

**DOSSIÊ TEMÁTICO:**

**MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA ÁFRICA SUBSAARIANA**

**Artigo**



**OS CORREDORES DE TRANSPORTE/DESENVOLVIMENTO NA  
ÁFRICA AUSTRAL: ENTRE LEGADO GEOPOLÍTICO E  
DESAFIOS GEOECONÔMICOS**

**TRANSPORT/DEVELOPMENT CORRIDORS IN SOUTHERN AFRICA:  
BETWEEN GEOPOLITICAL LEGACY AND GEOECONOMIC  
CHALLENGES**

**CORRIDORS DE TRANSPORT/DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE  
AUSTRALE : ENTRE HÉRITAGE GÉOPOLITIQUE ET DÉFIS  
GÉOÉCONOMIQUES**

14

*Por Cayo de Oliveira Franco & Frédéric Monié*

Cayo de Oliveira Franco  
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística –  
IBGE. Doutorando do Programa de Pós-  
graduação em Geografia da UFRJ  
Contato: [cayofranco@gmail.com](mailto:cayofranco@gmail.com)

Frédéric Monié  
Programa de Pós-Graduação em Geografia,  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Coordenador do GeoÁfrica  
Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-8738-3301>  
Contato: [fredericmonie@igeo.ufrj.br](mailto:fredericmonie@igeo.ufrj.br)

Como citar:  
FRANCO, C. O; MONIÉ, F. Os Corredores  
de Transporte/Desenvolvimento na África  
Austral: entre legado geopolítico e desafios  
geoeconômicos. **Boletim GeoÁfrica**, v. 2, n.  
6, p. 14-45, abr.-jun., 2023.

Recebido: 31 mai. 2023.  
Aceite: 23 jun. 2023.



**RESUMO.** Desde a década de 2000, os corredores de transporte adquiriram uma relevância crescente no bojo das políticas estatais voltadas para a inserção competitiva da África na globalização. Investimentos em infraestruturas circulatórias e portuárias são legitimados pela luta contra o apagão logístico e pela retórica dos impactos estruturadores e desenvolvimentistas da modernização dos sistemas de transporte. No cone sul africano, que apresenta um elevado grau de integração comercial e funcional desde o início do século XX, os atuais corredores de desenvolvimento associam eixos de escoamento de mercadorias entre a hinterlândia regional e portos marítimos além de espaços apresentando um potencial de crescimento econômico com base na sua situação geográfica e as características do seu tecido produtivo. Defendemos a ideia de que esses novos corredores consagram a mudança da vocação destes objetos geográficos a partir dos anos 1990. Nas décadas anteriores, os corredores constituíam instrumentos de exercício da potência (África do sul) ou da resistência política (países da Linha de frente) num contexto geopolítico conturbado por guerras civis e rivalidades internacionais. O fim do regime apartheid, a resolução de conflitos em diversos países da região e a convergência de políticas macroeconômicas de cunho neoliberal conferiram um perfil menos geopolítico e mais geoeconômico aos corredores.

**Palavras-chave:** Transportes. Corredores de desenvolvimento. Integração regional. África austral. África subsaariana.

**ABSTRACT.** Since the 2000s, transport corridors have acquired an increasing relevance within the framework of state policies aimed at the competitive insertion of Africa in globalization. Investments in circulatory and port infrastructures are legitimized by the fight against the logistical blackout and by the rhetoric of the structuring and developmental impacts of the modernization of transport systems. In the southern African cone, which presents a high degree of commercial and functional integration since the beginning of the 20th century, the current development corridors associate goods flow axes between the regional hinterland and seaports, as well as spaces presenting a potential for economic growth with based on its geographic situation and the characteristics of its productive fabric. We defend the idea that these new corridors enshrine the change in the vocation of these geographic objects from the 1990s onwards. In previous decades, the corridors were instruments for exercising power (South Africa) or political resistance (frontline countries) in a geopolitical context troubled by civil wars and international rivalries. The end of the apartheid regime, the resolution of conflicts in several countries in the region and the convergence of neoliberal macroeconomic policies gave a less geopolitical and more geoeconomic profile to the corridors.

**Keywords:** Transports. Development corridors. Regional integration. Southern Africa. Sub-Saharan Africa

**RÉSUMÉ.** Depuis les années 2000, les corridors de transport ont acquis une pertinence croissante dans le cadre des politiques étatiques visant l'insertion compétitive de l'Afrique dans la mondialisation. Les investissements dans les infrastructures circulatoires et portuaires sont légitimés par la lutte contre les goulets d'étranglement logistiques et par la rhétorique des impacts structurants et développementaux de la modernisation des systèmes de transport. Dans le cône sud-africain, qui présente un haut degré d'intégration commerciale et fonctionnelle depuis le début du XXe siècle, les corridors de développement actuels associent des axes de flux de marchandises entre l'arrière-pays régional et les ports maritimes, ainsi que des espaces présentant un potentiel de croissance économique en fonction de leur situation géographique et des caractéristiques de leur tissu productif. Nous défendons l'idée que ces nouveaux corridors consacrent le changement de vocation de ces objets géographiques à partir des années 1990. Dans les décennies précédentes, ils étaient des instruments d'exercice du pouvoir (Afrique du Sud) ou de résistance politique (pays de la ligne de front) dans un contexte géopolitique troublé par les guerres civiles et les rivalités internationales. La fin du régime d'apartheid, la résolution des conflits dans plusieurs pays de la région et la convergence des politiques macroéconomiques néolibérales ont donné un profil moins géopolitique et plus géoéconomique aux corridors.

**Mots clés :** Transports. Corridors de développement. Intégration régionale. Afrique australe. Afrique subsaharienne

## INTRODUÇÃO

16

O que é um corredor? Diante da polissemia do termo, um esforço de contextualização revela-se obrigatório. Apesar da diversidade dos sentidos, o corredor passou, desde a década de 1960, a ser associado a uma infraestrutura de transporte conferindo competitividade as firmas e aos espaços produtivos em consequência da maior fluidez das interações espaciais. Posteriormente, o processo de globalização transformou os corredores em espinhas dorsais do arquipélago produtivo mundial, vetores de integração regional, de desenvolvimento econômico e dinamismo comercial, consolidando o postulado associando transportes e progresso. Mas esse determinismo é cada vez mais questionado. Observa-se que os chamados efeitos estruturadores sobre a organização do espaço e o crescimento econômico se impõem de maneira espacialmente heterogênea, contestando as fórmulas genéricas e hegemônicas de desenvolvimento. Para ilustrar a discussão escolhemos a África Subsaariana, onde a precariedade dos transportes é apontada como elemento crítico no caminho rumo ao desenvolvimento. Nos últimos anos, reformas portuárias, reorganização do transporte aéreo e modernização dos sistemas de circulação terrestre constituíram, por isso, prioridades para as autoridades nacionais, os órgãos internacionais e a iniciativa privada. Os corredores de transporte foram, nesse contexto, apresentados como instrumentos privilegiados de consolidação da integração regional e de inserção competitiva das economias na globalização, em particular para os países encravados do Sahel, da crista Congo/Nilo e do eixo Zâmbia-Botsuana.

Nesse contexto, é necessário destacar que a modernização e reestruturação dos corredores de transporte adquire um caráter muito estratégico na África Austral. O fim do *apartheid* e das guerras civis em Moçambique, em Angola e na Namíbia, assim como a adoção de orientações macroeconômicas convergentes, contribuíram para redefinir a natureza e a intensidade das relações entre os países da região. O arcabouço de instituições, acordos bilaterais e multilaterais desenhado pelos governos estimula a construção de um bloco econômico que intensifica trocas comerciais intrarregionais e investimentos diretos externos. O processo requer, aos olhos dos governos, investimentos no suporte físico do espaço regional dos fluxos. A densidade da malha funcional de comunicações, a relativa qualidade das infraestruturas e a interconexão das redes técnicas desenharam aqui um espaço de interações que contribuiria para a



integração regional. Objetivamos aqui analisar de que maneira, após ser mobilizada a serviço das estratégias geopolíticas no embate entre o regime do *apartheid* e os países da “Linha de Frente”<sup>1</sup>, a rede de transporte regional passa por uma reformulação de seus quadros institucionais, gerenciais, funcionais e de sua estrutura técnica que impacta sobre as dinâmicas territoriais e econômicas em curso no cone sul africano. Questionamos também se a primazia atual das orientações geoeconômicas transformou a natureza, as propriedades e tipologias dos corredores da África austral.

## **CORREDORES, ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, GEOPOLÍTICA: ELEMENTOS DE DEBATES**

A palavra *corredor* é um termo técnico enquanto o conteúdo é o próprio conceito. Segundo o *Oxford English Dictionary*, em sua versão online, o corredor surgiu como um termo militar no século XVI, correspondendo a uma faixa de terra ao longo da borda de uma vala, protegida por um caminho coberto. Levantamento realizado em dicionários e enciclopédias geográficas evidencia a pluralidade de definições que apontam funções de ligação, transição, comunicação e passagem, sejam elas entre cômodos, lugares ou entre um território e o mar (Quadro 1). Homogeneidade, linearidade e continuidade se destacam como características básicas que podem sugerir um ponto de partida para a estruturação do conceito de corredor, mas insuficientes para esgotar a análise.

---

<sup>1</sup> Os países da “Linha da Frente” constituíam uma aliança de países africanos formada na década de 1960 com o objetivo de acabar com o *apartheid* e o regime de minoria branca na África do Sul. A aliança incluía Angola, Botswana, Moçambique, Tanzânia, Zâmbia e Zimbábue, tendo perdurado até a eleição de Nelson Mandela como Presidente da África do Sul em 1994.

