

A GEOPOLÍTICA DA CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS EM MOÇAMBIQUE: UMA HISTÓRIA DE EXTRAVERSÃO¹

Antonio Gomes de Jesus Neto¹

Resumo: Moçambique é historicamente conhecido por ser um território de escoamento da produção do *hinterland* da África Austral, principalmente dos seus vizinhos África do Sul, Suazilândia, Zimbábue e Malawi. Esse longo processo de extraversão teve início no período colonial, quando o governo português negociou com as colônias vizinhas a construção das três redes ferroviárias de Moçambique, e foi diretamente impactado pela geopolítica regional dos anos 1980, caracterizada por um embate entre o socialismo moçambicano e o regime sul-africano do apartheid. Atualmente, com a reabertura econômica pós-guerra, novos (ou não tão novos) parceiros econômicos investem nos sistemas técnicos de transporte de Moçambique, de modo que África do Sul, China e Brasil continuam a reforçar o caráter historicamente extravertido da circulação de mercadorias moçambicana.

Palavras-chave: Moçambique. África Austral. Fluidez territorial. Circulação de mercadorias.

Abstract: Mozambique is historically known for being a drain region for the inner production of Southern Africa, especially Mozambique's neighbors South Africa, Swaziland, Zimbabwe and Malawi. The country's long process of extraversion started in the colonial period, when the Portuguese government negotiated with neighboring colonies the construction of the three railway networks in Mozambique. It was also directly influenced by the regional geopolitics in the 1980s, marked by a dispute between Mozambican socialism and the South African apartheid regime. Nowadays, with the post-war economic reopening, new (or not so new) economic partners are investing in transport infrastructure in Mozambique, and South Africa, China and Brazil continue to reinforce the historically extraverted character of the circulation of goods in the country

Keywords: Mozambique. Southern Africa. Territorial fluidity. Circulation of goods.

¹ O presente artigo é uma reorganização de alguns dos resultados obtidos na dissertação *Entre trilhos e rodas: fluidez territorial e os sentidos da circulação de mercadorias em Moçambique*, realizada sob orientação da Prof^a Dr^a Mónica Arroyo e defendida em Outubro de 2016..

¹ Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. Pesquisador do Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental (LABOPLAN), da FFLCH/USP E-mail: antoniogjneto@yahoo.com.br.

INTRODUÇÃO

A combinação entre sua localização no continente africano e sua história econômica (antes, durante e depois do colonialismo português) fez com que Moçambique cumprisse sempre o papel de território de passagem, lugar de escoamento da produção do *hinterland* da África Austral para o resto do mundo. Por essa razão, diversos autores, como Bellucci (2007) e Diogo (2013), utilizam uma mesma expressão para realçar uma característica fundamental da economia moçambicana até o período contemporâneo: a “economia de trânsito”, baseada fundamentalmente na utilização de suas ferrovias e portos principais (como Maputo, Beira e Nacala).

Partindo do conceito de “fluidez territorial” definido por Arroyo (2001), e também do entendimento do espaço geográfico de Santos (1996) como um sistema integrado de objetos e ações, o presente artigo visa retomar o processo histórico de estruturação da circulação moçambicana, com ênfase na construção de seu sistema ferro-portuário. Considerando que, para Santos & Silveira (2001, p. 175), a produção da fluidez “é o resultado de conflitos e cooperações, acordos e negociações, sempre provisórios, entre o Estado e as empresas, na construção e operação de grandes sistemas técnicos”, não apenas a construção material dessas infraestruturas será levada em consideração no argumento, mas sobretudo serão analisadas as relações geopolíticas entre Moçambique e os diferentes Estados envolvidos nesse processo.

Importante dizer, nem todos os sistemas técnicos de transporte de Moçambique serão abordados ao longo do artigo, tendo sido selecionados os mais relevantes historicamente e aqueles que, no período contemporâneo, são mais significativos das atuais relações geopolíticas do Estado moçambicano. Da mesma maneira, por mais estruturante que seja em seu território, não se pretende abordar a chamada “circulação interna” de Moçambique (baseada fundamentalmente no modal rodoviário), mas

apenas a dita “circulação extravertida”, igualmente em virtude de sua relevância histórica e de sua forte conotação geopolítica.

1. A construção das ferrovias moçambicanas: um arranjo geopolítico colonial

A noção de totalidade, abordada por Santos (1996), leva a entender que o processo de construção dos sistemas técnicos ferro-portuários – ou seja, a produção da fluidez – em Moçambique não foram fatos isolados no sistema mundial. Pelo contrário, esse processo fez parte de outro, mais abrangente, que visava, na expressão de Hobsbawm (1975), um “mundo unificado”. Como parte do longo processo de desenvolvimento de um mercado mundial, o historiador inglês afirma que entre os anos de 1848 e 1875, “o valor das trocas entre a mais industrializada das economias e as regiões mais atrasadas ou remotas do mundo havia se multiplicado por seis (HOBBSAWM, 1975, p. 65)”. Essa aproximação entre os países industrializados e regiões remotas se apoiava, porém, num conhecimento técnico relativamente recente mesmo para os países europeus:

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

Na África, onde esse processo de “unificação do mundo” ganhou o nome de colonialismo, Hobsbawm (1975) afirma que em 1855 já existiam estradas de ferro no continente, e em 1865 a África do Sul, vizinha de Moçambique, já possuía troncos ferroviários. Importante dizer, essas ferrovias

africanas eram suplementares à rede de navegação internacional, sendo “basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo (HOBSBAWM, 1975, p. 72)”. É nesse contexto de unificação do mundo e de inovação nas técnicas de circulação que surgem as primeiras ferrovias moçambicanas.

A primeira delas nasceu de uma trama política e econômica envolvendo o governo de Portugal (que administrava Moçambique), a República do Transvaal (território sob administração bôer¹) e a Inglaterra (que mantinha colônias em toda África Austral). Dependentes dos portos ingleses, com quem tinham antigos conflitos de soberania territorial, os bôeres do Transvaal necessitavam de uma saída para o mar com tarifas mais baratas do que as inglesas, e por onde pudessem escoar sua produção de carvão mineral (o ouro não havia sido descoberto ainda). O porto de Lourenço Marques (atual Maputo), no território colonial português, era a melhor alternativa para os bôeres, e ao longo do século XIX ambos assinaram diversos tratados, que resultaram na construção de uma estrada entre o Transvaal e Lourenço Marques², culminando com o projeto de construção de uma ferrovia (LEMOS, 1995).

