

A circulação interna de mercadorias no território moçambicano: um país sobre rodas

Resumo

Moçambique é historicamente conhecido por ser um território voltado ao seu exterior, tanto por escoar a produção da *hinterland* da África Austral (como seus vizinhos África do Sul, Suazilândia, Zimbábue e Malawi), como pelo antigo direcionamento da economia do país para a exportação da produção interna. Ainda que o atual modelo dos chamados “mega projetos” continue a estimular essa lógica extravertida, desde a independência do país, em 1975, o governo moçambicano vem reunindo esforços na tentativa de integrar seu território e configurar uma economia eminentemente nacional. Tal tarefa cabe, no que tange à circulação de mercadorias, ao modal rodoviário, através de inúmeras rodovias (quase nunca pavimentadas), de instrumentos normativos e instituições regulatórias voltados ao transporte rodoviário de cargas, e de diferentes operadores de transporte (desde empresas até motoristas autônomos e transportadores informais). Assim, com base na proposta de Milton Santos de compreender o espaço geográfico a partir de suas dimensões técnicas e político-normativas, este artigo busca fornecer um quadro atualizado da circulação interna de mercadorias em Moçambique.

Palavras-chave: Moçambique, transporte rodoviário, circulação de mercadorias, fluidez territorial.

Abstract

THE INTERNAL CIRCULATION OF GOODS IN MOZAMBIKAN TERRITORY: A COUNTRY ON WHEELS

Mozambique is historically known for being a territory turned to its exterior, both because it drains the Southern African inner production (especially its neighbors

South Africa, Swaziland, Zimbabwe and Malawi) and because its economy has long been directed to the exportation of its domestic production. Even though the current “megaprojects” model stills follows this extraverted logic, since the country’s independence in 1975 the Mozambican government has been making an effort to integrate the territory and set up a national economy. When it comes to the circulation of goods, this task depends on road transport by means of numerous roads (mostly unpaved), normative instruments, regulatory institutions and various transport operators (such as companies, autonomous drivers and informal carriers). Thus, based on Milton Santos’ proposal to understand the geographical space through its technical and political-normative dimensions, this article attempts at providing an updated framework for the inner circulation of goods in Mozambique.

Key-words: Mozambique, road transport, circulation of goods, territorial fluidity.

1. Introdução

A maior parte da literatura e das análises voltadas ao entendimento da circulação de mercadorias no território moçambicano é praticamente unânime em qualificá-lo essencialmente como um território voltado ao exterior. Pensando a histórica estruturação das ferrovias, dos portos, e mesmo das rodovias em Moçambique, é possível resgatar o conceito de Santos (2002 [1978]) de “espaço derivado”, no sentido de que a construção desses fixos geográficos voltados à circulação no território moçambicano atendeu fundamentalmente a anseios externos, a uma “vontade longínqua” – no caso de Moçambique aos interesses dos governos coloniais portugueses e inglês em escoar os minérios produzidos na *hinterland* da África Austral. Da mesma maneira, ao se analisar a circulação de mercadorias em Moçambique na contemporaneidade, é possível verificar uma persistência desta extravessão no território moçambicano, o que remete a outra afirmação de Santos (1996, p. 244), agora relativa ao período atual, de que “os territórios nacionais se transformaram num espaço nacional da economia internacional”.

Assim, a atual estrutura de produção e a configuração das principais redes técnicas de transporte em Moçambique – os chamados Corredores de Desenvolvimento, melhor abordados em Fonseca (2003) – são altamente voltadas à integração de Moçambique com o mercado mundial, resultado principalmente das políticas de abertura comercial do governo moçambicano pós-guerra. Porém, por mais relevante e explicativa das dinâmicas do território moçambicano que seja esta circulação extravertida

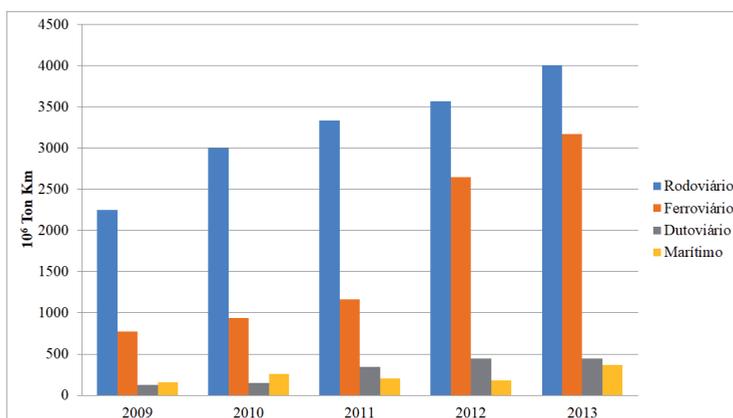
de mercadorias, ela não é completamente suficiente. Neste sentido, e pensando na noção de totalidade também discutida por Santos (1996), entender a circulação de mercadorias em um território significa não apenas analisar sua face voltada ao exterior, mas também (e sobretudo) sua dinâmica e sua organização internas são fundamentais para compreendê-la.

