



A inserção de Moçambique na globalização: riscos, desafios e dinâmicas territoriais
Mozambique's insertion in globalization: risks, challenges and territorial dynamics

Frédéric Monié

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Resumo: A trajetória recente da economia e da sociedade moçambicanas é frequentemente apresentada como um exemplo de sucesso no contexto de reposicionamento da África subsaariana no espaço econômico mundial. Moçambique, em grande parte destruído pela guerra de independência e o conflito civil que seguiu, ingressou a partir dos anos 1990, numa era de reconstrução e modernização de sua base produtiva e territorial. Os ganhos em termos de crescimento econômico e diminuição da pobreza foram expressivos. No entanto, a consolidação de um padrão de acumulação de cunho extrativista gerou efeitos econômicos, sociais e territoriais contraditórios. Dependência em relação aos mercados de *commodities*, efeitos pouco desenvolvimentistas do crescimento econômico e acirramento das desigualdades territoriais em diversas escalas questionam o atual modelo de inserção na globalização.

Palavras-chave: Globalização; políticas de desenvolvimento; dinâmicas territoriais; Desigualdades; Moçambique

Abstract. The recent trajectory of the Mozambican economy and society is often presented as an example of success in the context of the repositioning of sub-Saharan Africa in the world economic space. Mozambique, largely destroyed by the war of independence and the civil conflict that followed, entered from the 1990s onwards, in an era of reconstruction and modernization of its productive and territorial base. The gains in terms of economic growth and poverty reduction were significant. However, the consolidation of a pattern of accumulation of an extractive nature generated contradictory economic, social and territorial effects. Dependence on commodity

markets, low developmental effects of economic growth and worsening territorial inequalities at various scales question the current model of insertion in globalization.

Keywords: Globalization; development policies; territorial dynamics; Inequalities; Mozambique

Introdução

A trajetória recente da economia e da sociedade moçambicanas é frequentemente apresentada como um exemplo de emergência e de sucesso, no contexto da atual onda de “afro-otimismo” decorrente do reposicionamento da África subsaariana no tabuleiro de xadrez da geoeconomia mundial. Moçambique, em grande parte destruído pela guerra de independência e um terrível conflito civil, ingressou a partir dos anos 1990, numa era de reconstrução e modernização de sua base produtiva e territorial. Os ganhos em termos de crescimento econômico e diminuição da pobreza foram imediatos e expressivos. No entanto, a consolidação de um padrão de acumulação altamente dependente dos investimentos de grande porte e intensivos de capital de firmas multinacionais em setores como a mineração, a cadeia óleo e gás, a incorporação imobiliária, o turismo ou a logística gerou efeitos econômicos, sociais e territoriais contraditórios. Nos últimos anos, a crescente exposição da economia moçambicana as oscilações dos mercados de *commodities* tem representado um risco maior, hoje agravado pela pandemia de Coronavírus/Covid-19 que impacta gravemente todos os setores econômicos, o mercado de trabalho e a sociedade. Nosso artigo, analisa Moçambique como nova fronteira de acumulação para o capitalismo global onde grandes corporações desenvolvem estratégias de integração vertical cujos impactos questionam a pertinência socioeconômica e territorial deste padrão de acumulação. Apontamos, em particular, que os riscos de doença holandesa e “maldição dos recursos naturais” aumentam com a descobertas de gigantescas reservas de gás natural no extremo norte do país no início da década de 2010 (parte 2). A última secção, apresenta, por sua parte, uma reflexão sobre os efeitos territoriais do atual padrão de acumulação. A crescente inserção do país na globalização se traduz por dinâmicas observadas em muitos países emergentes e africanos. Investimentos que integram territórios-redes das firmas produtoras e exportadoras de *commodities* apresentam um elevado nível de competitividade que contrasta com seu baixo grau de integração espacial e inclusão social (parte 3). Anteriormente, precisamos contextualizar os riscos e desafios atuais, analisando a trajetória do modelo de desenvolvimento moçambicano desde o início da década de 1990 (parte 1).

Moçambique: um país emergente na África subsaariana?

Evolução geral da conjuntura econômica na África

Em maio de 2000, depois das décadas perdidas de 1980 e 1990, o semanal britânico de viés neoliberal intitulava um número especial sobre a África: “*The hopeless continent*”, o continente sem esperança (The Economist, 13/05/2010). Onze anos depois, a mesma região do mundo estava, segundo os editorialistas da mesma revista, despertando tal um gigante adormecido (The Economist, 02/11/2011). Em 2010, a empresa global de consultoria Mc Kinsey publicou, por sua parte, um relatório intitulado *Lions on the move: The progress and potential of African economies* que, também, manifestava grande entusiasmo diante de uma conjuntura de crescimento econômico sustentado e da capacidade das economias africanas de resistir aos impactos da crise mundial de 2008-2009¹. Mais recentemente, o termo de emergência tem sido frequentemente usado para caracterizar a nova trajetória econômica africana. 37 países do continente já elaboraram projetos e programas planejando sua emergência. No campo acadêmico, o Observatoire de l’Afrique Émergente, *think tank* de experts africanos hospedado na Universidade de Montréal (Québec-CA), publica um índice, elaborado a partir de indicadores econômicos, sociais e sócio-políticos, que classifica os países em função do seu potencial de emergência². Seguindo globalmente a retórica *mainstream* da literatura de instituições internacionais (Banco Mundial, FMI, União Africana etc.), os autores apostam numa dinâmica de sinergia econômica entre a África e o resto do Mundo. A onda de “afro-otimismo” se alimenta do dinamismo das economias nacionais cujo crescimento entre o início dos anos de 2000 e os meados da década de 2010 contrasta com a relativa letargia das economias dos países centrais, menos atrativas para capitalistas em busca de retorno elevado e rápido sobre o investimento³. Na primeira década do século, o PIB da África cresceu em média de 6% ao ano e o PIB *per capita* cresceu duas vezes mais rápido do que nas nações da OCDE. Moçambique, Angola, Nigéria, Etiópia, Chade, Gana, Ruanda são, então, apontados como países em emergência, em virtude do crescimento econômico acelerado e sustentado, associado às transformações das sociedades (emergência de uma classe média, urbanização etc.). Desde então, matérias jornalísticas, estudos acadêmicos, investidores e operadores do mercado apresentam a África subsaariana como a mais nova e mais promissora fronteira para o capitalismo global⁴.

¹ ALATOVNIK, Tarik, *et al.* *Lions on the move: The progress and potential of African economies*. Mc Kinsey Global Institute, 2010. <http://www.mckinsey.com/global-themes/middle-east-and-africa/lions-on-the-move>

² GAZIBO, Mamadou; MBABIA, Olivier. Index de l’émurgence en Afrique – 2019. Montréal, Observatoire de l’Afrique Émergente, 2019.

³ AKINKWOTU, Oluwatooni; WAPMUK, Sharkdam. As dinâmicas da África nas relações mundiais: do afro-pessimismo para o afro-otimismo? *Revista Brasileira de Estudos Africanos*. nº4, 2017, pp-11-31.

⁴ HAMADOU DAOUA, Youssoufou. Dynamiques, marqueurs et fragilités des trajectoires d’émurgence en Afrique subsaharienne. *Mondes en développement*, vol.186, no. 2, 2019, pp. 121-136

Em 2020, observamos, no entanto, que a conjuntura atual acende sinais de alerta ilustrativos da persistência de importantes gargalos no caminho da bifurcação estrutural. Nigéria e Angola sofrem uma forte diminuição das receitas das exportações e uma crise orçamentária consequente da diminuição do preço do barril de petróleo desde 2014, fenômeno que se agravou com a queda da demanda mundial por hidrocarbonetos provocada pela pandemia de Coronavírus/COVID-19⁵. Chade enfrenta problemas econômicos e financeiros semelhantes que se combinam à uma agravamento do cenário geopolítico interno. Moçambique perdeu parte de sua credibilidade em relação as Agências Internacionais depois do escândalo das dívidas ocultas (2016) e sofre uma forte retração do investimento em função da atual crise pandêmica. O cenário é mais complexo na Etiópia, país que passa por um processo de modernização econômica e política, mas cuja estabilidade geopolítica interna é questionada pela crise do modelo de “federalismo étnico”. Entre os “leões” da década de 2000, Ruanda, país que pouco depende das exportações de recursos naturais, é provavelmente o único que mantém uma relativa estabilidade econômica e uma tendência de melhoria de alguns indicadores sociais.

Convém também ressaltar que, mesmo se a modernização conservadora em curso nos países citados teve resultados considerados positivos em termos macroeconômicos, persistem sintomas clássicos do subdesenvolvimento: inserção dependente na Divisão Internacional do Trabalho (DIT), influência de atores políticos e econômicos externos, elevada dependência das exportações de recursos naturais, alto nível de endividamento, Estados predadores, instabilidade geopolítica, desigualdades territoriais e sociais etc.⁶.

Da reconstrução à emergência econômica?

