



*Novos sentidos da circulação em Moçambique:
a produção para exportação nos anos 2010²⁸²*

*New directions of circulation in Mozambique:
the exporting products in the 2010s*

Antonio Gomes de Jesus Neto

Universidade de São Paulo

Resumo: A literatura historiográfica costuma atribuir, desde o início do colonialismo em Moçambique, três grandes períodos relativos à sua orientação econômica: o período colonial, a experiência socialista e a reabertura ao sistema capitalista internacional. Ao longo de todos esses períodos, a circulação sempre foi um elemento-chave da estruturação territorial moçambicana, e em cada um deles um novo sentido foi sendo incorporado nesse processo: primeiro, com a construção colonial de um sistema ferro-portuário voltado à exportação da produção do *hinterland* da África Austral; depois, com os esforços de criação de um mercado interno e uma integração nacional moçambicana, e a consequente consolidação de um sistema rodoviário no país; e por fim, com a conjunção entre trilhos e rodas na configuração de uma política dos “corredores de desenvolvimento” desde os anos 1990, agora também voltados à produção interna de Moçambique. A virada para os anos 2010 adiciona novos elementos a esse processo, e sem romper com as dinâmicas anteriores, novos sentidos parecem marcar uma nova fase na estruturação da circulação moçambicana. Neste período, apenas 4 produtos (carvão, alumínio, gás natural e energia elétrica) passaram a concentrar cerca de 70% das exportações nacionais, fenômeno acompanhado pelo retorno do sistema ferro-portuário como principal responsável pelo movimento de mercadorias no

²⁸² O presente artigo é uma reorganização e atualização dos resultados obtidos em dissertação de mestrado defendida em 2016, realizada com financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Parte deste texto foi apresentada no XIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação em Geografia (XIII ENANPEGE), realizado na cidade de São Paulo entre 02 e 07 de setembro de 2019.

país. Simultaneamente, a ascensão de economias nacionais de fora dos tradicionais centros hegemônicos do capitalismo dá novos sentidos à circulação em Moçambique, reorientando-a em direção a países como África do Sul, Brasil, China e Índia.

Palavras-chave: produção; circulação; Moçambique; comércio exterior; setor primário.

Abstract: The historiographic literature usually attributes, since the advent of colonialism in Mozambique, three main periods related to its economic orientation: the colonial period, the socialist experience and the reopening to the international capitalist system. Over those periods, circulation was always a key-element in the country's territorial structuring, and in each of them a new direction was incorporated in this process: first, with the colonial construction of a rail-port system for the exportation of Southern Africa hinterland production; second, with the efforts of creating both an internal market and the Mozambique's national integration, with the consequent consolidation of a road system in the country; and finally, with the conjunction of rails and wheels in the "development corridors" policies since the 1990s, now also oriented to the Mozambican internal production. The turn to the 2010s adds new elements in this process, and without breaking the previous dynamics, new agents and directions appears to mark a new phase of the structuring of circulation in Mozambique. In this period, only 4 products (coal, aluminum, natural gas and electric energy) concentrates around 70% of national exports, a phenomenon accompanied by the return of the rail-port system as the main responsible for the volume of cargo handled in the country. Simultaneously, the emergence of national economies from outside the traditional capitalist hegemonic centers give new directions to Mozambique's circulation, reorienting it to countries like Brazil, China, India and South Africa.

Keywords: production; circulation; Mozambique; external trade; primary sector.

1- Introdução

A chave mais recorrente de entendimento do território moçambicano, numa perspectiva histórica, é aquela denominada por diferentes autores como "economia de trânsito"²⁸³. Sua função colonial primordial, de escoar a produção do *hinterland* da África Austral, só começou a ser efetivamente modificada durante os anos de experiência socialista pós-independência (em 1975),

²⁸³ BELLUCCI, Beluce. *Economia contemporânea em Moçambique: sociedade linhageira, colonialismo, socialismo, liberalismo*. Rio de Janeiro : Educam, 2007. DIOGO, Luisa. *A sopa da madrugada. Das reformas à transformação econômica e social em Moçambique: 1994-2009*. Maputo : Plural Editores, 2013.

mas com a reabertura econômica ao sistema capitalista internacional (no início dos anos 1990), essa antiga característica se renovou. Desde então, porém, ela passou a conviver dialeticamente com outra chave possível de entendimento do território moçambicano, e para além de continuar escoando a produção dos Estados vizinhos, expandiu-se também a exploração de recursos localizados internamente em Moçambique. Assim, e ainda que a exportação também seja o mote principal deste processo, a localização desses recursos no próprio território moçambicano levou Castel-Branco a cunhar o termo “economia extrativa”, para denominar outro modo fundamental de funcionamento da economia nacional²⁸⁴.

Caracterizados pela produção e comercialização de produtos primários com limitado processamento, projetos como o de extração de carvão em Tete, de uma fábrica de alumínio na Matola, de extração de gás natural em Inhambane (**Mapa 1**), ou de geração de energia elétrica na usina de Cahora Bassa, são a grande aposta de inserção de Moçambique no sistema mundial contemporâneo. Não por acaso, de acordo com dados do Instituto Nacional de Estatística²⁸⁵, os 4 produtos citados anteriormente responderam, respectivamente, por 67,9%, 74,2% e 69% das exportações moçambicanas em 2016, 2017 e 2018, concentrando ainda mais as exportações em relação à série histórica apresentada por Castel-Branco, quando entre os anos de 1999-2008 foram 7 os produtos responsáveis por 70% das exportações²⁸⁶.