Após uma manobra política inglesa para travar o projeto ferroviário – a declaração de autonomia do território da Swazilândia, que se localizava no meio do traçado –, portugueses e boêres finalmente elaboraram um novo projeto em 1882, ficando os primeiros responsáveis pelo trecho de Lourenço Marques aos Montes Libombos (fronteira entre os dois territórios), e os últimos pelo trecho dali ao Transvaal. Em 1884, o governo português aprova o estatuto da companhia “Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal”, formada por um investidor americano, enquanto do lado transvaliano a construção foi feita através de um sindicato financeiro de capitais

holandeses e alemães, o *De Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij*. Após sérios problemas com a companhia, o governo português rescindiu o contrato e assumiu os trabalhos, com o trecho sendo finalizado em 1890, e a ligação entre ambos em 1894. No ano seguinte, 1895, entrava em funcionamento a primeira ferrovia em território moçambicano (LEMOS, 1995), marcando o início de um longo processo de construção de ferrovias no país (Mapa 1).

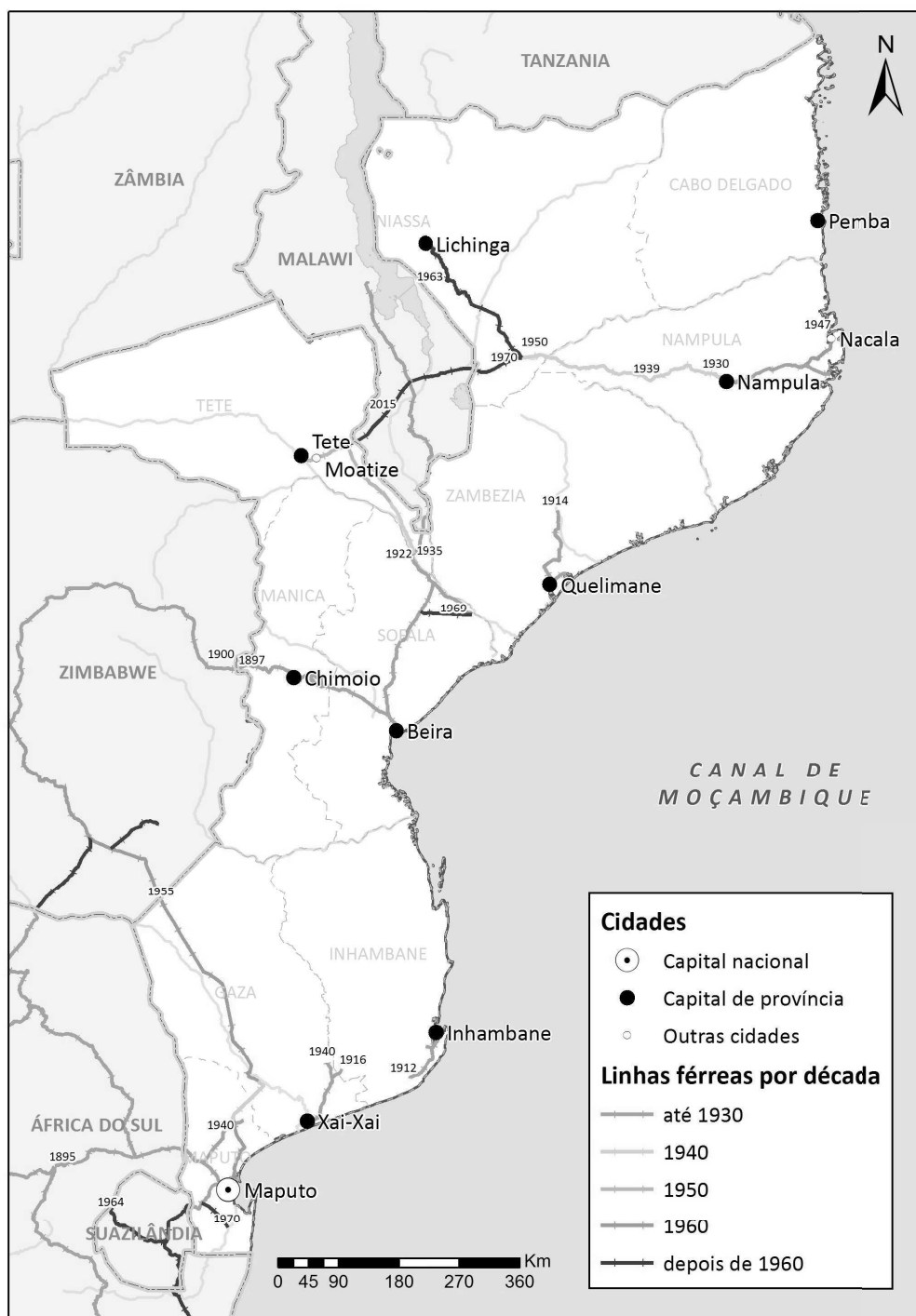
Essa relação vantajosa para portugueses e bôeres, porém, durou pouco. O longo conflito entre bôeres e ingleses resultou na Guerra Anglo-Boer, em 1899, vencida pelos ingleses. Com a vitória, os ingleses tinham a intenção de inutilizar o porto de Lourenço Marques e a ferrovia recém-construída, visando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

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

¹ Os bôeres são descendentes de holandeses que há muito tempo se estabeleceram no atual território sul-africano.

² A Estrada de Lydenburg, ou Estrada Real para o Transvaal.

Figura 1: Mapa da construção histórica das ferrovias moçambicanas



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

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

A essa altura, já posteriormente à Conferência de Berlim³, Portugal empreendia esforços reais na colonização de Moçambique. Sua posição econômica desfavorável na Europa (onde era dependente da Inglaterra), porém, não permitia que o governo português administrasse um território da extensão de Moçambique, o que resultou numa fragmentação administrativa da colônia em três grandes áreas principais. O Sul, como foi visto, era a principal região administrada diretamente pelos portugueses, captando recursos através do trabalho migratório para as minas sul-africanas e da utilização da ferrovia e do porto de Lourenço Marques. No Centro e no Norte, a incapacidade administrativa portuguesa resultou na concessão de extensas áreas a companhias privadas de capital estrangeiro - as Companhias Majestáticas -, dotadas “da possibilidade não apenas de explorar, do ponto de vista capitalista, as riquezas moçambicanas, mas, também, de controlar política, administrativa e juridicamente seus habitantes (SERRA, 1982, p. 142)”.