Se no caso da circulação extravertida de mercadorias em Moçambique, apesar da importância histórica das ferrovias, o modal rodoviário já é protagonista desse processo, na dimensão interna são basicamente as rodovias que integram o território moçambicano em escala nacional, como sugerido por Perez-Niño (2013, p. 196): “Não obstante vários esforços no sentido de desenvolver a intermodalidade dos transportes, o transporte rodoviário de mercadorias é ainda central para o funcionamento da economia moçambicana”.

No Gráfico 1 é possível ter uma dimensão dessa predominância do modal rodoviário no transporte de cargas em Moçambique, ainda que ele englobe tanto o movimento de cargas voltado à exportação quanto o movimento de cargas interno ao território moçambicano¹. Mesmo assim, considerando que o transporte por ferrovia praticamente dobrou a partir de 2012 (devido ao início da exploração do carvão de Moatize pela empresa brasileira Vale), e que praticamente todo o movimento de carga ferroviário é voltado à exportação, fica claro que Moçambique é, essencialmente, um país sobre rodas.

Gráfico 1

O TRANSPORTE DE CARGA EM MOÇAMBIQUE POR MODAL EM (2009-2013)



Fonte: Instituto Nacional de Estatística de Moçambique (INE).

Assim, o intuito deste artigo é fazer uma análise de como se estrutura o transporte rodoviário de mercadorias no território moçambicano, praticamente o único responsável pela circulação interna do país. Partindo do entendimento do espaço geográfico de Santos (1996) como um sistema integrado de objetos e ações, o artigo está estruturado em três partes: a primeira apresenta, de forma resumida, a rede rodoviária moçambicana (sistema de objetos); a segunda é voltada a uma análise do arcabouço político-normativo do transporte rodoviário de cargas no país (sistema de ações); e a última dedica-se a apresentar os principais agentes desse movimento, que se valem tanto das infraestruturas rodoviárias quanto das políticas e normas relacionadas. Ao final, são tecidas algumas breves considerações sobre a importância dessa dinâmica interna de circulação para o território moçambicano a partir dos elementos aqui discutidos.

2. Fluidez e viscosidade territorial: a rede rodoviária moçambicana

As informações referentes à extensão total da rede de estradas em Moçambique variam de acordo com a fonte, e mesmo a partir de uma mesma fonte. De qualquer maneira, nos dados oficiais os valores flutuam entre 29.994 km, segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE), e 32.348 km, de acordo com a Administração Nacional de Estradas (ANE), fazendo com que o território moçambicano contenha um valor aproximado de 30.000 km de estradas. Desse total, apenas cerca de 20%, ou aproximadamente 6.000 km, são asfaltados, de maneira que quase 80% das estradas moçambicanas são de terra batida.

De maneira geral, é possível dizer que o eixo estruturador da rede rodoviária moçambicana é a Estrada Nacional nº 1 (EN1), que cruza 8 das 11 províncias de Moçambique, integrando o país de Norte a Sul de uma maneira que a ferrovia nunca conseguiu. Não por acaso, é exatamente em um trecho da EN1, mais especificamente no distrito de Caia (na região Centro), que se localiza uma das principais obras de infraestrutura de transporte do país: a ponte Armando Emílio Guebuza, construída em 2012, e que pela primeira vez interligou por via terrestre o Sul e o Norte de

Moçambique (até então essa ligação era feita por meio de uma balsa). Para Mungói (2008, p. 154), a construção da ponte na EN1 contribuiu para a “promoção e a materialização da unidade nacional” moçambicana, e é basicamente em torno desta rodovia (classificada como uma Estrada Primária) que se estruturam as outras estradas moçambicanas: as Secundárias, as Terciárias e as Vicinais (Mapa 1).

Segundo Chilundo (2001), a primeira tentativa de classificação das estradas moçambicanas foi realizada em 1931 pelo governo colonial português, que definia as estradas como de primeira, segunda e terceira categorias, de acordo com suas características próprias. A mais atualizada classificação de estradas de Moçambique foi estabelecida no “Decreto nº 50, de 21 de dezembro de 2000”, do Conselho de Ministros, e sua elaboração ainda segue aproximadamente as ideias iniciais da década de 1930. De maneira resumida, os tipos de estradas e suas características principais são os seguintes:

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

Cruzando os dados de asfaltamento das estradas moçambicanas com as diferentes classificações, observa-se que apenas as estradas primárias são majoritariamente asfaltadas (aproximadamente 75% delas), enquanto as demais classificações têm um predomínio muito amplo das estradas de terra batida (ANE, 2006). Assim, é possível inferir a existência de uma grande seletividade no território moçambicano: se as principais cidades ligam-se entre si por meio de estradas primárias asfaltadas, e por isso mais fluidas, o restante do território, apesar da grande capilaridade da rede