Quadro 1. Características presentes nas descrições dos dicionários e enciclopédias

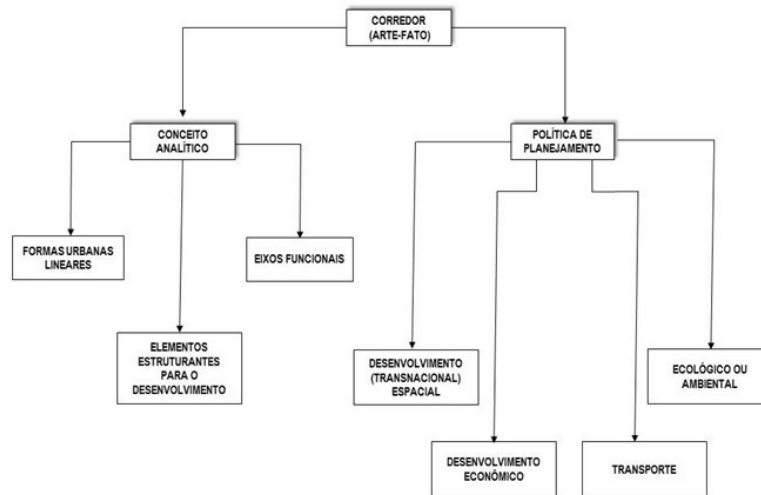
Obras	Desencravamento (faixa territorial/ acesso ao mar)	Rota aérea / faixa do espaço aéreo	Padrão linear de desenvolvimento urbano	Galeria de passagem Transição de quartos	Comunicação entre lugares	Caminho para migração de animais	Espaço político (corredores de poder)	Área identificada por homogeneidade
<b>A Modern Dictionary of Geography</b> ( <i>John Small e Michael Withrick</i> )								
<b>De la Géopolitique aux paysages:</b> Dictionnaire de la Géographie ( <i>Yves Lacoste</i> )								
<b>A Dictionary of Basic Geography</b> ( <i>Schmieder, Griffin, Chatham e Natoli</i> )								
<b>Les mots de la Géographie:</b> Dictionnaire critique ( <i>Roger Brunet, R. Ferras e H. Théry</i> )								
<b>Longman Dictionary of Geography:</b> human and physical ( <i>Clark, A.N</i> )								
<b>Merriam-Webster Dictionary</b>								

Fonte: Livros citados. Elaboração: Cayo de Oliveira Franco

Progressivamente, o conceito de corredor agregou outras dimensões, sentidos e escalas. Lógicas da organização espacial capitalista e de seu processo desigual atribuem regularidades espaço-temporais aos distintos fluxos que articulam os fixos. As redes geográficas – podemos pensar no corredor como uma rede axial – são as formas com que as interações espaciais se verificam com frequência (CORRÊA, 1997). No período 1960-1980, geógrafos como Bernard Kayser (1969), Milton Santos (1978) e Yves Lacoste (1975) destacaram a difusão pelo então Terceiro Mundo de “sistemas de penetração da economia de mercado, em função das consequências das políticas da descolonização e das teorias de planejamento adotadas pela maioria dos especialistas e técnicos” (KAYSER, 1969, p.13) que seguiam os cânones do desenvolvimento das economias ocidentais. Albrechts e Tasan-Kok (2009) propõem, por sua parte, duas categorias de análise dos corredores (Figura 1). A primeira é um conceito analítico em que se destacam três categorias: (a) elementos estruturantes para o desenvolvimento em larga-escala (megaestruturas); (b) formas urbanas lineares; e (c) eixos funcionais. A segunda aproximação interpreta o corredor como uma categoria de política de

planejamento: (a) de desenvolvimento econômico; (b) de desenvolvimento (transnacional) espacial; (c) de transportes; e (d) ecológico (ou ambiental).

Figura 1. O corredor como um “arte-fato”: elementos e características



Fonte: Albrechts, Tasan-Kok (2009) e Haesbaert (2011). Elaboração: Cayo de Oliveira Franco

Com o passar do tempo, a intensificação e a aceleração das interações espaciais, possibilitadas pelos investimentos em transporte e comunicações, influenciam na reorganização espacial da produção (MONTEIRO *et al*, 2011). Com a globalização da economia e do comércio, as novas relações entre economia e espaço estimulam a retomada dos debates sobre os corredores e a implantação de projetos de eixos de transporte de grande gabarito (SÁNCHEZ-HERNÁNDEZ, 1996; ALBRECHTS; COPPENS, 2003; PIRES DO RIO, 2008). É irrefutável que as corporações transnacionais, amparadas por governos nacionais e/ou locais/regionais, que investem na construção e operação de corredores são atores maiores da reestruturação dos territórios. Mas, devemos também ressaltar o papel das sociedades que se mobilizam para reivindicar sua participação em instâncias decisórias ou abrir frentes de lutas contra os impactos da construção de corredores sobre a qualidade de vida, as atividades econômicas locais e o meio ambiente (MONIÉ, 2015).



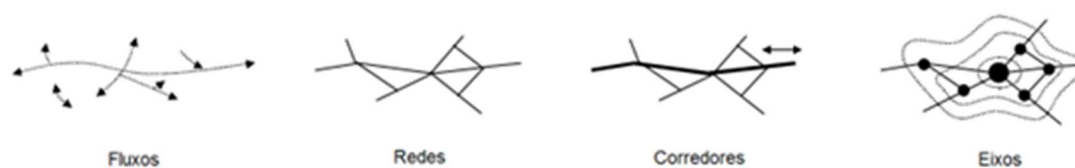
Os geógrafos contribuem também ao debate sobre corredores mobilizando o conceito de escala como recurso analítico central. Com efeito, a grande quantidade de significados conferido aos corredores reflete o processo espaço-temporal de organização e reorganização da sociedade e de transformação da natureza. A sociedade é um todo complexo, formado por um sistema de relações sociais que atribui um determinado lugar a atores com práticas diferenciais. Conforme a humanidade avança tecnicamente, a lógica de distribuição e organização dos objetos espaciais se transforma, pois, as relações sociais se tornam densas e complexas. A assimetria temporal nos lembra a importância da noção de tempo na geografia, pois o comportamento das regiões no mundo subdesenvolvido está, em geral, determinado pelos impulsos oriundos dos países no centro do sistema mundial (SANTOS, 2007; SANTOS 2012). Uma análise multiescalar revela-se, portanto, necessária na medida em que a organização espacial é um produto da ação humana ao longo da história, refletindo a sociedade, o desenvolvimento das forças produtivas e as relações de produção (CORRÊA, 1987). Portanto, é preciso considerar a dimensão temporal, pois na organização espacial formas do passado permanecem quando adequadas às necessidades atuais. Formas são substituídas (total ou parcialmente) por outras mais modernas; outras resistem ao impulso modernizador; há ainda a possibilidade da coexistência de formas de diferentes períodos, o desaparecimento de algumas formas e o estabelecimento de outras novas. A persistência de formas espaciais do passado se deve, em geral, a sua funcionalidade econômica ou valor simbólico (CORRÊA, 1987; SANTOS, 2012). O tempo impacta também o lugar, pois seu papel no processo produtivo evolui. É preciso considerar também as escalas geográficas. Os acontecimentos na escala local estão, cada vez mais, sujeitos às alterações da escala global. No seio do processo produtivo, a escala global tem um peso significativo na disposição dos lugares e na manutenção ou alteração da organização espacial. Cada arranjo de formas espaciais e técnicas compõe o predicado produtivo, as potencialidades e limitações de um espaço. Santos (2012) argumenta que as formas geográficas são formas-conteúdo.

Ademais, não é possível compreender a problemática do subdesenvolvimento sem trazer à tona o papel desempenhado pelo planejamento, ferramenta estratégica para a acumulação capitalista e fundamental para compreender a lógica por trás do desenvolvimento. Os objetos estão vinculados às necessidades de um grupo (produção), bem como também atrelados à viabilidade futura desse grupo social (reprodução). Os



corredores, em diferentes períodos, refletiram as sociedades, as tecnologias e conhecimentos disponíveis. Se, por um lado, nenhuma forma é definitiva, por outro as sociedades criam formas duradouras que se cristalizam no espaço para nela se realizar e reproduzir. Na sociedade capitalista, a organização espacial reflete a estrutura de operações de produção, circulação, consumo, controle e decisão. Para Coraggio (1977, p. 16-17) e Corrêa (1987, p. 56) resultam dessa forma: a) localizações fixas dos meios de produção, circulação, consumo, controle e decisão; b) fluxos de mão-de-obra, matérias-primas, bens de consumo, informações, ordens, capital etc. Das localizações fixas e dos fluxos resultam cristalizações compostas por: c) localizações pontuais ou em áreas dos meios de produção; d) localizações pontuais ou lineares dos meios de circulação; e) localizações pontuais ou em áreas dos meios de vida; f) localizações pontuais do sistema de controle e decisão. Correntes da ciência regional e do planejamento regional costumam apresentar a modernização das infraestruturas e dos padrões de organização das atividades econômicas como meios de difusão do capital no espaço. Entre as estratégias visando a estimular a acumulação do capital, se destacam livre circulação e acessibilidade aos mercados. A agenda dos corredores, presente em todas as regiões do mundo, fomenta um modelo evolutivo estruturado em uma organização do território iniciada na interação espacial com fluxos circulando por meio de redes transporte. A consolidação desses fluxos em alguns trechos da rede de transporte consolida corredores que, a favorecerem o desenvolvimento econômico e social em escala regional, constituem-se em eixos de integração e desenvolvimento, conforme Figura 2. Nas últimas quatro décadas, o Banco Mundial sozinho já financiou mais de 100 projetos e estudos baseados em corredores (KUNAKA; CARRUTHERS, 2014). Nesse sentido, os corredores são considerados formas ou ferramentas para a acumulação capitalista em diversas escalas, setores e economias.

Figura 2. Fluxos, redes, corredores e eixos



Adaptação de P. Hagget *Locational Analysis in Human Geography* feita pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Tradução feita pelos autores.





Dessa forma, propomos, assim como fez Haesbaert (2011) para a região, tratar o corredor como um ‘arte-fato’ fruto da imbricação do ‘fato’, ou seja, da existência efetiva; do ‘artifício’, recurso analítico e como ação, portanto, ferramenta política de planejamento. Podemos concluir que o corredor é um termo multiescalar e multifuncional. As características dos corredores são a linearidade e a continuidade. Além dessas, destacam-se propriedades de ligação, conexão, comunicação que significam a passagem de fluxos, de todas as ordens. Corredores são formas de organização espacial e formas espaciais, pois para as sociedades atuais comunicação, ligações e conexões são fundamentais.

