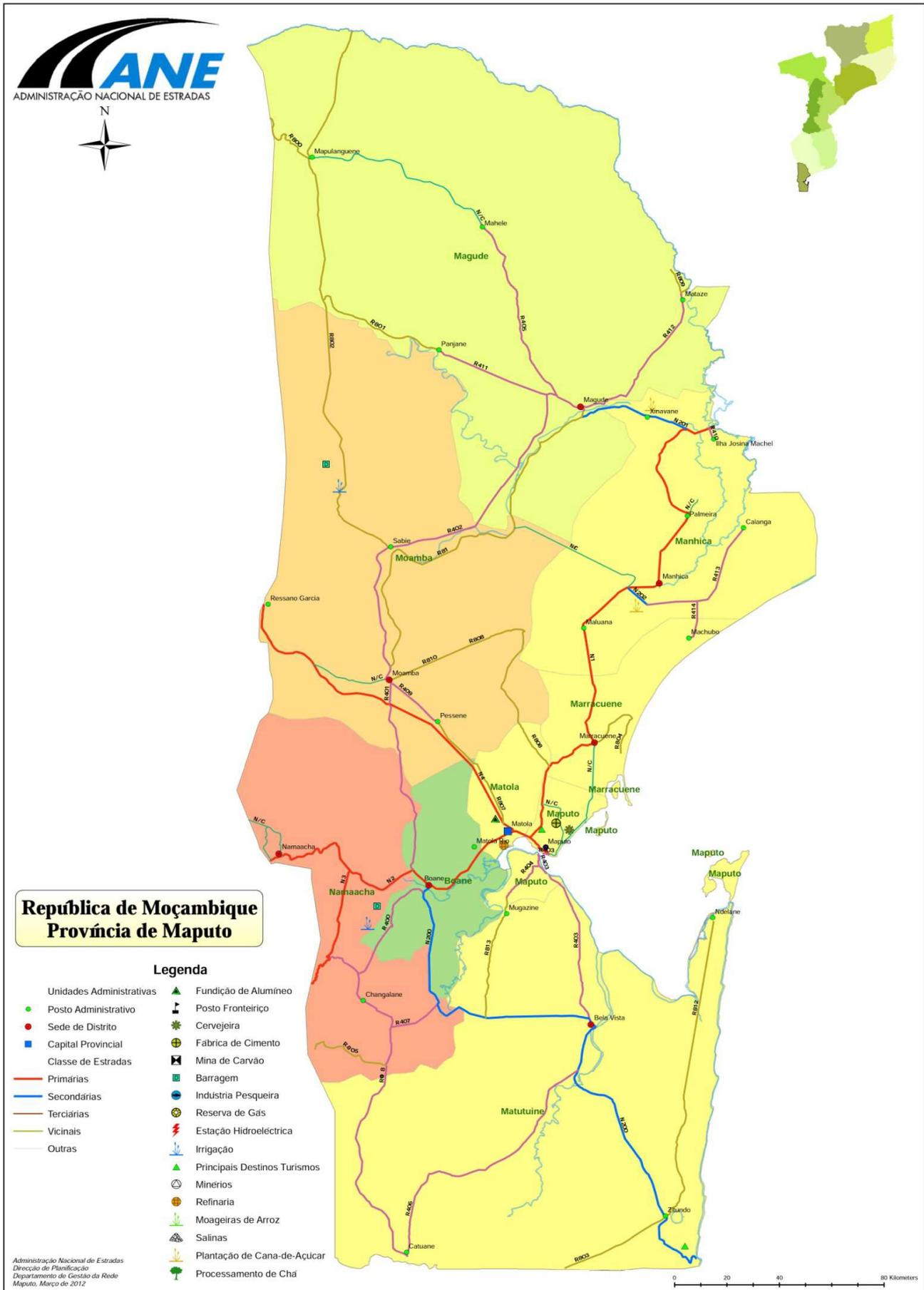
**Autor:** Antonio Gomes (05/10/2015)

**Foto 8: A Estrada Nacional nº 4 (EN4) na Matola**



**Autor:** Antonio Gomes (29/10/2015)

Mapa 6: Mapa rodoviário da província de Maputo



Fonte: Sítio eletrônico da Administração Nacional de Estradas (ANE) ([www.ane.gov.mz](http://www.ane.gov.mz))

Em relação às outras províncias da região, com exceção da EN1, que percorre a costa de Inhambane em direção ao Norte do país, a grande maioria das outras estradas é de terra batida e muito dispersa pelo território, com extensas áreas sem presença de estradas identificadas, em grande medida pela pequena densidade populacional em relação à média do país, certamente pela existência de um parque nacional (o Parque Nacional Transfronteiriço do Limpopo) em boa parte da província de Gaza. No caso dessas duas províncias, cabe destaque também a uma relativa concentração de estradas em torno das capitais provinciais (Xai-Xai, em Gaza, e Inhambane, na província com o mesmo nome), e também em torno da região agrícola da cidade de Chókwe (Gaza).

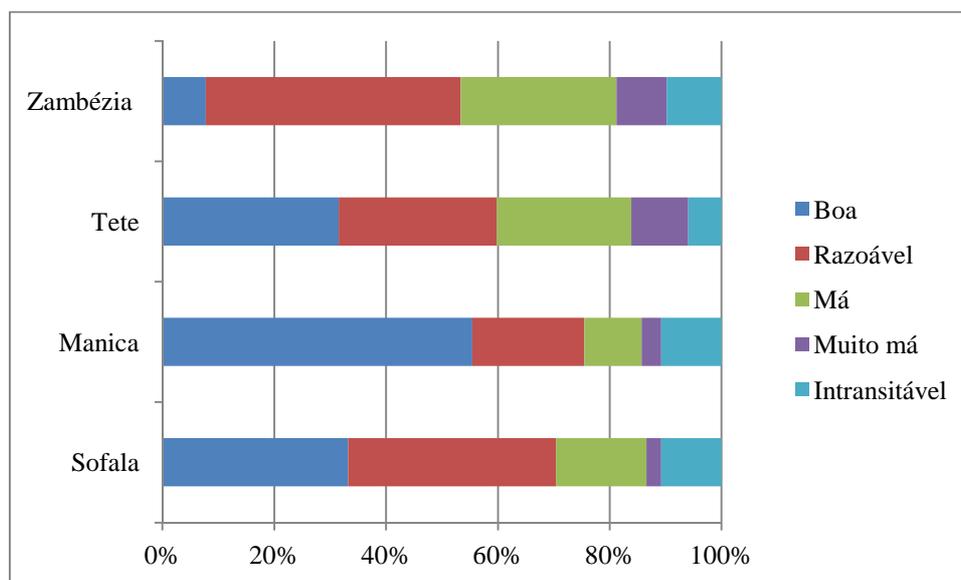
### *3.1.2 O Centro de Moçambique: entre o Corredor da Beira e a integração do território*

Semelhante à província de Maputo, na região Sul, a província de Sofala, que abriga a principal cidade do Centro de Moçambique – Beira -, tem sua rede rodoviária interna girando em torno de duas estradas principais. Por um lado, a Estrada Nacional nº 6 (EN6), ligando a cidade da Beira à fronteira com o Zimbabwe, se configura como o principal eixo de circulação rodoviária do chamado Corredor da Beira, onde segundo Perez-Niño (2013) trafegam cerca de 3.000 veículos por dia, dos quais 80% são caminhões. Nesse eixo da EN6, cabe destaque também à cidade de Chimoio, na província vizinha de Manica, funcionando como um entreposto entre a cidade da Beira e a cidade fronteiriça de Machipanda. Como ilustrado no Mapa 7, perpendicularmente à EN6 corta a província de Sofala (adentrando algumas vezes em Manica) a já referida EN1, e é inclusive na província de Sofala, mais especificamente no Distrito de Caia, que se localiza uma das principais obras de infraestruturas de transporte do país: a ponte Armando Emílio Guebuza, construída em 2012, que pela primeira vez interligou por via terrestre o Sul e o Norte de Moçambique (até então essa ligação era feita por meio de uma balsa), contribuindo, segundo Mungói (2008, p. 154) para a “promoção e a materialização da unidade nacional” moçambicana.

Tanto na província de Sofala, quanto na província de Manica, as condições de circulação das estradas são consideradas boas ou razoáveis em mais de 65% da rede (Gráfico 15), mas constata-se uma grande disparidade intra-regional no Centro de Moçambique: no caso da província da Zambézia, a proporção de estradas consideradas boas não chega a 10%, e praticamente metade da rede de estradas zambeziana está em

más condições de circulação. É importante ressaltar que a rede de estradas da Zambézia é a mais extensa do território moçambicano (4521 km no total), com predomínio de estradas terciárias e vicinais (Mapa 8), mas também com uma importante presença de estradas primárias como a EN1, que percorre praticamente toda a região litorânea de Moçambique. Isso mostra a existência de uma considerável e descentralizada dinâmica de circulação na zona rural de uma das mais populosas províncias moçambicanas, onde a estrada de terra batida ainda representa 82% do total da rede rodoviária.

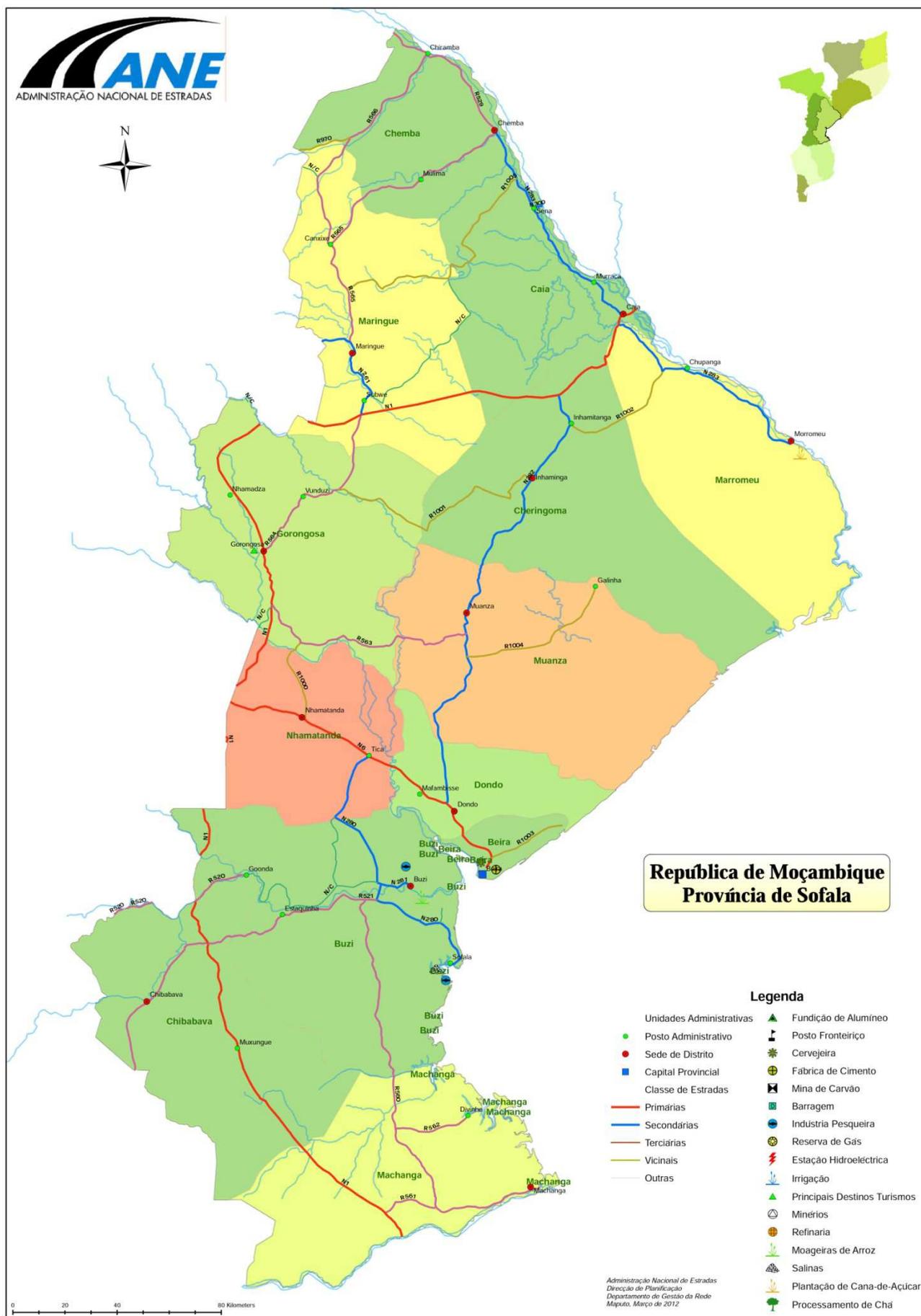
**Gráfico 15: As condições das estradas no Centro de Moçambique (2014)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