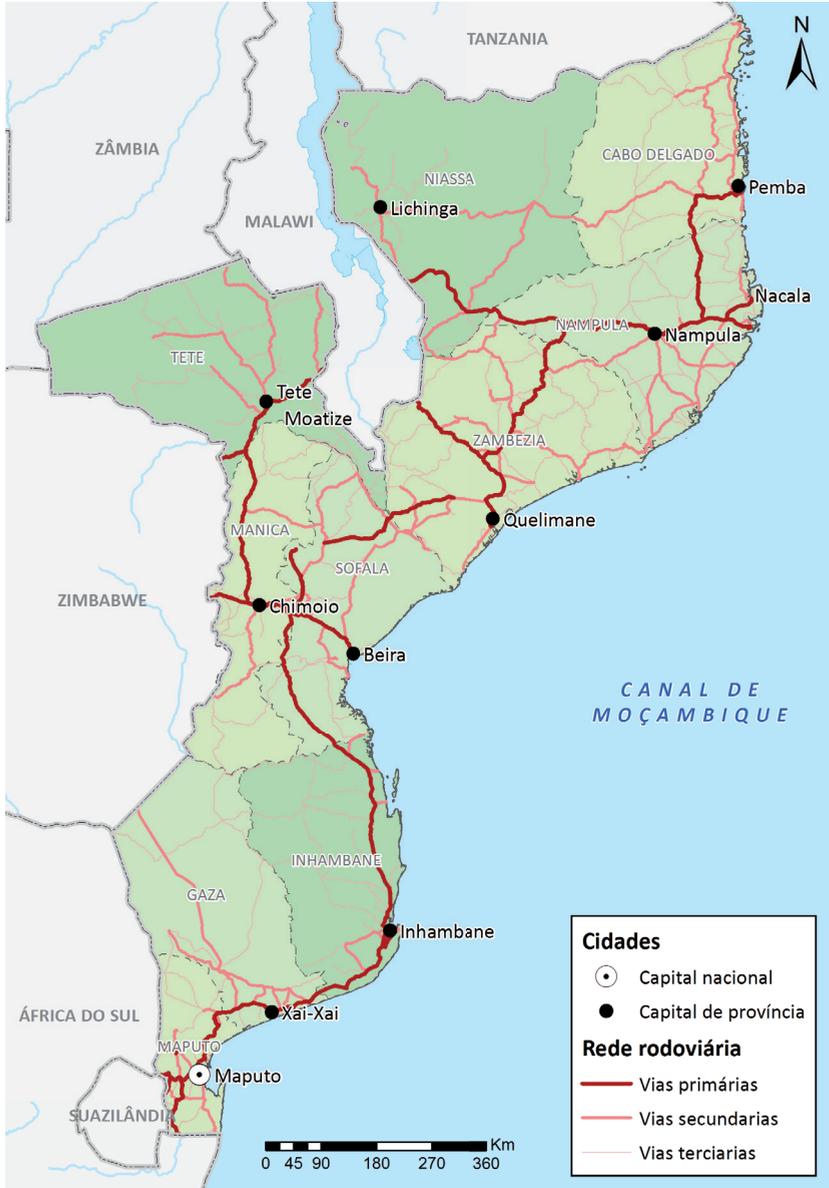
rodoviária, é integrado de maneira mais frágil, apontando uma viscosidade predominante.

O entendimento de que fluidez e viscosidade, mais do que simples adjetivos, são na verdade qualidades intrínsecas aos territórios, levou Santos (1996) a sugerir a utilização de ambos como conceitos geográficos. Isto inspirou Arroyo (2001, p. 105) a propor a definição da “fluidez territorial” enquanto aquela qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento.

Como dito, porém, a fluidez é seletivamente localizada nos territórios, de modo que a qualidade reinante em territórios como o moçambicano é mais próxima do seu conceito inverso de “viscosidade territorial”, proposto por Santos e Silveira (2001) para denominar uma forma de circulação que obedece a outra temporalidade, em contraposição a espaços mais fluidos e com maior volume de circulação.

Uma última característica atribuída pelos órgãos públicos de Moçambique às estradas do território moçambicano é referente às condições de circulação dessas estradas. Ainda que a qualificação das condições das estradas (realizada a partir de observações visuais) seja subjetiva, abrindo possibilidade para a distorção da realidade da rede rodoviária moçambicana, é possível se ter uma ideia de como os órgãos oficiais de Moçambique avaliam sua própria rede de estradas (Gráfico 2). Cerca de 64% das estradas são consideradas boas ou razoáveis, enquanto as condições de circulação dos 36% restantes são tidas como más, muito más, ou até intransitáveis (em 6% dos casos). Se por um lado essa caracterização sugere certo otimismo dos órgãos oficiais em relação às estradas moçambicanas, por outro escancara que mesmo esses órgãos entendem existir uma porcentagem elevada de estradas precárias no país.

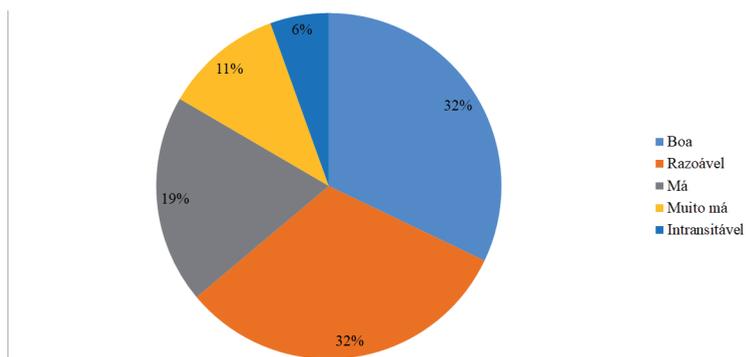
Mapa 1
ESTRADAS DE MOÇAMBIQUE POR CLASSIFICAÇÃO



Elaboração: Wagner Nabarro.