A trajetória recente de Moçambique apresenta as mesmas dinâmicas contraditórias que o resto do continente. Assimilada a um caso de emergência econômica, a recente “história de sucesso” moçambicana é associada à reconstrução do país num ambiente de estabilidade política e institucional e à adoção, pelas autoridades, do receituário macroeconômico neoliberal a partir da década de 1980. Na época, a base produtiva era em parte destruída e os circuitos de produção, transporte e distribuição desorganizados pela guerra de independência (1964-1974) e pelo conflito civil ainda em curso (1976-1992). Os investimentos estatais eram essencialmente consagrados ao esforço de guerra, em detrimento do desenvolvimento do país, que se tornava cada vez mais dependente da ajuda internacional⁷. Foi neste contexto que o governo abandonou os princípios que

⁵ MONIÉ, Frédéric. A África subsaariana diante da pandemia de Coronavírus/COVID-19: difusão espacial, impactos e desafios. *Espaço e Economia*. N°18, 2020

⁶ VIRCULON, Thierry. Ce qui émerge dans l'émergence de l'Afrique. *The Conversation*. 02/07/2018

⁷ BELLUCCI, Beluce. *Economia Contemporânea de Moçambique*. EDUCAM. Rio de Janeiro, 2007

orientavam as políticas econômicas desde a Independência e adotou, sem abdicar da retórica “socialista”, uma série de reformas institucionais estruturais de cunho neoliberal. O país aderiu a Convenção de Lomé (1984) e ao Fundo Monetário Internacional (1984) e se dotou de uma nova constituição instituindo o multipartidarismo (1990). O novo quadro institucional e regulatório, adequado às exigências do Banco Mundial e do FMI, viabiliza a adoção de um Plano de Ajuste Estrutural (*Programa de reabilitação econômica*) (1987), a proteção da propriedade privada e dos contratos, a privatização parcial de empresas industriais etc. Graças ao novo ambiente favorável aos negócios, o governo aposta na atração Investimentos Diretos Externos (IDEs) para alavancar o crescimento da economia nacional.

Nos espaços rurais, que concentram a grande maioria da população, as condições dos Moçambicanos não melhoram em termos de segurança alimentar, saúde e educação, enquanto o Estado aloca grande parte do investimento no pagamento da dívida externa e na defesa do regime frente a ameaça da guerrilha da RENAMO. Os indicadores sociais posicionam então Moçambique entre os países mais pobres do mundo.

Em 1992, num contexto regional marcado pelo fim do *apartheid* e das guerras na Angola e na Namíbia, os acordos de paz entre a Frelimo e a Renamo marcam o ingresso do país numa era de maior estabilidade geopolítica, depois de décadas de conflitos sangrentos. O novo cenário político permite alavancar o projeto de reconstrução e de consolidação de uma economia de mercado moderna⁸. A conversão ao neoliberalismo viabiliza a obtenção de linhas de financiamento por parte das agências internacionais enquanto a ajuda internacional financia cerca de 40% das despesas estatais⁹ ¹⁰. O crescimento do PIB apresenta grande volatilidade no período, marcado por enchentes (1995 e 2000) que, além de seu custo humano, prejudicaram a reconstrução da economia.

A década de 2000 representa um momento de abertura externa e de decolagem da economia moçambicana. Os megaprojetos alavancam uma dinâmica dependente de capital externo, cujos investimentos são estimulados pelas autoridades. Acompanhando uma tendência mundial, o governo moçambicano promove políticas e projetos visando a intensificar a inserção do país nas redes da globalização. Moçambique entra, então, na era da *substituição das exportações*¹¹ que privilegia atividades produzindo em larga escala e consideradas competitivas para competir nos mercados externos. A teoria das vantagens comparativas justifica a prioridade acordada à atração do

⁸ MASHA, Iyabo; ROSS, Doris. A experiência de crescimento, o conjunto de políticas macroeconômicas e as instituições. In ROSS, D. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.7-25.

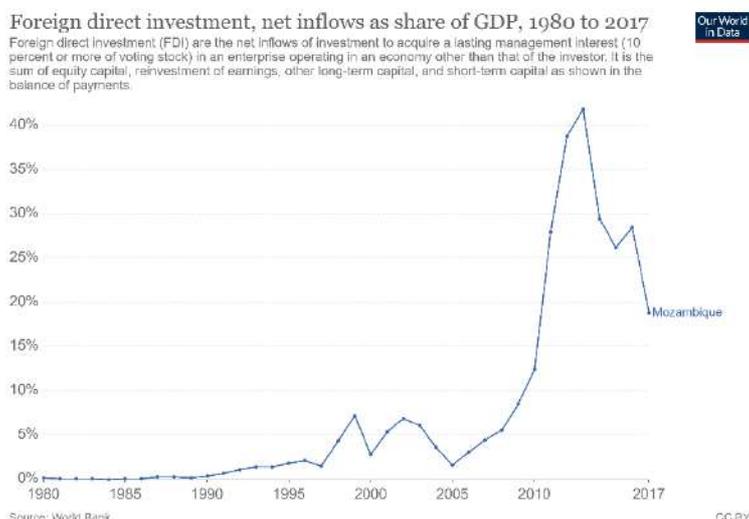
⁹ FOLIO, Fabrice. Regards sur le Mozambique contemporain, *EchoGéo*, 7|2008. URL: <http://journals.openedition.org/echogeo/8313>

¹⁰ MASHA, Iyabo; ROSS, Doris. A experiência de crescimento, o conjunto de políticas macroeconômicas e as instituições. In ROSS, D. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.7-25.

¹¹ BELLUCCI, Beluce. *Economia Contemporânea de Moçambique*. EDUCAM. Rio de Janeiro, 2007

investimento externo e especializações produtivas que contribuem para a reestruturação do território. As Parcerias Público Privado (PPPs) constituem o arranjo institucional privilegiado para atrair o capital estrangeiro. Observamos (gráfico 1) um fluxo sem precedentes de investimentos que passaram de 65 milhões de dólares em 1997 para uma média de 400 a 500 milhões na década de 2000 sendo essencialmente direcionados para setores e atividades considerados prioritários pelas autoridades.

Gráfico 1
Participação dos IDE na formação do PIB entre 1980 e 2017
(em %)

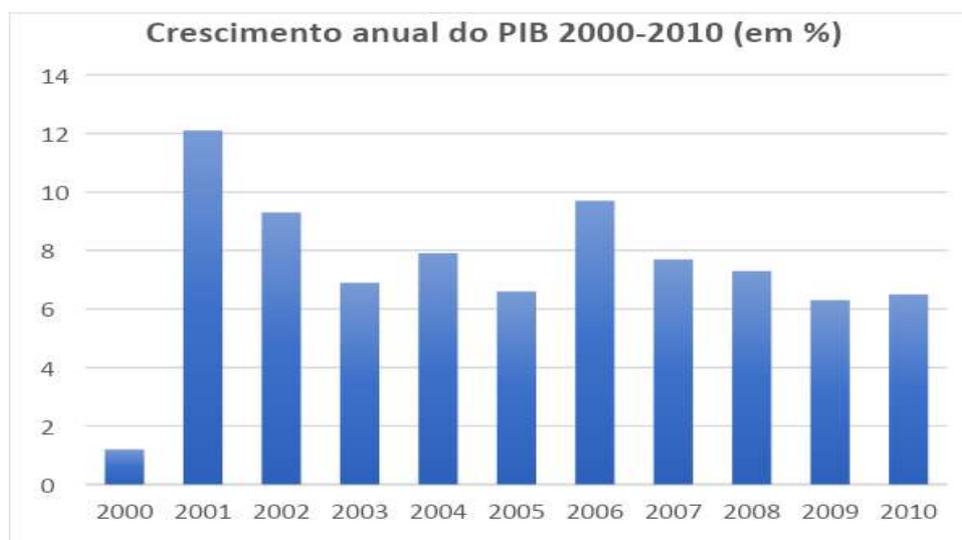


Fonte: Banco Mundial/Our World In Data

O capital externo foi aplicado, em primeiro lugar, no Corredor de Maputo, cuja projeto de modernização e reestruturação articula investimentos em infraestruturas de transporte (ferrovias, rodovias e portos) e a inauguração de uma fábrica de alumínio na periferia de Maputo em 2000. O governo conseguiu atrair investidores estrangeiros graças à incentivos fiscais generosos, à oferta de energia elétrica a baixo custo e a garantia de um mercado externo em expansão a médio prazo. A fábrica da MOZAL é hoje responsável pela metade da produção industrial, 30% do valor agregado manufatureiro, 75% das exportações de bens manufaturados e 42% das receitas das exportações. Apesar do seu baixo impacto sobre o desenvolvimento humano e a geração de empregos, o projeto da MOZAL é frequentemente apresentado como um sucesso pela sua contribuição ao crescimento do PIB (gráfico 2) e por constituir uma vitrine para firmas estrangeiras

interessadas em investir no país¹².

Gráfico 2



Fonte: Instituto Nacional da Estatística (INE)

Em meados da década de 2000, a descoberta de novas reservas de carvão mineral na Província de Tete atraiu atores globais da mineração como Rio Tinto (Inglaterra-Austrália) e, sobretudo, Vale (Brasil) que obtiveram concessões de 25 anos para explorar as minas do distrito de Moatize (imagem 1). As multinacionais foram atraídas por um regime fiscal vantajoso num período de forte expansão da demanda mundial por *commodities*. A instalação das minas e as operações de extração de carvão contribuíram de forma decisiva para o crescimento do PIB e do comércio exterior na 2ª metade dos anos 2000, ilustrando a dependência crescente da economia moçambicana em relação as exportações de recursos naturais.