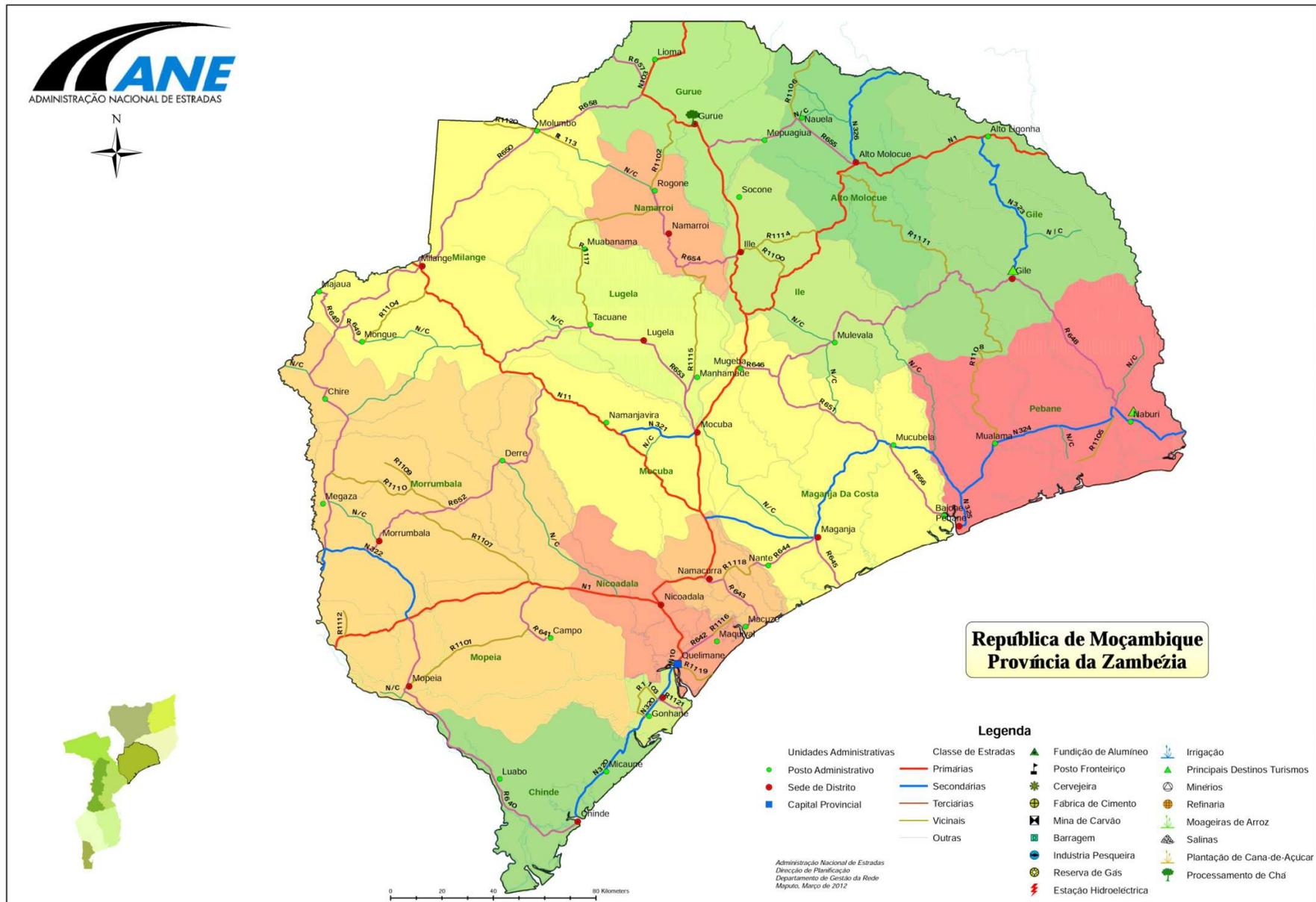
Por fim, um dado essencial para se compreender a rede rodoviária do Centro de Moçambique, mais especificamente nas províncias da Zambézia e de Tete, é o de que ela não apenas serve para integrar a região central e o território moçambicano como um todo, mas sobretudo são intimamente integradas à rede rodoviária do vizinho Malawi. Dessa maneira, para entender completamente o transporte rodoviário de cargas em Moçambique é necessário ter em mente não apenas seu caráter nacional, que orienta o presente capítulo, mas que também a relação com o resto da África Austral é fundamental para a estruturação da circulação interna do território moçambicano.

Mapa 7: Mapa rodoviário da província de Sofala



Fonte: Sítio eletrónico da Administração Nacional de Estradas (ANE) ([www.ane.gov.mz](http://www.ane.gov.mz))

Mapa 8: Mapa rodoviário da província da Zambézia



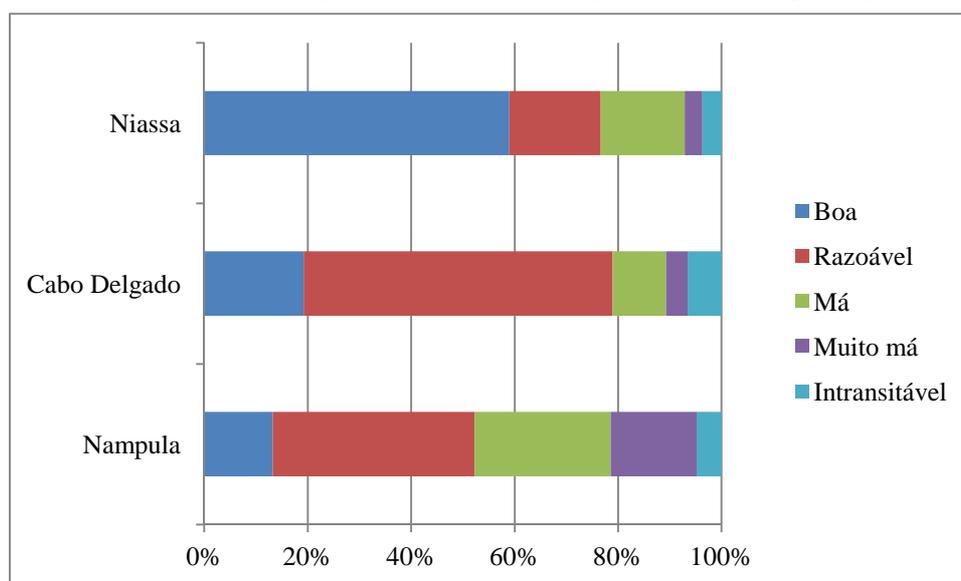
Fonte: Sítio eletrônico da Administração Nacional de Estradas (ANE) ([www.ane.gov.mz](http://www.ane.gov.mz))

### 3.1.3 A Região Norte: capilaridade e concentração

De maneira geral, a região Norte de Moçambique possui duas lógicas distintas em sua rede de estradas, de acordo com as províncias que as compõem. A província de Nampula, onde se localiza a maior cidade da região – Nampula –, possui muitas semelhanças com a rede rodoviária da província da Zambézia: ela possui uma rede extensa (4467 km), bastante capilar e com uma grande importância da estrada que, como em todas as províncias por onde passa, estrutura a circulação local: a EN1 (Mapa 9). Igualmente à Zambézia, as estradas são também predominantemente de terra batida, com apenas 14% de estradas asfaltadas, numa proporção que só perde, em Moçambique, para outra província da região Norte: a província do Niassa.

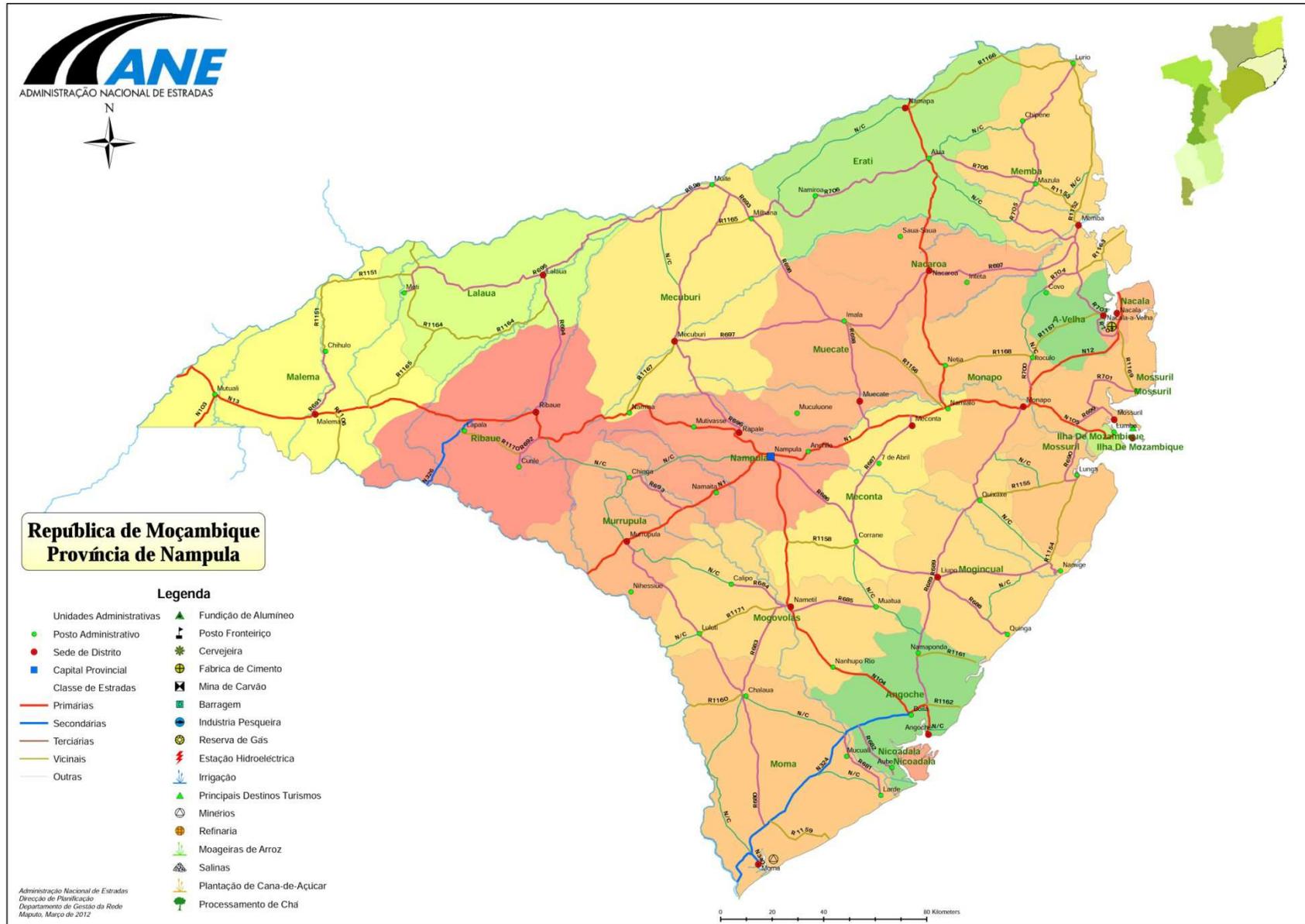
Se em Nampula a rede é extensa e capilarizada, na província do Niassa ela é basicamente concentrada nas proximidades do lago Niassa e da fronteira com o Malawi. Com 87% das estradas de terra batida, a rede rodoviária dessa província é a menos asfaltada do território moçambicano, mas isso não implica necessariamente que elas sejam consideradas as mais precárias do país. Pelo contrário, quase 80% das estradas do Niassa são consideradas boas ou razoáveis, em contraste com as outras províncias da região, que não possuem nem 20% de estradas consideradas boas (Gráfico 16).

**Gráfico 16: As condições das estradas na Região Norte de Moçambique**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

Mapa 9: Mapa rodoviário da província de Nampula



Fonte: Sítio eletrónico da Administração Nacional de Estradas (ANE) ([www.ane.gov.mz](http://www.ane.gov.mz))

Concentrada também é a rede de estradas da província de Cabo Delgada, mas dessa vez nas proximidades do litoral moçambicano. É nessa província, aliás, que a EN1, que corta o país desde a cidade de Maputo, tem seu ponto final, na cidade de Pemba. É possível dizer, assim, que o transporte rodoviário de cargas em Moçambique tem na EN1 um componente fundamental, passando por 8 das 11 províncias<sup>61</sup>, integrando o território moçambicano de uma maneira que as ferrovias nunca conseguiram realizar. Por fim, na província de Cabo Delgada situa-se também um importante marco da integração regional na África Austral, a chamada “Ponte da Unidade”, na fronteira com a Tanzânia, inaugurada em 2009 como uma tentativa de incentivar, a partir da construção de uma infraestrutura de transportes, as relações econômicas ainda incipientes entre os dois países (MACAUHUB, 12/06/2015).