Uma comparação entre as porcentagens das estradas consideradas em boas condições (cerca de 64%) e as porcentagens de estradas não asfaltadas (em torno de 80%), porém, contraria de certa forma a conotação negativa comumente atrelada às estradas de terra batida, já que nessa conta boa parte das estradas moçambicanas não asfaltadas seria considerada pelos órgãos oficiais como em boas condições de circulação.

Gráfico 2
CONDIÇÕES DAS ESTRADAS EM MOÇAMBIQUE 2014 (EM %)



Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE).

Em tempos de “imperativo da fluidez” (SANTOS, 1996) e de “imaginário da velocidade” (SANTOS, 2000), é praticamente instantâneo relacionar técnicas que proporcionam uma espécie de “tempo lento” (SANTOS, 2000) ao atraso. Todavia, diz Santos (2000, p. 124-125), “a velocidade atual e tudo que vem com ela, e que dela decorre, não é inelutável nem imprescindível. Na verdade, ela não beneficia nem interessa à maioria da humanidade”. Dessa maneira, não é porque grande parte das estradas de Moçambique não favorece a velocidade na circulação que elas não são fundamentais ao seu território. Pelo contrário, é a partir de uma circulação mais lenta, mais viscosa, condizente com a racionalidade de um território onde aproximadamente 70% da população vive no meio rural, que essa mesma população consegue realizar suas trocas cotidianas, transportar seus bens e, fundamentalmente, sobreviver.

3. A regulação do transporte rodoviário de carga em Moçambique

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

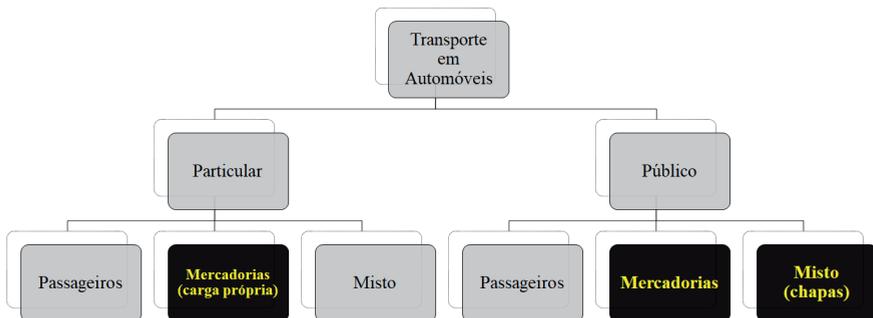
Nesse sentido, a proposta desta seção é apresentar duas diferentes instâncias normativas do transporte rodoviário de cargas em Moçambique, começando pela análise da legislação específica que enquadra tal modalidade de transporte, para depois apresentar as diferentes atribuições que cada um dos órgãos públicos responsáveis por regulá-lo possui. Tal composição múltipla da base normativa, englobando legislação e regulação, só corrobora a proposta de Santos (1996) de entendê-la de maneira sistêmica (ou seja, como um sistema de ações), com diferentes peças complementares que interagem entre si e com um sistema de objetos, configurando assim a totalidade do espaço geográfico.

O primeiro instrumento regulatório do transporte rodoviário em Moçambique (incluindo carga e passageiros) data ainda do período colonial – “Decreto n° 46.323, de 3 de maio de 1965” -, e somente em 1989 (14 anos após a independência do país) foi elaborada a primeira legislação efetivamente moçambicana sobre o transporte rodoviário em seu território: o “Decreto n° 24, de 8 de agosto de 1989”, do Conselho de Ministros, conhecido oficialmente como “Regulamento de Transporte em Automóveis”. Atualizada também pelo “Decreto n° 15, de 21 de maio 1996”, a versão mais atual e ainda vigente do “Regulamento de Transporte em Automóveis” data de 2009, a partir do “Decreto n° 11, de 29 de maio”, também do Conselho

de Ministros, que igualmente abrange tanto o transporte rodoviário de carga quanto o de passageiros.

Segundo esse documento, o transporte em automóveis em Moçambique é dividido entre “particular” e “público”, subdivididos cada um desses em transporte de “passageiros”, de “mercadorias” e “misto” (Figura 1). No caso do transporte de mercadorias, o “particular” refere-se a indivíduos ou empresas que sejam proprietários das mercadorias ou que não tenham nesse transporte sua atividade-fim, de maneira que não necessitam de licenciamento específico para funcionar. Seria, por exemplo, o caso da chamada “carga própria”, quando uma indústria leva sua produção em caminhões próprios para abastecer mercados e demais estabelecimentos comerciais. Já o transporte “público” de mercadorias é aquele no qual as mercadorias possuem um valor comercial, sendo por isso chamado oficialmente de “transporte público de aluguel”, e seria aquele que diz respeito ao transporte de carga remunerado, como no caso das empresas transportadoras e dos motoristas autônomos.