## DA COLONIZAÇÃO AOS TERRITÓRIOS NACIONAIS: O PAPEL DAS REDES DE TRANSPORTE NA CONSTRUÇÃO DA ÁFRICA AUSTRAL

22

A integração da África Subsaariana nas redes econômicas, comerciais, financeiras e político-diplomáticas internacionais participa do processo secular de formação do sistema-mundo. A inserção na Divisão Internacional do Trabalho (DIT) se deu de maneira periférica e subalterna. A persistência histórica de uma morfologia desigual entre centro e periferia é fruto da manutenção do modelo primário exportador colonial, das interferências das antigas metrópoles e dos dois blocos hegemônicos durante a Guerra Fria além de fatores endógenos (MONIÉ, 2007). Por esses motivos, a delimitação dos recortes espaciais necessita de marcos cronológicos para que possamos compreender a geo-história numa perspectiva dinâmica. Não se trata de partir de uma região pré-definida e sujeitá-la a períodos gerais aplicáveis a todas as suas partes, mas entendê-la conforme os diferentes ritmos regionais (GRATALOUP, 2006). No caso da África Austral identificamos três delimitações que correspondem (1) a chamada *região geográfica tradicional* integrando África do Sul, Botsuana, Lesoto, Essuatíni, Namíbia, Moçambique, Angola, Zâmbia, Zimbábue e Malauí; (2) à definição mais restritiva da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Southern African Customs Union (SACU) que considera o “*núcleo duro*” regional (África do Sul, Botsuana, Lesoto, Essuatíni e Namíbia) e (3) ao recorte estabelecido pelo programa de integração regional (SADC) acrescentando República Democrática do Congo, Tanzânia, Ilhas Maurício e Seicheles ao recorte tradicional. A delimitação da África Austral é também tributária das estratégias geopolíticas, econômicas e comerciais dos diferentes países e das instituições



regionais. Alguns governos optam em prol de um alinhamento à lógica regionalista e se “australizam”. Outros definem estratégias diferenciadas, ao exemplo de Angola que, pela importância da atividade petrolífera e pelas opções geopolíticas do Estado e de suas forças armadas, insere-se em campos de fluxos que aproximam o país do Golfo da Guiné e do Atlântico Sul.

A configuração territorial regional também dialoga com a rede de transportes construída desde a colonização do continente. É necessário, portanto, estudar a geohistória das infraestruturas de transporte para identificar a ligação entre redes e escalas territoriais durante um determinado período, percebendo a rede como a manifestação da vontade política em busca de facilitar o tráfego dentro de um determinado espaço (DEBRIE, 2010). Na era colonial e, em seguida, no período pós-colonial as estradas e ferrovias foram construídas como parte de um processo interpretado como o resultado de um compromisso entre um projeto territorial e a capacidade de implantá-lo. Segundo Debrrie (2010), uma contextualização histórica permite a identificação da ligação entre as redes e as fronteiras, as sucessivas ligações geográficas (combinações entre portos e ferrovias, estradas, conexões externas etc.) nos espaços em questão. É fundamental frisar que a mudança de escala também é temporal. Segundo Grataloup (2006, p.39),

Sem que se trate de uma transferência de modelo, a análise das relações de força entre níveis espaciais, as imanências e as transcendências que podemos desvelar entre patamares da escala geográfica (por exemplo, na integração europeia contemporânea) descreve as interações também temporais. [...] De modo mais geral, a maioria dos impérios, desde Alexandre até os espaços coloniais dos séculos XIX-XX, geraram esse jogo de integração relativa, de submissão, mas também de exploração dos diferenciais diacrônicos. O sistema-Mundo atual se nutre amplamente disso. E esse Mundo não é mais forçosamente centrado no Ocidente; e o será cada vez menos. As descontinuidades que nos servem para formular a visão que temos representam uma herança cada vez mais obsoleta. As velhas partes do mundo não são mais as regiões do mundo contemporâneo, assim como as periodizações tradicionais não dão mais conta de uma dinâmica universal.

Rolim (1994) lembra que o adjetivo “regional” é utilizado juntamente com o substantivo “integração” tanto para definir dinâmicas de integração comercial e econômica no âmbito de blocos regionais quanto para processos de unificação de mercados domésticos dentro dos limites de um Estado-nação. Dessa forma, quando utilizamos *integração regional* estamos diante de um processo influenciado pelos atores envolvidos em seus contornos. Como aponta Haesbaert (2010, p.21),



a região consiste nos espaços momento que resultam efetivamente em uma articulação espacial consistente (ainda que mutável e “porosa”), complexa, seja por coesões de dominância socioeconômica, política e/ou simbólico-cultural. Nesse caso cabe sempre discutir a força espacial/regional, ao mesmo tempo articuladora e desarticuladora, a partir dos sujeitos (socioeconômicos e/ou culturais) e interesses políticos envolvidos. Muitas vezes é para ou em relação a apenas algum(ns) grupo(s) que a região efetivamente se constitui – e, nesse sentido, sem dúvida, o que representa articulação para uns pode representar desarticulação para outros. É possível inclusive que possamos falar de processos de integração regional e não um único processo tendo em vista que os contextos que se alternam mexem profundamente com o conteúdo da região.

Isto posto, é preciso revisitar o conceito de região lembrando que tanto o conceito quanto as suas derivações (regionalização, regionalidades etc.) estão sendo alterados pela globalização. A região, portanto, deve ser entendida dentro de um processo de “des-articulações” reticular em que a configuração espacial é fruto da junção dos sujeitos e contextos que as fabricam (HAESBAERT, 2010).

24

Devemos ressaltar que a região meridional do continente africano desempenhou historicamente um papel fundamental no processo de construção do sistema-mundo pelos ocidentais. A busca por rotas alternativas para chegar a Ásia levou os europeus a aportar e colonizar a África Austral, num processo longo e conflituoso. A baía onde futuramente se estabeleceria a Cidade do Cabo foi explorada em 1487 por Bartolomeu Dias que buscava estabelecer as bases para um comércio marítimo direto e regular entre a Europa e as “Índias”. Devido ao seu papel estratégico o cabo foi batizado por Dom João II de Cabo da Boa Esperança<sup>2</sup>. Apesar de sua situação privilegiada, a região foi preterida pela Costa do Ouro, por Angola e por Moçambique (MAGNOLI, 1998; HERNANDEZ, 2005) onde feitorias portuguesas foram estabelecidas. Paralelamente, a Holanda galgou uma posição de potência marítima e fundou a Colônia do Cabo em 1652 que permitiu a Companhia das Índias Orientais Holandesas (VOC) de controlar as rotas comerciais marítimas até o século XVIII quando os britânicos constroem uma nova hegemonia marítima e dominam pontos estratégicos (nós logísticos) entre os quais o Cabo, anexado em 1806. A alteração do centro de gravidade global para a Grã-Bretanha e a presença inglesa no sul da África geraram choques entre os britânicos e os bôeres provocando uma interiorização do povoamento a partir da década de 1830. Nas últimas décadas do século XIX, a região foi transformada sob o efeito do

---

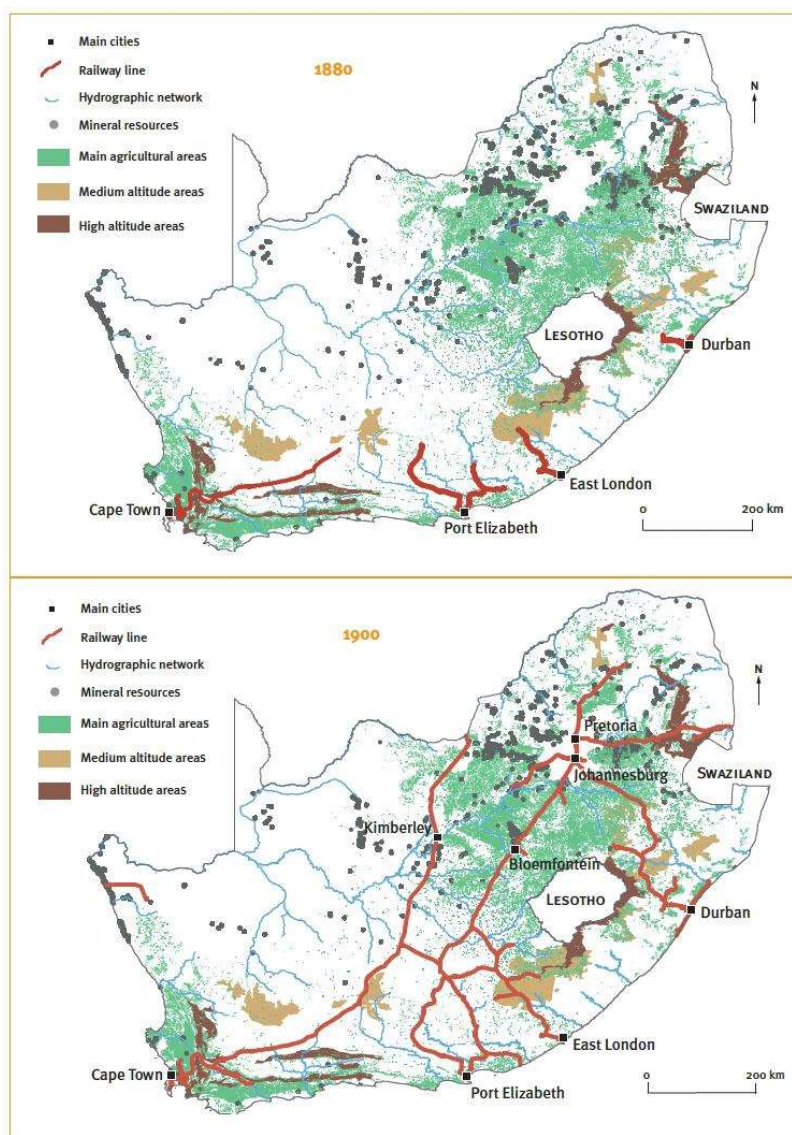
<sup>2</sup> O Cabo da Boa Esperança não é o extremo meridional do continente africano. O acidente geográfico adotado como o extremo sul do continente africano é o Cabo das Agulhas, divisor entre os oceanos Atlântico e Índico.



desenvolvimento da mineração (diamantes, ouro). A fronteira mineradora fomentou vultosos fluxos de capital e mão-de-obra e acarretou a interiorização do povoamento e do crescimento econômico (MONIÉ, 2007). A chegada das grandes companhias mineradoras e sociedades financeiras contribuiu para a expansão das ferrovias e o estabelecimento de rotas de navio a vapor. A extensão das linhas férreas passou de 110 quilômetros em 1869 para 1.700 km em 1889, 3.300 km em 1899 e 4.190 km em 1905 (KANIKI, 2010). Outra faceta desse processo foi a construção de um conjunto regional capitaneado pela política da África do Sul e pela economia das atividades mineradoras do Rand, do *Grand Dyke* rodesiano, do *Copperbelt* e de *Shaba*. Foram estes polos que, por meio da rede de transportes mais densa do continente, favoreceram a inserção da região nos circuitos internacionais (MONIÉ, 2007).