Imagem 1
Mina de carvão em Moatize (Tete)



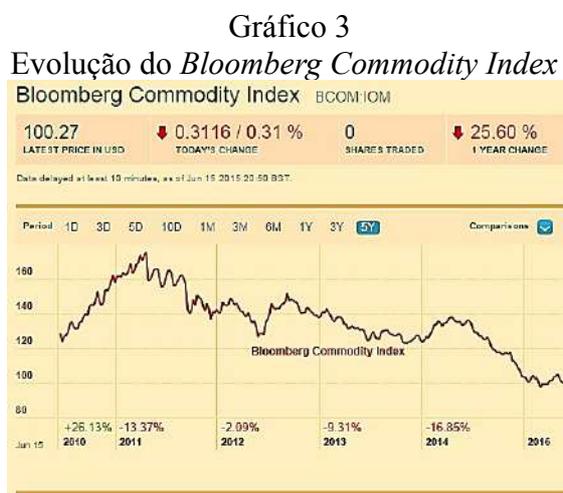
Autoria da foto: Marcelo Coelho/Vale

¹² RASAGAM, Ganesh *et al.* Corredores de desenvolvimento de Moçambique: plataformas para uma prosperidade partilhada. In Ross, D. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: Fundo Monetário Internacional, 2014, pp.92-101

Apesar dos riscos para a economia e sociedade, as orientações privilegiando a inserção competitiva do país nos circuitos econômicos e comerciais globais não foram questionadas pelas autoridades. Megaprojetos infra estruturais e industriais e exportações de produtos primários (alumina, madeira, frutos do mar, energia elétrica, grafite, chá, açúcar etc.) continuam sendo apreendidos como estratégicos para a balança comercial, o acúmulo de divisas estrangeiras, o crescimento econômico e o desenvolvimento do país. A abertura de uma nova fronteira de acumulação de natureza extrativista no extremo norte do país, onde foram descobertas reservas gigantes de gás natural (cf. supra), e o volume de capital investido em corredores de desenvolvimento cuja finalidade maior é o escoamento de matérias primas, confirmam a opção estratégica do governo.

Moçambique após o super ciclo das commodities e em tempos de pandemia

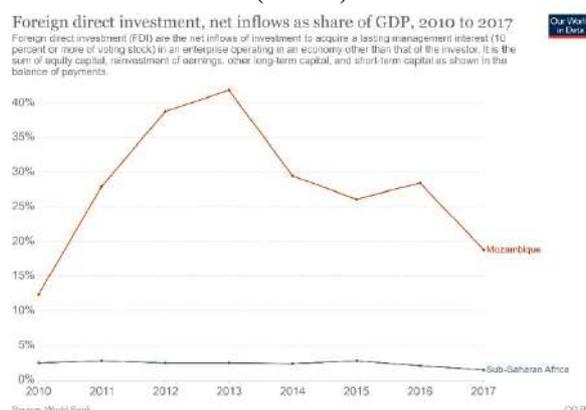
A década de 2010 foi marcada por mudanças importantes no cenário econômico mundial. A desaceleração do ritmo de crescimento da economia chinesa e em diversos países emergentes (Índia, Brasil, México, Turquia etc.) provocou uma forte retração da demanda por recursos naturais. O fim do *super ciclo das commodities*, que alimentou a expansão econômica na África subsaariana a partir de 2000, provocou uma queda do preço das principais matérias primas nos mercados mundiais (gráfico 3).



Fonte: Bloomberg

A diminuição da demanda e a queda do preço das principais matérias primas impactaram negativamente a conjuntura econômica moçambicana, altamente dependente dos fluxos de capital externo, que diminuíram significativamente a partir de 2013 (gráfico 4). Paralelamente, notamos, também, uma retração da ajuda internacional, que contribuía para cerca da metade do orçamento do governo em 2010.

Gráfico 4
Participação dos IDE na formação do PIB entre 2010 e 2017
(em %)



Fonte: Banco Mundial/Our World in Data

Nesta conjuntura, o crescimento do PIB moçambicano desacelerou significativamente, evidenciando os limites de um modelo de desenvolvimento altamente dependente dos fluxos de capital externo e das exportações de *commodities* (tabela 1). O escândalo das dívidas ocultas, que estourou em 2016 quando o governo revelou que, para comprar de material bélico francês tinha contratado empréstimos somando 2 Bi. de US dólares entre os quais 500 milhões foram escondidos do Parlamento e dos órgãos internacionais, abalou a credibilidade das autoridades em relação à seus credores que suspenderam imediatamente à sua ajuda ao país. Moçambique enfrentou, então, sua pior crise financeira em décadas, num contexto marcado por importantes projetos logísticos, energéticos, imobiliários em andamento.

Tabela 1
Evolução do PIB de Moçambique entre

Data	PIB (Bi. de US. \$)	Cresc. PIB (%)
2010	10,457	6.7%
2011	13,131	7.1%
2012	15,178	7.2%
2013	16,013	7.1%
2014	16,872	7.4%
2015	14,798	6.6%
2016	10,897	3.8%
2017	12,586	3.7%
2018	14,396	3.3%

Fonte: Banco Mundial

Em 2019, o ritmo de crescimento da economia diminuiu ainda mais (previsão de +2,2%) sob o efeito ciclones tropicais Idai e Kenneth que impactaram fortemente as regiões da Beira e de Pemba, evidenciando a vulnerabilidade socioambiental do litoral moçambicano diante de eventos climáticos deste porte. No final do mesmo ano, a situação se agravou quando a Vale decidiu

suspender temporariamente suas atividades em Moatize para operar a transição do carvão energético, produto de baixo valor, para a produção de carvão destinado ao setor metalúrgico. Nesse cenário conturbado, a pandemia de Coronavírus/COVID-19 e a decretação do estado de emergência pelas autoridades paralisaram algumas atividades (como o turismo) e impactaram severamente outras (comércio e serviços informais, mineração, cadeia óleo e gás, construção civil etc.)¹³¹⁴. As consequências humanas, sociais e econômicas da crise sanitária, que afetarão mais duramente categorias sociais e regiões que permaneceram às margens do processo de “emergência” do país, questionam um modelo econômico socialmente não inclusivo e já estimulam uma mobilização da sociedade civil em prol da construção de alternativas¹⁵.

Moçambique como nova fronteira de acumulação para o capitalismo mundial

Os megaprojetos: possibilidades e limites

Moçambique foi um dos países africanos pioneiros na adoção dos princípios do neoliberalismo e de Planos de Ajuste Estrutural e um dos primeiros a privilegiar os megaprojetos como vetores de desenvolvimento e, posteriormente, como instrumentos privilegiados da nova inserção da economia na globalização. Os governos apostavam que os sacrifícios fiscais e orçamentários realizados para atrair corporações multinacionais seriam compensados quando o país ganharia a confiança dos investidores estrangeiros para desenvolver novos projetos num ambiente de negócios considerado adequado¹⁶. Os megaprojetos alavancaram o crescimento econômico, além de contribuir para a reestruturação produtiva, conferindo maior peso à agricultura capitalista, à mineração (areias pesadas de Kenmare, carvão mineral de Tete), ao transporte e à energia (gás natural de Inhanbane e Cabo Delgado).

O economista moçambicano Castel-Branco define os megaprojetos com base em características entre as quais podemos destacar a magnitude do investimento (superior a 500 M. de US \$), sua intensividade em capital, sua concentração setorial (extrativismo e infraestruturas), o predomínio de firmas multinacionais e uma forte exposição às oscilações dos mercados¹⁷. Podemos

¹³ MONIÉ, Frédéric. A África subsaariana diante da pandemia de Coronavírus/COVID-19: difusão espacial, impactos e desafios. *Espaço e Economia*. N°18, 2020.

¹⁴ MUSSAGY, Ibraimo Hassane. Os efeitos do COVID-19 em Moçambique: a economia em ponto morto. *Mimeo*, Beira, 06/04/2020, 5p.

¹⁵ [ALIANÇAC19, 2020](https://aliancac19.files.wordpress.com/2020/04/por-um-estado-de-emergencia-com-justica-15.pdf). *Por um Estado de Emergência com Justiça Social, Ambiental, Económica e de Género. propostas da sociedade civil Moçambicana, face à pandemia do COVID-19*. Maputo: Aliança Moçambicana da Sociedade Civil C-19, 2020. Disponível em: <https://aliancac19.files.wordpress.com/2020/04/por-um-estado-de-emergencia-com-justica-15.pdf>

¹⁶ XIONG, Yi. O papel dos mega projetos e seu peso sobre o crescimento e o emprego. In ROSS, Dora. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.26-36

¹⁷ CASTEL-BRANCO, Carlos N. (2008). *Os mega projectos em Moçambique. Que contributo para a economia nacional?* Fórum da Sociedade Civil sobre Indústria Extractiva, Maputo, 27-28/11/2008.

acrescentar que os grandes projetos requerem investimentos em infraestruturas e redes técnicas associadas: linha de 1.400 quilômetros conectando a barragem de Cahora Bassa à África do sul; ramais ferroviários e terminais portuários à serviço da MOZAL etc. As autoridades souberam valorizar um ambiente institucional favorável (incentivos fiscais, facilidades para remessas de lucros etc.), um potencial considerável para investimentos de grande porte nas redes de transporte e energéticas e a disponibilidade global de IDEs.

Nas décadas de 2000 e 2010, os mega projetos incidiram positivamente sobre o crescimento econômico. Avalia-se que durante a fase de construção ou produção, eles contribuem para 2 a 4% de ganhos no crescimento do PIB, conforme foi observado durante a reforma de Cahora Bassa e no lançamento da MOZAL¹⁸. Sua contribuição às exportações oscilaria entre 60 e 70%. Os megaprojetos são também ilustrativos de um modelo de desenvolvimento que, após a América latina, está alcançado seus limites na África subsaariana. Intensivos em capital, os projetos geram pouco emprego em relação aos recursos investidos, com exceção da fase instalação das unidades produtivas ou das infraestruturas. A fundição da MOZAL é, por exemplo, responsável pela metade da produção industrial, mas emprega somente 2% da mão-de-obra industrial, o que representa 1 posto de trabalho por 160.000 dólares de investimentos^{19,20}. Num país em desenvolvimento, onde um dos maiores desafios consiste em oferecer empregos formais aos grandes contingentes de jovens que ingressam no mercado de trabalho, a prioridade acordada à investimentos poupadores em mão-de-obra pode, portanto, parecer contraditória. Outro ponto crítico reside no fato que os incentivos fiscais destinados a atrair investidores explicam que os megaprojetos contribuem pouco à arrecadação de tributos pelo Estado²¹.