Figura 1
CLASSIFICAÇÃO OFICIAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO EM MOÇAMBIQUE, COM ÊNFASE NAS MODALIDADES DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS



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

Ao contrário do transporte particular, no caso do “transporte público de aluguel” é necessário o licenciamento prévio dos transportadores (individuais e coletivos) para a realização do transporte de mercadorias, tanto na escala nacional quanto na internacional. Existem, segundo o documento, quatro tipos de licenças para o transporte público de aluguel (A, B, C

e D), mas apenas duas delas dizem respeito ao transporte de mercadorias: a licença tipo “A”, que é direcionada ao transporte internacional e interprovincial de mercadorias, sendo emitida pelo próprio Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique; e a licença de tipo “B”, que autoriza os operadores a realizarem o transporte de cargas circunscrito a uma única província, de modo que a concessão dessa licença é da competência do Governo Provincial.

Além do licenciamento, no caso do transporte internacional de mercadorias os transportadores também precisam de um documento denominado *permit*, que é uma autorização que habilita o transportador a carregar e descarregar mercadorias de um ponto no território moçambicano para outro no exterior (geralmente os países vizinhos da África Austral). Por fim, o transportador sempre precisa levar consigo a bordo, preenchido, o chamado “manifesto de mercadoria”, uma espécie de inventário da carga que está sendo transportada, e, no caso de não portar esse documento quando solicitado, o condutor é autuado.

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

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

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

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

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

Na esteira do processo de reabilitação do sistema de transportes nacional verificado desde o final da década de 1990, e dada a reconhecida importância da rede rodoviária no território moçambicano, o governo moçambicano decidiu, em 1999, criar um órgão público específico de gestão das estradas do país, introduzindo mais um instrumento regulatório

que tangencia o transporte rodoviário de cargas: a Administração Nacional de Estradas (ANE).

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

A manutenção das estradas é responsabilidade de cada província individualmente, e cada uma delas recebe um fundo de estradas para manter estradas existentes, o que é determinado pelo governo nacional. Os governos provinciais têm o poder de abrir estradas não-classificadas importantes para o comércio local e para o acesso à estradas classificadas. Porém, os problemas aparecem quando novas estradas são construídas sem que as províncias tenham como mantê-las. Elas então ficam limitadas pelo financiamento fornecido por doadores².

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

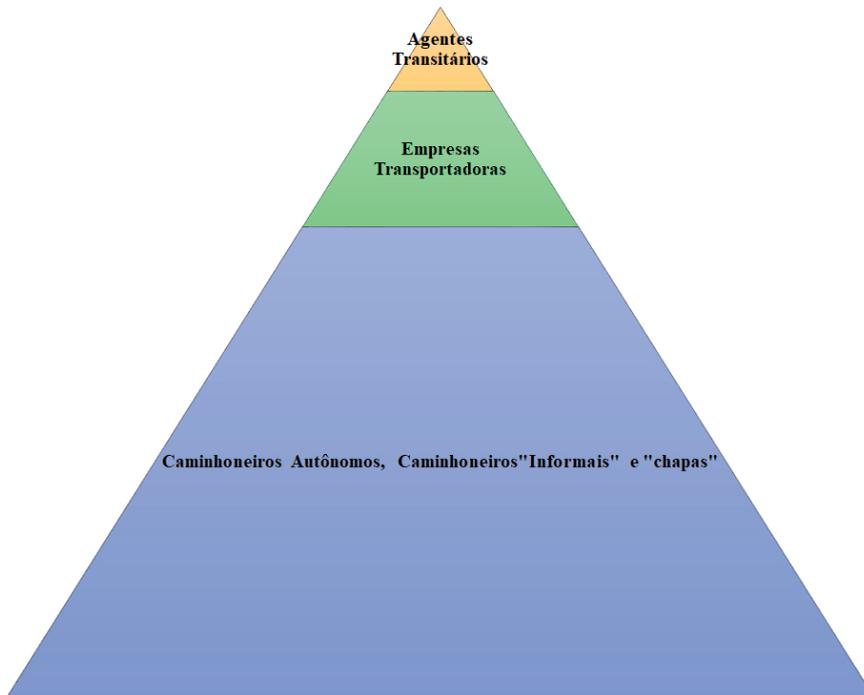
4. Os agentes do transporte rodoviário de carga em Moçambique

A existência de um sistema de ações que normatiza o transporte rodoviário de carga pressupõe a existência, também, de determinados agentes desse transporte, que a partir dessa base normativa e das condições de fluidez (ou viscosidade) territorial promovem efetivamente a circulação das mercadorias em Moçambique. Em outras palavras, para além das infraestruturas e dos instrumentos regulatórios, os operadores do transporte propriamente ditos completam a estrutura sobre a qual se assenta o transporte rodoviário de carga no país. De maneira resumida, foi possível organizar esses agentes do transporte rodoviário de carga moçambicano em três grandes grupos, que variam de acordo com a quantidade de agentes e seus graus de complexidade organizacional.