Na porção meridional do continente, Cecil Rhodes, colonizador e investidor britânico, exemplifica o processo de inserção da região nos circuitos internacionais e a atenção dada a problemática dos transportes. Seu projeto mais ambicioso consistiu na construção de uma ferrovia transcontinental ligando o Cabo ao Cairo. O empreendimento se justificava pelo seu aspecto financeiro, mais do que pelas facetas imperialistas e militares. O trajeto de cerca de seis mil quilômetros necessitaria de investimentos em infraestrutura portuária para viabilizar o negócio ferroviário considerando que só existiam três cidades abrigando portos de maior porte (Alexandria, Cabo, Beira) (STEAD, 1899). Em toda a África subsaariana, projetos de corredores foram associados ao processo de colonização num contexto de investimentos em eixos de transporte no continente europeu (FONSECA, 2003). A África era um continente em que as ambições financeiras culminavam com a disputa de territórios alimentando as rivalidades entre os países europeus e o imperialismo. Os projetos econômicos e geopolíticos das potências dominantes necessitavam o estabelecimento de redes técnicas para controlar os territórios conquistados e abrir frentes de acumulação (RAFFESTIN, 1980; DEBRIE, 2010). Os geógrafos tiveram papel fundamental no empreendimento imperialista europeu, pois a eles couberam as avaliações de sítio, localização e limites para a manutenção dos territórios e o estabelecimento de redes técnicas.

Figura 3. Evolução da malha ferroviária, da rede urbana e do espaço econômico na África do Sul (1880-1900)



Fonte: BAFFI (2014)

No caso específico da África austral, a economia sul-africana se consolida com o desenvolvimento da mineração, que aviva também rivalidades internas e desestabiliza o país na década de 1880. A anexação de territórios ao sul do Limpopo aumenta a potência política da África do sul na região (KANIKI, 2010). Por sua parte, Portugal, que tinha o domínio de Angola e Moçambique, planejava estabelecer uma conexão entre as costas leste e oeste do cone sul africano. Contudo, as atividades da companhia de Cecil Rhodes entre o Limpopo e o Zambeze aniquilou o projeto de corredor continental português (HERNANDEZ, 2005). Em 1891, o tratado anglo-português





reconheceu a autoridade portuguesa sobre suas colônias e o domínio inglês sobre os atuais Botsuana, Zimbábue e Zâmbia. Tendo em vista que seu projeto imperial não se consolidou, Portugal adotou para Moçambique um projeto de prestação de serviços de trânsito – taxas pela utilização dos portos e ferrovias – aproveitando sua localização geográfica e seu litoral de cerca de dois mil e quinhentos quilômetros para oferecer saídas marítimas aos países vizinhos.

No final dos anos 1880, o sistema ferroviário de Moçambique teve grande impulso. A primeira ferrovia foi estabelecida por meio de uma aliança com o Estado do Transvaal, confirmado com o acordo para a utilização do porto de Lourenço Marques. A linha de Beira até a Rodésia, construída por uma companhia inglesa, foi aberta em 1900 (FONSECA, 2003). O fato de Beira ser um porto ideal para a Rodésia alimentou a pressão sobre Portugal para que o vendesse para os ingleses (STEAD, 1899; NEWITT, 1995). Seguiram-se outras construções de linhas como a Transzambeziã (Beira-Niassalândia) em 1922, e a Lourenço Marques-Goba (Essuatíni) (FONSECA, 2003).

Tabela 1. Trocas de Moçambique em 1885 (em milhões de réis)

Parceiros comerciais	Importações	Exportações	Total
<b>Portugal</b>	159	48	207
<b>Inglaterra e possessões</b>	974	590	1564
<b>França</b>	192	367	559
<b>Holanda</b>	87	41	128
<b>Alemanha</b>	71	13	84
<b>Zanzibar</b>	38	45	83
<b>Diversos</b>	41	83	124
<b>Total</b>	1562	1187	2749

Fonte: Oliveira Martins, Portugal..., op.cit., p.22. Disponível em: Pélissier, René. História de Moçambique: formação e oposição 1854-1918, 2000.

A expansão da malha ferroviária moçambicana é, em primeiro lugar, fruto das pressões dos grupos econômicos dominantes dos territórios vizinhos encravados. As atividades econômicas moçambicanas não tinham força suficiente para fomentar a extensão das redes. Para Portugal o interesse financeiro era evidente, as ferrovias e os portos de Beira e Lourenço Marques correspondiam à metade dos rendimentos externos moçambicanos, o que aumentou a dependência em relação ao capital britânico (HERNANDEZ, 2005; BELLUCCI, 2007). A dinâmica contribuiu para a formação de uma hinterlândia portuária regional e para a consolidação da integração do território



moçambicano à esta região. O território sul-africano atual e boa parte dos limites do Estados-Nação da África Austral são fruto do espraiamento desta influência que se deu por meio de acordos comerciais e conflitos entre os ingleses e bôeres. Esse contexto deixa como herança uma subordinação à economia sul-africana materializada, principalmente pelas redes técnicas e pelo peso político e militar sul-africano. Apesar disso, o ambiente regional não se caracterizou pela ausência de enfrentamento à potência regional.

## AS REDES TÉCNICAS DA ÁFRICA AUSTRAL NA ERA DA PRIMAZIA DA GEOPOLÍTICA

No tabuleiro geopolítico regional a questão racial esteve presente desde o início do processo de ocupação. No avançar dos *treks* ela se misturou com um discurso religioso messiânico, criando um arcabouço que fundamentou a nacionalidade africânder. Com o tempo, o sentimento nacionalista legitimou práticas discriminatórias e segregacionistas e a formação de um arcabouço jurídico-institucional, conhecido como *apartheid*, cuja implementação teve consequências em toda a África Austral. Na década de 1970, o processo de descolonização na região meridional da África aumentou a resistência à liderança regional do regime racista sul-africano. Na escala global, a Guerra Fria, a bipolaridade e a disputa de hinterlândia pelas duas superpotências ampliaram o processo de descolonização e ofereceram modelos sociopolíticos para países que buscavam construir uma identidade nacional. O foco geopolítico mundial se deslocou do Sudeste Asiático para a África Subsaariana, com destaque para a África Austral. A região tornou-se uma região de disputa geopolítica para os atores hegemônicos e ganhou relevância na balança de poder do mundo bipolar. O novo contexto causou um reequilíbrio na dinâmica regional, pois inseriu novos atores tirando parte do poder da África do Sul.

As infraestruturas de transporte constituíam um dos principais vetores de dependência dos países vizinhos em relação a África do Sul. No final do período colonial, Moçambique exportava para a África do Sul cerca de 10% das importações totais sul-africanas, mas 20% do que importava vinham desse país. A dependência de Botswana, Lesoto e Essuatíni era maior com 80% das importações provenientes da África do Sul. Por isso, quase metade do comércio exterior de cinco países (não





destinadas e nem procedentes da África do Sul) passava por portos sul-africanos. Moçambique concorria com a África do Sul por esse transporte, sendo responsável por 38% do volume de tonelage do tráfego de Botsuana, Malauí, Essuatíni, Zâmbia e Zimbábue, contra 14% da Tanzânia. Contudo, Malauí e Essuatíni dependiam em 100% dos portos de Moçambique para suas importações e exportações, enquanto Botsuana e Zimbábue, apenas 25% cada (BELLUCI, 2007).

A configuração territorial regional e a malha espacial das redes técnicas são, assim, elementos da geopolítica da África do sul. Num primeiro momento, Tanzânia e Zâmbia eram os únicos inimigos do regime *apartheid* na região. Mesmo assim, a última dependia dos eixos de transporte e das saídas marítimas da África do Sul, o que tornava o enfrentamento pouco efetivo. Para diminuir sua dependência, em 1969 a Zâmbia se uniu à Tanzânia para construir uma ferrovia de 1.600 quilômetros ligando Lusaka a Dar-es-Salam. O projeto teve a participação de técnicos e especialistas chineses (MAGNOLI, 1998). No mesmo ano, os acordos previstos na SACU foram revistos após a conquista da independência por Botsuana e Lesoto (1966) e a Essuatíni (1968), sem que isso afetasse, no entanto, o poderio sul-africano na região.