Contudo, e se “a circulação, assim como a técnica, seria uma das condições para que qualquer riqueza natural possa ser considerada um recurso”²⁸⁷, a exportação da produção realizada nesses projetos (tanto para o *hinterland*, quanto para outros continentes) exige do território moçambicano boas condições de fluidez, através da existência de um conjunto de sistemas de objetos de ordem técnica que assegurem o movimento, como rodovias, ferrovias, portos, gasodutos e redes de transmissão de energia. Assim, sobretudo no mundo contemporâneo, onde “é a circulação que preside à produção”²⁸⁸, e onde essa circulação tornou-se “o atributo fundamental [...] do movimento circulatório do capital”²⁸⁹, é fundamental considerar as esferas da produção e da

²⁸⁴ CASTEL-BRANCO. Economia extractiva e desafios de industrialização em Moçambique. In: BRITO, L.; CASTEL-BRANCO, C. N.; CHICHAVA, S.; FRANCISCO, A.(org.) *Economia Extractiva e Desafios de Industrialização em Moçambique*. Maputo : IESE, 2010. pp. 19-109.

²⁸⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). *Moçambique: Anuário Estatístico 2016*. Maputo : INE, 2017. _____. *Moçambique: Anuário Estatístico 2017*. Maputo : INE, 2018a. _____. *Moçambique: Anuário Estatístico 2018*. Maputo : INE, 2019a.

²⁸⁶ CASTEL-BRANCO, op. cit.

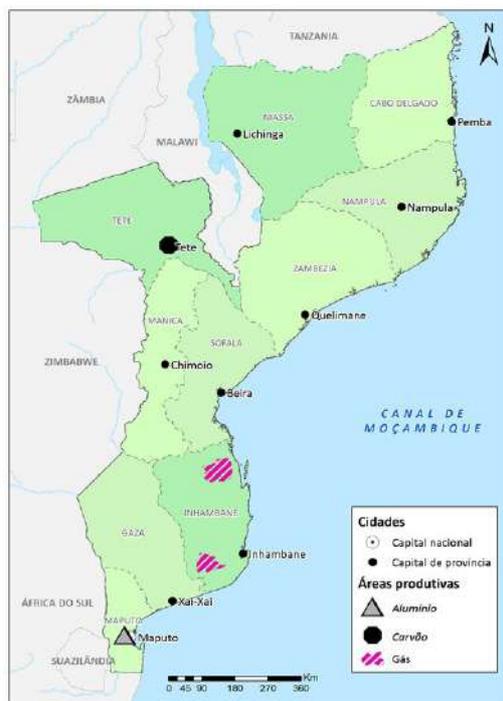
²⁸⁷ ARROYO, Maria Mónica. Redes e circulação no uso e controle do território. In: _____. CRUZ, Rita de Cássia A. (org.) *Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo : Annablume, 2015. p. 37-49. p. 40.

²⁸⁸ SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro : Record, 2001. p. 167.

²⁸⁹ SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: _____. (org.) *Circulação, transportes e logística*. Diferentes perspectivas. São Paulo : Outras Expressões, 2011. p. 25.

circulação de maneira associada.

Mapa 1: A localização da produção de alumínio, carvão e gás natural em Moçambique



Fonte: Adaptado de JESUS NETO, Antonio Gomes. *Entre trilhos e rodas: fluidez territorial e os sentidos da circulação de mercadorias em Moçambique*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo, 2016. **Elaboração inicial:** Wagner Nabarro

2- Entre trilhos e rodas: a inversão rodo-ferroviária na década de 2010

Quando, durante todo o período colonial, o território moçambicano foi majoritariamente caracterizado por uma economia de trânsito²⁹⁰, tal função de escoamento da produção do *hinterland* da África Austral só foi possível graças à construção de um sistema de engenharia voltado à circulação, baseado quase exclusivamente em ferrovias e portos marítimos. Assim, entre finais do século XIX e meados dos anos 1950, arranjos geopolíticos envolvendo Portugal, Inglaterra e a República do Transval²⁹¹ deram origem a três grandes eixos de circulação oeste-leste no território colonial português, conectando as colônias britânicas da África Austral ao oceano Índico através de ferrovias localizadas no Sul, Centro e Norte desse território²⁹². Foi apenas na primeira metade do século XX, e mais especificamente no Norte da colônia (onde hoje se localiza a província de

²⁹⁰ BELLUCCI, op. cit. DIOGO, op. cit.

²⁹¹ Território hoje pertencente à África do Sul e originalmente administrado pelos bôeres, descendentes de holandeses estabelecidos desde o século XVII na região.

²⁹² JESUS NETO, Antonio Gomes. *Entre trilhos e rodas: fluidez territorial e os sentidos da circulação de mercadorias em Moçambique*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo, 2016.