Essa proporção é ilustrada na Figura 2, ainda que a relação de grandeza entre os diferentes agentes seja aproximada (sem referência a dados oficiais). Os dois primeiros grupos, agentes transitários e empresas transportadoras, são basicamente compostos por empresas (em sua maior parte nacionais), e constituem o topo da pirâmide. Ambos existem em menor quantidade (apenas 102 empresas em todo o país) do que os *caminhoneiros autônomos*, *caminhoneiros "informais"* e *os chapas*, mas são organizados de maneira significativamente mais complexa do que estes últimos.³

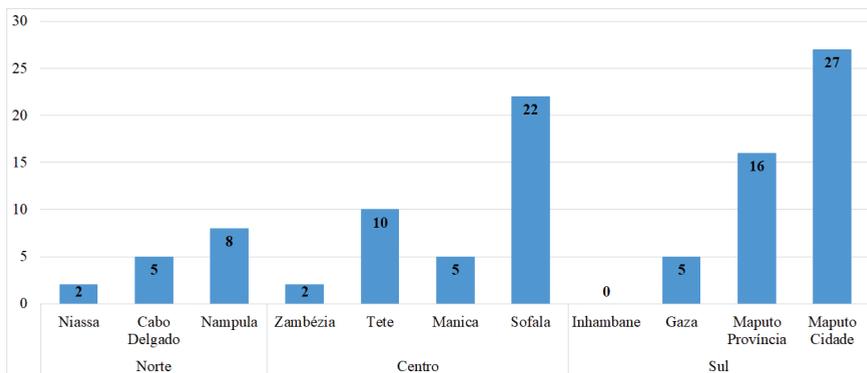
A distribuição dos dois primeiros grupos no território moçambicano pode ser verificada pelo Gráfico 3, elaborado a partir de dados sobre as Empresas de Transporte Terrestre de Moçambique⁴, no qual é possível constatar que elas estão concentradas nas regiões Sul e Centro do país. Mais do que isso, na região Sul essas empresas estão amplamente concentradas na cidade de Maputo e na província de Maputo (onde se localiza a cidade da Matola, conurbada com Maputo), enquanto no Centro de Moçambique elas se concentram nas províncias de Sofala (onde está a cidade da Beira) e Tete (onde estão as maiores reservas de carvão do país).

Figura 2
 AGENTES DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA EM MOÇAMBIQUE



Fonte: Elaboração própria.

Gráfico 3
 DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EM MOÇAMBIQUE POR PROVÍNCIA (2015)



Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE).

Em Moçambique, firmas como a MozStar e a MoTraBro (Mozambique Transport Brokers), que se apresentam formalmente como empresas de logística, recebem o nome de *agentes transitários*, por sua característica principal de serem agenciadores de cargas, fazendo o intermédio entre o dono da carga e o receptor. Em comum entre elas está o fato de possuírem poucos caminhões próprios (menos de 10), apostando na subcontratação por meio de suas redes de empresas transportadoras, caminhoneiros autônomos e até mesmo transportadores informais (dependendo do caso), fazendo com que concentrem suas forças mais na viabilização do que no transporte propriamente dito. Como empresas de logística, elas também são responsáveis por todo o trâmite aduaneiro (despachos) das mercadorias transportadas nas fronteiras e nos portos, de modo que acabam sendo empresas não apenas ligadas ao transporte rodoviário de cargas, mas que também trabalham com o transporte marítimo e até aéreo (no caso da MozStar).

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

Também a MoTraBro possui sede em Maputo, mas com filiais em Tete e Nacala, em Moçambique, e em Johannesburgo, na África do Sul. Segundo um funcionário da empresa, a carga transportada por ela é geralmente oriunda da África do Sul, e após passar por Maputo tem como destino principal o Centro do país, mais precisamente as cidades de Tete e Beira. Tal rota, partindo de Maputo em direção às cidades do Centro e do Norte do país, parece ser a mais comum para esses *agentes transitários*, que geralmente transportam cargas de grandes corporações internacionais em caminhões chamados de “abnormais” (por sua capacidade de carga maior do que o normal). São basicamente materiais de construção, equipamentos e peças de máquinas para grandes obras, em geral relacionadas aos chamados “mega projetos” em Moçambique. Para além de toda a discussão de se os mega projetos trazem ou não desenvolvimento para

o país (CASTEL-BRANCO, 2008), sua existência certamente movimentou o mercado local de transporte de cargas, numa combinação de trabalho na qual os *agentes transitários* intermediam e subcontratam as *empresas transportadoras* nacionais para a realização do serviço.

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

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

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

Ainda de acordo com a autora, as empresas transportadoras da Beira compartilham uma história comum, de empresas familiares criadas durante ou logo após o período da guerra de desestabilização moçambicana, com o objetivo principal de fornecer ajuda humanitária às áreas rurais afetadas pela guerra com péssimas condições de acessibilidade (PÉREZ-NIÑO, 2013). Tal história é muito parecida à contada pelo diretor

da maior *empresa transportadora* de Moçambique atualmente, a Lalgy, com 450 caminhões em atividade. Segundo ele, a família Lalgy começou com alguns caminhões próprios entre os anos de 1987/88, na província de Gaza, mas apenas em 1992 foi tornada empresa, funcionando como uma transportadora a serviço do Programa Mundial de Alimentos da ONU. Apesar da importância e da magnitude de uma empresa como a Lalgy para o mercado de transporte rodoviário de carga em Moçambique, o espectro de *empresas transportadoras* é bastante amplo, variando muito o grau de organização entre elas.