### **3.2 A regulação do transporte rodoviário de carga em Moçambique**

Ainda que uma análise detalhada das rodovias continue a ser parte fundamental da chamada Geografia da Circulação, autores como Silveira (2011) e Pons, Bey & Reynés (2011) advertiram sobre o perigo que incorre uma valorização exacerbada das infraestruturas e sua topologia, qual seja o de entrar na seara de uma espécie de Geografia Teorética, que atribui mais importância às localizações e aos modelos que podem ser criados a partir delas do que ao processo social que envolve, por exemplo, a construção e a disposição da rede rodoviária de um território. Para evitar tal erro, para além das infraestruturas (ou do sistema de objetos), é fundamental considerar também para o entendimento do transporte rodoviário de cargas em Moçambique toda a dimensão político-normativa que cerca esse movimento.

Nesse sentido, a proposta deste item é apresentar as diferentes instâncias normativas do transporte rodoviário de cargas em Moçambique, começando pela análise da legislação específica que enquadra tal modalidade de transporte, passando pelo detalhamento das diferentes atribuições que cada um dos órgãos públicos responsáveis por regulá-lo possui, e por fim levando em consideração outro instrumento normativo que molda o transporte rodoviário de cargas no país: os acordos internacionais. Essa composição múltipla da base normativa, englobando legislação, regulação e acordos, só corrobora a proposta de Santos (1996) de entendê-la de maneira sistêmica, ou seja,

---

<sup>61</sup> Contando a cidade de Maputo como uma província em separado, como é considerada oficialmente.

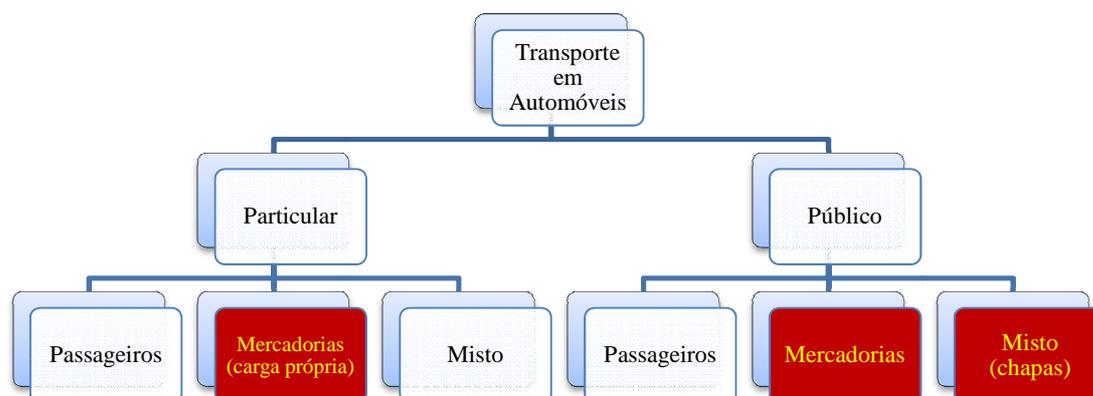
como um sistema de ações, com diferentes peças complementares que interagem entre si e com um sistema de objetos, configurando assim a totalidade do espaço geográfico.

### *3.2.1 O quadro normativo do transporte em automóveis*

O primeiro instrumento regulatório do transporte rodoviário em Moçambique (incluindo carga e passageiros) data ainda do período colonial, mais precisamente o “Decreto nº 46.323, de 3 de maio de 1965”. Somente em 1989, 14 anos após a independência do país, foi elaborada a primeira legislação efetivamente moçambicana sobre o transporte rodoviário em seu território, o “Decreto nº 24, de 8 de agosto de 1989”, do Conselho de Ministros, conhecido oficialmente como “Regulamento de Transporte em Automóveis”. Atualizado também pelo “Decreto nº 15, de 21 de maio 1996”, a versão mais atual e ainda vigente do “Regulamento de Transporte em Automóveis” data de 2009, a partir do “Decreto nº 11, de 29 de maio”, também do Conselho de Ministros, que igualmente abrange tanto o transporte rodoviário de carga quanto o de passageiros.

Segundo esse documento, o transporte em automóveis em Moçambique é dividido entre “particular” e “público”, subdivididos cada um desses em transporte de “passageiros”, de “mercadorias” e “misto” (Figura 2). No caso do transporte de mercadorias, o “particular” refere-se a indivíduos ou empresas que sejam proprietários das mercadorias ou que não tenham nesse transporte sua atividade fim, de maneira que não necessitam de licenciamento específico para funcionar. Seria, por exemplo, o caso da chamada “carga própria”, quando uma indústria leva sua produção em caminhões próprios para abastecer mercados e demais estabelecimentos comerciais. Já o transporte “público” de mercadorias é aquele onde as mercadorias possuem um valor comercial, sendo por isso chamado oficialmente de “transporte público de aluguel”, e seria aquele que diz respeito ao transporte de carga remunerado, como no caso das empresas transportadoras e dos motoristas autônomos.

**Figura 2: Classificação oficial do transporte rodoviário em Moçambique, com ênfase nas modalidades de transporte de mercadorias**



**Fonte:** Elaboração própria com base no “Decreto 11/2009” do Conselho de Ministros de Moçambique

Ao contrário do transporte particular, no caso do “transporte público de aluguel” (modalidade que mais nos interessa aqui) é necessário o licenciamento prévio dos transportadores (individuais e coletivos) para a realização do transporte de mercadorias, tanto na escala nacional quanto na internacional. Existem, no total, 4 (quatro) tipos de licenças para o transporte público de aluguel (A, B, C e D), mas apenas duas delas dizem respeito ao transporte de mercadorias: a licença tipo “A”, que é direcionada aos transportes internacional e interprovincial de mercadorias, sendo emitidas pelo próprio Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique, e a licença de tipo “B”, que autoriza os operadores a realizarem o transporte de cargas circunscrito a uma única província, de modo que a concessão dessa licença é da competência do Governo Provincial. Os valores, em meticais, para o licenciamento, renovação e aumento da frota para esses tipos de licença podem ser verificados na Tabela 10.

**Tabela 10: Valores de licenciamento, renovação e aumento da frota para as licenças tipo “A” e “B” do transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique (em Meticais\*)**

Designação	Licença	
	Tipo A	Tipo B
Licença inicial	4.000,00	3.000,00
Renovação	2.000,00	1.500,00
Aumento da Frota	1.000,00	750,00

\*Em 24/11/2016, 1 (um) Dólar correspondia a 73 Meticais, segundo o sítio do Banco Central do Brasil (<http://www4.bcb.gov.br/pec/conversao/conversao.asp>)

**Fonte:** Decreto 11/2009 do Conselho de Ministros de Moçambique

Além do licenciamento, no caso do transporte internacional de mercadorias os transportadores também precisam de um documento denominado *permit*, que é uma autorização que habilita o transportador a carregar e descarregar mercadorias de um ponto no território moçambicano para outro no exterior (geralmente os países vizinhos da África Austral). A concessão desses *permits* varia de acordo com a capacidade de carga do veículo solicitante e com o período de validade do documento, de maneira que essas distinções e os diferentes valores da emissão do documento são melhores discriminados na Tabela 11.

Após a classificação dos tipos de transporte de automóveis em Moçambique e a discriminação dos diferentes documentos necessários para a operação do transporte de cargas em seu território, o regulamento passa a desdobrar cada um dos tipos de transporte mencionados, mas dá atenção excessiva ao transporte de passageiros. As poucas deliberações sobre o transporte de mercadorias atentam ao fato de que o transporte de cargas perigosas responde a uma legislação específica (não indicada), e que o transportador sempre precisar levar consigo a bordo, preenchido, o chamado “manifesto de mercadoria”, uma espécie de inventário da carga que está sendo transportada. No caso de não portar esse manifesto quando solicitado, o condutor é autuado em 2.000 Mtn.

A verificação de excesso de carga nos veículos de transporte também implica em multa, no valor de 5.000 Mtn, mas que pode aumentar para 10.000 Mtn caso o excesso seja 25% superior ao peso bruto do veículo. Mesmo com multas consideravelmente altas para o excesso de peso, é comum os caminhões trafegarem sobrecarregados pelas rodovias do país sem uma fiscalização efetiva, fato que para Wood & Dibben (2005) é responsável por minar a competitividade do transporte de cabotagem no território moçambicano, potencialmente vantajoso devido à extensão litorânea privilegiada de Moçambique.

**Tabela 11: Valores de emissão dos *permits* em Moçambique de acordo com a capacidade de carga dos veículos e com o período de validade do documento (em Meticais\*)**

Capacidade (peso bruto)	<i>Permit</i>			
	Ocasional	Semestral	Trimestral	Anual
Até 3.500 kg	500,00	1.000,00	2.000,00	3.500,00
De 3.501 a 8.000 kg	700,00	2.000,00	3.500,00	6.000,00
De 8.001 a 15.000 kg	900,00	2.500,00	4.000,00	7.000,00
De 15.001 a 25.000 kg	1.000,00	3.000,00	5.000,00	8.000,00
Mais de 25.000 kg	1.200,00	3.600,00	6.000,00	10.000,00

\*Em 24/11/2016, 1 (um) Dólar correspondia a 73 Meticais, segundo o sítio do Banco Central do Brasil (<http://www4.bcb.gov.br/pec/conversao/conversao.asp>)

**Fonte:** Decreto 11/2009 do Conselho de Ministros de Moçambique

### 3.2.2 Os órgãos reguladores: planeamento, licenciamento, gestão e fiscalização

Não há em Moçambique, ainda, órgãos públicos específicos voltados à regulação do transporte rodoviário de carga. De qualquer maneira, e ainda que no Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) exista um departamento de transporte de carga (não apenas rodoviário), é possível encontrar diversos órgãos diferentes cuidando de aspectos específicos que envolvem o transporte rodoviário de carga no país, a partir de tarefas como o planeamento em escala macro do sistema de transportes moçambicanos, o licenciamento de diferentes envolvidos no transporte rodoviário de cargas, bem como a fiscalização (ainda incipiente) desse transporte e a gestão da rede de estradas nacional.

Na esfera do planeamento, o principal órgão regulador é o anteriormente citado Ministério dos Transportes e Comunicações. Tal órgão é responsável por formular tanto ações práticas, como as propostas do Plano Quinquenal 2015-2019 do Governo Moçambicano, de construir e reabilitar estradas e pontes em todo o território nacional, quanto por elaborar estratégias mais amplas e de longo prazo para o sistema de transportes moçambicano como um todo. Nessa última função, cabe destaque a um documento de 2008, intitulado “Estratégia para o desenvolvimento integrado do sistema de transportes”, onde além de ter em mente um maior desenvolvimento da intermodalidade e da logística no território moçambicano, o MTC propõe quase uma inversão de papéis dos modais de transporte no país:

“[...] o que se vislumbra para Moçambique num horizonte de longo termo é um sistema de transportes integrado que no sentido Norte-Sul (distâncias superiores a 500 Kms) é dominado pelos transportes marítimo e ferroviário, enquanto que no sentido Este-Oeste é dominado por transportes rodoviários e fluvial (MTC, 2008, p. 11)”.

Para além da função de planeamento, no caso específico do transporte rodoviário de carga o MTC cumpre também a função de emissor de licenciamento para transportadores, conforme explicitado na seção anterior, de maneira que o mesmo documento supracitado afirma que até outubro de 2007 existiam no país 2.709 veículos licenciados para o transporte rodoviário de carga (MTC, 2008). O MTC, porém, não é o único órgão de licenciamento do transporte rodoviário de cargas em Moçambique: se ele é responsável por licenciar os veículos, existem pelo menos mais 2 (dois) órgãos que tem a função de licenciar as empresas que operam esse transporte de cargas no país. Os diferentes agentes do transporte rodoviários de carga em Moçambique serão mais bem detalhados no próximo item do presente capítulo, mas no âmbito da regulação é possível antecipar que os chamados “agentes transitários” necessitam de uma licença emitida pelo Instituto Nacional de Comunicação para funcionar, enquanto as “empresas transportadoras” propriamente ditas precisam de um alvará expedido pelo Ministério da Indústria e Comércio.