Nampula), que ao sistema ferro-portuário somou-se uma nova modalidade de circulação da produção: a rodoviária²⁹³.

Com a independência de Moçambique, em 1975, o governo socialista moçambicano voltou suas atenções ao desenvolvimento de um mercado interno, e passou a empreender esforços voltados à integração do território nacional. Se o sistema ferro-portuário herdado do colonialismo produzia uma fragmentação desse território, a integração deveria necessariamente se dar através do modal rodoviário, e mesmo com o fim da experiência socialista (na virada para os anos 1990), as rodovias continuaram a ser parte importante das políticas de circulação em Moçambique²⁹⁴.

A reabertura ao sistema capitalista internacional reintroduziu, porém, a economia moçambicana nas dinâmicas de exportação de produtos primários como no período colonial, com a diferença de que, agora, a produção era realizada dentro do seu próprio território. Do ponto de vista da circulação, a passagem para uma economia extrativa²⁹⁵ demanda, por sua vez, uma nova política paralela às de integração nacional por meio do modal rodoviário, e foi em meados dos anos 1990 que se estabeleceram as iniciativas amplamente conhecidas na literatura relacionada como “corredores de desenvolvimento”. Constituídos por um “um conjunto de infraestruturas e de redes técnicas – transporte, telecomunicações, energia em particular – que constituem o suporte físico do espaço regional dos fluxos”²⁹⁶, os corredores de desenvolvimento são, para Fonseca²⁹⁷ os pilares fundamentais da inserção de Moçambique na divisão internacional do trabalho contemporânea. Respeitando a divisão regional estabelecida com o sistema ferro-portuário colonial (Sul, Centro e Norte), mas agregando a estes uma rede rodoviária ampliada desde a independência do país, os corredores de desenvolvimento são hoje os principais responsáveis pelo escoamento da produção voltada à exportação em Moçambique, e convivem dialeticamente no território moçambicano com um sistema rodoviário já consolidado e responsável por sua circulação interna.

Em termos estatísticos, e adentrando o período histórico a ser analisado neste artigo, entre 2010 e 2018 a soma do volume de mercadorias transportadas por via ferroviária ou rodoviária variou entre 92 e 98% do total²⁹⁸, mostrando que a trajetória de construção histórica da circulação

²⁹³ 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, 1990, p.73-90. _____. *Os camponeses e os caminhos de ferro e estradas em Nampula (1900-1961)*. Maputo : Promédia, 2001.

²⁹⁴ JESUS NETO, op. cit.

²⁹⁵ CASTEL-BRANCO, op. cit.

²⁹⁶ FRANCO, Cayo de Oliveira. *Corredores de desenvolvimento em Moçambique*. Transporte, desenvolvimento e integração regional. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016. p. 3.

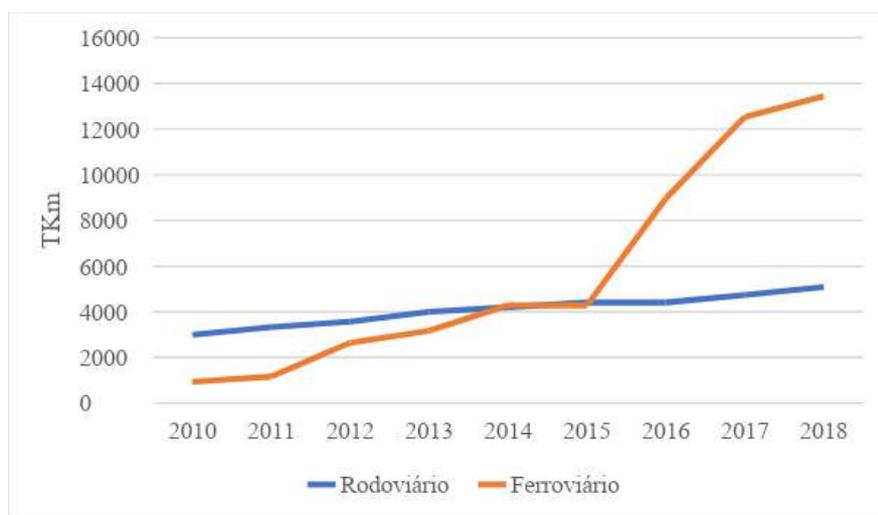
²⁹⁷ FONSECA, Madalena Pires. Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique. In: *AFRICANA STUDIA – Universidade do Porto*, n. 6, 2003, p. 201-230.

²⁹⁸ INE. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2009-2011*. Maputo : INE, 2012. _____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2014*. Maputo : INE, 2015. . _____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2017*. Maputo : INE, 2018b. _____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2018*. Maputo : INE, 2019b.

moçambicana desembocou em um território que se movimenta, basicamente, entre trilhos e rodas. Ao se desagregar os dados de mercadorias transportadas por esses dois modais nesse período, porém, verifica-se que a década de 2010 foi responsável por estabelecer o que chamaremos aqui preliminarmente de uma “inversão rodo-ferroviária” na circulação moçambicana. A despeito da importância da chamada economia extrativa em Moçambique, até o ano de 2013 a circulação interna, grande responsável pelo volume de mercadorias movimentadas pelo modal rodoviário, ainda predominava em relação ao transporte ferroviário, como mostra o **Gráfico 1**. Durante os anos de 2014 e 2015, ambos os modais se equivalem aproximadamente, mas a partir de 2016, o volume de mercadorias transportadas por via ferroviária aumenta exponencialmente, o que sugere também uma mudança brusca na estrutura econômica moçambicana no período – certamente ligada à expansão da economia extrativa no país.