Os projetos são monopolizados pelo capital transnacional, representado por firmas privilegiando estratégias de integração vertical que minimizam a participação de empresas nacionais, tanto a montante quanto a jusante. Os efeitos desencadeadores sobre o tecido econômico local/regional são restritos considerando o volume dos investimentos aplicados no perímetro do projeto. Na época da construção da fundição MOZAL, aproximadamente 6% dos custos foram, por exemplo, imputáveis à serviços prestados por firmas moçambicanas ou à compras realizadas no país²².

¹⁸ XIONG, Yi. O papel dos mega projetos e seu peso sobre o crescimento e o emprego. In ROSS, Dora. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.26-36

¹⁹ CASTEL-BRANCO, Carlos N. (2008). *Os mega projectos em Moçambique. Que contributo para a economia nacional?* Fórum da Sociedade Civil sobre Indústria Extractiva, Maputo, 27-28/11/2008.

²⁰ MASHA, Iyabo; ROSS, Doris. A experiência de crescimento, o conjunto de políticas macroeconômicas e as instituições. In ROSS, D. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.7-25.

²¹ CASTEL-BRANCO, Carlos N. (2008). *Os mega projectos em Moçambique. Que contributo para a economia nacional?* Fórum da Sociedade Civil sobre Indústria Extractiva, Maputo, 27-28/11/2008.

²² XIONG, Yi. O papel dos mega projetos e seu peso sobre o crescimento e o emprego. In ROSS, D. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.26-36

De maneira mais geral, em Moçambique como no resto do Mundo, os megaprojetos consolidam uma representação tradicional do desenvolvimento associado à magnitude material das obras, aos impactos sobre o crescimento econômico e à uma retórica do progresso que legitima as opções dos governos. Após terem sido relacionados aos projetos de expansão regional da economia sul africana, os megaprojetos são hoje abertos à corporações globais, em particular de países emergentes, que consolidam a inserção da economia de Moçambique na globalização como exportadora de *commodities* e de produtos pouco processados.

Os Corredores de Desenvolvimento

Mesmo se Portugal almejou criar um vasto império conectando os oceanos Atlântico e Índico, foi a consolidação da potência geopolítica britânica no cone sul africano a partir da 2ª metade do século XIX que contribuiu para transformar o território moçambicano numa periferia integrada ao *core* da África austral. Moçambique foi, assim, transformado em “*projeção para o Oceano Índico dos antigos territórios britânicos da África austral*”²³ através de acordos comerciais, programas de importação de mão-de-obra para as minas do *Rand* e, sobretudo, da construção de ferrovias e instalações portuárias atendendo os interesses dos países vizinhos sem fachada marítima. Esse momento constituiu provavelmente uma bifurcação maior na construção da base territorial Moçambique que foi profundamente marcada pela existência de três corredores de escoamento de mercadorias conectando o interior da África austral ao litoral do país. O escoamento de cargas oriundas de países (Zimbábue, Malawi) e regiões (Gauteng) encravados constituiu uma variável estratégica na orientação dos investimentos. Por essa razão, eixos transversais entre a hinterlândia regional e os portos de exportação moçambicanos foram privilegiados (mapa 1). Desde então, o país desempenha um papel central para as exportações de países limítrofes (Zimbábue, Suazilândia, Malawi, Zâmbia e África do sul). As conexões entre o Norte e o Sul do país foram, ao contrário, dificultadas pela ausência de eixo maior de circulação.

Mapa 1 Eixos ferroviários

²³ DUBRESSON, Alain; MARCHAL, Jean-Yves; RAISON, Jean-Pierre. *Les Afriques au Sud du Sahara*. Paris: Belin-Reclus, 1994



Fonte: @africa-confidential

No seu desenho tradicional, os corredores são simples eixos de transporte conectados à portos marítimos. Mas, a partir dos anos 1990, sob forte influência do Banco Mundial, os projetos de corredores se tornam mais complexos, quando eixos de circulação são transformados em vetores de desenvolvimento que devem estimular o comércio internacional, o crescimento econômico, o desenvolvimento regional e a integração de espaços supranacionais (como blocos regionais). Institucionalmente, assistimos a uma mudança significativa com a crescente participação da iniciativa privada, através de Parcerias Público Privado (PPPs), dentro de um ambiente favorável aos negócios. A flexibilização dos tramites aduaneiros e logísticos nos postos de fronteira terrestres é, também, considerada prioritária para garantir a fluidez da circulação.

Os corredores de desenvolvimento constituem então um elemento central das políticas de ordenamento territorial em muitos países do Sul: corredores bioceânicos na América do sul; Corredor Puebla-Panamá na América central; Corredor do Mekong integrando Mianmar, Tailândia, Laos e Vietnam etc. Na África subsaariana, os governos multiplicam as iniciativas, num contexto de forte crescimento das exportações de *commodities*, em particular destinadas à mercados asiáticos. A precariedade e a insuficiente capacidade de carga das infraestruturas estimulam a elaboração de projetos destinados a superar estes gargalhos. A Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), onde existem eixos de transporte transnacionais desde o início do século XX, lançou, no final da década de 1990, o Programa Regional de Ordenamento do Território (RSDIP). Numa parceria com o NEPAD e o Banco Africano para o Desenvolvimento, o RSDIP, propõe uma abordagem dos corredores como vetores de estruturação, hierarquização e promoção de investimentos produtivos e em infraestruturas em determinados espaços²⁴.

²⁴ RASAGAM, Ganesh *et al.* Corredores de desenvolvimento de Moçambique: plataformas para uma prosperidade partilhada. In Ross, D. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.92-101

da proximidade geográfica do porto de Maputo, num contexto de saturação da plataforma portuária de Durban. No início da década de 1990, o desmantelamento do *apartheid* (1990-94), o crescimento da economia sul-africana e o projeto de reconstrução de Moçambique após o fim da guerra civil (1992), conferiram um novo impulso a cooperação. Operou-se, então, a transição do corredor concebido como eixo de transporte, para o Corredor de Desenvolvimento cujo arcabouço institucional deve atrair investidores no âmbito de Parcerias Público Privado (PPPs). O primeiro e maior polo de crescimento associado ao novo Corredor de Maputo foi a construção da fundição da MOZAL que transforma bauxita importada em alumínio na periferia de Maputo desde o início da década de 2000²⁶. Desde então, o distrito industrial de Beluluane instalado nas imediações da MOZAL atraiu firmas de diversos setores (construção civil, eletrônica, química fina etc.). Projetos de modernização e/ou expansão de estradas, ferrovias, portos (Maputo e Matola) e de atração de indústrias sinalizam o caráter estratégico conferido pelas autoridades moçambicanos e sul-africanas ao novo corredor.

No centro do país, o Corredor da Beira serve historicamente a economia de Zimbábue, que não dispõe de fachada marítima para realizar seu comércio exterior. O corredor está sendo transformado em vetor potencial de desenvolvimento regional envolvendo um amplo leque de atores nacionais e estrangeiros. O Corredor de Crescimento Agrícola da Beira (BAGC), fruto da cooperação entre Moçambique, Noruega, Países Baixos, Reino Unido e investidores privados pretende recorrer ao pacote tecnológico da Revolução Verde para desenvolver a agricultura comercial e a indústria agroalimentar. No momento, o corredor se dedica, sobretudo, ao transporte do carvão produzido em Tete, através da via férrea Moatize/Sena/Beira. Seu desenvolvimento enfrenta, no entanto, diversos tipos de gargalos. As enchentes recorrentes no centro do país obrigam a suspender regularmente as operações ferroviárias e a circulação nas estradas. A permanência de focos de violência e insegurança, mais ou menos ativos, no interior representa um risco geopolítico para investidores. Enfim, o porto da Beira apresenta limitações operacionais, como baixo calado e baixo nível de acessibilidade do canal de acesso para navios de maior capacidade de carga²⁷.

Finalmente, o Corredor de Nacala, conectando Zâmbia e Malawi ao porto de Nacala, é estruturado por uma ferrovia que durante a guerra civil foi alvo de atentados e ações de sabotagem que exigiam medidas de proteção por parte das forças armadas e provocavam frequentes suspensões das operações. Em território moçambicano, a via férrea serve uma área de 500.000 quilômetros quadrados povoada por aproximadamente 15 milhões de habitantes, correspondendo a cerca da metade da população do país. Em fase de implementação, o corredor de Nacala é a peça chave que

²⁶ RASAGAM, Ganesh *et al.* Corredores de desenvolvimento de Moçambique: plataformas para uma prosperidade partilhada. In Ross, D. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.92-101

²⁷ Idem.

articula interesses industriais, agrícolas e logísticos brasileiros em Moçambique e na África austral. Vertebrado por uma ferrovia ligando as minas de carvão da Província de Tete ao porto de Nacala, o projeto integra extração de carvão mineral das minas de Moatize, produção de fosfatos e exportação de *commodities* agrícolas produzidas no perímetro de ação do ProSavana. Essa arquitetura produtiva e logística, cujo ator principal é a companhia Vale, faz convergir interesses de corporações e agricultores brasileiros numa fronteira de acumulação estratégica para expandir seus negócios na Ásia do Sul e do Leste. A China e a Índia têm também interesse no desenvolvimento do Corredor para facilitar as exportações de cobre da Zâmbia²⁸. Para valorizar, o potencial agrícola, minerador, industrial e turístico, o Corredor recebeu investimentos destinados à modernização e reestruturação da ferrovia Moatize/Nacala, à expansão da capacidade operacional do terminal portuário de Nacala Velho, destinado a movimentar carvão mineral, à construção do aeroporto internacional de Nacala, à modernização das rodovias²⁹. Por sua parte, a cidade portuária de Nacala ganhou uma Zona Econômica Especial, inaugurada em 2007.