No início da década de 1970, Botsuana, Tanzânia, Zâmbia, Angola e Moçambique formaram o grupo conhecido como os Estados da Linha de Frente (ELF) que objetivava fomentar a libertação dos países ainda colonizados incluindo a África do sul. Dessa forma, a luta contra o regime do *apartheid* se tornou mais efetivo, mesmo entre os países que dela dependiam economicamente, como os *BLS-states*<sup>3</sup>. A fundação, pelos países da Linha de Frente, da Conferência para a Coordenação do Desenvolvimento da África Austral (SADCC), em 1980, consolidou a estratégia de enfrentamento o processo de regionalização centrado na África do Sul. No mesmo ano, a Rodésia do Sul, aliada de Pretoria, conquistou sua independência. O Zimbábue se juntou, então, ao grupo. Portanto, a SADCC, que era originalmente um bloco institucional de integração regional destinado a fomentar o desenvolvimento socioeconômico e a estabilidade política, atuou também como um fórum de luta contra a colonização, o regime de *apartheid* e a dependência em relação à África do Sul (DÖPCKE, 1998). Entre os objetivos da SADCC figuram o crescimento econômico e a autossuficiência regional por meio da substituição de importações, protecionismo e da redução da exclusividade, com ênfase na cooperação política e de segurança

<sup>3</sup> BLS-States são Botsuana, Lesoto e Essuatíni (antiga Suazilândia).



(MULAUDZI, 2009). Dessa forma, buscava-se estabelecer uma nova ordem econômica e geopolítica na África Austral, forjando uma comunidade unida investindo em particular nos transportes. Coube a Moçambique a liderança da Comissão de Transportes e Comunicações da SADCC, órgão que destinou 40% do montante total investido em sistemas ferro-portuários na região aos corredores do país (NHABINDE, 2001). As redes de transporte tiveram, então, um papel central na estruturação de um denso campo de interações espaciais entre Moçambique e seus vizinhos. O país usou a extensão do seu litoral, a qualidade de alguns sítios portuários (Maputo, Beira) e sua posição geográfica privilegiada para desempenhar um papel fundamental na circulação das mercadorias na África Austral.

A Constelação dos Estados da África Austral (CONSAS) foi criado pelo regime sul-africano para fazer contraponto a SADCC. Neste bloco as relações se configuravam em um modelo “rede em estrela” ou “*hub-and-spoke*” (HENTZ, 2005, p. 28). A estratégia adotada previa que todas as decisões tomadas à nível regional passassem pelo centro antes de atingir as pontas. Assim, era possível conter insurreições e moldar as agendas segundo os interesses sul-africanos. Ao mesmo tempo, a África do Sul apoiava as guerrilhas de oposição nos países vizinhos, dando suporte para que elas sabotassem redes de transporte, energia e a infraestrutura. Os corredores, inicialmente construídos para escoar matérias-primas, tornaram-se ferramentas a serviço da guerra: transporte de armamentos, tropas, insumos energéticos e alimentares, obtenção de divisas para o esforço de guerra, bem como, a aproximação dos Estados e potências aliadas. Essa lógica ficou evidente na costa do Índico onde os corredores moçambicanos ofereciam uma rota alternativa aos países encravados.

A independência de Moçambique, oficializada em junho de 1975, e a ascensão da Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO)<sup>4</sup> resultaram na construção de um projeto nacional visando a emancipar o país das tutelas portuguesa e sul-africana enquanto o governo promovia uma aproximação do bloco socialista. O projeto colonial do sistema ferro-portuário exclusivamente voltado para hinterlândia regional não atendia a todos os anseios dos novos líderes de Moçambique, apesar da necessidade da sua relevância econômica. A ideia do governo era transformar os corredores em “polos

---

<sup>4</sup> Movimento nacionalista e anticolonialista fundado em 25 de junho de 1962 com o objetivo de lutar pela independência de Moçambique do domínio colonial português. Na independência se consolidou como o principal partido político moçambicano.



de desenvolvimento” interno para reduzir a dependência das economias vizinhas, principalmente, da África do Sul (MOSSE, 2001; FONSECA, 2003). Nesse momento, os principais corredores são Maputo, no sul; Beira, no centro; e Nacala, no norte. Em 1976, para sufocar o regime racista rodesiano Moçambique fecha as fronteiras com o país e corta o acesso ao porto pelo Corredor de Beira. Ao mesmo tempo, o governo moçambicano dá apoio e permite a circulação pela fronteira entre os países das tropas do Exército Africano de Libertação Nacional do Zimbábue (ZANLA), braço armado da União Nacional Africana do Zimbábue (ZANU), movimento que lutava contra o colonialismo e o governo de minoria na Rodésia do Sul, hoje Zimbábue. É, neste cenário, que a inteligência rodesiana cria, com o apoio de portugueses e de dissidentes da FRELIMO, a Resistência Nacional Moçambicana (MNR), para combater as forças rebeldes zimbabuanas baseadas em Moçambique e desestabilizar a faixa central próxima ao corredor da Beira (BORGES COELHO, 2009). A desestabilização da Rodésia do Sul preocupava Pretoria que temia a perda de um aliado regional. Em 1977, a África do Sul, adotou uma política mais incisiva para estabilizar a região em função dos seus interesses vitais. A “estratégia total” consistiu em um programa governamental que almejava perpetuar a supremacia branca e conter os “avanços comunistas” na região. Nesse cenário prosperou um pensamento bélico-militar no qual o financiamento e treinamento de dissidentes, bem como a sabotagem de vias de acesso ao mar eram táticas privilegiadas. Outra tática para ampliar sua influência consistiu em desviar o tráfego regional de Moçambique, em particular do eixo Transvaal-Maputo, para seus portos, mesmo quando contrariava os interesses do setor privado nacional<sup>5</sup> (BELLUCI, 2007). Por um lado, a estratégia adotada enfraquecia a economia de Moçambique, dependente da “renda de trânsito”, por outro a África do Sul se fortalecia, pois oferecia opções para a circulação de bens. Para desviar o tráfego regional, Pretoria contou com a força da CONSAS e utilizou-se de coerção político-econômica, controle de rotas terrestres e marítimas, *dumping* etc. A redução do mercado de trânsito de mercadorias da África do Sul pelo porto de Maputo foi de cerca de 80% (BELLUCCI, 2007).

---

<sup>5</sup> Até meados da década de 1960, cerca de 80% do tráfego regional, com exceção do da África do Sul, passavam pelos sistemas ferro-portuários de Angola e Moçambique. Esse volume passou cair com o redirecionamento do tráfego da Rodésia para a África do Sul e com as independências das colônias portuguesas. Contudo, a queda foi lenta e pouco expressiva (BELLUCI, 2007). A relutância na utilização das vias alternativas sul-africanas em detrimento às moçambicanas se justifica pela distância quatro vezes maior que acarretava o dobro dos custos (MLAMBO, s/d).



A independência do Zimbábue, em 1980, agravou os conflitos regionais. As tropas moçambicanas e zimbabuanas se concentraram na defesa do Corredor de Beira para limitar as possibilidades de desestabilização dos dois países. Por seu lado, a África do Sul, cujo protagonismo no conflito aumentava, reorganizou a MNR, pequeno grupo de guerrilheiros que se beneficiou da coordenação de ações militares e do apoio logístico do regime do *apartheid*. O MNR se fortaleceu antes de virar a Resistência Nacional Moçambicana (RENAMO). Em dois anos o movimento já estava suficiente operacional para atingir diversas regiões de Moçambique. Entre 1982 e 1983, a RENAMO estava ativa em praticamente todo o país inclusive no Corredor de Beira, prosseguindo até Tete. Em 1983, avançou sobre a província de Nampula, progredindo em direção a Niassa. No ano seguinte, o movimento atacou pela primeira vez a linha férrea que ligava Nampula a Lichinga, comprometendo seriamente o Corredor de Nacala (BORGES COELHO, 2009).

Em 1984, Moçambique e África do Sul assinam um acordo de boa vizinhança e não agressão, prevendo que os governos cessariam de apoiar respectivamente o CNA sul-africano e a RENAMO. No entanto, a tensão geopolítica não diminuiu. Ao contrário, o conflito intensificou-se e propagou-se, principalmente com o maior envolvimento militar do Zimbábue, sobretudo no corredor da Beira, na via férrea do Limpopo e no corredor rodoviário de Tete. Na região da Zambézia, tropas da Tanzânia e do Malauí defendiam o Corredor de Nacala (BORGES COELHO, 2009; CRAVINO, 2005). Paralelamente, a RENAMO ampliava sua influência, misturando competência militar e retórica de protesto, tomando territórios e cativando apoio em algumas regiões. A intensificação da guerra civil, combinada à falta de mão-de-obra especializada, levou a perda do dinamismo dos corredores. Paralelamente, problemas herdados da colonização permaneciam não solucionados: a situação dos colonos e de suas propriedades; o ativo português ou eventuais indenizações e toda a questão da dívida colonial. Progressivamente essas questões foram eclodindo, piorando o cenário de guerra civil e da estruturação do Estado-Nação moçambicano. Além disso, a inabilidade do governo em lidar com os camponeses e a grande dependência do auxílio externo criaram condições que não apenas fortaleceram a RENAMO, mas fraturaram o recém-nascido país dificultando a sua governabilidade.

A pujança econômica e a eficácia das estratégias de poder da África do Sul para consolidar sua posição na agenda regional, com destaque para as malhas ferroviárias,



frustraram os projetos de desenvolvimento autônomo preconizado pela SADCC. As ameaças à hegemonia sul-africana não transbordaram a esfera de ação simbólica e explicam por que, mesmo países com regimes diametralmente contrários mantinham uma relação ambígua com Pretória (SANTOS, 2005). Os corredores de transporte, constituem ferramentas estratégicas do regime do *apartheid* para sufocar as economias dos países vizinhos, principalmente os países encravados. Por outro lado, a dificuldade da SADCC em transformar a sua agenda autossustentável em realidade mostra a importância estratégica das redes de transporte na região. Nesse sentido, veio do próprio Khama o alerta de que a luta pela libertação econômica seria um confronto tão amargo quanto havia sido a luta pela libertação política.