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

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

Dessa forma, se as primeiras infraestruturas ferro-portuárias de Moçambique foram resultado de um acordo entre a administração colonial portuguesa

³ Encontro realizado em 1884/85 pelas potências europeias para discutir a área de influência de cada uma delas no continente africano, discutido de maneira mais detalhada em Brunschwig (1971)..

com a República do Transvaal, as próximas a serem construídas respondiam a interesses britânicos no sul da África. Segundo Serra (1982), a primeira subconcessão realizada pela Companhia de Moçambique foi para a *The Beira Railway Company*⁴, visando à construção da ferrovia que ligava o porto da Beira à Umtali⁵, na Rodésia do Sul, concluída em 1900. Em relação ao porto da Beira, já utilizado desde 1892, uma outra sub-concessão, agora à *The Port of Beira Development Corporation*, foi responsável por modernizá-lo, sendo concluído em 1929.

Ainda que construídas através de diferentes arranjos políticos e econômicos, as principais ferrovias das regiões Sul e Centro tinham como objetivo fundamental fornecer às colônias vizinhas um acesso ao mar, de modo que a rentabilidade da produção interna dessas colônias garantiu o financiamento de tais ferrovias. Assim como a ferrovia que ligava o porto da Beira à Rodésia do Sul foi arquitetada pela Companhia de Moçambique (através de uma sub-concessão), esperava-se que a construção de uma ferrovia de mesma natureza no Norte da colônia fosse levada a cabo pela Companhia do Niassa, formada em 1893 com capitais ingleses e franceses, e que era responsável pela administração de boa parte dessa região moçambicana no período. Chilundo (2001) indica que o próprio decreto de concessão à Companhia do Niassa obrigava-a a construir uma ferrovia ligando as proximidades da fronteira com a Niassalândia (atual Malawi) a Porto Amélia (hoje Pemba), mas o caráter essencialmente agrícola da região é apontado pelo autor como o principal obstáculo à obtenção de capital por parte da companhia para o empreendimento, que acabou não sendo levado adiante.

Não obstante a dificuldade enfrentada pela Companhia do Niassa no financiamento da ferrovia, o governo colonial português, que era responsável

⁴ Sociedade formada por capitais britânicos da British South Africa Company, responsável por explorar o território da Rodésia do Sul.

⁵ Atual Mutare, cidade zimbabweana que faz fronteira com Moçambique.

direto pela administração de uma única unidade administrativa na região (o Distrito de Moçambique, atual província de Nampula), resolveu construí-la com recursos próprios, pois a considerava fundamental para a consolidação da sua administração colonial no Norte de Moçambique e para por em prática seus planos de instituir a produção de algodão em larga escala para exportação.

Dessa maneira, em 1912, o governo português da metrópole aprovou um decreto autorizando a construção da ferrovia, que também deveria estabelecer uma ligação com a Niassalândia, com o intuito de oferecer uma alternativa mais barata à ferrovia do Centro de Moçambique, controlada pelos britânicos, e aumentar o poder político de Portugal na África Austral. Após um impasse entre administradores coloniais, que queriam a ferrovia terminando na Ilha de Moçambique, e técnicos, que defendiam a localização do terminal em Nacala, em 1913 teve início a construção da ferrovia a partir do Lumbo, na Ilha de Moçambique, conformando uma vitória temporária da classe política colonial portuguesa⁶ (CHILUNDO, 2001).

Se no Sul de Moçambique as ferrovias foram financiadas por uma parceria entre o governo português e empresas estrangeiras, e no Centro exclusivamente por capitais britânicos, no caso da ferrovia do Norte de Moçambique o custo recaiu inteiramente sobre a administração colonial portuguesa. Carente de recursos, porém, e sem a perspectiva de angariar empréstimos ou fazer as receitas pagarem a construção (mais uma vez devido ao caráter agrícola da região), o governo colonial decidiu, segundo Chilundo (2001), repassar os custos aos camponeses. Em 1916, foi aprovada uma portaria que destinava 12% da receita do imposto da palhota⁷

⁶ A vitória foi apenas temporária, pois, em meados dos anos 1930, a administração dos Caminhos de Ferro percebeu que o Lumbo era uma opção tecnicamente ruim para a localização de um porto, e começou-se a considerar a construção de outro porto para servir de terminal, esse sim em Nacala.

⁷ Também conhecido por “chibalo”, o imposto da palhota era um imposto de habitação, onde os moçambicanos eram obrigados a pagar pelo uso da terra ao governo colonial.

à Comissão de Melhoramentos, responsável pela administração de projetos de infraestrutura, sendo que o valor desse imposto foi sendo gradativamente aumentado até a década de 1940, financiando assim de maneira quase exclusiva a construção da ferrovia⁸.

As fontes consultadas divergem quanto à data de finalização da construção da ferrovia. Serra (1982), por exemplo, sugere que ela foi aberta em 1924, mas Chilundo (2001) indica que nessa data apenas 90 km da ferrovia estavam concluídos, ainda com o terminal no Lumbo, e que a obra completa se estendeu pelo menos até a década de 1940. Nhabinde (1999) vai além, e afirma que a ligação da ferrovia do Norte de Moçambique com a Niassalândia, preocupação inicial dos portugueses na elaboração do projeto, só ocorreu em 1970, com a inauguração do trecho Cuamba-Entrelagos, quando a Niassalândia já tinha se tornado independente e mudado seu nome para Malawi.

A consciência dessa importância dos transportes para a economia de Moçambique fez com que o governo português, ao iniciar o que Bellucci (2007) chamou de “economia colonial de valorização” na década de 1940, não medisse esforços em investir no setor, tanto por meio de capital português quanto através de empréstimos. Segundo Serra (1999, p. 162),

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

⁸ Além de financiar a ferrovia, o imposto servia também para garantir a mão-de-obra empregada na sua construção, pois os camponeses que não conseguiam pagá-lo (e eram muitos) ficavam obrigados a realizar trabalho forçado nas obras.