A cadeia óleo e gás: promessas e riscos de “maldição dos recursos naturais”

A mais recente fronteira de acumulação para o capitalismo global em Moçambique se localiza no Norte do país, onde as descobertas de gigantescas reservas de gás natural *off shore* na Bacia de Rovuma fazem emergir novas realidades econômicas, sociais, geopolíticas e espaciais na província de Cabo Delgado. Gás natural já tinha sido descoberto na década de 1960 na Bacia de Moçambique (Inhambane). No entanto, a expansão da cadeia enfrentou obstáculos como o baixo dinamismo da demanda mundial, a estreiteza do mercado de consumo na África austral e a guerra civil em território moçambicano³⁰. A viabilidade comercial dos campos de Temane e Pande foi confirmada na década de 2000 (mapa 3). A exploração das modestas reservas começou realmente a partir de 2004 num clima de maior estabilidade econômica e geopolítica. A multinacional sul-africana Sasol firmou um acordo de partilha da produção com a estatal moçambicana Empresa Nacional de Hidrocarbonetos³¹. O gás é transportado da Instalação Central de Processamento (ICP) de Temane até Secunda na África do sul por um gasoduto de 895 quilômetros operado por um consórcio transnacional³². Os clientes são empresas da indústria química sul-africana. Mas, a grande

²⁸ NOGUEIRA, Isabela; OSSI, Ollinaho. Cooperação et investissement brésiliens au Mozambique: une complémentarité contestée. *Autrepart*, vol.76, no.4, 2015, pp.109-125.

²⁹ RASAGAM, Ganesh *et al.* Corredores de desenvolvimento de Moçambique: plataformas para uma prosperidade partilhada. In Ross, D. *Moçambique em ascensão: construir um novo dia*. Washington, DC: FMI, 2014, pp.92-101

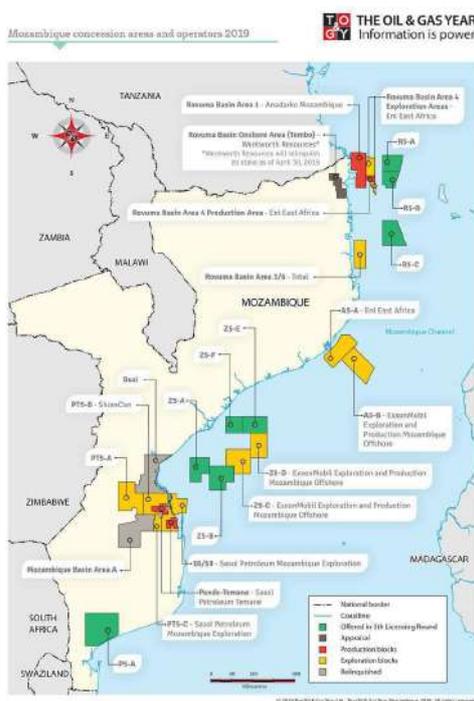
³⁰ ROLO, José Manuel; TSCHANZE, Adélio Ferreira. Moçambique na geoeconomia do gás natural. *Economia Global e Gestão*. vol.13, n.1, 2008, pp.49-64.

³¹ ROLO, José Manuel; TSCHANZE, Adélio Ferreira. Moçambique na geoeconomia do gás natural. *Economia Global e Gestão*. vol.13, n.1, 2008, pp.49-64

³² GOMES, Antônio. Produção e circulação no território moçambicano: a exportação de carvão, alumínio, energia elétrica e gás natural. XIII ENANPEGE, 2-7/09/2019, São Paulo.

bifurcação na história econômica recente de Moçambique ocorreu entre 2010 e 2012 na periferia setentrional onde ENI (Itália) e Anadarko (Estados Unidos) descobriram reservas gigantes de gás natural, avaliadas em 150 Bi. de pés cúbicos, em blocos da Bacia de Rovuma que lhe tinham sido atribuídos em 2005 (mapa 3). Desde então, novas descobertas permitiram somar aproximadamente 20 bilhões de pés cúbicos suplementares nos Blocos 1 e 4. O país deve se posicionar em breve com o 4º exportador mundial (50 Mi de ton. por ano) e ingressar numa nova era econômica.

Mapa 3
Concessões e operadores de prospecção e extração de Gás natural em Moçambique



Fonte: The Oil and Gas Year Mozambique - 2019

Num primeiro momento, apesar da magnitude das reservas descobertas, os investimentos foram inferiores às expectativas iniciais. A diminuição do preço dos hidrocarbonetos, a precariedade das infraestruturas locais para iniciar a instalação da base produtiva e logística da cadeia, a falta de quadros nacionais e o escândalo das dívidas ocultas criaram um ambiente inseguro para os investidores, considerando o elevadíssimo volume dos recursos à aplicar para prospectar, extrair, transportar e processar gás natural. O clima de incertezas prejudica o desenvolvimento de uma atividade complexa, de alto risco financeiro onde o acesso ao mercado global do produto é garantido somente a médio e longo prazo. A omnipresença de caciques políticos regionais pressionando para que suas empresas, mesmo não competitivas, participam dos projetos da cadeia

do gás natural também gera desconforto entre os operadores³³. Mais recentemente, a multiplicação de atentados atribuídos a grupos fundamentalistas islâmicos agravou o quadro de insegurança mesmo se as empresas do setor energético são acostumadas a evoluir em ambientes geopoliticamente conturbados (Iraque, Nigéria, Líbia etc.). No momento, a firma de segurança privada Control Risks garante a proteção dos trabalhadores das multinacionais. Por sua parte, os sítios de produção, armazenamento etc. são protegidos por soldados moçambicanos cujos saldos são pagos pelas firmas da indústria do gás natural³⁴.

A partir de 2018, observamos uma recomposição do jogo dos atores da cadeia do gás na Bacia de Rovuma quando dois consórcios liderados por ENI (Itália) e Total (França) anunciaram investimentos que representam mais da metade do PIB moçambicano. A usina de gás natural liquefeito *Mozambique LNG* construída em Palma é apresentada como o maior projeto industrial do continente africano (20 Bi. de US \$) (imagem 2). A planta da Total tem uma situação geográfica privilegiada para abastecer o subcontinente indiano, o Oriente Médio ou a Ásia do sudeste em gás processado.

Imagem 2
Representação virtual da usina Mozambique LNG



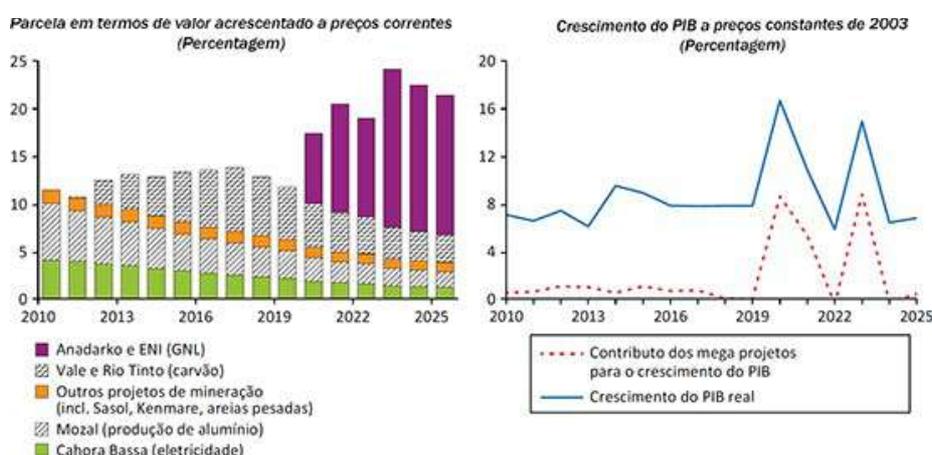
Fonte: Total

A exploração de gás natural aumentará as receitas do Estado moçambicano. Elas devem crescer significativamente a partir de 2022, em decorrência do início da extração do gás da Bacia de Rovuma: *Coral Sul* e *Mamba* devem gerar respectivamente 16 e 60 bilhões dólares de receitas para o governo. As autoridades moçambicanas antecipam receitas de 84 bilhões de euros num período de 25 anos. Estima-se a parcela do valor acrescentado associada aos setores do carvão e do GNL em cerca de 20% do PIB em 2023. O contributo do carvão e do gás ao crescimento do PIB deve aumentar em média 2 pontos percentuais por ano entre 2013 e 2023. O crescimento do PIB chegará aos dois dígitos nos anos em que alguns terminais de GNL entrarem em funcionamento.