Da mesma maneira que no caso dos *agentes transitários*, boa parte das rotas das *empresas transportadoras* também se origina na África do Sul, passando depois por Maputo com destino às cidades do Centro e do Norte de Moçambique (como Beira, Quelimane, Tete, Nampula, Nacala e Pemba), confirmando a existência de uma circulação de mercadorias em escala nacional. A maioria dessas transportadoras trabalha em toda a região da África Austral, mas nenhuma delas costuma realizar percursos mais curtos (como, por exemplo, entre Maputo e as províncias de Gaza e Inhambane). De acordo com o diretor da Lalgy, tais rotas costumam ser realizadas por caminhoneiros autônomos e pelo transporte dito “informal”.

Cabe destacar, portanto, que o mercado de empresas transportadoras em Moçambique desempenha um papel significativo no desenvolvimento de um setor privado nacional, mas isto não significa que ele seja totalmente desvinculado do Estado. Pelo contrário, o Estado moçambicano parece influir no setor privado dos transportes de carga de pelo menos 3 maneiras: a) muitas vezes os donos das empresas são membros da FRELIMO (Frente de Libertação de Moçambique), e mesmo que não sejam os donos, é muito comum existir pelo menos um funcionário ligado ao Estado nas empresas; b) o Estado pode aparecer também como cliente, já que algumas das transportadoras entrevistadas disseram trabalhar fundamentalmente realizando transportes para os ministérios locais em direção às províncias; c) por fim, o Estado aparece também como regulador, através dos diversos órgãos ligados ao transporte discutidos anteriormente.

Agentes transitários e empresas transportadoras, porém, apesar da importância para a configuração de uma circulação interna de mercadorias em Moçambique, e para ajudar a desconstruir a imagem de um

território exclusivamente voltado para o exterior, representam apenas uma pequena (mas fundamental) parcela da totalidade de agentes do transporte rodoviário de cargas no país (Figura 2). Caracterizadas por um movimento de escala essencialmente nacional, essas empresas não conseguem absorver o movimento de carga dos quase 70% de população rural do território moçambicano, que demanda percursos relativamente mais curtos e quantidades menores de carga. Tais movimentos, que se encaixam na expressão proposta por Arroyo (2008) de uma “economia invisível dos pequenos”, são levados a cabo por outros tipos de agentes, extremamente capilarizados pelo território moçambicano, mas com um grau baixíssimo de organização e regularização: os *caminhoneiros autônomos*, os *caminhoneiros informais* e os *chapas*.

Os “caminhoneiros autônomos” são donos de caminhões que possuem uma licença para trabalhar, e que, apesar de também transportarem cargas isoladas, são mais comumente subcontratados por *agentes transitários* e *empresas transportadoras* para compor um grupo cooperativo de caminhoneiros para transportar uma carga de maior volume. A empresa Transportes & Logística é uma das transportadoras que afirma fazer esse tipo de subcontratação, e a MoTraBro apontou também subcontratar caminhoneiros não registrados, que compõem a categoria “caminhoneiros informais”. No caso desse tipo de subcontratação, tanto os caminhoneiros autônomos quanto os caminhoneiros informais continuam a promover a circulação de mercadorias em escala nacional, mas é, sobretudo, na escala local que os informais atuam, ainda que não necessariamente por meio dos caminhões. Segundo Dibben (2009, p. 209), “no nível distrital, o transporte de produtos agrícolas tende a ser realizado por transportadores rodoviários informais, usando meios como bicicletas, tratores, vans de pequena capacidade e caminhões de até 10 toneladas”⁵.

Por fim, também na terceira categoria de agentes daquilo que poderíamos chamar de “pequena circulação”, estão aqueles envolvidos no transporte de mercadorias por meio dos “chapas”⁶. Considerados como operadores de transporte misto no Regulamento de Transporte em Automóveis, por permitirem tanto o transporte de passageiros quanto o de mercadorias, os proprietários dos “chapas” geralmente aceitam levar até 30 kg de carga por pessoa sem necessidade de cobrança, sendo que, ao ultrapassar essa

quantidade, passa-se a cobrar um valor de acordo com o peso excedido. A carga transportada por esses passageiros (essencialmente produtos alimentares) geralmente é colocada em uma pequena carreta acoplada atrás do veículo, quase sempre sobrecarregada. É por meio dos “chapas” que quase toda a dinâmica comercial de pequenas cidades-mercado espalhadas pelo país é garantida, transportando boa parte da produção agrícola e movimentando de forma praticamente invisível a economia nacional.

5. Considerações finais

Moçambique é, fundamentalmente, um país sobre rodas, tanto em relação à parte da circulação extravertida quanto, principalmente, na estrutura de sua circulação interna. Assim, seria possível verificar não apenas um sentido geográfico (interior-exterior) dessa circulação, mas igualmente um sentido político, já que a existência de um Estado forte desde os tempos de independência resultou num papel triplo estruturante do governo no transporte rodoviário de carga: como regulador, como proprietário (ou no mínimo um grande viabilizador, na figura de um funcionário público), e como cliente. Assim, a força do Estado em Moçambique não tem diminuído como pareceu acontecer com a reabertura econômica a partir de 1992, e por mais críticas que se possa fazer aos mais de 40 anos da FRELIMO no poder, o setor do transporte rodoviário de carga é um bom exemplo dessa importância.