Seguindo esse plano de valorização da colônia, Portugal instituiu na década de 1950 os Planos de Fomento, que nada mais foram do que planos de investimento do governo português visando incrementar a economia de suas colônias, entre elas Moçambique. Desnecessário dizer que a maior parte dos recursos foi alocada no setor de transportes, mais especificamente 63% no I Plano de Fomento (1953-1958), 42,7% no II Plano de Fomento (1959-1964) e 42% no Plano Intercalar de Fomento (BELLUCCI, 2007; SERRA, 1999). Foi, inclusive, durante o I Plano de Fomento que se concretizou a construção da ferrovia que ligava Lourenço Marques à Malvénia (atual Chicualacuala), na fronteira com a Rodésia do Sul, concluída em 1956. Essa linha ficou conhecida como Linha do Limpopo, e foi arquitetada pelos governos de Portugal, Inglaterra e Estados Unidos com o objetivo de incrementar a capacidade regional de escoamento de minérios da Rodésia do Sul, sem precisar utilizar a rede ferroviária sul-africana (NHABINDE, 1999). Além disso, os Planos de Fomento foram também cruciais para a construção do porto de Nacala e de sua terminal, através da aprovação de mais de 1 bilhão e meio de dólares por parte do governo metropolitano português (CHILUNDO, 2001).

Pouco tempo depois dos Planos de Fomento, começam a despontar no território moçambicano os primeiros focos da luta de libertação nacional. Com a independência, em 1975, e com o sistema ferro-portuário já bem estabelecido, restava ao novo governo de Moçambique elaborar as novas diretrizes da economia do país, que até então repousava, basicamente, sobre as receitas provenientes das tarifas portuárias e ferroviárias - a economia de trânsito - e do salário dos mineiros (SAÚTE, 2010). Construídos os sistemas técnicos, a circulação de mercadorias em Moçambique chegava a um momento de proeminência da política e das normas em sua estruturação, evidenciados pelo embate entre a opção socialista do país e o regime sul-africano do apartheid.

2. A independência de Moçambique e a geopolítica do apartheid

A principal medida do novo governo moçambicano (de orientação socialista) após a independência em 1975, e que teve implicações diretas no sistema ferro-portuário do país, foi a nacionalização de todos os meios de produção do território (BELLUCCI, 2007). A principal consequência dessa nacionalização foi a saída em massa de grande parte dos técnicos ferro-portuários do país⁹, deixando-o carente de mão de obra, e dificultando muito o funcionamento dos sistemas técnicos, já deficitários devido às políticas de restrição à circulação.

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

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

O novo regime em Moçambique, provavelmente, não dimensionaria nem a força militar tremenda do

⁹ Cerca de 8 mil, de acordo com Nhabinde (1999).

regime do apartheid, nem a sua decisiva importância econômica. Isto foi determinante nos primeiros anos do novo país e teve uma importância crucial na sua espinha dorsal econômica, que era o sistema ferroviário.

Mais ainda,

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

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

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

Desde o final da década de 1970 o governo sul-africano vinha tratando politicamente da inviabilização do sistema ferroviário moçambicano, numa tentativa de direcionar toda a carga do *hinterland* para suas ferrovias e portos (NHABINDE, 1999). Nesse sentido, é praticamente

impossível entender o funcionamento do sistema de transportes moçambicano na década de 1980 sem levar em conta a situação geopolítica da África Austral no período, principalmente em relação às ações do governo do apartheid na África do Sul.

O ano de 1980 é de especial relevância para o quadro regional que se configurava, pois nesse mesmo ano o Zimbabwe se tornava independente sob o comando de Robert Mugabe, restabelecendo ligações com o governo moçambicano, e os países da África Austral finalmente se organizavam na tentativa de diminuir a dependência da África do Sul, através da Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC). Dentre os principais pontos discutidos pela SADCC, estava a questão dos transportes na região, e como Moçambique tinha um papel regional fundamental nesse setor, a capital Maputo ficou responsável por sediar a recém-criada Comissão dos Transportes e Comunicação (MATUSSE, 2009), contrariando os objetivos sul-africanos quando da formação da Confederação dos Estados da África Austral (CONSAS).

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

incentivo à containerização e a redução de tarifas.

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

O advento dos contêineres na África do Sul, no final da década de 1970 (patrocinado pelo setor privado, mas com forte incentivo estatal), foi também responsável pelo desvio da carga para os portos sul-africanos. Como o uso de contêineres supunha grandes investimentos em tecnologia, e como na África Austral somente os sul-africanos tinham capital suficiente para tal, praticamente todas as importações provindas de fora do continente africano para a região passavam pelos portos da África do Sul. Isso levou a uma containerização da produção interna de países como o Zimbabwe e o Malawi, e como os portos moçambicanos ainda não estavam preparados para o tráfego de contêineres, ficaram subutilizados. Por fim, em relação às tarifas, com todas as políticas bem-sucedidas do governo sul-africano em desviar a carga da região para os seus portos, era possível reduzi-las em relação àquelas praticadas em Moçambique, minando de vez a concorrência do sistema ferro-portuário moçambicano (NHABINDE, 1999).

Mesmo com uma queda vertiginosa na quantidade de cargas transportadas pelas ferrovias moçambicanas desde a independência até o final da