É exatamente esta expansão que se pretende abordar no próximo item, focando para tal na articulação entre produção e circulação para os 4 principais produtos de exportação do território moçambicano na atualidade: carvão, alumínio, energia elétrica e gás natural.

Gráfico 1: Volume de mercadorias movimentadas pelos modais ferroviário e rodoviário em Moçambique (2010-2018)



Fonte: Elaboração própria com base em INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2009-2011*. Maputo : INE, 2012. _____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2014*. Maputo : INE, 2015. . _____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2017*. Maputo : INE, 2018b. _____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2018*. Maputo : INE, 2019b.

3- Produção, circulação e exportação no território moçambicano nos anos 2010

3.1 O carvão, a ferrovia, o Brasil e a Índia

A atual exploração de carvão em Moçambique está totalmente atrelada à ascensão de Estados que procuraram um crescimento econômico acelerado nas duas últimas décadas (sobretudo

Brasil e Índia), alavancando o comércio dessa *commodity* crucial para a indústria de base, como a siderurgia. Assim, apesar do interesse estrangeiro em explorar o carvão moçambicano existir desde 1919, e da mina de Moatize (província de Tete, no Centro de Moçambique) ter funcionado durante boa parte do século XX²⁹⁹, foi a partir de 2011, com o início da exploração dessa mina pela empresa brasileira Vale, que a produção moçambicana de carvão explodiu, sendo que daí em diante sua evolução foi exponencial³⁰⁰.

Lamoso³⁰¹ 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 e as siderúrgicas são sempre muito bem avaliadas ao se iniciar uma exploração. Por esse motivo, ao falar da empresa Vale em Moçambique, Aurre e Jaén dizem que o interesse da empresa no carvão moçambicano

está relacionado com sua comercialização com o exterior, especialmente com a China e Índia [...] Essa estratégia comercial da companhia brasileira se baseia no bom posicionamento geográfico dos portos de Moçambique para satisfazer as necessidades destas duas grandes economias emergentes³⁰².

De acordo com Rossi, 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. O projeto estruturador dessa exploração de carvão pela Vale é o chamado Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), explicado por Rossi:

No caso da Vale, a mais recente vertente de investimentos em Moçambique [...] 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 zero³⁰³.

Já em pleno funcionamento desde 2016, o CDN conecta a mina de exploração em Moatize ao porto de Nacala (província de Nampula, na região Norte), sendo que anteriormente o escoamento de carvão era feito exclusivamente apenas pelo porto da Beira, no Centro. Assim, como na análise de Monié em relação à atuação da Vale no território brasileiro, também em Moçambique a construção privada de uma extensa linha ferroviária ilustra “a força crescente das corporações na

²⁹⁹ VIEIRA, Viviane Alves. *Os reassentamentos da Vale em Moçambique: um estudo sobre a mobilização do trabalho e trabalho supérfluo*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo, 2019.

³⁰⁰ ROSSI, Amanda. *Moçambique, o Brasil é aqui*. Rio de Janeiro : Record, 2015.

³⁰¹ LAMOSO, Lisandra Pereira. Fluxos e redes técnicas no comércio de minério no território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R. (org.) *Circulação, transportes e logística*. Diferentes perspectivas. São Paulo : Outras Expressões, 2011. p. 355-376.

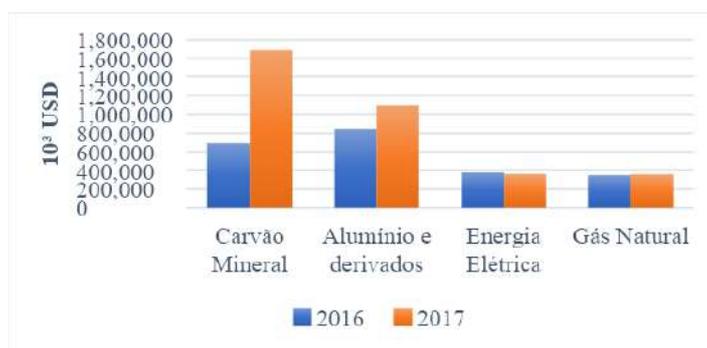
³⁰² AURRE, Eduardo; JAÉN, Artur. Las industrias extractivas en Mozambique: amenaza u oportunidad para el desarrollo? In: *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, n. 110, 2015, p. 189-211. p. 195.

³⁰³ ROSSI, op. cit., p. 116-117.

reestruturação da base produtiva e na modernização dos sistemas de transporte, mas também no ordenamento do território nacional³⁰⁴.