³³ AUGÉ, Benjamin. Le développement du secteur gazier en Tanzanie et au Mozambique. *Note n° 6 de L'IFRI*, Paris: IFRI, 2016

³⁴ BENSIMON, Cyril. Le Mozambique, entre gaz e djihad. *Le Monde*. 15/11/2019

Gráfico 5
Contributo projetado dos mega projetos para o valor acrescentado*



Fonte: Estimativas do corpo técnico do FM

* Em 2018 a Total assumiu a posição da Anadarko depois da compra dos ativos da firma na África

Em 2020, a nova conjuntura econômica e sanitária consequente da pandemia de Coronavírus/COVID-19 deve impactar severamente o ritmo dos investimentos na cadeia óleo e gás de Cabo Delgado. Em escala global, a forte diminuição da demanda por hidrocarbonetos, associada à queda do preço do gás, gera insegurança entre os operadores. A Exxon Mobil, que lidera o consórcio de exploração da área 4 da Bacia de Rovuma coma a ENI, anunciou, assim, em abril de 2010 o adiamento de alguns investimentos estratégicos e uma diminuição de 30% de suas despesas operacionais em 2020 (Monié, 2020). Em escala local, observamos que a base do projeto de exploração de gás da Total instalada em Afungi, distrito de Palma, se tornou o epicentro local de Coronavírus desde a descoberta de um primeiro caso no dia 02 de abril de 2020 (OMS-Moçambique, 2020). Desde então, a base vive numa situação de confinamento interno e externo que diminui o ritmo das obras e dos fluxos de capital.

Extrativismos, riscos de doença holandesa e “maldição dos recursos naturais”

Para além dos aspectos conjunturais que perturbam a expansão da mineração carbonífera e da cadeia do gás natural, os projetos em curso levantam questionamentos quanto à sua contribuição ao desenvolvimento do país. A história de regiões e países especializados na produção e exportação de *commodities* nutre, há décadas, debates que ressaltam impactos negativos destas trajetórias sobre as economias, as sociedades e os espaços³⁵. A partir dos anos 1980, a teoria da “doença holandesa”

³⁵ MONIÉ, Frédéric: Petróleo, desenvolvimento e dinâmicas espaciais na África subsaariana In: MONIÉ F., BINSZTOK J. (org.). *Geografia e geopolítica do petróleo*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2012, pp. 201-236

(*dutch disease*) centrou sua reflexão sobre os efeitos econômicos, financeiros e comerciais da hipertrofia da indústria extrativa como aumento das importações de bens de capital e de consumo, supervalorização da moeda, aceleração da inflação e desindustrialização³⁶³⁷³⁸. A economia adquire um viés cada vez mais rentista, em consequência da monoprodução e da dependência das receitas das exportações de recursos naturais. Nas décadas de 1990 e 2000, a estagnação econômica e a agravamento da situação geopolítica em países africanos caracterizados pela abundância de recursos naturais, ampliaram o leque de questionamentos levantados pela literatura. Os impactos sociais, espaciais, ambientais e geopolíticos da especialização extrativista são evidenciados por diversos autores³⁹. Alguns deles incluem uma variável comportamental/cultural nas suas análises, apontando de que maneira o crescimento das receitas das exportações consolida uma mentalidade rentista depreciando o empreendedorismo e a inovação que prejudica, afinal, a diversificação, a integração e a modernização do tecido produtivo⁴⁰. A incorporação destas variáveis permite operar a transição de uma abordagem essencialmente economicista (*doença holandesa*) para uma análise mais holística (*paradoxo da abundância*). Estudiosos destacam, paralelamente, de que forma a apropriação de parte da renda das exportações pelas elites político/econômicas faz emergir *regimes rentistas* perpetuando-se graças a redes clientelistas que permitem associar exercício do poder e acesso à riqueza⁴¹. A convivência das agências internacionais (FMI, Banco Mundial) e das potências estrangeiras também contribuiu para consolidar historicamente este extrativismo predador⁴². Mais recentemente, a literatura especializada propôs uma abordagem da relação recursos/desenvolvimento ainda mais transversal, incorporando parâmetros institucionais, evidenciando que países dotados de instituições sólidas e de maior *densidade institucional* (Ash Amin) são menos expostos a *maldição dos recursos naturais*.

Em Moçambique, pesquisadores do Instituto de Estudos Sociais e Econômicos (IESE) de Maputo apontam nas suas publicações os desafios e os riscos de um padrão de acumulação de

³⁶ CORDEN, W Max; NEARY, J Peter. Booming sector and de-industrialization in a Small Open Economy. *The Economic Journal*, n.92, 1982, pp.825–848

³⁷ GACEM, Brahim. La rente pétrolière en Afrique: bénédiction ou malédiction? *Finance & Bien Commun*, v. 3, n.28-29, 2007, p.114-119

³⁸ ARIWERIOLUMA, Soala. *The political economy of Oil and Gas in Africa. The case of Nigeria*. London/New York: Routledge, 2009

³⁹ LYNN KARL, Terry; GARY I. *O fundo do Barril O “Boom” do Petróleo em África e os países pobres*. Baltimore: Catholic Relief Services, 2001

⁴⁰ MONIÉ, Frédéric. Petróleo, desenvolvimento e dinâmicas espaciais na África subsaariana In: MONIÉ F., BINSZTOK J. (org.). *Geografia e geopolítica do petróleo*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2012, pp. 201-236

⁴¹ BAYART, Jean-François. *El estado en África: la política del vientre*. Barcelona: Ed. Bellaterra, 2000

⁴² BASSEY, Nnimmo. *Aprendendo com a África. A extração destrutiva e a crise climática*. Rio de Janeiro: Consequência, 2015

natureza extrativa⁴³⁴⁴⁴⁵. O baixo contributo fiscal das atividades de extração de recursos naturais em relação ao volume dos empreendimentos, a opacidade de contratos de concessão, a ambiguidade das iniciativas de responsabilidade social das corporações, os conflitos de uso entre populações locais e firmas multinacionais, a precariedade das políticas de ordenamento territorial, a marginalização da agricultura em regiões de tradição agrícola são fenômenos que caracterizam o extrativismo em diversas escalas. Neste contexto, os recursos naturais constituem “*a base fundamental de acumulação de elites políticas e econômicas nacionais com acesso privilegiado a estes recursos, num quadro de uma estratégia econômica focada na promoção de ligações entre estas elites e o grande capital multinacional*”⁴⁶.

Concretamente, pode observar-se sinais de *doença holandesa* nas Províncias de Tete e de Cabo Delgado, onde a crescente especialização produtiva provoca um afluxo de capital, tecnologias avançadas, mão-de-obra altamente qualificada etc. num único de setor de atividades, provocando a hipertrofia das atividades de extração de carvão mineral e de gás natural. Regiões de base agrícola são profundamente impactadas por padrões de investimento que acirram desequilíbrios e desigualdades sociais e territoriais. Novos padrões de consumo (residências, comércio etc.) sinalizam o agravamento das desigualdades sociais e a emergência de novas formas de segregação territorial (cf. supra). Em Pemba, observa-se, por exemplo, um crescente sentimento de frustração diante da inacessibilidade do mercado de trabalho para os grupos mais pobres e menos formados da população local. Os trabalhadores vindos de Maputo e do exterior são acusados de apropriar-se a maioria dos empregos, fenômeno que alimenta um clima de tensões latentes e faz ressurgir clivagens tradicionais⁴⁷.

Inserção de Moçambique na globalização e dinâmicas espaciais

A crescente inserção de Moçambique na globalização se traduziu por dinâmicas de reestruturação espacial em diversas escalas. Os megaprojetos e a emergência de novos focos de dinamismo econômico alimentaram fenômenos de polarização de fluxos de capital, tecnologias, mão-de-obra qualificada e novos objetos geográficos em regiões e/ou locais que viviam tradicionalmente às margens do modelo desenvolvimento em vigor no país. No entanto, a formação

⁴³ CASTEL-BRANCO, Carlos N. Economia extrativa e desafios da industrialização em Moçambique. In BRITO, L. *et al. Economia extrativa e desafios da industrialização em Moçambique*. Maputo: IESE, 2010, pp.19-109

⁴⁴ CASTEL-BRANCO, Carlos N; MANDLATE, Oksana. Da economia extrativa à diversificação da base produtiva: o que pode o PARP utilizar com a análise do modo de acumulação em Moçambique? In: Brito, L, *et al. Desafios para Moçambique 2012*. Maputo: IESE, 2012, pp.117-144

⁴⁵ MUIANGA, Carlos. Investimentos, recursos naturais e desafios para Moçambique. In: CHICHAVA S. *Desafios para Moçambique 2019*. Maputo: IESE, 2019, pp.147-164

⁴⁶ MUIANGA, Carlos. Investimentos, recursos naturais e desafios para Moçambique. In: CHICHAVA S. *Desafios para Moçambique 2019*. Maputo: IESE, 2019, pp.147-164

⁴⁷ BENSIMON, Cyril. Le Mozambique, entre gaz e djihad. *Le Monde*. 15/11/2019.

de “ilhas de competitividade” interagindo mais intensamente com o espaço global de fluxos do que com as áreas limítrofes nos convida a olhar para as espacialidades do novo padrão de acumulação para além da retórica legitimando os investimentos de grande porte. Da mesma forma, o discurso validando a relevância dos corredores de desenvolvimento não considera que os grandes eixos de transporte que os vertebram costumam universalmente interagir de maneira limitada com os espaços atravessados⁴⁸. Vale, enfim, ressaltar que os grandes empreendimentos costumam provocar conflitos de uso do território entre atores hegemônicos e populações locais.