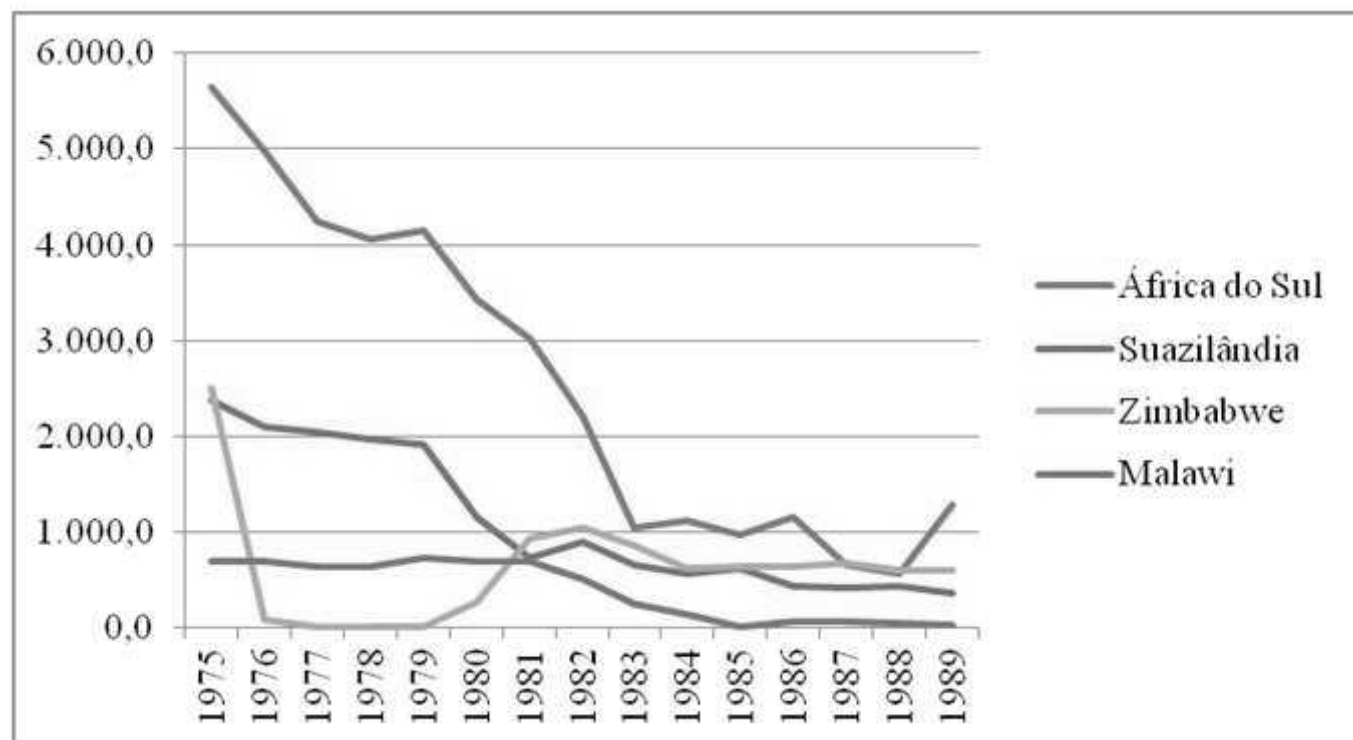
década de 1980 (Gráfico 1), ainda assim Moçambique continuava sendo muito importante na dinâmica circulatória da África Austral. Segundo Bellucci (2007, p.211),

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

Se as políticas de desestabilização econômica eram mais sutis e, nas palavras de Nhabinde (1999), poderiam ser vistas sob o prisma da livre concorrência, as políticas de desestabilização militar, ao contrário, eram mais visíveis e injustificáveis. Como o sistema ferro-portuário de Moçambique era o principal concorrente do sistema sul-africano na região, o governo do apartheid decidiu estimular financeira e tecnicamente as ações da RENAMO em território moçambicano, visando principalmente a destruição de infraestruturas de transporte locais.

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

Gráfico 1 - Cargas transportadas nas ferrovias moçambicanas de 1975 a 1989 de acordo com o país vizinho (10³ Toneladas Líquidas)



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

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

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

Durante os anos de desestabilização, porém, a situação econômica interna do país se deteriorou a um nível insustentável, de maneira que o governo moçambicano não encontrou outra opção senão recorrer à ajuda estrangeira, aumentando exponencialmente sua dívida externa¹⁰. Na tentativa de negociar essas dívidas, em 1984 o governo moçambicano já havia aderido ao FMI e ao Banco Mundial, tomando parte em um grande projeto da última instituição para os Estados pós-coloniais da África na década de 1980, chamado Programa de Ajustamento Estrutural (PAE).

Em Moçambique, esse Programa de Ajustamento Estrutural (PAE) foi batizado pelo governo como Programa de Reabilitação Econômica (PRE), e segundo Bellucci (2007, p. 216-217), basicamente “incentivava a participação do capital privado” e “trocava a economia planificada e a direção centralizada da economia pelo

¹⁰ Segundo Bellucci (2007, p. 186), “Em 1983, a dívida externa de Moçambique girava em torno de 1,4 bilhões de dólares e vinha sendo paga com reservas e empréstimos variados”.

Estado em favor da economia de mercado”. Ainda que, de certo modo, tal processo de privatização em Moçambique tenha sido uma imposição do Banco Mundial ao país, Saúte (2010, p.68) afirma que a ideia da privatização já era muito discutida internamente na FRELIMO, invocando um ditado popular moçambicano que diz: “O feiticeiro não entra sozinho numa casa, alguém lhe abre a porta”. Obviamente que os sistemas técnicos de transporte, espinha dorsal da economia moçambicana, eram um dos principais alvos desse processo de privatização, e uma das principais consequências desse processo foi a elaboração de um projeto de concessões das infraestruturas dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)¹¹ para empresas estrangeiras. Mais do que isso, essa reabertura econômica pós-guerra em Moçambique significou a entrada de novos (ou não tão novos) parceiros de investimento nos transportes em seu território, e são essas relações geopolíticas com diferentes Estados estrangeiros no período contemporâneo o escopo da próxima seção.

3. África do Sul, SADC, China e Brasil: a persistência da extraversão

Pensando uma vez mais na já referida preocupação de Santos (1996) sobre a noção de totalidade, seria praticamente impossível compreender os contornos atuais da circulação extravertida de mercadorias em Moçambique sem compreender o contexto político e econômico do sistema capitalista contemporâneo. Para Fiori (2007), o período atual seria marcado pelo limite do projeto de poder hegemônico dos Estados Unidos, abrindo espaço a um fortalecimento dos Estados nacionais e a uma nova competição mercantilista entre eles em escala global. Nesse cenário, Estados como a China, o Brasil, e mesmo a África do Sul, têm cada vez mais realizado trocas comerciais e investido de maneira concreta em países africanos, dentre os quais

Moçambique, indicando possíveis concorrentes para a supremacia estadunidense. Nas palavras do autor, “Pela primeira vez na história do sistema econômico mundial, as relações entre países em desenvolvimento e subdesenvolvidos (que antes se chamavam de Terceiro Mundo) adquirem uma densidade material importante e expansiva, com capacidade de gerar interesses concretos (FIORI, 2007, p. 99)”.