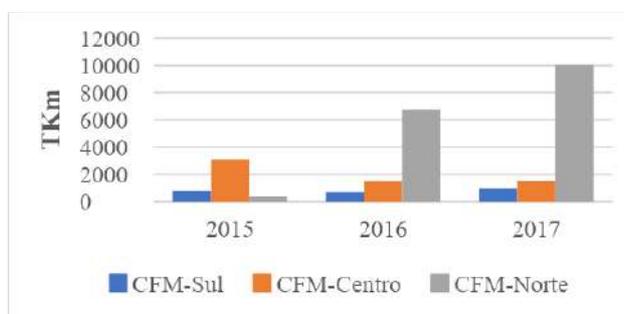
O resultado desse grande projeto, que articula o carvão, a ferrovia, o Brasil e a Índia, pode ser visualizado nos dados mais recentes disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estatística: em 2017 o carvão tornou-se o principal produto de exportação de Moçambique (**Gráfico 2**), ao mesmo tempo em que a Índia tornou-se o principal destino das exportações moçambicanas³⁰⁵, e a seção Norte dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)³⁰⁶ disparou como a mais movimentada do sistema (**Gráfico 3**).

Gráfico 2: A evolução dos 4 principais produtos de exportação de Moçambique em 2016 e 2017



Fonte: Elaboração própria com base em INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). *Moçambique: Anuário Estatístico 2016*. Maputo : INE, 2017. _____. *Moçambique: Anuário Estatístico 2017*. Maputo : INE, 2018a.

Gráfico 3: Volumes movimentados nas ferrovias moçambicanas em 2015, 2016 e 2017



Fonte: Elaboração própria com base em INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2017*. Maputo : INE, 2018b.

3.2 O alumínio, o porto, o caminhão e a União Europeia

O projeto da Mozal foi o primeiro e mais ambicioso dos grandes projetos extrativos de Moçambique, e sua atividade consiste, basicamente, na importação de alumina e coque para processamento e na exportação de lingotes de alumínio fundido. Pensado em 1995 com um

³⁰⁴ MONIÉ, Frederic. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In: SILVEIRA, M. R. (org.). *Circulação, transportes e logística. Diferentes perspectivas*. São Paulo : Outras Expressões, 2011. p. 299-330. p. 305.

³⁰⁵ INE, 2018a, op. cit.

³⁰⁶ Empresa pública responsável pelos portos e ferrovias moçambicanas.

orçamento bilionário, durante boa parte da década de 2010 a Mozal³⁰⁷ foi a empresa com maior faturamento de Moçambique. Tal sucesso foi amplamente facilitado pelo terminal de alumínio do porto da Matola (nos arredores da capital Maputo), com capacidade de manusear 600 mil toneladas da matéria-prima importada e 250 mil toneladas do material acabado para exportação, e cuja construção estava inclusa no projeto³⁰⁸. O principal mercado da Mozal é a União Europeia, devido à isenção de impostos acordada na Convenção de Lomé³⁰⁹, o que explica a presença importante da Holanda³¹⁰ como o terceiro maior destino das exportações moçambicanas em 2017, seguida pela Itália (em quarto) e pelo Reino Unido (em sexto)³¹¹.

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 nº 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 vem dos impostos de circulação e dos custos de embarcação no porto de Maputo, que chegam indiretamente através dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)³¹².

No que tange à sua questão logística, ou seja, o meio pelo qual a empresa transporta as matérias-primas e o produto final do porto para a fábrica (e vice-versa), não foi o empresariado nacional o maior beneficiado. Com uma proximidade muito grande entre a planta da indústria e o porto da Matola, seria esperado que uma empresa transportadora local prestasse o serviço de logística, como sugerido por Aurre e Jaén³¹³. De modo oposto, porém, existe uma única empresa, sul-africana e 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.

3.3 Uma rede de energia para a África do Sul

Se o carvão mineral e o alumínio alcançaram um grande protagonismo nas exportações

³⁰⁷ Cujá estrutura acionária é composta por 47% pertencentes à anglo-australiana BHP Billiton, 25% à sul-africana IDC, 24% à japonesa Mitsubishi Corporation e 4% ao governo moçambicano.

³⁰⁸ DOMINGOS, Agostinho A. O. *Governança empresarial nas filiais de grandes empresas em países em desenvolvimento: o caso da Mozal em Moçambique*. Dissertação (Mestrado em Gestão), Departamento de Finanças, ISCTE Business School, Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, 2010.

³⁰⁹ ANDERSSON, Per-Ake. Impacto dos Megaprojectos na economia moçambicana. In: ROLIM, C.; FRANCO, A.; BOLNICK, B.; ANDERSON, P. (org.) *A Economia Moçambicana Contemporânea: ensaios*. Maputo : Imprensa Universitária, 2002. p. 531-558.

³¹⁰ Onde fica o porto de Roterdã.

³¹¹ INE, 2018a, op. cit.

³¹² ANDERSSON, op. cit.

³¹³ AURRE; JAÉN, op. cit.

moçambicanas nos últimos anos, respondendo juntos por expressivos 46,1% e 59% do total em 2016 e 2017³¹⁴, Castel-Branco chama a atenção também a um “aumento brusco das exportações de Moçambique desde o início da década de 2000” ligado à energia elétrica e ao gás natural³¹⁵. Considerados na literatura relacionada como integrantes do mesmo setor de energia³¹⁶, ambos os produtos estão vinculados ao Ministério dos Recursos Minerais e de Energia de Moçambique (MIREME), e segundo Castel-Branco, “80% do gás natural e energia hidroelétrica extraídos em Moçambique são consumidos nos países vizinhos”, com destaque quase exclusivo à África do Sul³¹⁷.