Na esteira do processo de reabilitação do sistema de transportes nacional verificado desde meados dos anos 2000, e dada a reconhecida importância da rede rodoviária no território moçambicano, o governo moçambicano decidiu, em 1999, criar um órgão público específico de gestão das estradas do país, introduzindo mais um instrumento regulatório que tangencia o transporte rodoviário de cargas: a Administração Nacional de Estradas (ANE), conforme visto no Capítulo 1.

De acordo com um documento estratégico do órgão (ANE, 2006), suas principais funções são de investir e financiar a manutenção da rede de estradas em Moçambique, basicamente a partir de 3 (três) fontes principais de financiamento: através da arrecadação dos usuários das estradas (o chamado Fundo de Estradas), da utilização de parte da verba do orçamento geral do Governo Moçambicano, e através da ajuda de doadores internacionais. De qualquer maneira, e apesar da ANE ser um órgão de abrangência nacional, a manutenção efetiva das estradas ainda está a cargo das províncias, numa configuração que segundo Dibben (2009, p. 208) não está livre de problemas:

“A manutenção das estradas é responsabilidade de cada província individualmente, e cada uma delas recebe um fundo de estradas para manter estradas existentes, o que é determinado pelo governo nacional. Os governos provinciais têm o poder de abrir estradas não-classificadas importantes para o comércio local e para o acesso à estradas classificadas. Porém, surgem problemas quando novas estradas são construídas sem que as províncias tenham como mantê-las. Elas então ficam limitadas pelo financiamento fornecido por doadores”<sup>62</sup>.

Delegados o planejamento dos transportes, o licenciamento de veículos e operadores do transporte rodoviário de carga, e a gestão das infraestruturas rodoviárias, faltava um órgão que fiscalizasse todo esse processo. Para sanar essa deficiência, o Conselho de Ministros criou, a partir do “Decreto nº 32, de 12 de agosto de 2011”, o Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER), que entre outras coisas teria a função de “regular e supervisionar o transporte rodoviário e implementar a estratégia integrada” (PEREZ-NIÑO, 2013, p. 217)”. Ainda incipiente, o órgão deve ser responsável por inúmeras funções de monitoramento e fiscalização do transporte rodoviário de carga, de acordo com seu Estatuto Orgânico, mas até o momento tem exercido como atividade principal os serviços relativos às Cartas de Condução (carteiras de habilitação), que antes estavam a cargo de seu antecessor, o Instituto Nacional de Viação (INAV).

### *3.2.3 O acordo bilateral para o transporte rodoviário de carga entre Moçambique e Malawi*

Como discutido no Capítulo 2, os acordos internacionais, como os protocolos assinados pelos países membros da SADC em 1996, são elementos essenciais na conformação de uma porosidade territorial em Moçambique. Igualmente, o governo moçambicano tem também acordos comerciais preferenciais assinados com alguns Estados vizinhos como o Malawi e o Zimbabwe, que também resultam numa maior porosidade territorial, mas nenhum deles é tão específico e relacionado com o tema

---

<sup>62</sup> Tradução nossa. No original: “Road maintenance is the responsibility of each individual province, and they each receive a road fund to maintain existing roads, which is determined by the national government. The provincial governments have the power to open non-classified roads important for local trade and for access to classified roads. However, problems arise when new roads are built that the provinces are not able to maintain. They are then limited by the amount of funding provided by donors. Each province has an intersectoral roads committee that tries to coordinate road building with other development projects, and influence the national government”.

objeto deste capítulo como os acordos referentes ao transporte rodoviário de carga, que Moçambique tem assinado com seus vizinhos Malawi e África do Sul. Em relação ao primeiro desses Estados, o acordo foi normatizado pela “Resolução nº 16, de 16 de abril de 1998” do Conselho de Ministros, intitulada “Acordo Bilateral do Transporte Rodoviário de Mercadorias entre o Governo da República de Moçambique e o Governo da República do Malawi”.

Com uma rede rodoviária fortemente integrada entre os dois países, é muito comum o trânsito de mercadorias por meio das estradas entre algumas províncias do Centro e Norte de Moçambique e o território do Malawi, de modo que mesmo sendo esse transporte uma forma de extravasão da circulação moçambicana, ele também é fundamental nas dinâmicas internas de circulação no país. Assim, a elaboração de um acordo como o referido acima foi o instrumento regulatório encontrado para que esse movimento fosse realizado da maneira menos problemática possível para os transportadores de ambos os países. De maneira geral, o documento trata de definir quem são os beneficiados desse acordo e quais são os requisitos e obrigações que os transportadores possuem para que o transporte de suas mercadorias seja realizado, bem como delibera sobre a criação de um Comitê Conjunto com vistas a monitorar e resolver questões referentes à aplicação do acordo.

Sobre tal comitê, o acordo define que ele deve reunir-se pelo menos 2 (duas) vezes por ano, ou dentro de 6 (seis) semanas após o pedido por escrito por uma das partes, e deve ser composto por:

- a) Autoridades competentes de ambas as partes;
- b) Autoridades alfandegárias de ambas as partes;
- c) Autoridades das polícias de trânsito de ambas as partes;
- d) Inspetores de transporte rodoviário de ambas as partes;
- e) Transportadores;
- f) Autoridades provinciais e locais de ambas as partes.

O público-alvo desse acordo são os transportadores moçambicanos e malawianos que realizam o transporte de mercadorias de um ponto de seu território de origem com destino ao território vizinho, mesmo que apenas em trânsito, de modo que o acordo não autoriza um transportador de um país realizar um trajeto interno dentro do Estado vizinho. Para realizar tal tarefa, o transportador precisa solicitar uma licença para

a autoridade competente do seu território de origem, que conforme estabelecido no acordo pode ser de 3 (três) tipos:

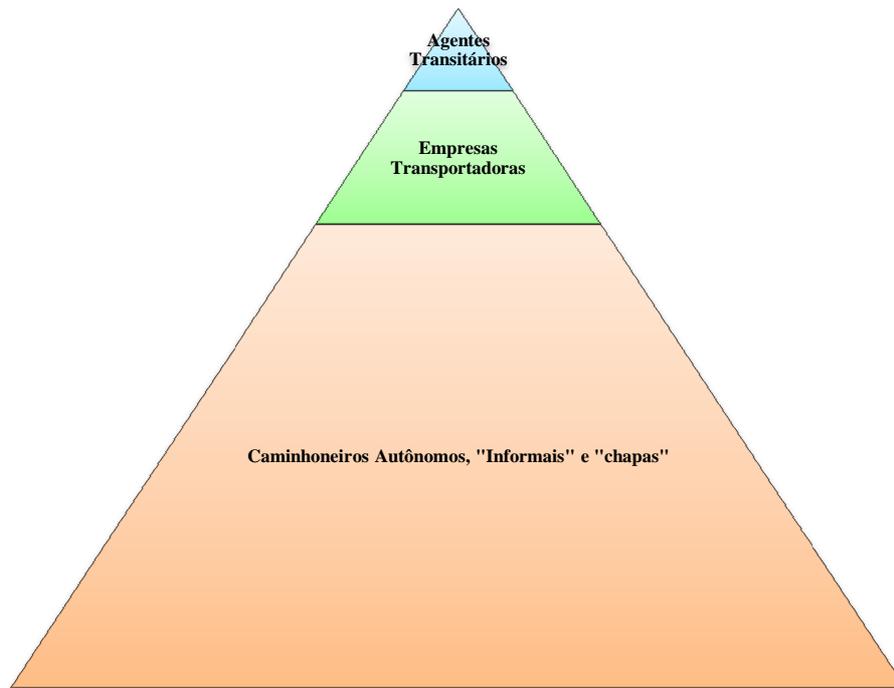
- a) licença de 1 (uma) viagem de ida e volta;
- b) licença de viagens de ida e volta ilimitadas pelo período de 3 meses;
- c) licença de viagens de ida e volta ilimitadas pelo período de 1 ano.

Em relação às obrigações do transportador, o acordo indica que ele deve sempre carregar consigo os manifestos do veículo e da carga, e que ele deve sempre ter em mãos também a certificação de peso obtida em seu país de origem. Neste último caso, o certificado terá validade também no país de destino, mas a autoridade local terá sempre a autorização para realizar uma nova pesagem. Por fim, o acordo delibera também que os padrões técnicos e as medidas de segurança relacionadas aos veículos e motoristas devem ser harmônicas entre as duas partes, que também aceitaram coordenar os horários de funcionamento dos seus postos fronteiriços de maneira a não prejudicar o movimento.

### **3.3 Os agentes do transporte rodoviário de carga em Moçambique**

A existência de um sistema de ações que normatiza o transporte rodoviário de carga pressupõe a existência, também, de determinados agentes desse transporte, que a partir dessa base normativa e das condições de fluidez (ou viscosidade) territorial promovem efetivamente a circulação das mercadorias em Moçambique. Em outras palavras, para além das infraestruturas e dos instrumentos regulatórios, os operadores do transporte propriamente ditos completam a estrutura sob a qual se assenta o transporte rodoviário de carga. De maneira resumida, foi possível organizar esses agentes do transporte rodoviário de carga moçambicano em três grandes grupos, que variam de acordo com a quantidade de agentes e seus graus de complexidade organizacional. Essa proporção é ilustrada na Figura 3, ainda que a relação de grandeza entre os diferentes agentes seja aproximada, sem referência a dados oficiais:

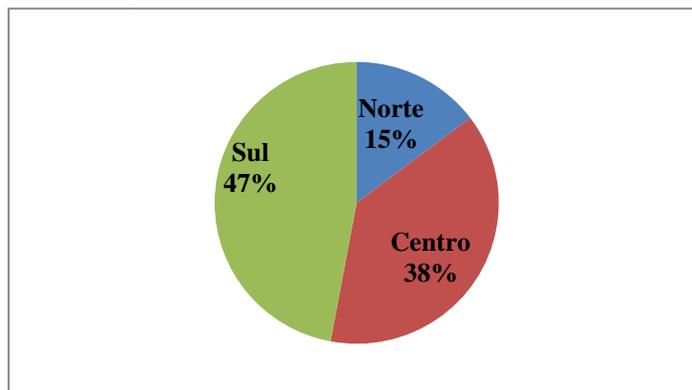
**Figura 3: Agentes do transporte rodoviário de carga em Moçambique**



**Fonte:** Elaboração própria

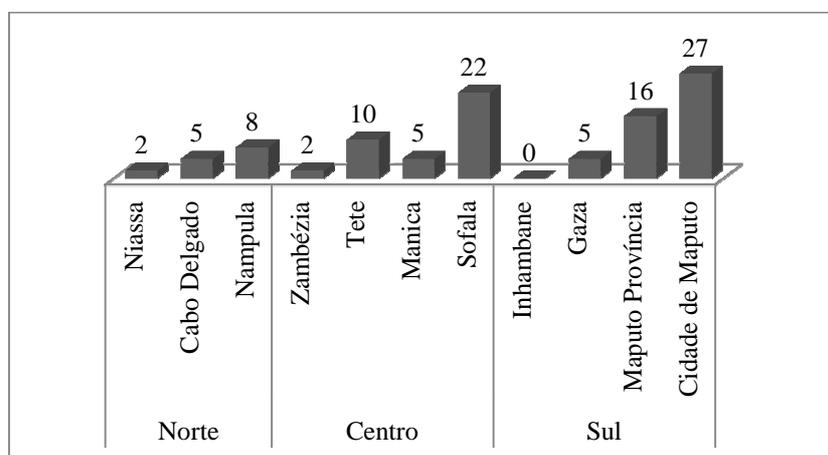
Em relação aos dois primeiros grupos – Agentes Transitários e Empresas Transportadoras –, eles são basicamente compostos por empresas (em sua maior parte nacionais), e constituem o topo da pirâmide, existindo em menor quantidade (apenas 102 empresas em todo o país), mas organizados de maneira mais complexa do que o grupo dos caminhoneiros autônomos, “informais” e os *chapas*. A distribuição desses dois primeiros grupos no território moçambicano pode ser verificada pelos Gráficos 17 e 18, elaborados a partir de dados do Instituto Nacional de Estatística sobre as Empresas de Transporte Terrestre de Moçambique (excluindo-se os CFM), onde é possível constatar que elas estão concentradas nas regiões Sul e Centro do país. Mais do que isso, na região Sul essas empresas estão amplamente concentradas na cidade de Maputo e na província de Maputo (onde se localiza a cidade da Matola), enquanto no Centro de Moçambique elas se concentram nas províncias de Sofala (onde está a cidade da Beira) e Tete (onde estão as maiores reservas de carvão do país).