Se no cenário geopolítico mundial a África do Sul não figura no mesmo nível de China, Brasil e Índia (seus parceiros nos BRICS), a proximidade geográfica a coloca como um agente importante no cenário regional da África Austral, e especialmente em Moçambique. Para Castel-Branco (2002, p.8), a “África do Sul tornou-se o maior parceiro comercial de Moçambique¹²”, relação essa que é assim caracterizada pelo autor quanto à sua estrutura e quanto aos principais produtos intercambiados:

A estrutura do comércio entre os dois países reflete as forças dinâmicas que moldam as relações econômicas entre Moçambique e África do Sul, nomeadamente a dominância regional da economia sul-africana, o papel do seu complexo mineiro-energético e a fragilidade da economia moçambicana. As principais exportações da África do Sul para Moçambique são produtos minerais (principalmente petróleo e outros combustíveis), alimentos processados (principalmente cereais e bebidas), produtos químicos, metais básicos (ferro e aço), energia, veículos, equipamentos e peças. Conjuntamente, a indústria mineiro-energética e seus associados representam 60% das exportações sul-africanas. As principais exportações moçambicanas para a África do Sul incluem energia, camarões, algodão, equipamentos de construção e resíduos da indústria alimentícias (p. 9)¹³

¹² Tradução nossa. No original: “South Africa has become the major trading partner of Mozambique”.

¹³ Tradução nossa. No original: “The structure of trade between the two countries reflects the dynamic forces that shape economic linkages between Mozambique and South Africa, namely the regional dominance of the South African economy;

¹¹ Empresa pública responsável pela gestão das ferrovias e portos moçambicanos.

Fornecendo uma visão mais ampla dessa relação, Castel-Branco (2002) sugere que essa política econômica sul-africana (centrada no chamado “complexo mineiro-energético”) mira a expansão de suas firmas e corporações industriais para toda a região da África Austral, fazendo com que a economia moçambicana continue a ser absorvida como parte de um processo muito mais amplo de acumulação de capital na África do Sul, repetindo assim a antiga estrutura do período colonial.

Para que esse processo se concretize, é preciso que o sistema de circulação de mercadorias de Moçambique esteja funcionando satisfatoriamente, e por isso nos anos 1990 o governo sul-africano empreendeu uma iniciativa chamada “*Spatial Development Initiatives* (SDI)”. As chamadas SDI são políticas de crescimento econômico e criação de empregos do governo pós-apartheid na África do Sul (mais especificamente com Mandela) através do incentivo à indústria nacional sul-africana, tendo sido concebidas em 1995. O mais conhecido caso de SDI é o Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM), lançado oficialmente em maio de 1996 (ROGERSON, 2001), e levado a cabo inicialmente pelos ministérios dos transportes dos dois países (ROODT, 2009).

O eixo estruturante do CDM foi a reabilitação de infraestruturas de transporte como a rodovia Maputo-Witbank¹⁴, a linha ferroviária de Ressano Garcia e o porto de Maputo, além do posto fronteiriço

the role of the minerals-energy complex and the weakness of the Mozambican economy. The dominant exports from South Africa to Mozambique are mineral products (mostly oil and other fuels); prepared foodstuffs (mostly cereals and beverages); chemical products; base metals (iron and steel); energy; and vehicles, equipment and parts. Together, the core and associated minerals-energy industries represent 60% of South African exports. Mozambique’s main exports to South Africa include energy; prawns; cotton; construction equipment; and food industry residues”.

14 Principal investimento do CDM, a reabilitação da Estrada Nacional nº 4 (EN4), que liga Maputo à província de Gauteng, na África do Sul, foi iniciada em 1997 e finalizada em 2004 pelo consórcio TRAC (*Trans-African Concessions*), formado por uma multinacional francesa e duas empresas sul-africanas. O consórcio tem a concessão da rodovia por 30 anos, e é responsável pela operação e manutenção dos seus aproximadamente 90 km de extensão (com trechos de uma ou duas pistas) e seus 2 pedágios.

de Ressano Garcia/Komatipoort (ROODT, 2008). Soderbaum & Taylor (2001) avaliaram em US\$ 661,5 milhões o total de investimentos na implementação do CDM, sendo que US\$ 400 milhões foram destinados à reabilitação da rodovia, US\$ 85 milhões no porto de Maputo, US\$ 70 milhões na ferrovia e US\$ 1,5 milhões no posto fronteiriço entre os dois países. Considerado pelos mesmos autores como uma política neoliberal do governo sul-africano à época, o CDM foi alvo de um questionamento sobre se ele era um “facilitador do desenvolvimento”, como dizia seu nome, ou se era uma “correia de transmissão” para o capital transnacional, situação essa defendida pelo autor.

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

também facilitar o processo de expansão do capital sul-africano pela região, indo na direção oposta do outro desejo inicial na criação da SADC, de uma diminuição da dependência dos países da região em relação à África do Sul.

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

Assim como no caso da África do Sul, as relações entre China e Moçambique remontam a um passado relativamente remoto, mas foi efetivamente durante a luta de libertação colonial moçambicana, na década de 1960, que segundo Chichava et alii. (2013) as relações sino-moçambicanas foram consolidadas, com os chineses fornecendo suporte político, econômico e militar à FRELIMO. Com a independência de Moçambique, em 1975, a China estabeleceu laços diplomáticos formais com o novo Estado moçambicano, e desde então ambos os países vem mantendo relações amigáveis e de cooperação (CHICHAVA et al., 2013).

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

A China está a operar em Moçambique usando uma abordagem diferente daquela observada no seu envolvimento com outros países africanos por causa do valor geoestratégico de longa data que Moçambique representa na África

Oriental e Austral. [...] A China é percebida como usando Moçambique como plataforma de entrada para a SADC devido à localização geográfica deste país, seus portos e recursos, e às necessárias infraestruturas para assegurar o fluxo de bens de exportação.

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

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

Nielsen (2012, p. 63), lembra também que esse mesmo grupo chinês foi responsável pela construção de “200 km de estrada alcatroada entre Chitima e Mágoé, na província de Tete, e terminou uma ponte de 300 metros sobre o rio Incomáti, na província de Maputo”, e Roque & Alden (2012) indicam que o Banco Exim, da China, está financiando mais duas importantes obras no setor de transporte rodoviário

nas imediações de Maputo: uma estrada circular de 74 km de extensão, que circundará a capital do país e fará a interligação entre todas as principais Estradas Nacionais que desembocam em Maputo, no valor de 400 milhões de dólares, e uma ponte entre Maputo e a Catembe¹⁵, no valor de 1,1 bilhões de dólares.