## AS REDES DE TRANSPORTE DA ÁFRICA AUSTRAL NA ERA DA PRIMAZIA DA GEOECONOMIA

33

*Economia, comércio e integração regional na África austral*

O término da Guerra Fria acarretou a perda da “renda estratégica” garantida aos países aliados pelas superpotências (ajuda financeira, infraestruturas, material bélico, formação de militares, acordos de defesa e cooperação etc.). A perda desses “investimentos geopolíticos” aconteceu concomitantemente à crise do Estado pós-colonial e de um modelo primário exportador pouco competitivo (BAYARD, 2000). De acordo com Castells (2000), a participação da região nas trocas globais de bens industrializados passou de 1,2% em 1970, para 0,5% em 1980 e 0,4% em 1989. No que diz respeito ao comércio de *commodities* primárias passou de 7,2% do total mundial em 1970, para 5,5% em 1980 e 3,7% em 1989. Nesse cenário de crise, os governos nacionais adotaram, sob a pressão das agências multilaterais, Planos de Ajustes Estrutural, inspirados do Consenso de Washington. No entanto, as experiências de “boa governança” e de reestruturação das economias não obtiveram os resultados esperados. Por sua parte, a diminuição dos investimentos estatais em serviços e equipamentos públicos, se sobrepõe a desaceleração do crescimento econômico e aos efeitos devastadores dos conflitos armados para gerar uma gravíssima crise social alimentando representações e discursos “afro pessimistas” (WAPMUK, AKINKWOTU, 2017).

Após a “década perdida”, uma nova conjuntura, marcada pela expansão econômica, alimenta uma onda de “afro-otimismo” pautada na emergência dos



chamados “Leões africanos”, em referência aos “Tigres asiáticos” (ALATOVNIK, 2010; WAPMUK, AKINKWOTU, 2017). A África é então apresentada como uma nova fronteira de acumulação para o capitalismo global. No contexto do super ciclo das *commodities*, que eleva a renda das exportações dos países exportadores de bens primários, a abundância de crédito no mercado financeiro internacional, a reestruturação de cadeias produtivas globais, os crescentes investimentos de países emergentes, com destaque para China, contribuem para a aceleração do ritmo do crescimento das economias nacionais, que superou 6% ao ano durante a década de 2000 (MONIÉ, 2019).

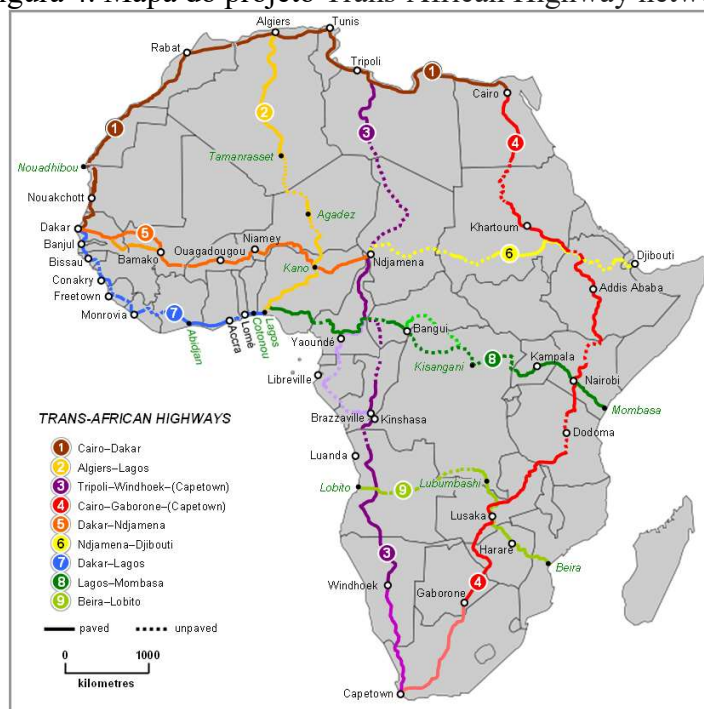
A crescente participação das economias africanas nos circuitos produtivos e comerciais mundiais gera debates sobre o caráter estratégico da modernização das infraestruturas e nós de transporte e comunicação. Como em outras regiões do mundo, a precariedade dos sistemas circulatórios de mercadorias é apontada como uma barreira à “inserção competitiva na globalização” (MONIÉ, 2011). A retórica do “apagão logística” é mobilizada pelo discurso hegemônico sobre o desenvolvimento, vinculado ao crescimento econômico e a obsessões economicistas, teleológicas e modernizadoras (SOUZA, 2002). Agências internacionais (globais e africanas), Bancos de desenvolvimento e Governos nacionais subscrevem ao imperativo de fluidez, recomendando investimentos maciços nos aeroportos, portos, rodovias e ferrovias. A competitividade das economias africanas nos mercados mundiais das *commodities* é, em particular, considerada estratégica pela China que importa maciçamente bens não ou pouco processados do continente (petróleo e derivados, ferro, bauxita, cobalto, cobre etc.). Corporações chinesas investem na extração de recursos primários, mas também na construção de infraestruturas de transporte indispensáveis a seu escoamento. Vale a pena ressaltar que a diversificação dos parceiros comerciais e econômicos não se traduz por uma transformação das modalidades de inserção da África na Divisão Internacional do Trabalho.

Neste contexto, assistimos à uma multiplicação dos projetos de corredores de transporte politicamente legitimados por uma retórica destacando seus efeitos benéficos em termos de desenvolvimento econômico, competitividade das exportações, conexão dos países encravados aos portos exportadores, integração regional etc. (CISSOKHO, 2022). A “engenharia do consenso” (SANCHEZ, 2001) construída por agências internacionais, governos nacionais e operadores de serviços de transporte e logísticos



aponta, por exemplo, os impactos do adensamento das redes viárias, da modernização da gestão, da desburocratização dos tramites alfandegários, da promoção da intermodalidade, da harmonização dos mecanismos de regulação sobre a fluidez e a segurança do escoamento dos bens e, automaticamente, sobre o crescimento e o desenvolvimento.

Figura 4. Mapa do projeto Trans-African Highway network



Fonte: African Development Bank (ADB)

O *Trans-African Highway* idealizado pela Comissão Econômica para África das Nações Unidas, o Banco Africano de Desenvolvimento e a União Africana é representativo dos projetos associando investimentos infra estruturais, crescimento, desenvolvimento e integração regional. Mesmo se as agências multilaterais e os bancos chineses financiaram a expansão e/ou modernização de rodovias no âmbito de Parcerias Público Privado (PPPs), os resultados permanecem muito modestos. O modal rodoviário, responsável por cerca de 95% do transporte de mercadorias na África, enfrenta uma série de gargalos estruturais diante do desafio de sua modernização. A malha viária é precária e pouco densa, a expansão dos mercados de consumo locais, nacionais e regionais é limitada pelo baixo poder aquisitivo da população e o baixo nível de complementariedade das estruturas produtivas prejudica as trocas comerciais





de médio e longo alcance espacial. Por isso, os projetos de corredores vertebrados por eixos viários se concretizam raramente. Progressos mais notáveis foram registrados no que diz respeito ao transporte ferroviário com a construção e a modernização de ferrovias, alavancados essencialmente por investimentos chineses destinados a facilitar o escoamento de matérias primas para o país asiático.

No caso da África Austral, estamos diante de uma situação específica, considerando que a região apresenta, desde o início do século XX, o maior grau de integração política, comercial, econômica e funcional do continente. Na década de 1980, as pressões e sanções contra o governo da África do sul, provocaram o isolamento diplomático e o estrangulamento econômico do país. No início da década seguinte, o desmantelamento da URSS e o enfraquecimento do regime de *apartheid* tiveram repercussões na geopolítica regional, caracterizada por uma diminuição das tensões que inaugura uma era das relações internacionais pautada mais pela geoeconomia do que pela geopolítica. No campo econômico, as mudanças se revelam, no entanto, modestas. A assimetria histórica entre as economias nacionais da África austral não foi substancialmente alterada pelo fim do *apartheid* e pelo dinamismo de alguns países vizinhos durante a década de 2000 (Tabela 2).

Tabela 2. Indicadores econômicos de países da África Austral

País	População M. de US\$ (2020)	PIB – B. de US\$ (2021)	PIB p.c US\$ (2021)	Taxa de crescimento econômico em % 2021
África do Sul	60,0	419,0	7.055,04	4,9
Botswana	2,4	17,61	6.805,22	11,4
ESwatini	1,1	4,743	3.978,40	7,9
Lesoto	2,3	2,496	1.094,10	1,3
Malawi	19,1	12,63	634,84	2,8
Moçambique	31,3	15,78	491,84	2,4
Namíbia	2,5	12,31	4.865,56	2,7
Zâmbia	18,4	22,15	1.137,34	4,6
Zimbábue	14,9	28,37	1.773,92	8,5

Fontes: World Bank Data; Economic Complexity Atlas

A África austral é a única região do continente apresentando tamanhas desigualdades internacionais em termos de geração de riqueza e de integração do tecido produtivo. A oposição é nítida entre a África do sul, cuja economia é diversificada



(extrativismo, indústrias, serviços, agricultura capitalista, turismo), e países vizinhos altamente dependentes da exportação de bens primários. Essa assimetria favorece uma economia de trocas comerciais relativamente densa e dinamizada pelo novo cenário geopolítico. Nesse contexto, as políticas estatais tendem a privilegiar investimentos nas redes e infraestruturas técnicas suscetíveis de estimular o comércio regional e aumentar a competitividade das exportações extracontinentais. Entre os atores que sustentam os projetos de grande porte figura a SADC que, desde 1992, participa do processo de pacificação político-institucional da região e da superação da agenda geopolítica por uma agenda geoeconômica. A ênfase na integração econômica e os projetos destinados a posicionar o bloco regional em formação na globalização demonstra a ascensão de um novo tipo de regionalismo. Pretória recorre à diplomacia (*Africa Renaissance* e Nova Parceria para o Desenvolvimento da África - NEPAD) para dinamizar esse novo regionalismo (MULAUDZI, 2009). As firmas sul-africanas têm também um papel central no processo de construção do bloco regional, investindo nas infraestruturas de transporte e energéticas, em atividades extrativistas, nas telecomunicações, no setor bancário, na distribuição etc.