**Gráfico 17: As empresas de transporte terrestre em Moçambique de acordo com a região (2015)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

**Gráfico 18: Distribuição das empresas de transporte terrestre em Moçambique por Província (2015)**



**Fonte:** Instituto Nacional de Estatística (INE)

Assim, a proposta deste item é apresentar cada um desses 3 (três) grandes grupos de agentes do transporte rodoviário de carga em Moçambique, identificando suas características próprias, as principais rotas que percorrem e os tipos de carga que movimentam por todo o território moçambicano, além de introduzir algumas discussões mais amplas que dizem respeito ao papel desses agentes na economia nacional. Vale destacar, os dois primeiros grupos possuem uma quantidade maior de material disponível, de modo que serão analisados mais detalhadamente, enquanto ao último grupo, por ser numeroso, heterogêneo, e com pouca disponibilidade de informação, caberão alguns apontamentos mais gerais, ainda que seja reconhecidamente o grupo mais difundido pelo território e responsável por atender as necessidades da grande maioria da população moçambicana.

### *3.3.1 A logística moderna chega a Moçambique: os agentes transitários*

Não há dúvidas de que, como bem disse Castillo (2011), o termo “logística” é um termo polissêmico, podendo ser utilizado para designar desde uma estratégia militar – que deu origem ao termo – até um período revolucionário no sistema mundial de transportes – as chamadas revoluções logísticas, de Ake Anderson, desenvolvidas também por Silveira (2009). A definição de logística utilizada aqui, porém, é mais próxima àquela elaborada por Silveira (2011), que a considera como um conjunto envolvendo estratégias, planejamento e gestão dos transportes, que podem ser realizadas tanto por pessoas comuns quanto por empresas e pelo Estado.

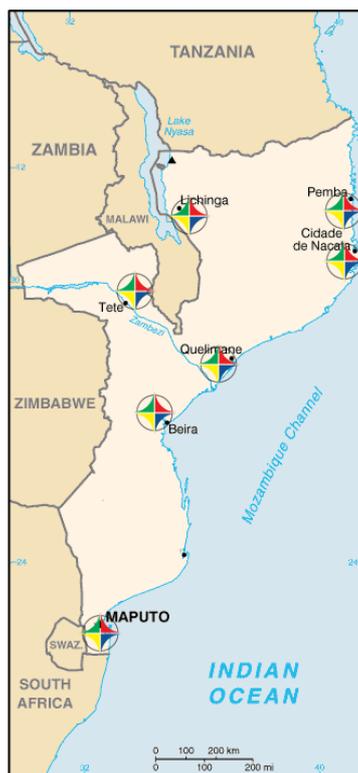
Considerando o atual período da competitividade e do imperativo da fluidez (SANTOS, 1996), principalmente no mundo corporativo, é possível, portanto, corroborar com a afirmação de Castillo (2011, p. 340) quando diz que a logística, hoje, é a “versão atual da circulação corporativa”. Assim, quando se afirma que a logística chegou a Moçambique, o que se pretende dizer é que esses dados do período contemporâneo já se fazem presentes no seu transporte rodoviário de cargas, através principalmente de algumas empresas que se encarregam de oferecer serviços rápidos e informatizados de transportes, incluindo também serviços como o de armazenagem, essencial para o funcionamento da logística atualmente.

Em Moçambique, firmas como a MozStar e a MoTraBro (Mozambique Transport Brokers), que se apresentam formalmente como empresas de logística, recebem o nome de “agentes transitários”, por sua característica principal de serem agenciadores de cargas, fazendo o intermédio entre o dono da carga e o receptor. Em comum entre as empresas citadas está o fato de possuírem poucos caminhões próprios (em geral menos de 10), apostando na subcontratação por meio de suas redes de empresas transportadoras, caminhoneiros autônomos e até mesmo transportadores informais (dependendo do caso), fazendo com que elas concentrem suas forças mais na viabilização desse transporte de carga do que no trabalho de transportar propriamente dito.

Como empresas de logística, elas também são responsáveis por todo o trâmite aduaneiro (despachos) das mercadorias transportadas nas fronteiras e nos portos, de modo que acabam sendo empresas não apenas ligadas ao transporte rodoviário de cargas, mas que também trabalham com o transporte marítimo e até aéreo, no caso da MozStar. A MozStar, primeira empresa privada do setor de transportes em

Moçambique, fundada em 1988 como uma transportadora que prestava serviços aos ministérios moçambicanos, possui também uma ampla rede de infraestruturas de armazenagem pelo país, fundamental para a consolidação de seus serviços logísticos, com instalações em Maputo, Beira, Quelimane, Nacala e Pemba, além de delegações em Tete e Lichinga, abrangendo assim quase todas as maiores cidades do país (Figura 4).

**Figura 4: A presença da MozStar em Moçambique**



**Fonte:** Sítio eletrônico da MozStar ([www.mozstar.info/pt/onde-estamos](http://www.mozstar.info/pt/onde-estamos))

Também a MoTraBro possui sede em Maputo, mas com filiais em Tete e Nacala, em Moçambique, e uma em Johannesburgo, na África do Sul. Segundo Hilário João, funcionário da empresa, a maior parte da carga transportada por ela é geralmente oriunda da África do Sul, e após passar por Maputo têm como destino principal o Centro do país, mais precisamente as cidades de Tete e Beira. Tal rota, partindo de Maputo em direção às cidades do Centro e Norte do país, parece ser, tanto para a MoTraBro quanto para a Mozstar, a mais comum, sempre transportando cargas pesadas em grandes caminhões (chamados de abnormais) com grandes corporações internacionais como clientes principais. São, basicamente, materiais de construção para grandes obras, equipamentos e peças de máquinas que, de maneira geral, são relacionadas aos chamados “mega projetos” em Moçambique. Para além de toda a

discussão de se os mega projetos trazem ou não desenvolvimento para o país (CASTELBRANCO, 2008), sua existência, no mínimo, serve para movimentar o mercado local de transporte de cargas, gerando empregos numa combinação de trabalho onde os agentes transitários intermediam os clientes e subcontratam as empresas transportadoras para a realização do serviço.

### *3.3.2 As empresas transportadoras: um mercado aquecido*

Muito se fala, em Moçambique, na inexistência de um empresariado nacional forte e da pouca oferta de empregos para além do setor público, de modo que, aparentemente, a economia do país seria muito dependente do Estado e dos chamados “mega-projetos”. Uma análise do mercado de empresas transportadoras no país, porém, de certa forma desconstrói essa imagem negativa do setor privado nacional, de modo que para Pérez-Niño (2013, p. 213), “seria impossível negar, hoje, a importância destas empresas nacionais de transporte. A existência do sector tem um impacto positivo em termos de geração de emprego e acumulação de capital por parte do sector privado nacional”. Mais do que isso, segundo a autora, “o sector proporciona não só serviços a outros sectores, mas o seu próprio desenvolvimento tem repercussões a nível nacional em termos de emprego e investimento (p. 197-98)”.

A autora citada fala também sobre o papel fundamental que essas empresas desempenham na dinâmica econômica do país para além da economia extrativa, sendo responsáveis, sobretudo, por promover a circulação interna de mercadorias aos demais setores produtivos, ainda que o setor extrativo também seja contemplado:

“As empresas de transporte rodoviário de mercadorias respondem às necessidades mais imediatas e de um maior número de sectores do que qualquer outra forma de transporte de carga em Moçambique. Apesar de as transportadoras rodoviárias de carga serem actores-chave do desenvolvimento do sector de extracção mineral, estas servem essencialmente os sectores não-mineiros e são, conseqüentemente, um elemento crucial na avaliação das perspectivas de desenvolvimento de uma base produtiva diversificada e equilibrada e no entendimento das ligações entre os sectores extractivos e não-extractivos da economia”. (PÉREZ-NIÑO, 2013, p. 196)

Ainda de acordo com Pérez-Niño (2013), as empresas transportadoras de Moçambique compartilham uma história comum, de serem em grande parte empresas familiares criadas durante ou logo após o período da guerra de desestabilização

moçambicana, com o objetivo principal de fornecer ajuda humanitária às áreas rurais afetadas pela guerra e que tinham péssimas condições de acessibilidade. Tal história, que a autora identificou para as empresas transportadoras que circulam pelo Corredor da Beira, é muito parecida à contada por Aly Ibrahim Lalgy, diretor da maior empresa transportadora de Moçambique atualmente: a Lalgy, com 450 caminhões em atividade. Segundo ele, a família Lalgy começou com alguns caminhões próprios entre os anos de 1987/88, na província de Gaza, mas apenas em 1992 foi tornada empresa, funcionando como uma transportadora a serviço do Programa Mundial de Alimentos da ONU.

Apesar da importância e da magnitude de uma empresa como a Lalgy para o mercado de transporte rodoviário de carga em Moçambique, o espectro de empresas transportadoras é mais amplo, variando muito o grau de organização entre elas (Tabela 12). Das 5 empresas transportadoras entrevistadas, apenas 1 (uma), a Estrela Dourada, não tinha sede na cidade de Maputo, mas na cidade sul-africana de Johannesburgo, indicando novamente a importância das relações econômicas entre os dois países. Já o tamanho da frota de caminhões das empresas varia muito, indo desde uma frota muito pequena, de 4 caminhões como no caso da Transportes & Logística, até números mais altos como os 150 da Supersteel ou os já citados 450 da Lalgy (Foto 9). Quase todas as empresas afirmam possuírem um parque (pátio) onde os caminhões ficam estacionados, geralmente na cidade da Matola<sup>63</sup>, mas uma vez mais a Lalgy se destaca por possuir 12 parques em todo o país (Foto 10). Por fim, apenas 2 (duas) das empresas entrevistadas (a Estrela Dourada e a Lalgy) afirmaram possuir o serviço de rastreamento dos caminhões, o que denota uma ainda incipiente informatização dessas empresas transportadoras.

**Tabela 12: Características de algumas empresas transportadoras de Maputo, Moçambique**

<b>Empresa</b>	<b>Sede</b>	<b>Filiais</b>	<b>Frota (caminhões)</b>	<b>Parques</b>	<b>Rastreamento</b>
<b>Transportes &amp; Logística</b>	Maputo	Não	4	s/i	s/i
<b>Ramas Moving</b>	Maputo	Não	6	1	Não
<b>Estrela Dourada</b>	Johannesburgo	1 (Maputo)	9	1	Sim
<b>Supersteel</b>	Maputo	s/i	150	1	s/i
<b>Lalgy</b>	Maputo	4 (em Moçambique)	450	12	Sim

**Fonte:** Elaboração própria, com base em entrevistas e nos sítios eletrônicos das transportadoras

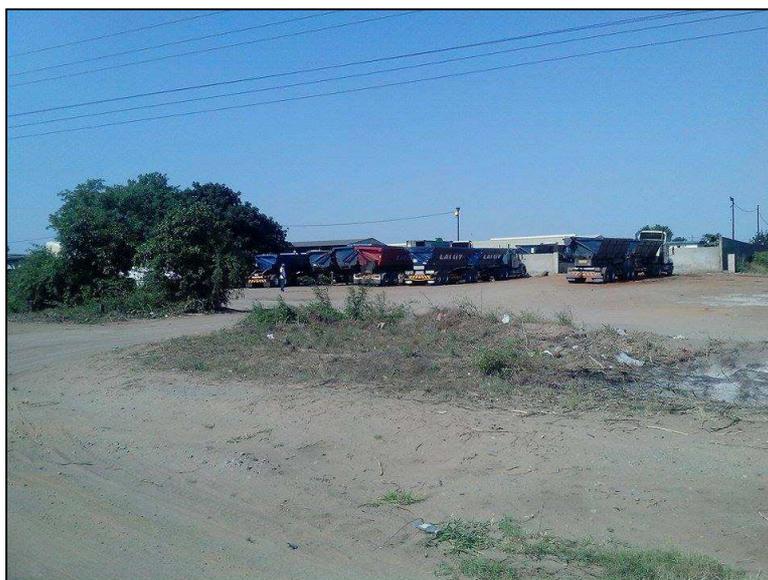
<sup>63</sup> Devido à proibição da existência de parques na cidade de Maputo.

**Foto 9: Caminhão da Lalgy**



**Autor:** Antonio Gomes (10/11/2015)

**Foto 10: Parque da Lalgy na cidade da Matola**



**Autor:** Antonio Gomes (10/11/2015)

Da mesma maneira que no caso dos agentes transitários, também as empresas transportadoras afirmaram que boa parte de suas rotas tem origem na África do Sul, passando por Maputo e com destino às cidades do Centro e Norte de Moçambique, como Beira, Quelimane, Tete, Nampula, Nacala e Pemba, confirmando a existência de uma circulação de mercadorias em escala nacional. Quase todas as transportadoras afirmaram trabalhar também em toda a região da África Austral, em países como Zimbabwe e Malawi, mas nenhuma delas disse realizar percursos mais curtos, como,

por exemplo, entre Maputo e as províncias de Gaza e Inhambane, rotas que, de acordo com Aly Ibrahim Lalg, costumam ser realizadas por caminhoneiros autônomos e pelo transporte dito “informal”. Também em comum a quase todas as transportadoras entrevistadas é o fato de realizarem outras atividades para além do transporte de mercadorias, como mudanças (carreto) e até a venda de veículos e peças automotoras.