Inserção na globalização e desigualdades regionais

Os efeitos da reestruturação da economia moçambicana e de sua crescente participação ao espaço global de circulação do capital, das *commodities* e de profissionais qualificados sobre o território nacional constituem um campo de investigação ainda aberto considerando o caráter atual e muito volátil das dinâmicas em curso. O território nacional moçambicano foi historicamente construído a partir de suas margens geográficas. No período pré-colonial, feitorias do litoral setentrional (Quelimane, Sofala, Angoche Ilha de Moçambique) constituíam pontos de conexão à economia-mundo do Oceano Índico. A ilha de Moçambique se tornou a primeira capital da colônia portuguesa, antes da transferência desta função para Lourenço Marques (1898), cidade localizada no extremo-sul do país. A mudança de gravidade do centro de comando e gestão do território do Norte para o Sul participa do crescente domínio geopolítico regional exercido pelo Reino Unido sobre a colônia portuguesa. Desde a Independência, Maputo preservou sua função de capital política, alimentando uma contradição aparente entre o caráter centralizador do Estado e a localização extremamente periférica do seu centro político. A ausência de verdadeiro eixo de comunicação terrestre entre Províncias meridionais e setentrionais expressa também esse paradoxo. Nas últimas décadas, a aglomeração de Maputo foi, progressivamente, se transformando em metrópole, sob o efeito do crescimento populacional, da conurbação com a cidade de Matola e da centralização dos instrumentos políticos, logísticos e econômicos garantindo a gestão do território e da economia nacionais.

A partir da década de 1990, a concentração dos investimentos na região Sul, através do Corredor de Maputo e da MOZAL, reforça a primazia da capital, materializa a intensidade das relações econômicas e comerciais com a África do sul e amplia as desigualdades territoriais em escala nacional. Desde então, o efeito polarizador de Maputo foi consolidado pela instalação da sede de firmas multinacionais (setor financeiro, energia, telecomunicações, imobiliário etc.) e de

⁴⁸ OFFNER, Jean-Marc. Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace Géographique*, vol. 22, nº3, 1993, p.233-242

ONGs globais (Oxfam etc.), pela crescente centralização de funções terciárias e financeiras superiores e de profissionais de elevado nível de qualificação, pelo desenvolvimento do sistema de Ensino Superior ou, ainda, pela ampliação das capacidades técnicas e logísticas da metrópole. Desde 2013/14, o afluxo maciço de investidores da China, Índia, França, Itália, Turquia, Portugal, Brasil etc. alavanca o processo de internacionalização da metrópole cuja paisagem urbanística e arquitetônica se transforma rapidamente.

Apesar dos investimentos de grande porte no interior de Moçambique desde 2000 (mineração em Tete; corredores de desenvolvimento; cadeia do gás natural em Cabo Delgado etc.) e da expansão do turismo em alguns pontos do litoral, observamos uma grande estabilidade na participação das diferentes Regiões e Províncias à formação do PIB nacional. A metrópole de Maputo é, desde 2007, responsável por cerca de 35% do PIB (tabela 2). A concentração de atividades de maior valor agregado (serviços superiores, turismo de negócio, logística, imobiliário de alto padrão etc.) e da sede das multinacionais explicam em grande parte a consolidação da primazia da região Sul e da metrópole no espaço econômico moçambicano. Os ganhos registrados pelas Províncias de Tete (mineração) e Inhambane (gás natural, turismo) não foram suficientes para amenizar o quadro de desigualdades regionais (tabela 2).

Tabela 2

Produto Interno Bruto de Moçambique por Regiões, Províncias e Pais: Estrutura Percentual, 2007 - 2017											
Províncias/regiões	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Norte	21,8	21,7	22,3	23,0	23,3	22,6	22,1	22,4	22,5	22,6	22,2
Niassa	3,0	2,9	3,0	3,1	3,2	3,1	3,0	2,9	2,9	2,9	2,7
Cabo Delgado	4,5	4,5	4,6	4,8	4,9	4,8	4,6	4,8	5,0	5,0	4,7
Nampula	14,4	14,3	14,7	15,0	15,2	14,8	14,5	14,7	14,7	14,8	14,8
Centro	30,5	32,1	30,6	29,3	29,1	31,2	31,2	29,6	30,0	30,0	29,9
Zambézia	10,9	13,2	11,1	9,5	9,0	11,6	11,8	9,1	9,3	9,2	9,0
Tete	5,8	5,2	5,5	5,5	5,7	5,7	5,6	6,5	6,6	6,7	7,4
Manica	3,6	3,6	3,7	3,8	3,8	3,7	3,7	3,6	3,6	3,6	3,4
Sofala	10,3	10,1	10,3	10,5	10,5	10,1	10,2	10,4	10,4	10,5	10,2
Sul	47,6	46,2	47,1	47,7	47,6	46,2	46,7	48,0	47,5	47,4	47,9
Inhambane	7,8	7,5	7,8	8,0	8,2	8,2	7,8	8,0	8,0	8,1	8,7
Gaza	4,6	4,6	4,8	4,9	5,0	4,8	4,7	4,5	4,6	4,6	4,4
Maputo província	17,0	16,2	16,2	16,1	16,2	15,5	16,2	16,7	16,3	16,0	16,3
Maputo cidade	18,3	17,8	18,4	18,7	18,3	17,6	18,0	18,9	18,6	18,7	18,5
Moçambique	100,0										

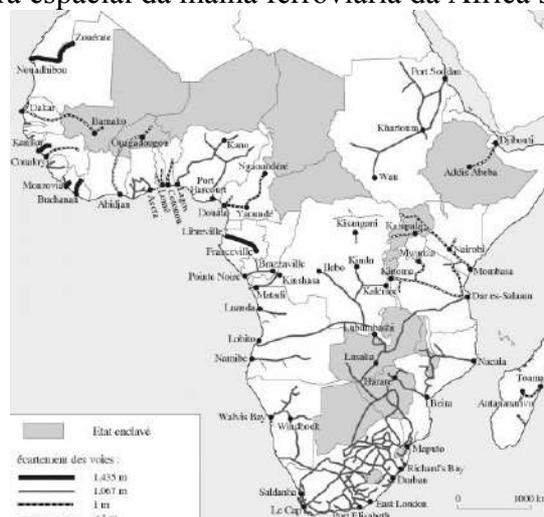
Fonte: Instituto Nacional da Estatística

A permanência de um elevado grau de desigualdades regionais tem também por origem a ausência de uma política de ordenamento territorial suficientemente estruturada e voluntarista para promover uma distribuição mais equilibrada do crescimento econômico e projetos de desenvolvimento territorial sustentados pela mobilização de atores e recursos endógenos.

Corredores de desenvolvimento e dinâmicas territoriais

A arquitetura espacial dos sistemas de transporte modernos dos países da África subsaariana é globalmente herdada dos investimentos realizados pelas potências imperiais europeias entre o final do século XIX e início do século XX. A extração, o escoamento e a exportação de recursos naturais para a metrópole sendo a prioridade do imperialismo europeu, era então privilegiada a construção de ferrovias com vocação de drenagem das mercadorias entre o interior e o litoral. Com exceção da África do sul, onde o Reino Unido reproduziu a estratégia territorial aplicada no subcontinente indiano investindo numa malha ferroviária integrando o território colonial, nenhuma colônia foi dotada de um sistema de transporte⁴⁹. A ocorrência de larguras diferenciadas entre os trilhos (bitolas) ilustra a ausência de preocupação com a integração territorial por parte das administrações coloniais (mapa 4)

Mapa 4
Arquitetura espacial da malha ferroviária da África subsaariana



Fonte: Pourtier, R. *Afriques Noires*. Paris: Hachette, 2001

No caso do cone sul africano, a existência de territórios encravados transformou a fachada marítima moçambicana em espaço privilegiado para o comércio exterior do Gauteng (África do

⁴⁹ HOYLE, B. *Seaports and development. The experience of Kenya and Tanzania*. London: Gordon and Breach Science Publishers, 1982

sul), de Zimbábue e de Malawi. Os corredores de transporte de Maputo, Beira e Nacala desempenharam um papel central no processo de inserção destes territórios no sistema-mundo contemporâneo. Na medida em que a instalação destas vias férreas não foi acompanhada pela construção de eixos de circulação entre o Sul e o Norte de Moçambique, elas não beneficiariam o projeto de integração do território e do espaço econômico nacionais. Um século depois, assistimos a uma revalorização dos corredores no contexto de inserção da África austral no novo espaço global de fluxos (cf. infra). Investimentos de grande porte são legitimados por uma retórica associando tradicionalmente infraestruturas técnicas, desenvolvimento e progresso⁵⁰. *Coalizações de atores* (Harvey), associando agências internacionais, governos e corporações elaboram operações de *marketing* neste sentido. Nos países emergentes e na África subsaariana, os corredores são instrumentos chave de uma retórica recomendando investimentos de grande porte suscetíveis de superar os gargalos logísticos. *A fluidez territorial*⁵¹ revela-se, como o ilustra o caso moçambicano, estratégica para uma inserção competitiva das regiões produtoras de recursos naturais nos mercados de *commodities*. Ou seja, estamos diante políticas semelhantes às das potências coloniais na virada dos séculos XIX e XX que já priorizavam o escoamento de matérias primas para portos exportadores através de infraestruturas de transporte construídas e operadas por empresas privadas.

Territórios-redes, enclaves produtivos e efeito-túnel

A reestruturação do território moçambicano sob o efeito das estratégias produtivas e logísticas das grandes corporações inseridas no projeto de inserção de Moçambique na globalização provoca uma dupla dinâmica de integração e fragmentação espacial. As consequências da emergência e consolidação de uma *economia de arquipélago* estruturada globalmente em zonas, polos e redes⁵² podem ser observadas na escala do país de África austral. Corredores de desenvolvimento, sítios de mineração, unidades de produção de gás natural ou terminais portuários ilustram a possibilidade de conectar de maneira relativamente fluida polos produtivos competitivos aos mercados mundiais, via redes técnicas modernizadas e reestruturadas. Pierre Veltz define o *território-rede* a partir de duas propriedades topológicas maiores: “*a predominância de relações horizontais (polo-polo) sobre as relações verticais (polos-hinterlândia); o caráter malhado (não piramidal, não arborescente) das relações*”⁵³. As corporações que desenvolvem, ao exemplo da Vale, estratégias de integração vertical, organizam seus negócios no âmbito de *territórios-redes*

⁵⁰ OFFNER, Jean-Marc. Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace Géographique*, vol. 22, nº3, 1993, p.233-242

⁵¹ ARROYO, Monica. *Uma leitura do Brasil na virada do século XX*. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia, FFLCH, USP, São Paulo, 2001

⁵² VELTZ, Pierre. *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona: Ariel, 1999.