#### *Os projetos e os investimentos em corredores de transporte e desenvolvimento na África austral*

Diante da necessidade de estimular as trocas comerciais em escala regional e de conferir maior competitividade aos setores exportadores, aposta-se na modernização e no adensamento funcional do sistema circulatório regional. A modernização do sistema de transporte reveste múltiplas dimensões. No plano institucional, observa-se uma tendência a conceder a operação das infraestruturas à iniciativa privada. Em termos gerenciais, a aplicação de princípios de boa governança corporativa é suscetível de diminuir os custos de produção e melhorar o nível dos serviços prestados. Enfim, no campo operacional, os investimentos nas infraestruturas de transporte e portuárias são considerados estratégicos pela SADC, pelos governos nacionais e pela iniciativa privada. A relevância das *commodities* na pauta das exportações beneficia os projetos de eixos de escoamento terrestres. A ampliação da SADC, que integra doravante países como a República Democrática do Congo (RDC) e Angola, consolida essa “vocação” do sistema circulatório regional.



Quadro 2. Principais riquezas minerais exportadas por países da África Austral

País	Principais exportações	Principais clientes
<b>África do Sul</b>	Ouro, Platino, Ferro, Diamantes	China, Estados-Unidos
<b>Botsuana</b>	Diamantes	Bélgica; Emirados Árabes Unidos; Índia
<b>ESwatiní</b>	Resíduos, açúcar e derivados	África do sul, Nigéria, Quênia
<b>Lesoto</b>	Diamantes; confecção	Estados Unidos; África do sul; Bélgica
<b>Moçambique</b>	Carvão; alumínio; energia elétrica; gás	África do sul; Índia; China
<b>Namíbia</b>	Diamantes; Ouro; Cobre bruto; Urânio	África do sul; China; Botsuana
<b>Malawi</b>	Tabaco; Açúcar; Chá	Alemanha; Ucrânia; Rússia
<b>Zâmbia</b>	Cobre e derivados; outro	China; Namíbia, RDC
<b>Zimbábue</b>	Ouro; níquel; tabaco	Emirados Árabes Unidos; Não declarado; China

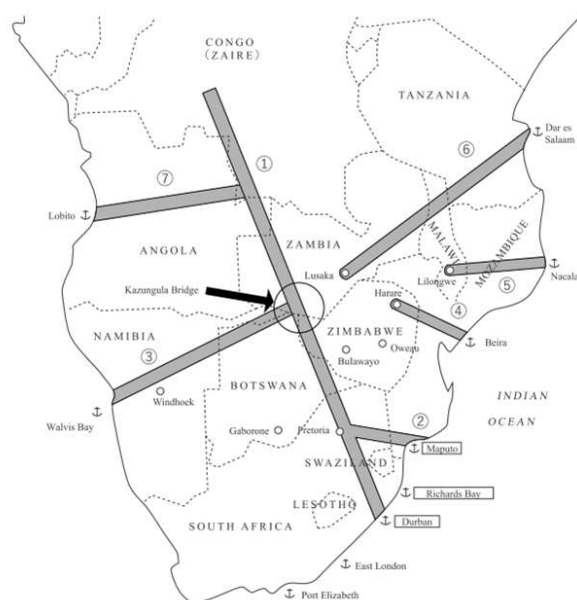
Fontes: Economic Complexity Atlas.

A ênfase nos corredores é, portanto, legitimada pelo peso dos produtos primários na economia regional e pelo caráter encravado de países exportadores que dependem dos portos sul-africanos e moçambicanos para escoar suas exportações (Zimbábue, Zâmbia, RDC, Malawi etc.). A fluidificação do território deve assim ser promovida conjuntamente pelo poder público e pela iniciativa privada no âmbito de PPPs em diversos setores da economia como maneiras de permitir a integração regional e o imperativo de fluidez. Se aos organismos supranacionais e ao Estado cabe capacitar o território com macrossistemas técnicos, cabe as empresas, em conjunto ou isoladas, estabelecerem redes próprias, conforme seu interesse mercantil (SANTOS, 2006).

A globalização econômica trouxe à África Austral um novo modelo de espaço de crescimento idealizado pelo Banco Mundial. As *Spatial Development Iniciatives* (SDI) definem áreas prioritárias de desenvolvimento. O projeto, formulado em 1995 na África do Sul, foi a forma encontrada para investir em regiões consideradas estratégicas, adotando uma ação integrada com especialização em setores com elevado potencial competitivo: indústria, agronegócio, mineração, turismo e outros. Os investimentos foram progressivamente pensados em escala regional, contando com o fortalecimento da SADC (FONSECA, 2003). Em, 1997, a organização definiu sete corredores prioritários (Figura 5): 1. Sul (África do Sul-Botsuana-Zimbábue-Zâmbia-Congo); 2. Maputo (Sul de Moçambique-África do Sul); 3. Walvis Bay (Botsuana-Namíbia); 4.

Beira (Centro de Moçambique-Zimbábue); 5. Nacala (Norte de Moçambique-Malauí-Zâmbia); 6. Tazara (Tanzânia-Zâmbia) e 7. Liboto (Angola-Congo-Zâmbia).

Figura 5. Projetos de corredores da SADC (1997)



Fonte: Sano, Mizumo (2000)

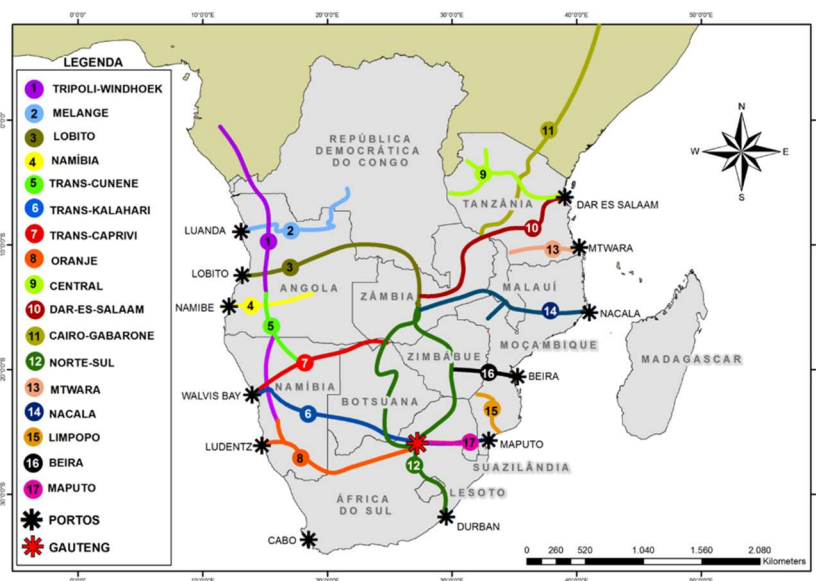
O desenho operacional e as métricas do projeto da SADC formatam uma malha de corredores estruturada por uma diagonal centrada em dois polos econômicos: o cinturão do cobre da Zâmbia e a região urbana do Gauteng (África do sul). Os corredores apresentam um perfil tradicional de eixos de escoamento conectando a hinterlândia continental a fachada atlântica e, sobretudo, aos portos do Oceano Índico. Mas, a principal inovação reside no campo institucional, pois as PPPs devem facilitar a atração de firmas privadas e estatais para investir em infraestruturas, principalmente de transporte, e nos setores anteriormente mencionados (BANCO MUNDIAL, 2010).

Nos anos 2000, o novo e ambicioso projeto *Regional Spatial Development Initiatives Programmes* (RSDIP) propõe dezenove Corredores de Desenvolvimento. Mesmo se são frequentemente representados como infraestruturas de transporte, os documentos oficiais os associam quase sistematicamente ao comércio transnacional e a atração de investimentos produtivos ao longo dos eixos de penetração entre países encravados e portos do Oceano Índico (Maputo, Beira, Nacala em particular).

Segundo a SADC um corredor é

uma rota de transporte regional importante ao longo da qual uma parte significativa das importações e exportações dos Estados-Membros ou dos Estados não membros, regionais e internacionais são realizadas por vários modos de transporte, o desenvolvimento da qual é considerada uma prioridade regional (SADC, 1996, p. 1/1).

Figura 6. Corredores e projetos de corredores, destacando a região sul-africana do Gauteng



Fonte: TLC Logistic Consulting. Adaptado e elaborado por: Cayo Franco de Oliveira

## Conclusão

Sendo assim, o ingresso da África do Sul na SADC revaloriza o papel dos corredores ao mesmo tempo em que significa a reestruturação funcional e institucional deles. As privatizações e a transição de uma abordagem tradicional de desenvolvimento promovida pelos Estados nacionais para outra em que os programas de governo e os pacotes financiáveis são considerados e aplicados em conjunto marcam uma virada. A expansão dos corredores depende doravante da capacidade de atrair investimentos. O cone sul africano conta, hoje, com uma rede de corredores bastante extensa que governos e instituições regionais pretendem transformar em Corredores de Desenvolvimento. A recente entrada da República Democrática do Congo na SADC mostra a importância dos corredores para a integração de um conjunto regional



ampliado e para a expansão dos mercados. O litoral do Oceano Índico continua, nesse novo espaço circulatório, desempenhando um papel central. A pujança da região do Gauteng e o aumento significativo das trocas com a Ásia explicam em grande parte esse papel logístico maior. Dessa maneira, a retomada dos projetos de corredores na África Austral é consequência da articulação de três escalas espaciais: na escala global, está relacionada à crescente demanda por recursos naturais, principalmente oriunda da Ásia; na escala regional, remete à expansão das frentes de recursos da fronteira, em direção ao centro do continente, e, na escala nacional, exprime o desejo sul-africano em obter insumos para sua industrialização, bem como, expandir os mercados consumidores para seus produtos. Moçambique se beneficia da prioridade acordada aos Corredores de Desenvolvimento. Além da posição estratégica do país, o projeto ratificava a transição para uma economia de livre mercado e os frutos decorrentes do desenvolvimento capitalista para as infraestruturas debilitadas pela guerra civil. O país constitui assim um campo privilegiado para a análise das interações entre infraestruturas de circulação, dinâmicas espaciais e desenvolvimento. No entanto, Moçambique ainda enfrenta os constrangimentos de um setor privado incipiente e com pouco poder de concorrência com as empresas multinacionais. Ao mesmo tempo, os corredores são elementos fundamentais para a economia e crescimento de Moçambique, tendo em vista, o potencial de investimento e desenvolvimento que eles originam.