Fica claro que o mercado de empresas transportadoras em Moçambique desempenha um papel significativo no desenvolvimento de um setor privado nacional, mas isso não significa que ele seja totalmente desvinculado do Estado. Pelo contrário, no setor privado dos transportes de carga em Moçambique, o Estado aparece pelo menos de 3 (três) maneiras: a) muitas vezes os donos das empresas são membros da FRELIMO<sup>64</sup>, e mesmo que não sejam os donos, é muito comum existir pelo menos um funcionário ligado ao Estado nas empresas; b) às vezes o Estado aparece também como cliente, já que algumas das transportadoras entrevistadas disseram ser o Estado seu maior cliente, realizando diversos transportes para os ministérios locais em direção às províncias; c) por fim, o Estado aparece, como já foi discutido, como regulador, através dos diversos órgãos ligados ao transporte.

Em resumo, ao contrário do que é comumente difundido, existe em Moçambique um empresariado nacional, que encontra no setor do transporte rodoviário de carga um importante nicho de desenvolvimento, possibilitando uma acumulação de capital nacional e gerando empregos, ainda que ele continue fortemente vinculado ao Estado moçambicano que, por sua vez, atua em pelo menos três instâncias desse processo (como regulador, proprietário e cliente).

### *3.3.3 Caminhoneiros autônomos, caminhoneiros informais e os chapas<sup>65</sup>: a economia invisível dos pequenos*

Agentes transitários e empresas transportadoras, porém, apesar da importância para a configuração de uma circulação interna de mercadorias em Moçambique, e para ajudar a desconstruir a imagem de um território exclusivamente voltado ao exterior, representam uma pequena (mas fundamental) parcela da totalidade de agentes do

---

<sup>64</sup> Esses membros da FRELIMO formam o que Baia (2011) denominou de uma “elite nacionalista”, composta por homens ligados ao setor público que “paralelamente levam uma carreira de homens de negócios (p. 21)”, atuando em setores como o de transportes, comércio, agricultura e indústria.

<sup>65</sup> Pequenas vans de cerca de 15 lugares responsáveis pela quase totalidade do transporte coletivo no país, carregando pessoas e cargas em escala nacional e intra-urbana, esta última abordada por Maloia (2016).

transporte rodoviário de cargas no país (Figura 3). Caracterizados essencialmente por um movimento de escala nacional, interligando as principais cidades do país, e com um grau considerável de organização interna, esses dois tipos de agentes não possuem a capacidade de abranger grande parte do movimento de carga de um território onde aproximadamente 70% da população vive no meio rural, demandando percursos relativamente curtos e com pequenas quantidades de carga. Esses movimentos, que se encaixam na expressão proposta por Arroyo (2008) de uma “economia invisível dos pequenos”, são levados a cabo por outros tipos de agentes, extremamente capilarizados pelo território moçambicano e com um grau baixíssimo de organização e regularização: são os caminhoneiros autônomos, os caminhoneiros informais e os *chapas*.

Os caminhoneiros autônomos são donos de caminhões próprios que possuem uma licença para trabalhar, e que apesar de também transportarem cargas isoladas, são mais comumente subcontratados por agentes transitários e empresas transportadoras para compor um grupo cooperativo de caminhoneiros para transportar uma carga de maior volume. A empresa Transportes & Logística é uma das transportadoras que afirma fazer esse tipo de subcontratação, sendo que a empresa MoTraBro, um agente transitário, apontou também que subcontrata caminhoneiros não registrados, que compõem uma outra categoria de agentes: os caminhoneiros informais. No caso desse tipo de subcontratação, tanto os caminhoneiros autônomos quanto os informais continuam a promover a circulação de mercadorias em escala nacional, mas é sobretudo na escala local que os informais atuam, ainda que não necessariamente por meio dos caminhões: “no nível distrital, o transporte de produtos agrícolas tende a ser realizado por transportadores rodoviários informais, usando meios como bicicletas, tratores, vans de pequena capacidade e caminhões de até 10 toneladas<sup>66</sup> (DIBBEN, 2009, p. 209)”.

Por fim, também na terceira categoria de agentes daquilo que poderíamos chamar de “pequena circulação”, estão aqueles envolvidos no transporte de mercadorias por meio dos *chapas*. Considerados como operadores de transporte misto no Regulamento de Transporte em Automóveis, por permitirem tanto o transporte de passageiros, quanto o de mercadorias, os proprietários dos *chapas* geralmente aceitam levar até 30 kg de carga por pessoa sem necessidade de cobrança, sendo que ao ultrapassar essa quantidade passa-se a cobrar um valor de acordo com o peso excedido.

---

<sup>66</sup> Tradução nossa. No original: “At district level, the transport of agricultural commodities has tended to be carried out by informal road transporters using means such as bicycles, tractors, small-capacity vans and trucks of up to 10 tons”

A carga transportada por esses passageiros, essencialmente produtos alimentares, geralmente é colocada em uma pequena carreta acoplada atrás do veículo, quase sempre sobrecarregada (Foto 11).

**Foto 11:** *Chapa* com a carreta sobrecarregada na fronteira com a África do Sul



**Autor:** Antonio Gomes (10/11/2015)

É por meio desse tipo de transporte de mercadorias que se realiza grande parte da dinâmica do *mukhero*, atividade de comércio transfronteiriço (principalmente com a África do Sul) onde comerciantes de Moçambique vão ao Estado vizinho buscar produtos alimentares para revender por todo o território moçambicano. Para além do *mukhero*, quase toda a dinâmica comercial de pequenas cidades-mercado espalhadas pelo país é garantida pelos *chapas*, transportando boa parte da produção agrícola e movimentando de forma praticamente invisível a economia nacional.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante quase um século a estruturação da circulação moçambicana foi voltada ao exterior do seu território, através da construção dos principais portos e ferrovias do país para escoar a produção do interior do continente. Atualmente, a política dos Corredores de Desenvolvimento e a construção da ferrovia para exportação de carvão mineral ainda dão continuidade a esse processo de extravasão. Contudo, é possível dizer que desde os tempos da independência, em 1975, o governo moçambicano tem empreendido esforços na estruturação de uma circulação interna e eminentemente nacional, que tem no transporte rodoviário seu componente principal.

Assim, Moçambique é fundamentalmente um país sobre rodas, mesmo em relação à parte da circulação extravertida, sendo possível não apenas a verificação de um sentido geográfico (interior-exterior) dessa circulação, mas igualmente um sentido político, intrinsecamente ligado à independência do país e aos consequentes esforços de estruturação de uma economia nacional. A existência de um Estado forte desde os tempos de independência teve, portanto, consequências diretas na circulação de mercadorias em Moçambique, que podem ser verificados com a análise do seu papel em relação à gestão do sistema ferro-portuário e seus diferentes papéis na estruturação do transporte rodoviário.

O atual modelo de concessão de infraestruturas ferro-portuárias do CFM a empresas estrangeiras pode ser visto de diferentes formas. Numa abordagem mais crítica, a transferência da gestão de parte desse sistema ao capital privado estrangeiro pode significar uma considerável perda de autonomia de Moçambique num setor historicamente essencial para sua economia. De qualquer maneira, à época das concessões não havia possibilidade financeira do governo de Moçambique arcar sozinho com a reestruturação dos CFM, de modo que praticamente não havia outra opção a não ser a concessão, o que, aliás, ocorreu em boa parte dos países subdesenvolvidos no período.

Em relação ao modal rodoviário, central na circulação de mercadorias contemporânea em Moçambique, cabe retomar a discussão de um papel triplo do Estado em sua configuração, o que novamente confirma o caráter também político dessa circulação. Para além do mais conhecido papel regulador do Estado, através das leis e de alguns órgãos públicos, em Moçambique é essencial ter em consideração que, mesmo com a importância de empresas privadas nacionais no setor de transporte

rodoviário de cargas, a separação entre público e privado não é muito nítida. Muitas vezes, além de regulador, o Estado aparece também como proprietário (na figura de um funcionário público) e cliente das empresas de transporte rodoviário de carga. Assim a força do Estado em Moçambique não tem diminuído como pareceu acontecer com a reabertura econômica a partir de 1992, e por mais críticas que se possa fazer aos mais de 40 anos da FRELIMO no poder, o setor do transporte rodoviário de carga é um bom exemplo dessa importância.

Ainda em relação ao modal rodoviário, é de se destacar a existência de uma rede de estradas relativamente consolidada e capilarizada no território moçambicano, grande responsável pela integração nacional com destaque à Estrada Nacional nº1, que corta o país de Norte a Sul. Alimentada por rodovias mais modernas que vão em direção aos países vizinhos, mas igualmente por estradas não pavimentadas que interligam os diversos rincões do território, a EN1 pode ser considerada a espinha dorsal de Moçambique, e é a partir dela que circulam os mais diversos tipos de mercadorias por todo o país. Apesar de boa parte das estradas não ser pavimentada, elas são intimamente ligadas à lógica do tempo lento de aproximadamente 70% da população que vive em meio rural, o que mostra que não necessariamente a velocidade e a fluidez são as únicas temporalidades possíveis no mundo contemporâneo.

Por fim, cabe uma reflexão sobre os chamados Mega-Projetos em Moçambique. Novamente, uma análise mais crítica poderia considerá-los como uma afronta total ao estabelecimento de uma economia nacional forte, visto que esses investimentos geralmente expatriam todos os lucros e são praticamente um aluguel do território moçambicano pelo capital estrangeiro. Porém, deve considerar-se que tanto a circulação extravertida de mercadorias quanto a circulação interna a Moçambique são de certo modo beneficiadas por esses Mega-Projetos. A exportação de carvão e alumínio pelos portos moçambicanos ainda são fundamentais para a sobrevivência dos CFM, maior empresa pública do país. Da mesma maneira, os diferentes serviços de transporte demandados por eles movimentam sobremaneira o mercado das empresas transportadoras rodoviárias nacionais, gerando uma boa quantidade de empregos relacionados.

Em resumo, ao contrário do que é comumente divulgado, o Estado-nacional moçambicano não está próximo do fim, bem como o papel histórico de Moçambique como território de escoamento não é o único caminho possível. Da mesma maneira, é falsa a ideia de inexistência tanto de um empresariado nacional quanto de uma rede de

estradas abrangente. Trata-se de um território em transformação, que experimenta fortes mudanças não somente no setor de transportes, mas também nas múltiplas dimensões de sua configuração, o que exige estudos atualizados que deem conta dessa complexidade. Por isso, projetar algumas possibilidades de futuro é função importante de uma investigação, tarefa a ser executada nos próximos parágrafos.

*Pensando o futuro da circulação de mercadorias em Moçambique...*

Chama a atenção, ao se analisar os principais parceiros econômicos de Moçambique envolvidos no setor de transportes, a presença de todos os países que compõem o bloco BRICS, com exceção da Rússia: África do Sul, Brasil, China e, com menos intensidade, a Índia. Concebido como principal alternativa à hegemonia estadunidense no sistema internacional, o BRICS tem como uma de suas principais propostas enquanto fórum de cooperação a criação do seu Novo Banco de Desenvolvimento, que visa o financiamento de infraestruturas inicialmente nos países do bloco, mas que num futuro próximo poderá abranger também os demais países da África, América Latina e Ásia. Assim, está aberta a possibilidade de novos investimentos em infraestruturas de transporte em Moçambique, principalmente pela estreita relação econômica que o país mantém com os Estados-membros do BRICS.

Pensando nos modais utilizados para a circulação de mercadorias em Moçambique, de acordo com o jornal Macauhub (09/03/2016 e 15/04/2016), o governo moçambicano prepara, por meio do Ministério dos Transportes e Comunicações, um novo quadro jurídico para revitalizar o transporte de cabotagem no país, basicamente incentivando a participação do capital privado no setor. Com uma extensão costeira de aproximadamente 2700 km, portanto potencialmente propícia à cabotagem, já houve momentos na história recente moçambicana em que esse tipo de transporte foi estimulado, mas sempre através de empresas estatais, como a Navique. Teoricamente mais barata do que os transportes ferroviário e rodoviário, a cabotagem poderia também cumprir um papel de integradora do território, visto que boa parte da população do país se encontra próxima à costa.