Não é apenas a China, porém, dentre os Estados que recentemente têm promovido a corrida mercantilista mencionada por Fiori (2007), que realiza investimentos relacionados à extravasão da circulação em território moçambicano. Se os chineses investem numa narrativa de solidariedade histórica contra a dominação colonial em Moçambique, Chichava et alii. (2013) dizem que o Brasil invoca um discurso de débito moral com o continente africano para justificar a intensa aproximação do governo e de empresas brasileiras com o país, o que em termos práticos resulta em investimentos como a exploração de carvão mineral por parte da empresa Vale, um projeto que visa a produção de soja em larga escala e, fundamental para a discussão aqui proposta, a construção de uma extensa ferrovia e de um porto no Norte de Moçambique (Mapa 2).

O projeto estruturador, ou seja, o eixo pelo qual é possível dizer que o Brasil hoje circula em Moçambique é o chamado Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), levado a cabo pela empresa Vale¹⁶ e explicado por Rossi (2015, p. 116-117):

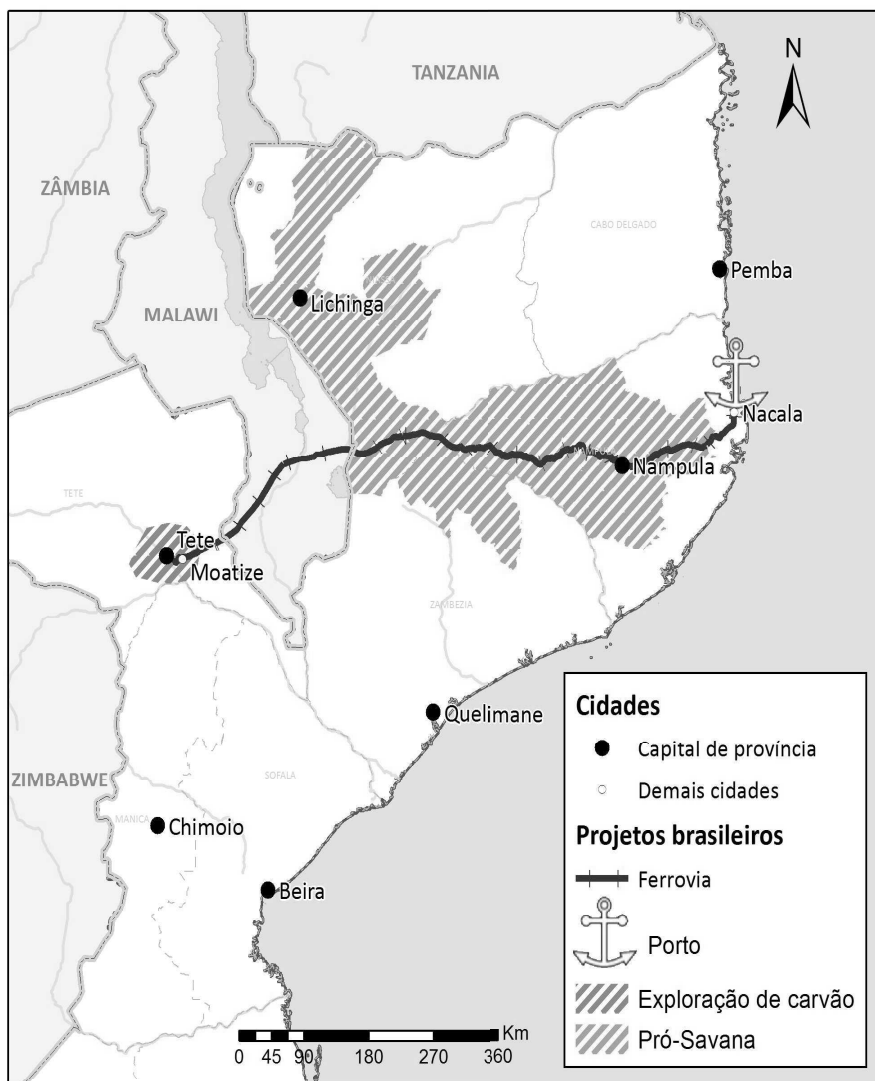
No caso da Vale, a mais recente vertente de investimentos em Moçambique começou em 2012 e deve terminar em 2016. É a construção do Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), um eixo logístico para escoar carvão.

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

¹⁵ Uma pequena vila de pescadores ao sul da capital, que dá acesso por estrada de terra à Ponta do Ouro, na fronteira com a África do Sul.

¹⁶ Foi noticiado, em 2014, que o grupo japonês Mitsui & Co estaria interessado em participar do Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), bem como do projeto da Vale de extração de carvão mineral, através do investimento de 763 milhões de dólares e da formação do consórcio Corredor Logístico de Nacala (CLN), onde os japoneses ficariam com 35% da sociedade (VALOR ECONÔMICO, 10/12/2014).

Figura 2: Mapa dos projetos de investimento brasileiro no Centro e Norte de Moçambique



Elaboração: Wagner Nabarro

A empresa Vale, porém, não seria a única brasileira beneficiada com seu projeto do Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN). Todos esses esforços, ao que parece, vão também no sentido de facilitar e desenvolver um grande projeto trilateral entre Brasil, Japão e Moçambique, chamado de ProSavana. Com duração prevista de 20 anos, o ProSavana tem como objetivo incrementar a produção agrícola no Norte de Moçambique, especialmente de soja, visando sobretudo aproveitar o fato de que o território moçambicano é muito mais próximo geograficamente da China do que o Brasil (ROSSI, 2015). Ainda muito controverso, conforme indicado por Durán & Chichava (2013), o projeto é inspirado na experiência agrícola do cerrado brasileiro na década de 1980 - o PRODECER -, que aumentou consideravelmente a produção de soja na região, mas com consequências ambientais e sociais no mínimo polêmicas. Além disso, o ProSavana não deixa claro se seu objetivo é promover os agricultores locais ou abrir espaço para o agronegócio internacional. Assim, ao mesmo tempo que a política externa brasileira vende a ideia de “parceria”, sob a alcunha “cooperação Sul-Sul”, os próprios moçambicanos, como os autores indicados e organizações camponesas como a UNAC (União Nacional dos Camponeses), questionam o projeto, se perguntando se a proposta é uma parceria para o desenvolvimento ou uma simples usurpação de terras (DURÁN & CHICHAVA, 2013).