### Referências bibliográficas

ALATOVNIK, T.; ROXBURGH, C.; DÖRR, N.; LEKE, A.; TAZI-RIFFI, A.; VAN WAMELEN, A.; LUND, S.; CHIRONGA, M.; ATKINS, C.; TERFOUS, N.; ZEINO-MAHMALAT, T. **Lions on the move: The progress and potential of African economies.** Mc Kinsey Global Institute, 2010. Disponível em: <<https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/lions-on-the-move>>. Acesso em: 14 jul. 2023.

ALBRECHTS, L; COPPENS, T. Megacorridors: striking a balance between the space of flows and the space of places. **Journal of Transport Geography**, v. 11, n. 3, p. 215-224, set. 2003.

ALBRECHTS, L; TASAN-KOK, M.T. Corridor and axis development. In: KITCHIN, R.; THRIFT, N. (org.). **International Encyclopedia of Human Geography**, Amsterdam: Elsevier, n. 833, p. 298-304, 2009.

BAFFI, S. Railroads to civilization. The railroad in South Africa's territorial policies. **L'Espace géographique**, v. 43, n. 4, p. 338-355, 2014.





BANCO MUNDIAL. **Perspectivas para os Polos de Crescimento em Moçambique:** Sumário do Relatório. Banco Mundial, ago. 2010. Disponível em: < [https://www.iese.ac.mz/lib/publication/outras/cd\\_ppi/pastas/governacao/geral/legislativo\\_documentos\\_oficiais/Polos\\_Desenv.pdf](https://www.iese.ac.mz/lib/publication/outras/cd_ppi/pastas/governacao/geral/legislativo_documentos_oficiais/Polos_Desenv.pdf) >. Acesso em: 14 jul. 2023.

BAYART, J. F. **El estado en África:** la política del vientre. Barcelona: Ediciones Bellaterra, 2000.

BELUCCI, B. **Economia Contemporânea em Moçambique.** Rio de Janeiro: Educam, 2007.

BORGES COELHO, J.P. A ‘Literatura Quantitativa’ e a Interpretação do Conflito armado em Moçambique (1976-1992). **Conferência Internacional ‘Pobreza e Paz nos PALOP’**, Centro de Estudos Africanos ISCTE-IUL, nov. de 2009. Disponível em: <<http://goo.gl/6Ae4QF>>. Acesso em : 19 jul. 2023.

BRUNET, R; FERRAS, R; THÉRY, H. **Les mots de la Géographie:** Dictionnaire critique. Reclus – La documentation française, Montpellier/Paris1993.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CLARK, A.N. **Longman Dictionary of Geography.** Londres: Longman, p. 724, 1985.

CORAGGIO, J. L. Social forms of space organization and their trends in Latin America. **Antipode**, v. 9, p. 14-27, fev. 1977.

CORRÊA, R.L. **Região e Organização Espacial.** São Paulo: Editora Ática, 1987.

\_\_\_\_\_. **Trajetórias Geográficas.** Rio Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CRAVINO, J. Conflitos Internos – Revolução de Conflitos. **Revista Militar**, Lisboa, n. 14, dez. 2005. Disponível em: < <https://www.revistamilitar.pt/artigo/21> >. Acesso em 19 jul. 2023.

DEBRIE, J. From colonization to national territories in continental west Africa: the historical geography of a transport infrastructures network. **Journal of Transport Geography**, v. 18, n. 2, p. 292-300, 2010.

DÖPCKE, W. Uma nova política exterior depois do apartheid? – Reflexões sobre as relações regionais da África do Sul, 1974/1998. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 41, n. 1, p. 133-161, 1998.

FONSECA, M.P. Os corredores de desenvolvimento de Moçambique. **Africana Studia**, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, n. 6, p. 201-230, 2003.

GRATALOUP, C. Os períodos do espaço. **GEOgraphia**, v. 8, n. 16, 2010. <<https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2006.v8i16.a13520>>.





HAESBAERT, R. Região, regionalização e regionalidade: questões contemporâneas. **ANTARES**, n. 3, p. 2-24, jan-jun 2010.

\_\_\_\_\_. **Regional-Global: dilemas da região e da regionalização na Geografia Contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

HENTZ, J. South Africa and the political economy of regional cooperation in Southern Africa. **The Journal of Modern African Studies**, n. 43, p. 21-51, 2005.

HERNANDEZ, L.L. **África na sala de aula: visita à história contemporânea**. São Paulo: Selo Negro, 2005.

KANIKI, M. A economia colonial: as antigas zonas britânicas. In: BOAHEN, A. A. (ed.) **História geral da África, VII: África sob dominação colonial, 1880-1935**. Brasília: UNESCO, 2010.

KAYSER, B. A divisão do espaço geográfico nos países subdesenvolvidos. **Orientação**, n. 4. São Paulo: Edusp, 1969.

KUNAKA, C; CARRUTHERS, R. **Trade and Transport Corridor Management Toolkit**. World Bank Training: Washington, 2014. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/18241>. Acesso em: 19 jul. 2023.

LACOSTE, Y. **Os países subdesenvolvidos**. São Paulo: Difel, 1975.

\_\_\_\_\_. **De la géopolitique aux paysages, dictionnaire de la géographie**. Paris: Armand Colin, p 413, 2003.

MAGNOLI, D. **África do Sul: capitalismo e apartheid**. São Paulo: Contexto, 1998.

MLAMBO, N. Raids on Gorongosa: Zimbabwe's military involvement in Mozambique 1982-1992, **SACDI Defence Digest**, Working Paper nº 3, s/d.

MONIÉ, F.; AMORIM, V.; GAYER, G. A inserção da África Subsaariana “no sistema mundo”: permanências e rupturas. In: EMERSON, R. (Org.) **Diversidade, espaço e relações étnico-raciais: o negro na geografia no Brasil**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007. p. 175-183.

MONIÉ, F. Dinâmicas Produtivas, Logística e desenvolvimento territorial. In: VIDEIRA, S. L.; COSTA, P. A.; FAJARDO, F. (orgs). **Geografia Econômica: (re)leituras contemporâneas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011. p. 145-167.

\_\_\_\_\_. Análise geopolítica dos conflitos territoriais na área de influência do complexo portuário e industrial do Açú – São João da Barra, RJ. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, n. 9, p. 69-83, 2015.

\_\_\_\_\_. A inserção de Moçambique na globalização: riscos, desafios e dinâmicas territoriais. **Revista da Associação Brasileira de Estudos Africanos**, v. 3, n. 3, p. 9-37, 2019.



MONTEIRO, M.; COELHO, M.; BARBOSA, E. Fronteira, corredores de exportação e rede urbana na Amazônia oriental brasileira. **GEOgraphia**, v. 13, n. 26, 2011.

MOSSE, M. O pai dos corredores de desenvolvimento. **Xitimela**, n. 11, p.40-41, Maputo, out. 2001.

MULAUDZI, C. New Regionalism in Southern Africa? Between South African hegemony and globalization. **Lusotopie**, v. 16, n. 1, p. 47-65, 2009.

NHABINDE, S A. **Privatização do sistema ferro-portuário do sul de Moçambique no contexto dos programas de ajustamento estrutural**. Dissertação de mestrado (Estudos Africanos), ISCTE, Lisboa, 2001.

PIRES DO RIO, G.A. Gestão de águas: um desafio geoinstitucional. In: COELHO, M.C.N.; OLIVEIRA, M.P.; CORRÊA, A. de M. (Org.). **O Brasil, a América Latina e o Mundo Espacialidades Contemporâneas**. Rio de Janeiro: Lamparina, Clacso e ANPEGE, vol. 1, 2008. p. 237-251.

SADC. **Protocol on Transport, Communications and Meteorology in the Southern African Development Community (SADC) Region**. SADC, 1996. Disponível em: < <https://www.sadc.int/document/protocol-transport-communications-and-meteorology-1996> >. Acesso em 19 jul. 2023.

SÁNCHEZ-HERNÁNDEZ, J. L. Teoría y práctica del concepto «eje de desarrollo»: aplicación al corredor Irún-Aveiro. **Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales**, n. 110, p. 663-684, 1996.

SÁNCHEZ, F. A reinvenção das cidades na virada do século: Agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia Política**, n.16, p. 31-49, 2001

SANO, H; MIZUNO, K. Regional Transport Infrastructure Development in Southern Africa. **JBIC Review**. n. 2, p. 116-133, nov. 2000.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

\_\_\_\_\_. **Economia Espacial**. São Paulo: Edusp, 1978.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método**. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, R. África do Sul e África Austral: Relações regionais, descolonização e Guerra Fria (1960-1989) **Monographia**, Porto Alegre, n. 1, 2005.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

\_\_\_\_\_. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-Espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.



SMALL, J.; WITHERICK, M. **A Modern Dictionary of Geography**. London: Edward Arnold, p. 233, 1986.

SCHMIEDER, A; GRIFFIN, P; CHATHAM, R; NATOLI, S. **A Dictionary of Basic Geography**. Boston: Allyn and Bacon, XII, p. 299, 1970.

STEAD, W.T. The Cape to Cairo Railway. **McClure's Magazine**, ago. 1899, p. 320-333. Disponível em: <<http://goo.gl/9gZALt>>. Acesso em: 19 jul. 2023.

WAPMUK, S; AKINKWOTU, O (2017). As dinâmicas da África nas relações mundiais: do afro-pessimismo para o afro-otimismo? **Revista Brasileira de Estudos Africanos**. v. 2, n. 4, p-11-31, jul-dez 2017.