⁵³ Idem, p.62.

articulando todos os polos materiais e imateriais em escala global. Neste contexto, a *fluidez territorial*⁵⁴ é uma condição para que os *global players* possam construir estratégias de negócios cuja competitividade é avaliada na escala dos territórios-redes e não de cada polo produtivo ou vetor de circulação. Por essa razão, as firmas das atividades extrativas da região carbonífera de Tete e das Bacias de Moçambique e Rovuma (gás natural) dispõem de territórios-redes estruturados de maneira a garantir baixos custos de extração, fluidez das operações de transporte e de exportação e conectividade aos mercados. No coração destes dispositivos, os sítios extrativistas (minas, plataformas etc.) polarizam elevados fluxos de capital, tecnologias, informação e mão-de-obra qualificada⁵⁵. Estes espaços são comumente associados a “ilhas de modernidade” ou enclaves, cujo grau de interações com seu entorno local e regional é relativamente baixo considerando o porte das plantas produtivas e o volume de recursos aplicado. Os enclaves podem ser analisados como “formas-testemunhas, atestando da “realidade da utopia modernista” que marca o advento de um “espaço ubíquo” – um espaço onde os projetos e os processos podem projetar-se em qualquer lugar e que depende da capacidade de emancipar-se da “tirania dos meios”, de extrair-se das condições locais”⁵⁶. Eles garantem uma relativa autonomia em relação a um meio que pode ser considerado de alto risco. Em Cabo Delgado, a preservação da integridade da base da Total é considerada estratégica pela firma, num cenário geopolítico local particularmente instável.

Os enclaves extrativos são, portanto, conectados ao território-rede da corporação mantendo relações mínimas com seu entorno (circulação de mão-de-obra local, abastecimento em insumos alimentares perecíveis etc.). Por sua parte, os efeitos desencadeadores, que deveriam promover a diversificação do tecido produtivo e o desenvolvimento local/regional, se limitam, na maioria dos casos, a investimentos de pequeno porte em atividades de serviços e no comércio associados à indústria motora (hotéis para executivos, centros comerciais de maior padrão etc.). Para diminuir os riscos de tensão com a população, as firmas investem em programas de responsabilidade social, de capacitação de pequenos empreendedores, de formação de mão-de-obra local ou de mitigação de alguns impactos ambientais provocados pelas suas operações. No entanto, a magnitude dos empreendimentos provoca remoções de população que alimentam um clima de tensões em torno do uso do território. Conflitos territoriais locais opõem, por exemplo, a multinacional Vale à milhares

⁵⁴ ARROYO, Monica. *Uma leitura do Brasil na virada do século XX*. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia, FFLCH, USP, São Paulo, 2001

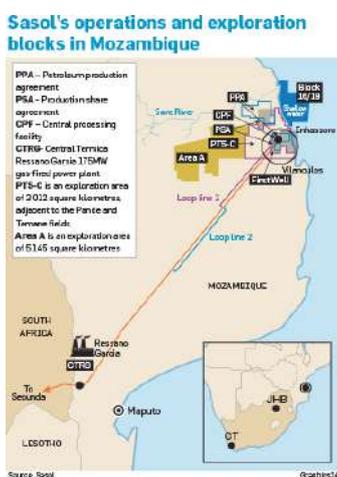
⁵⁵ MONIÉ, Frédéric: Petróleo, desenvolvimento e dinâmicas espaciais na África subsaariana In: MONIÉ F., BINSZTOK J. (org.). *Geografia e geopolítica do petróleo*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2012, pp. 201-236

⁵⁶ DONNER, Nicolas. Notes sur la dimension immunitaire des enclaves pétrolières. *EchoGéo*, n.17, 2011, p.3

de familiares removidas para permitir a extração de carvão em Moatize⁵⁷⁵⁸⁵⁹. Surgiram verdadeiros territórios de conflito que questionam as escalas do interesse geral propagado pela retórica legitimando os grandes projetos.

A ambiguidade dos efeitos socioespaciais dos grandes projetos pode também ser apreendida através da problemática da integração espacial das infraestruturas de transporte que vertebram os *territórios-redes* das grandes corporações. No caso do gás natural da Bacia de Moçambique (Inhambane), a *commodity* extraída das reservas de Temane e Pande é transportada por gasoduto até o parque industrial de Secunda na África do sul (mapa 5)⁶⁰.

Mapa 5
Gasoduto Bacia de Moçambique-Secunda (África do Sul)



Fonte: Sasol

A lógica extraterritorial, do gasoduto pode ser analisada em termos de *efeito-túnel*⁶¹ considerando que o vetor de transporte conecta um ponto de origem a um ponto de destino sem interação com as regiões atravessadas. Esse baixo nível de integração espacial da infraestrutura, comum à muitas redes técnicas oferecendo mais fluidez territorial as grandes corporações e dando suporte a economias extravertidas, é mais um elemento que define o caráter problemático e complexo da relação entre políticas de inserção na globalização, territórios e desenvolvimento.

⁵⁷ NOGUEIRA, Isabela; OSSI, Ollinaho. Coopération et investissement brésiliens au Mozambique: une complémentarité contestée. *Autrepart*, vol.76, no.4, 2015, pp.109-125.

⁵⁸ EUSÉBIO, Albino José. Da violência colonial à violência do desenvolvimento: uma análise socioantropológica sobre deslocamentos compulsórios provocados pelo grande projeto de mineração da Vale em Moçambique. Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Sociologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.

⁵⁹ EUSEBIO, Albino José; MAGALHÃES, Sonia Barbosa. Grandes projetos de mineração e direitos territoriais das comunidades locais em Moçambique. *Novos Cadernos NAEA*, v. 21, n. 1, 2018.

⁶⁰ GOMES, Antônio. Produção e circulação no território moçambicano: a exportação de carvão, alumínio, energia elétrica e gás natural. XIII ENANPEGE, 2-7/09/2019, São Paulo

⁶¹ OFFNER, Jean-Marc. Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace Géographique*, vol. 22, nº3, 1993, p.233-242.

Conclusões

Após ter aderido aos princípios do neoliberalismo e definido orientações macroeconômicas cada vez mais voltadas para a inserção competitiva do país na globalização, Moçambique se posicionou como uma das mais dinâmicas fronteiras de acumulação africanas para o capitalismo mundial. O forte crescimento do volume dos Investimentos Diretos Externos (IDEs) foi decisivo para garantir o ritmo elevado do crescimento econômico entre 2000 e os meados da década de 2010. A descoberta de reservas gigantes de carvão mineral na Província de Tete e de gás natural em Cabo Delgado contribuiu para atrair grandes corporações investindo em sítios produtivos de grande porte e redes técnicas sofisticadas dando suporte as suas operações.

Moçambique, país entre os mais pobres do mundo na década de 1990, passou, portanto, por um nítido processo de reconstrução e modernização de sua base produtiva. A sociedade experimentou, também, importantes mudanças, em particular sob o efeito da aceleração do ritmo da urbanização. A diminuição da pobreza, em parte consequente do aumento da renda agrícola após o fim da guerra civil, progressos registrados na taxa de escolarização primária, na cobertura vacinal ou no acesso à partos assistidos por profissionais em áreas periféricas rurais e urbanas, representam ganhos sociais e sanitários evidentes. No entanto, esse progresso foi mais intenso no período que poderíamos definir como fase de reconstrução do país (1992-meados dos anos 2000). Desde então, ao exemplo do que podemos observar em países emergentes, as características do modelo de desenvolvimento adotado pelas autoridades limitam as possibilidades de inclusão social. O chamado crescimento não inclusivo se tornou, assim, um desafio maior a superar para o país. Avanços sustentados em termos de desenvolvimento humano e de diminuição das desigualdades sociais e territoriais parecem, porém, improváveis considerando a consolidação do padrão de acumulação extrativista nas duas últimas décadas. O território nacional é cada vez mais submetido a pressão dos investidores e reestruturado pela ação de corporações que implementam sítios produtivos e infraestruturas de circulação cuja função consiste em integrar da maneira mais competitiva possível os territórios-redes corporativos globais. Pelo seu desenho, a arquitetura espacial desses territórios-redes remete, de certa maneira, aos investimentos responsáveis pela modernização da base circulatória da colônia portuguesa na virada dos séculos XIX e XX. Sem uma política extremamente voluntarista de ordenamento territorial em diversas escalas por parte do governo central e das autoridades locais, o caráter extravertido da economia representa um risco de agravamento das desigualdades territoriais. No presente momento, a espacialidade dos grandes projetos é marcada pela consolidação de objetos (sítios extrativos, corredores, gasodutos) voltados para a competitividade funcional das operações produtivas e a fluidez da circulação, em frequente

contradição com os interesses das populações e dos territórios locais. As dinâmicas de acirramento das desigualdades sociais e territoriais e a forte exposição as oscilações da demanda mundial por *commodities*, observadas nos países emergentes latino-americanos, asiáticos e africanos, constituem, portanto, um desafio maior cujo equacionamento será, provavelmente, tributário da construção de um modelo de desenvolvimento mais inclusivo.