Considerações Finais

O processo histórico de extravessão da circulação de mercadorias em Moçambique, desde a construção do seu sistema ferro-portuário até as atuais relações com a África do Sul, China e Brasil, não teve como objetivo a integração do território moçambicano, mas sim visou responder a interesses externos. Tal processo remeteria ao conceito proposto por Santos (1978, p. 104-105) – baseado nas ideias de Max Sorre – de “espaço derivado”, “cujos princípios de organização devem muito mais a uma vontade longínqua do que aos impulsos de organizações simplesmente locais”. Assim, a construção de boa parte dos sistemas técnicos de transporte em Moçambique derivou na verdade de “necessidades exógenas” e “parâmetros importados” quando da sua estruturação, e não de um impulso de desenvolvimento interno.

Uma das principais consequências para o território moçambicano desse processo é a imposição de uma solidariedade organizacional (SANTOS, 1996), “baseada em racionalidades de origens distantes (p. 285)”, em detrimento de uma solidariedade orgânica, que seria uma forma de organização do território a partir de uma racionalidade local, organicamente relacionada com Moçambique. Em outras palavras, assim como em todo o processo histórico de construção dos sistemas técnicos de transporte em Moçambique, mais uma vez não são os moçambicanos os principais beneficiados pela estruturação do seu território, pelo menos no que tange à circulação extravertida de mercadorias.

Por fim, chama a atenção, ao se analisar os principais parceiros econômicos de Moçambique envolvidos no setor de transportes atualmente, a presença de todos os países que compõem o bloco BRICS, com exceção da Rússia: África do Sul, Brasil, China e (não abordado aqui) a Índia. Concebido como principal alternativa à hegemonia estadunidense no sistema internacional, o BRICS seria o mais inovador arranjo geopolítico das últimas décadas, e sua proposta

de criação do Novo Banco de Desenvolvimento abre a possibilidade de que, num futuro próximo, novos investimentos em infraestruturas de transporte tragam novas relações geopolíticas a Moçambique, dando continuidade a um longo processo histórico de extravessão.

Referências Bibliográficas

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

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

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

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

CASTEL-BRANCO, Carlos Nuno. “Economic Linkages between South Africa and Mozambique.” *Trabalho não-publicado*. Londres: Department of International Development, 2002.

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

CHILUNDO, Arlindo. *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.

DURÁN, Jimena; CHICHAVA, Sérgio. “O Brasil na agricultura moçambicana: parceiro de

- desenvolvimento ou usurpador de terra?”. In: VÁRIOS (org.) *Desafios para Moçambique 2013*. Maputo: IESE, 2013.
- FIORI, José Luís. “A nova geopolítica das nações e o lugar da Rússia, China, Índia, Brasil e África do Sul”. In: *Revista de Economia Heterodoxa*, n. 8, ano VI, 2007.
- HOBSBAWM, Eric [1975]. *A era do capital (1848 – 1875)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.
- LEMOS, Manuel. “Relações de Lourenço Marques com o Transvaal, antes e depois da ligação ferroviária”. In: *ARQUIVO - Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique (UEM)*, nº 17, p. 87-124, 1995.
- MATUSSE, Renato. *África Austral: das migrações bantu à integração regional*. Maputo : Imprensa Universitária, 2009.
- NHABINDE, Simeão Amosse. *Desestabilização e guerra econômica no sistema ferro-portuário de Moçambique, 1980-1997*. Maputo: Livraria Universitária, 1999.
- NIELSEN, Morten. “Como não construir uma estrada: uma análise etnográfica dos efeitos socioeconômicos de um projecto chinês de construção de infra-estruturas em Moçambique”. In: VÁRIOS (org.). *A mamba e o dragão: relações Moçambique-China em perspectiva*. Maputo: IESE, 2012.
- ROGERSON, Christian. “Spatial development initiatives in Southern Africa: the Maputo Development Corridor”. In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 92, N. 3, 2001. p. 324-346.
- ROODT, Monty. “The impact of regional integration initiatives and investment in a Southern African cross-border regions: the Maputo Development Corridor”. In: *African Sociological Review*, Vol. 12, N. 1, 2008. p. 88-102.
- _____. “Borderlands and spatial development initiatives: the impact of regional integration initiatives in a Southern African cross-border region: the Maputo Development Corridor”. In: VÁRIOS (org.). *Southern Africa and challenges for Mozambique*. Maputo: IESE, 2009.
- ROQUE, Paula; ALDEN, Chris. “China em Moçambique: prudência, compromisso e colaboração”. In: VÁRIOS (org.). *A mamba e o dragão: relações Moçambique-China em perspectiva*. Maputo: IESE, 2012.
- ROSSI, Amanda. *Moçambique: o Brasil é aqui*. Rio de Janeiro: Record, 2015.
- SANTOS, Milton [1978]. *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: EDUSP, 2002.
- _____. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SAÚTE, Nelson. *Crônica de uma integração imperfeita: o caso da privatização da gestão dos Portos e Caminhos de Ferro em Moçambique (2000-2005)*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Sociologia, FFLCH/USP, 2010.
- SERRA, Carlos (org.) [1982]. *História de Moçambique (200 - 1930): Volume 1*. Maputo: Livraria Universitária (UEM), 2000.
- _____. (org.). *História de Moçambique (1930-1961): Volume 2*. Maputo: Livraria Universitária (UEM), 1999.
- SODERBAUM, Fredrik; TAYLOR, Ian. “Transmission belt for transnational capital or facilitator for development? Problematising the role of the State in the Maputo Development Corridor”. In: *The Journal of Modern African Studies*, Vol. 39, N. 4, 2001. p. 675-695.
- SOUTH AFRICAN DEVELOPMENT COMMUNITY (SADC). *Protocol on Transport, Communications and Meteorology in the Southern African Development Community (SADC) Region*. Maseru : SADC, 1996a.
- _____. *Protocol on Trade in the Southern African Development Community (SADC) Region*. Maseru : SADC, 1996b.
- VALOR ECONÔMICO. “Mitsui será parceira da Vale em Moçambique”. 10 de dezembro de 2014.