Em relação à energia elétrica, Power e Kirshner³¹⁸ estimam que 95% de sua geração é realizada por usinas hidroelétricas, e sem dúvidas a maior responsável por essa produção é a Hidroelétrica de Cahora Bassa (HCB), localizada em Tete³¹⁹. Concebida ainda no governo colonial português, e posta em funcionamento em 1977 (já com Moçambique independente), foi previsto desde o acordo inicial de sua construção o fornecimento de 82% da energia produzida para a África do Sul³²⁰, e segundo Power e Kirshner, atualmente 65% da energia gerada na hidroelétrica continua voltada à exportação³²¹. Como pode ser visto no **Mapa 2**, essa exportação é realizada diretamente da HCB para a rede de energia elétrica sul-africana gerida pela empresa Eksom, que além de utilizar a energia dentro de seu território, também a reexporta para Moçambique através do consórcio Motraco³²², pela falta de conectividade elétrica entre o Centro e o Sul do território moçambicano³²³.

³¹⁴ INE, 2017, 2018a, op. cit.

³¹⁵ CASTEL-BRANCO, op. cit., p. 46.

³¹⁶ POWER, Marcus; KIRSHNER, Joshua. Powering the state: the political geographies of electrification in Mozambique. In: *Politics and Space*, n. 0, v. 0, 2018, p. 1-21. BANCO MUNDIAL. Mozambique Energy Sector Policy Note. Report. 2015.

³¹⁷ CASTEL-BRANCO, op. cit., p. 99.

³¹⁸ POWER; KIRSHNER, op. cit.

³¹⁹ Gerida quase totalmente pela empresa pública Electricidade de Moçambique (EdM), com 92,5% de participação acionária.

³²⁰ ISAACMAN, Allen; ISAACMAN, Barbara. Extending South Africa's tentacles of empire: the deterritorialization of Cahora Bassa Dam. In: *Journal of Southern African Studies*, v. 41, n. 3, 2015, p. 541–560.

³²¹ POWER; KIRSHNER, op. cit.

³²² Uma *joint venture* entre a Eksom sul-africana, a moçambicana EdM e a SEB, da Suazilândia. É inclusive por meio dessa rede da Motraco que a Mozal recebe energia para produzir alumínio.

³²³ POWER; KIRSHNER, op. cit. BANCO MUNDIAL, op. cit..

Mapa 2: Extrato da rede de transmissão da EdM e a exportação para a África do Sul



Fonte: Adaptado de ELECTRICIDADE DE MOÇAMBIQUE (EdM). *Relatório Anual de Estatística 2015*. Maputo : EdM, 2016.

Já no caso do gás natural, a existência de grandes reservas conhecidas desde os anos 1960 em Temane e Pande, na província de Inhambane (**Mapa 1**), 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 Secunda³²⁴, onde estão localizadas algumas indústrias químicas e uma central elétrica³²⁵. 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 moçambicana³²⁶.

3.4 Em síntese

Numa visão sistêmica (e sintética) da produção e circulação voltadas à exportação em Moçambique nos anos 2010, é possível identificar, portanto, uma grande concentração de produtos e destinos dessas exportações: basicamente, 4 produtos (que respondem por 70% do total exportado) vão para apenas 3 destinos principais. E ainda que os sistemas de engenharia utilizados variem consideravelmente nessas dinâmicas, o crescimento da importância do carvão, e a citada

³²⁴ ANDERSSON, op. cit.

³²⁵ AURRE; JAÉN, op. cit.

³²⁶ ANDERSSON, op. cit.

inversão rodo-ferroviária (a partir de 2016), sugerem também uma concentração dessa circulação - senão exclusivamente nas ferrovias, ao menos nos chamados “corredores de desenvolvimento”. Assim, a produção e circulação para exportação em Moçambique pode ser resumida em três grandes processos, reunidos na **Tabela 1**: a) o carvão, exclusivamente transportado por ferrovia até o porto de Nacala, e daí majoritariamente embarcado para a Índia; b) o alumínio, cuja logística de produção é assegurada por caminhões, e cujo destino final é basicamente a União Europeia (por via marítima); e c) a energia hidroelétrica e do gás natural, transportadas por redes de transmissão e gasodutos para abastecer as necessidades sul-africanas.

Tabela 1: Resumo da produção e circulação para exportação em Moçambique na década de 2010

Produção	Circulação	
	Sistema de engenharia	Destino Principal
Carvão	Ferro-portuário	Índia
Alumínio	Rodo-portuário	União Europeia
Energia (hidroelétrica e gás natural)	Redes de transmissão e gasodutos	África do Sul

Fonte: Elaboração própria

4- Considerações finais: um novo sentido histórico para a circulação moçambicana?