Mais do que uma atividade moderna, o ressurgimento da cabotagem em Moçambique poderia significar uma espécie de volta a uma antiga tradição do Norte do país, intimamente ligada à presença árabe na região. Ainda hoje, embora com menos intensidade, pequenas embarcações à vela denominadas *dhow*s percorrem, com ajuda de

motores, rotas extensas como aquelas em direção ao Golfo Pérsico e à Índia (WOOD & DIBBEN, 2005). Além dessas grandes rotas, esses pequenos barcos também garantem parte da circulação local de mercadorias em muitos pontos da costa Norte do país, sendo a manifestação marítima do que poderíamos chamar de “pequena circulação” em Moçambique.

A “pequena circulação”, em seus diferentes modais, é uma das chaves para o entendimento da fluidez no território moçambicano. Por mais importantes que sejam as ferrovias e os caminhões, e por mais que a tendência mundial de migração do campo para as cidades também se verifique no país, provavelmente a predominância de uma população rural não se alterará em médio prazo, e o transporte mais simples por meio dos *chapas*, das bicicletas, e mesmo por meio de caminhadas, continuará a garantir o funcionamento de grande parte da dinâmica econômica moçambicana. Desse modo, é imprescindível que os geógrafos que se proponham a estudar a circulação de mercadorias em Moçambique debruçem com muita força sobre o transporte dos pequenos, pois ele é peça fundamental de entendimento do território, e é através dele que se pode vislumbrar alternativas ao imperativo da fluidez e da velocidade que a face perversa da globalização Ocidental tenta levar aos países africanos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DE ESTRADAS (ANE). “**Estratégia do Setor de Estradas 2007-2011 – Relatório Final**”, Agosto de 2006. Disponível em: <[ane.gov.mz/?wpfb\\_dl=67](http://ane.gov.mz/?wpfb_dl=67)>. Acesso em: 21 jul. 2015.

ALVARENGA, Daniel; JANSSON, Johanna; NAIDU, Sanusha. “China and India in Africa: an analysis of unfolding relations”. In: VÁRIOS (org.). **Southern Africa and Challenges for Mozambique**. IESE : Maputo, 2009.

AMIN, Samir. **Unequal Development: An Essay on the Social Formations of Peripheral Capitalism**. Sussex: Monthly Review Press, 1977.

\_\_\_\_\_. “Understanding the Political Economy of Contemporary Africa”. In: **Africa Development**, Vol. XXXIX, N. 1, 2014. pp. 15-36

ANDERSSON, Per-Ake. “Impacto dos Megaprojectos na Economia Moçambicana”. In: ROLIM, Cássio (org.). **A Economia Moçambicana Contemporânea – Ensaios**. Maputo : Imprensa Universitária (UEM), 2002.

ANTAS JR, Ricardo Mendes. “Elementos para uma discussão epistemológica sobre a regulação no território”. In: **GEOUSP – Espaço e Tempo**, n°16, pp. 81-86. São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. **Território e regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito**. São Paulo : Humanitas, 2005.

ARAÚJO, Manuel Mendes de. “Ruralidades-Urbanidades em Moçambique. Conceitos ou preconceitos?”. In: **Revista da Faculdade de Letras – Geografia (Porto)**, I série, vol. XVII-XVIII, 2001-2002. pp. 5-11.

ARNDT, Channing; JENSEN, Henning Tarp; TARP, Finn. “Stabilization and structural adjustment in Mozambique: an appraisal”. In: **Journal of International Development**, Nº 12, pp. 299-323, 2000.

ARRIGHI, Giovanni. “The African Crisis”. In: **New Left Review**, N. 15, 2002. pp. 5-36

\_\_\_\_\_. **Adam Smith em Pequim: origens e fundamentos do século XXI**. São Paulo : Boitempo, 2007.

ARROYO, Maria Mónica. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2001.

\_\_\_\_\_. “Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental”. In: SILVEIRA, Maria Laura (org.). **Continente em chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 2005.

\_\_\_\_\_. "A economia invisível dos pequenos". In: **Le Monde Diplomatique**, Ano 2, 2008. pp. 30-31

\_\_\_\_\_. "Redes e circulação no uso e controle do território". In: ARROYO, Maria Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza (org.). **Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo : Annablume, 2015.

ARROYO, Maria Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza. "Introdução". In: \_\_\_\_\_ . **Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo : Annablume, 2015.

AURRE, Eduardo; JAÉN, Artur. "Las industrias extractivas en Mozambique: amenaza u oportunidad para el desarrollo?". In: **Revista CIDOB d'Afers Internacionals**, n. 110, pp. 189-211, 2015.

BAIA, Alexandre. "Os meandros da urbanização em Moçambique". In: **Revista GEOUSP – Espaço e Tempo**, n. 29 – Edição Especial África, 2011. pp. 3-30.

BELLUCCI, Beluce "Tudo e nada: a aposta do capital em Moçambique". In: XXII Assembléia Geral Ordinária da CLACSO, IV Conferência Latino-americana e Caribenha de Ciências Sociais, Rio de Janeiro (Brasil), agosto de 2006.

\_\_\_\_\_. **Economia contemporânea em Moçambique: sociedade linhageira, colonialismo, socialismo, liberalismo**. Rio de Janeiro : Educam, 2007.

BESADA, Hany. "Assessing China's relation with Africa". In: **Africa Development**, Vol. XXXVIII, Nos 1&2, 2013, pp. 81-106.

BRUNSCHWIG, Henri. **A partilha da África**. Lisboa : Dom Quixote, 1971.

BUCUANE, Aurelio; MULDER, Peter. "Expanding exploitation of natural resources in Mozambique: will it be a blessing or a curse?". In: VÁRIOS (org.). **Reflecting on Economic Questions**. Maputo : IESE, 2009. pp. 104-153.

BUUR, Lars; TEMBE, Carlota Mondlane; BALOI, Obede. "The White Gold: the role of government and state in rehabilitating the sugar industry in Mozambique". In: **Journal of Development Studies**, Vol. 48, N. 3, 2012. pp. 349-362.

CASTEL-BRANCO, Carlos Nuno. "Economic Linkages between South Africa and Mozambique." **Trabalho Não-Publicado**. Londres: Department of International Development, 2002.

\_\_\_\_\_. "Os Mega Projectos em Moçambique: que contributo para a economia nacional?". **Apresentação no Fórum da Sociedade Civil sobre Indústria Extractiva**. Maputo, Novembro de 2008.

\_\_\_\_\_. "Economia extractiva e desafios de industrialização em Moçambique". In: BRITO, Luís et al. (eds.) **Economia Extractiva e Desafios de Industrialização em Moçambique**. Maputo : IESE, 2010. pp. 19-109.

\_\_\_\_\_. “Dependência de ajuda externa, acumulação e *ownership*: contribuição para um debate de economia política”. In: VÁRIOS (org.). **Desafios para Moçambique 2011**. Maputo : IESE, 2011. pp. 401-466.

CASTILLO, Ricardo Abid. “Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros”. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Circulação, transportes e logística. Diferentes perspectivas**. São Paulo : Outras Expressões, 2011.

CHANG, Ha-Joon. **Chutando a escada: a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica**. São Paulo : Editora UNESP, 2004.

CHICHAVA, Sérgio; DURÁN, Jimena; CABRAL, Lúcia; SHANKLAND, Alex; BUCKLEY, Lila; LIXIA, Tang; YUE, Zhang. “Brazil and China in Mozambican agriculture: emerging insights from the field”. In: **IDS Bulletin**, V. 44, N. 4, 2013. pp. 101-115.

CHILUNDO, Arlindo. “Subsídios para o estudo do transporte rodoviário na província de Nampula (1930-54)”. In: **Revista Cadernos de História (Boletim do Departamento de História da UEM)**, n. 8, outubro de 1990.

\_\_\_\_\_. **Os camponeses e os caminhos de ferro e estradas em Nampula (1900-1961)**. Maputo : Promédia, 2001.

CONSELHO DE MINISTROS. “**Proposta do Programa Quinquenal 2015-2019**”, Fevereiro de 2015. Disponível em:  
<<http://www.portaldogoverno.gov.mz/por/content/download/1960/15695/version/1/file/Plano+Quinquenal+do+Governo+2015-2019.pdf>>. Acesso em: 08 abr. 2015.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 50, de 21 de dezembro de 2000.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 11, de 29 de maio de 2009.

\_\_\_\_\_. Resolução nº 16, de 16 de abril de 1998.

DIBBEN, Pauline. “Transport, trade and economic development in Mozambique: an agenda for change”. In: VÁRIOS (org.). **Reflecting on Economic Questions**. Maputo : IESE, 2009.

DIOGO, Luísa. **A sopa da madrugada. Das reformas à transformação econômica e social em Moçambique: 1994-2009**. Maputo : Plural Editores, 2013.

DOMINGOS, Agostinho Alice Ossumane. **Governança empresarial nas filiais de grandes empresas em países em desenvolvimento: o caso da Mozal em Moçambique**. Dissertação de Mestrado, Departamento de Finanças, ISCTE Business School, Instituto Universitário de Lisboa, 2010.

DOWBOR, Ladislau. **A formação do Terceiro Mundo**. São Paulo : Editora Brasiliense, 1995.

\_\_\_\_\_. “Novos rumos na África”. In: **Revista Eletrônica Carta Maior** (02/04/2013)

DURÁN, Jimena; CHICHAVA, Sérgio. “O Brasil na agricultura moçambicana: parceiro de desenvolvimento ou usurpador de terra?”. In: VÁRIOS (org.) **Desafios para Moçambique 2013**. Maputo : IESE, 2013.

FIORI, José Luís. “A nova geopolítica das nações e o lugar da Rússia, China, Índia, Brasil e África do Sul”. In: **Revista de Economia Heterodoxa**, n. 8, ano VI, 2007.

FONSECA, Madalena Pires. “Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique”. In: **AFRICANA STUDIA**, nº 6, 2003. Universidade do Porto. pp. 201-230.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro : Fundo de Cultura, 1961.

HARVEY, David [2001]. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo : Annablume, 2005.

HOBBSBAWN, Eric [1975]. **A era do capital (1848 – 1875)**. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 2002.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Da fachada atlântica ao âmago da hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola**. Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2007.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). **Moçambique: Anuário Estatístico 2013**. Disponível em <[www.ine.gov.mz](http://www.ine.gov.mz)>. Acesso em 01 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. **Caderno de Informação Rápida 2014**. Disponível em <[www.ine.gov.mz](http://www.ine.gov.mz)>. Acesso em 01 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. **Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2013**. Disponível em <[www.ine.gov.mz](http://www.ine.gov.mz)>. Acesso em 01 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. **Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2009-2011**. Disponível em <[www.ine.gov.mz](http://www.ine.gov.mz)>. Acesso em 01 jun. 2015.

ISMI, Asad. “Impoverishing a continent: the World Bank and the IMF in Africa”. In: **Canadian Centre for Policy Alternatives**. Ottawa : Halifax Initiative Coalition, 2004.

LAMOSO, Lisandra Pereira. “Fluxos e redes técnicas no comércio de minério no território brasileiro”. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Circulação, transportes e logística. Diferentes perspectivas**. São Paulo : Outras Expressões, 2011.

LANGA, Epifânia; MANDLATE, Oksana. “Questões à volta de ligações a montante com a Mozal”. In: VÁRIOS (org.). **Desafios para Moçambique 2013**. Maputo : IESE, 2013. pp. 175-210.

LEMOS, Manuel. “Relações de Lourenço Marques com o Transvaal, antes e depois da ligação ferroviária”. In: **ARQUIVO - Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique (UEM)**, nº 17, pag. 87-124, 1995.

MACHADO, Isabela Silveira. **O Porto de Santos e a revolução dos contêineres**. Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2012.

MALOA, Joaquim Miranda. **A urbanização moçambicana: uma proposta de interpretação**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2016.

MATUSSE, Renato. **África Austral: das migrações bantu à integração regional**. Maputo : Imprensa Universitária, 2009.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (MTC). “**Estratégia para o desenvolvimento integrado do sistema de transportes**”, 2008. Disponível em: <<http://www.mtc.gov.mz/mtc/attachments/article/161/EstrategiaMTCAPublicar.pdf>>. Acesso em: 11 ago. 2015.

MONIÉ, Frederic. “Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil”. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Circulação, transportes e logística. Diferentes perspectivas**. São Paulo : Outras Expressões, 2011.

MUCHANGOS, Aniceto dos. **Moçambique. Paisagens e Regiões Naturais**. Maputo : Edição do Autor, 1999.

MUNGÓI, Cláudio Artur. **Desenvolvimento regional no Vale do Zambeze – Moçambique em Perspectiva**. Tese de Doutorado, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.

NHABINDE, Simeão Amosse. **Desestabilização e guerra econômica no sistema ferro-portuário de Moçambique, 1980-1997**. Maputo : Livraria Universitária, 1999.