Pensar as especificidades do território moçambicano dentro das discussões mais amplas sobre a África contemporânea passa, necessariamente, por entender o sentido do processo histórico atravessado pelo continente desde a virada do milênio. Assim, se alguns autores dedicaram suas atenções à “crise africana”³²⁷ e aos resultados devastadores das políticas de ajustamento estrutural na década de 1980³²⁸, por outro lado existem autores que preferem enfatizar que a África passa hoje por uma transformação estrutural que não é um mero ajustamento, e que já seria possível falar de “ensaios de autonomia decisória”³²⁹ no continente. Pensar a geografia da produção e circulação de mercadorias no território moçambicano contemporâneo convida, portanto, a uma reflexão sobre o sentido do processo histórico pelo qual passa Moçambique atualmente, ponderando as continuidades e rupturas que posicionam a década de 2010 dentro do processo de estruturação da circulação no país.

³²⁷ ARRIGHI, Giovanni. The African Crisis. In: *New Left Review*, n. 15, 2002, p. 5-36.

³²⁸ AMIN, Samir. Understanding the Political Economy of Contemporary Africa. In: *Africa Development*, v. XXXIX, n. 1, 2014, p. 15-36.

³²⁹ 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*, v. 51, n. 1, 2008, p. 87-104.

Assim, se diferentes periodizações relacionadas à orientação econômica do território moçambicano, desde o início do colonialismo, convergem na atribuição de três grandes períodos históricos no país (colonial, socialista e de ajustamento estrutural)³³⁰, olhar para os anos 2010 nessa perspectiva histórica sugere a emergência de um novo momento nessa tradicional divisão, com novos sentidos da circulação em Moçambique sendo delineados. Em relação ao sentido geográfico, a antiga orientação da produção moçambicana vai sendo ampliada, com a participação crescente dos membros da iniciativa BRICS³³¹ nessas dinâmicas – ainda que a exportação de alumínio para a União Europeia mostre não ser este um movimento de total ruptura com as dinâmicas anteriores. Por outro lado, a inversão rodo-ferroviária verificada em meados dos anos 2010 sugere uma mudança no sentido político dessa circulação: se o modal rodoviário segue crescendo nas estatísticas (o que denota a intensificação da circulação interna no território moçambicano), a explosão do volume de mercadorias movimentadas por via ferroviária escancara a opção governamental pela economia extrativa exportadora no período.

Como resultado dessa opção, a extrema concentração produtiva gera para Castel-Branco uma “profunda desigualdade entre regiões e grupos sociais no acesso a oportunidades, ações e riquezas”³³², ao mesmo tempo em que a concentração dos meios de circulação nos “corredores de desenvolvimento” desemboca naquilo que Santos discutiu em termos de uma “produtividade espacial”³³³ – onde uma região com melhores condições de fluidez acaba tendo vantagens comparativas em relação a outras, aumentando também as desigualdades territoriais. O resultado é aquilo que Bucuane e Mulder denominaram “maldição da abundância”³³⁴, onde a abundância de riqueza gerada pela exploração de recursos não ameniza as desigualdades territoriais e sociais internas de Moçambique.

A década de 2010 termina, simbolicamente, com o início de uma crise sanitária mundial caracterizada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como pandemia. Análises recentes, sobre os possíveis impactos desta para a África, indicam que a inevitável retração econômica global afetará especialmente os países africanos “mais integrados às redes do comércio mundial de

³³⁰ BELLUCCI, op. cit. MOSCA, João. *Economia de Moçambique: Século XX*. Lisboa : Instituto Piaget, 2005.

³³¹ Vale ressaltar, para além das relações apresentadas com África do Sul, Brasil e Índia, a China também vem investindo pesadamente em infraestruturas no território moçambicano, inclusive naquelas ligadas à circulação (como estradas, pontes e um anel viário ao redor da capital Maputo). Apenas a Rússia, dos países que fazem parte da iniciativa, não participa diretamente destes processos.

³³² CASTEL-BRANCO, op. cit., p. 28.

³³³ SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4ª edição, 7ª reimpressão. São Paulo : Edusp, 2012.

³³⁴ BUCUANE, Aurelio; MULDER, Peter. Expanding exploitation of natural resources in Mozambique: will it be a blessing or a curse? In: BRITO, L.; CASTEL-BRANCO, C. N.; CHICHAVA, S.; FRANCISCO, A. (org.) *Reflecting on Economic Questions*. Maputo : IESE, 2009. p. 104-153.

*commodities*³³⁵. Assim, e ainda que esses grandes projetos de produção e circulação para exportação tenham sua contribuição para a economia nacional, é cada vez mais necessário que o governo moçambicano continue investindo na produção e circulação internas ao seu território, que já possuem uma dinâmica pujante e uma estruturação técnica e político-normativa bastante consolidadas desde a independência do país em 1975³³⁶.

Referências bibliográficas

AMIN, Samir. Understanding the Political Economy of Contemporary Africa. In: *Africa Development*, v. XXXIX, n. 1, 2014, p. 15-36.

ANDERSSON, Per-Ake. Impacto dos Megaprojectos na economia moçambicana. In: ROLIM, C.; FRANCO, A.; BOLNICK, B.; ANDERSON, P. (org.) *A Economia Moçambicana Contemporânea: ensaios*. Maputo : Imprensa Universitária, 2002. p. 531-558.

ARRIGHI, Giovanni. The African Crisis. In: *New Left Review*, n. 15, 2002, p. 5-36.