NIELSEN, Morten. “Como não construir uma estrada: uma análise etnográfica dos efeitos socioeconômicos de um projecto chinês de construção de infra-estruturas em Moçambique”. In: VÁRIOS (org.). **A Mamba e o Dragão: Relações Moçambique-China em perspectiva**. Maputo : IESE, 2012.

O’LAUGHLIN, Bridget; IBRAIMO, Yasfir. “A expansão da produção de açúcar e o bem estar dos trabalhadores agrícolas e comunidades rurais em Xinavane e Magude”. In: **Cadernos IESE, nº 12P**, 2013.

PEREIRA, João Márcio Mendes. “Banco Mundial: concepção, criação e primeiros anos (1942-60)”. In: **Varia hist.** [online], vol.28, n.47, 2012. pp. 391-419.

\_\_\_\_\_. “O Banco Mundial e a construção política dos programas de ajustamento estrutural nos anos 1980”. In: **Rev. Bras. Hist.** [online], vol.33, n.65, 2013. pp. 359-381.

PEREZ-NIÑO, Helena. “O caminho pela frente: desenvolvimento actual e perspectivas futuras do sector do transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique: Um estudo de caso do Corredor da Beira”. In: VÁRIOS (org.). **Desafios para Moçambique 2014**. Maputo : IESE, 2013.

PONS, Joana Maria Seguí; BEY, Joana Maria Petrus; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. “Nuevas perspectivas para la Geografía de los transportes: algunas aportaciones temáticas y conceptuales del nuevo milenio”. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Circulação, transportes e logística. Diferentes perspectivas**. São Paulo : Outras Expressões, 2011.

RAIMUNDO, Inês Macamo; RAIMUNDO, José A. “A migração moçambicana na África Austral: povoamento e formação de famílias transnacionais”. In: ARROYO, Maria Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza (org.). **Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo : Annablume, 2015.

ROGERSON, Christian. “Spatial development initiatives in Southern Africa: the Maputo Development Corridor”. In: **Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie**, Vol. 92, N. 3, 2001. pp. 324-346.

ROODT, Monty. “The impact of regional integration initiatives and investment in a southern African cross-border regions: The Maputo Development Corridor”. In: **African Sociological Review**, Vol. 12, N. 1, 2008. pp. 88-102.

\_\_\_\_\_. “Borderlands and spatial development initiatives - The impact of regional integration initiatives in a Southern African cross-border region: the Maputo Development Corridor”. In: VÁRIOS (org.). **Southern Africa and challenges for Mozambique**. Maputo : IESE, 2009.

ROQUE, Paula; ALDEN, Chris. “China em Moçambique: prudência, compromisso e colaboração”. In: VÁRIOS (org.). **A Mamba e o Dragão: relações Moçambique-China em perspectiva**. Maputo : IESE, 2012.

ROSSI, Amanda. **Moçambique, o Brasil é aqui**. Rio de Janeiro : Record, 2015

SOUTH AFRICAN DEVELOPMENT COMMUNITY (SADC). **Protocol on Transport, Communications and Meteorology in the Southern African Development Community (SADC) Region**. Maseru : SADC, 1996a.

\_\_\_\_\_. **Protocol on Trade in the Southern African Development Community (SADC) Region**. Maseru : SADC, 1996b.

SANTOS, Boaventura de Sousa. “The Heterogeneous State and Legal Pluralism in Mozambique”. In: **Law & Society Review**, vol. 40, n. 1, pp. 39-76, 2006.

SANTOS, Milton [1978]. **Por uma geografia nova. Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo : EDUSP, 2002.

\_\_\_\_\_. [1979a]. **Economia Espacial**. São Paulo : EDUSP, 2003.

\_\_\_\_\_ [1979b]. **O espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** São Paulo : EDUSP, 2004.

\_\_\_\_\_ [1985]. **Espaço e Método.** São Paulo : EDUSP, 2008.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção.** São Paulo : Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro : Record, 2000.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro : Record, 2001.

SARAIVA, José Flávio Sombra. “A África na Ordem Internacional do Século XXI: mudanças epidérmicas ou ensaios de autonomia decisória?”. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**, Vol. 51, N. 1, 2008. pp. 87-104

SAÚTE, Nelson. **Crônica de uma integração imperfeita: o caso da privatização da gestão dos Portos e Caminhos de Ferro em Moçambique (2000-2005).** Dissertação de Mestrado, Departamento de Sociologia, FFLCH/USP, 2010.

SCHÜTZER, Herbert. **Geopolítica brasileira na África Subsaariana: assertivas cooperativas e ou conflitivas dos governos de Geisel (1974-1979) e Lula (2003-2006). Um estudo de geopolítica comparada.** Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2009.

SERRA, Carlos (org.) [1982]. **História de Moçambique (200 - 1930) – Volume 1.** Maputo : Livraria Universitária (UEM), 2000.

\_\_\_\_\_ (org.). **História de Moçambique (1930-1961) – Volume 2.** Maputo : Livraria Universitária (UEM), 1999.

SILVEIRA, Márcio Rogério. “As cinco revoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro”. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C. **Questões nacionais e regionais do território brasileiro.** São Paulo : Expressão Popular, 2009.

\_\_\_\_\_. “Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas”. In SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Circulação, transportes e logística. Diferentes perspectivas.** São Paulo : Outras Expressões, 2011.

SODERBAUM, Fredrik; TAYLOR, Ian. “Transmission belt for transnational capital or facilitator for development? Problematizing the role of the State in the Maputo Development Corridor”. In: **The Journal of Modern African Studies**, Vol. 39, N. 4, 2001. pp. 675-695.

SUNKEL, Osvaldo. “Desarrollo, subdesarrollo, dependencia, marginación y desigualdades espaciales: hacía un enfoque totalizante”. In: **Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales**, n. 1, v. 1, 1970.

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA (UNECA). **African Statistical Yearbook 2014**. Disponível em <[www.uneca.org](http://www.uneca.org)> . Acesso em 04 jun. 2015.

USAID. “**Maputo Corridor: A Transport Logistics Diagnostic Tool Study**”, Março de 2007. Disponível em: <[http://www.mcli.co.za/mcli-web/downloads/docs/maputo\\_corridor\\_perf\\_assess.pdf](http://www.mcli.co.za/mcli-web/downloads/docs/maputo_corridor_perf_assess.pdf)> . Acesso em: 30 set. 2015.

VALLAUX, Camille. **El suelo y el Estado**. Madrid : Daniel Jorro Editor, 1914.

VICENTE, Vitor Manuel Macedo. **O envolvimento geoestratégico da China no acesso aos recursos energéticos na África Austral: os casos de Angola e Moçambique**. Dissertação de Mestrado, Departamento de Economia, Escola de Ciências Sociais da Universidade de Évora, 2015.

WOOD, Geoffrey; DIBBEN, Pauline. “Ports and shipping in Mozambique: current concerns and policy options”. In: **Maritime Policy and Management**, 32 (2), pp.139-157, 2005.

### **Notícias de Jornal**

CARGO. “**Carga movimentada no porto da Beira deve crescer 15%**”. 31 de outubro de 2014.

\_\_\_\_\_. “**Governo concessiona terminal de carvão do Porto da Beira**”. 03 de agosto de 2014.

JORNAL NOTÍCIAS. “**JUE já processou 1,7 bilhão de dólares**”. 30 de agosto de 2014.

MACAUHUB. “**Governo de Moçambique prepara quadro legal do serviço de cabotagem**”. 15 de abril de 2016.

\_\_\_\_\_. “**Seca atinge produção de açúcar em Moçambique**” 08 de abril de 2016.

\_\_\_\_\_. “**Moçambique pretende atrair capital para a cabotagem**”. 09 de março de 2016.

\_\_\_\_\_. “**Brasileira Vale garante interesse da Mitsui & Co nos projetos em Moçambique**”. 01 de abril de 2016.

\_\_\_\_\_. “**Empresas de Moçambique, China e África do Sul constroem gasoduto em Moçambique**”. 02 de março de 2016.

\_\_\_\_\_. **“Obras de ampliação do porto de Nacala, Moçambique, iniciam-se em 2016”**. 11 de janeiro de 2016.

\_\_\_\_\_. **“Moçambique aumenta preços para a importação de açúcar”**. 06 de agosto de 2015.

\_\_\_\_\_. **“Exportação de açúcar de Moçambique pode aumentar na campanha 2015/2016”**. 23 de julho de 2015.

\_\_\_\_\_. **“Banco islâmico financia estrada que liga Moçambique à Tanzânia”**. 12 de junho de 2015.

\_\_\_\_\_. **“Fábrica de produtos em alumínio inaugurada em Moçambique”**. 03 de junho de 2015.

\_\_\_\_\_. **“Porto de Nacala, Moçambique, com recorde de carga processada em 2014”**. 25 de fevereiro de 2015.

\_\_\_\_\_. **“Consórcio indiano ICVL anuncia investimentos de 2 mil milhões de dólares em Moçambique”**. 30 de janeiro de 2015.

\_\_\_\_\_. **“Botsuana quer exportar carvão a partir de Moçambique”**. 27 de janeiro de 2015.

\_\_\_\_\_. **“Empresas chinesas e portuguesas terminam em outubro estrada Nampula-Cuamba, em Moçambique”**. 07 de janeiro de 2015.

\_\_\_\_\_. **“Rede de distribuição de gás em expansão no Sul de Moçambique”**. 30 de dezembro de 2014.

\_\_\_\_\_. **“Porto de Maputo, Moçambique, processa 19 milhões de toneladas de carga em 2014”**. 11 de dezembro de 2014.

\_\_\_\_\_. **“Mozal maior empresa de Moçambique em 2013”**. 10 de dezembro de 2014.

\_\_\_\_\_. **“Thai Moçambique Logística promete solução de baixo custo para escoamento de carvão moçambicano”**. 26 de novembro de 2014.

\_\_\_\_\_. **“Armando Guebuza inaugura estradas no norte de Moçambique”**. 26 de novembro de 2014.

\_\_\_\_\_. **“Matchedje Motor coloca no mercado primeiros veículos produzidos em Moçambique”**. 25 de setembro de 2014.

VALOR ECONÔMICO. **“Mitsui será parceira da Vale em Moçambique”**. 10 de dezembro de 2014.

\_\_\_\_\_. **“Odebrecht tem projeto de zona franca e industrial”**. 23 de junho de 2014.

## Sítios Eletrônicos

Administração Nacional de Estradas (ANE) – Disponível em: <[www.ane.gov.mz](http://www.ane.gov.mz)>. Último acesso em 13 nov. 2015.

Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) – Disponível em: <[www.afdb.org](http://www.afdb.org)>. Último acesso em 10 jun. 2015.

Banco Central do Brasil (BCB – Conversão de Moedas) – Disponível em: <<http://www4.bcb.gov.br/pec/conversao/conversao.asp>>. Último acesso em 24 nov. 2016.

Banco Mundial (Moçambique) – Disponível em: <[www.worldbank.org/en/country/mozambique](http://www.worldbank.org/en/country/mozambique)>. Último acesso em 17 fev. 2016.

Comissão Econômica para a África da ONU (UNECA) – Disponível em: <[www.unece.org](http://www.unece.org)>. Último acesso em 01 jun. 2015.

Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN) – Disponível em: <[www.cdn.co.mz](http://www.cdn.co.mz)>. Último acesso em 08 jun. 2016.

Ilovo Sugar (empresa açucareira da África do Sul) – Disponível em: <[www.ilovosugar.co.za](http://www.ilovosugar.co.za)> Último acesso em 30 mai. 2016.

Instituto Nacional de Estatística (INE) – Disponível em: <[www.ine.gov.mz](http://www.ine.gov.mz)>. Último acesso em 23 ago. 2016.

Lalgy (empresa transportadora de Moçambique) – Disponível em: <[www.lalgy.co.mz](http://www.lalgy.co.mz)>. Último acesso em 20 nov. 2015.

Maputo Port Development Corporation (MPDC) – Disponível em: <[www.portmaputo.com](http://www.portmaputo.com)>. Último acesso em 27 jun. 2016.

Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique (MTC) – Disponível em: <[www.mtc.gov.mz](http://www.mtc.gov.mz)>. Último acesso em 25 jul. 2016.

MozStar (empresa transportadora de Moçambique) – Disponível em: <[www.mozstar.info/pt/](http://www.mozstar.info/pt/)>. Último acesso em 01 ago. 2016.

Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) – Disponível em: <[www.cfm.co.mz](http://www.cfm.co.mz)>. Último acesso em 10 jun. 2015.

Supersteel (empresa transportadora de Moçambique) – Disponível em: <[supersteel-mz.com](http://supersteel-mz.com)>. Último acesso em 20 nov. 2015.