ARROYO, Maria Mónica. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, Maria Mónica; CRUZ, Rita de Cássia A. (org.) *Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo : Annablume, 2015. p. 37-49.

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

BANCO MUNDIAL. Mozambique Energy Sector Policy Note. *Report*. 2015. Disponível em: <http://documents.worldbank.org/curated/en/135711468180536987/ACS17091-REVISED-PUBLIC-Mozambique-Energy-Sector-Policy-Note.pdf> . Acesso em: 28 de maio de 2019.

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

BUCUANE, Aurelio; MULDER, Peter. Expanding exploitation of natural resources in Mozambique: will it be a blessing or a curse? In: BRITO, L.; CASTEL-BRANCO, C. N.; CHICHAVA, S.; FRANCISCO, A. (org.) *Reflecting on Economic Questions*. Maputo : IESE, 2009. p. 104-153.

CASTEL-BRANCO. Economia extractiva e desafios de industrialização em Moçambique. In: BRITO, L.; CASTEL-BRANCO, C. N.; CHICHAVA, S.; FRANCISCO, A. (org.) *Economia Extractiva e Desafios de Industrialização em Moçambique*. Maputo : IESE, 2010. p. 19-109.

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,

³³⁵ MONIÉ, Frédéric. A África subsaariana diante da pandemia de Coronavírus/COVID-19: difusão espacial, impactos e desafios. In: *Espaço e economia*, ano IX, n. 18, 2020, p. 1-26.

³³⁶ JESUS NETO, op. cit.

1990, p. 73-90.

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

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

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

ELECTRICIDADE DE MOÇAMBIQUE (EDM). *Relatório Anual de Estatística 2015*. Maputo : EdM, 2016. Disponível em: www.edm.co.mz/pt/website/page/relatorios . Acesso em: 13 de junho de 2019.

FONSECA, Madalena Pires. Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique. In: *AFRICANA STUDIA – Universidade do Porto*, n. 6, 2003, p. 201-230.

FRANCO, Cayo de Oliveira. *Corredores de desenvolvimento em Moçambique*. Transporte, desenvolvimento e integração regional. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2009-2011*. Maputo : INE, 2012. Disponível em: www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/transporte-e-comunicacao . Acesso em: 02 de junho de 2020.

_____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2014*. Maputo : INE, 2015. Disponível em: www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/transporte-e-comunicacao . Acesso em: 02 de junho de 2020.

_____. *Moçambique: Anuário Estatístico 2016*. Maputo : INE, 2017. Disponível em: www.ine.gov.mz/estatisticas/publicacoes/anuario . Acesso em: 14 de junho de 2019.

_____. *Moçambique: Anuário Estatístico 2017*. Maputo : INE, 2018a. Disponível em: www.ine.gov.mz/estatisticas/publicacoes/anuario . Acesso em: 14 de junho de 2019.

_____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2017*. Maputo : INE, 2018b. Disponível em: www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/transporte-e-comunicacao . Acesso em: 14 de junho de 2019.

_____. *Moçambique: Anuário Estatístico 2018*. Maputo : INE, 2019a. Disponível em: www.ine.gov.mz/estatisticas/publicacoes/anuario . Acesso em 14 de maio de 2020.

_____. *Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2018*. Maputo : INE, 2019b. Disponível em www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/transporte-e-comunicacao . Acesso em: 02 de

junho de 2020.

ISAACMAN, Allen; ISAACMAN, Barbara. Extending South Africa's tentacles of empire: the deterritorialization of Cahora Bassa Dam. In: *Journal of Southern African Studies*, v. 41, n. 3, 2015, p. 541-560.

JESUS NETO, Antonio Gomes. *Entre trilhos e rodas: fluidez territorial e os sentidos da circulação de mercadorias em Moçambique*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo, 2016.

LAMOSO, Lisandra Pereira. Fluxos e redes técnicas no comércio de minério no território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R. (org.) *Circulação, transportes e logística*. Diferentes perspectivas. São Paulo : Outras Expressões, 2011. p. 355-376.

MONIÉ, Frederic. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In: SILVEIRA, M. R. (org.). *Circulação, transportes e logística*. Diferentes perspectivas. São Paulo : Outras Expressões, 2011. p. 299-330.

_____. A África subsaariana diante da pandemia de Coronavírus/COVID-19: difusão espacial, impactos e desafios. In: *Espaço e economia*, ano IX, n. 18, 2020, p. 1-26.

MOSCA, João. *Economia de Moçambique: século XX*. Lisboa : Instituto Piaget, 2005.

POWER, Marcus; KIRSHNER, Joshua. Powering the state: the political geographies of electrification in Mozambique. In: *Politics and Space*, n. 0, v. 0, 2018, p. 1-21.

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

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4ª edição, 7ª reimpressão. São Paulo : Edusp, 2012.

_____; 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*, v. 51, n. 1, 2008, p. 87-104.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: _____ (org.). *Circulação, transportes e logística*. Diferentes perspectivas. São Paulo : Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

VIEIRA, Viviane Alves. *Os reassentamentos da Vale em Moçambique: um estudo sobre a mobilização do trabalho e trabalho supérfluo*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo, 2019.