Também é de se destacar a existência de uma rede de estradas relativamente consolidada e capilarizada no território moçambicano, grande responsável pela integração nacional com destaque à EN1, que corta o país de Norte a Sul. Alimentada por rodovias mais modernas (corredores) que vão em direção aos países vizinhos, mas igualmente por estradas não pavimentadas que interligam os diversos rincões do território, a EN1 pode ser considerada a espinha dorsal de Moçambique, e a partir dela circulam os mais diversos tipos de mercadorias por todo o país. Apesar de boa parte das estradas não ser pavimentada, elas são intimamente ligadas à lógica de tempo lento de aproximadamente 70% da população que vive em meio

rural, mostrando não serem a velocidade e a fluidez necessariamente as únicas temporalidades possíveis no mundo contemporâneo.

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

Notas

- ¹ Importante dizer que os números do modal rodoviário incluem também os minérios providos da África do Sul, cujo peso em toneladas é relativamente maior do que o do resto da carga que circula pelo país.
- ² Tradução nossa. No original: “Road maintenance is the responsibility of each individual province, and they each receive a road fund to maintain existing roads, which is determined by the national government. The provincial governments have the power to open non-classified roads important for local trade and for access to classified roads. However, problems arise when new roads are built that the provinces are not able to maintain. They are then limited by the amount of funding provided by donors. Each province has an intersectoral roads committee that tries to coordinate road building with other development projects, and influence the national government”.
- ³ A quase totalidade das informações apresentadas a seguir foi obtida por meio de entrevistas e observações de campo realizadas em Moçambique entre setembro e novembro de 2015.
- ⁴ Excluindo-se os CFM, empresa pública responsável pelos portos e caminhos de ferro do país.
- ⁵ Tradução nossa. No original: “At district level, the transport of agricultural commodities has tended to be carried out by informal road transporters using means such as bicycles, tractors, small-capacity vans and trucks of up to 10 tons”.
- ⁶ Pequenas vans de cerca de 15 lugares, responsáveis pela quase totalidade do transporte coletivo no país, carregando pessoas e cargas em escala nacional e intra-urbana, esta última abordada por Maloa (2016).

Referências

ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DE ESTRADAS (ANE). **Estratégia do Setor de Estradas 2007-2011 – Relatório Final**, agosto de 2006. Disponível em: <ane.gov.mz/?wpfb_dl=67 >. Acesso em: 26 jul. 2017.

ARROYO, Maria Mónica. **Território nacional e mercado externo**: uma leitura do Brasil na virada do século XX. 2001. 250 f. Tese (Doutorado em Geografia), Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2001.

_____. “A economia invisível dos pequenos”. In: **Le Monde Diplomatique**, Ano 2, p. 30-31, 2008. Disponível em: < <http://diplomatique.org.br/a-economia-invisivel-dos-pequenos/>>. Acesso em: 26 jul. 2017.

CASTEL-BRANCO, Carlos Nuno. Os Mega Projectos em Moçambique: que contributo para a economia nacional? In: **Fórum da Sociedade Civil sobre Indústria Extractiva**. Maputo, 27 e 28 de novembro de 2008. Disponível em: < http://www.iese.ac.mz/lib/noticias/Mega_Projectos_ForumITIE.pdf>. Acesso em: 26 jul. 2017.

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

DIBBEN, Pauline. Transport, trade and economic development in Mozambique: an agenda for change. In: BRITO, L.; CASTEL-BRANCO, C. N.; CHICHAVA, S.; FRANCISCO, A. (Org.). **Reflecting on Economic Questions**. Maputo: IESE, 2009. p. 196-214.

FONSECA, Madalena Pires. Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique. **Africana Studia**, Porto, n. 6, p. 201-230, 2003.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). **Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2013**. Disponível em <http://www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/transporte-e-comunicacao>>. Acesso em: 26 jul. 2017.

_____. **Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2009-2011**. Disponível em <http://www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/transporte-e-comunicacao>>. Acesso em: 26 jul. 2017.

MALOA, Joaquim Miranda. **A urbanização moçambicana**: uma proposta de interpretação. 2016. 373 p. Tese (Doutorado em Geografia), Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2016.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (MTC). **Estratégia para o desenvolvimento integrado do sistema de transportes**, 2008. Disponível em: < <http://www.mtc.gov.mz/attachments/article/161/EstrategiaMTCAPublicar.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2017.

MOÇAMBIQUE. Conselho de Ministros. Decreto nº 50/2000, de 21 de Dezembro. Aprova o sistema de classificação de estradas. In: **Boletim da República**, Maputo, I Série, n. 51, 21 dez. 2000.

_____. Decreto nº 11/2009, de 29 de Maio. Aprova o Regulamento de Transporte em Automóveis. In: **Boletim da República**, Maputo, I Série, n. 21, 29 mai. 2009.

MUNGÓI, Cláudio Artur. **Desenvolvimento regional no Vale do Zambeze: Moçambique em Perspectiva**. 2008. 263 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Rural), Faculdade de Ciências Económicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.

PEREZ-NIÑO, Helena. O caminho pela frente: desenvolvimento actual e perspectivas futuras do sector do transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique: um estudo de caso do Corredor da Beira. In: BRITO, L.; CASTEL-BRANCO, C. N.; CHICHAVA, S.; FRANCISCO, A. (Org.). **Desafios para Moçambique 2014**. Maputo: IESE, 2013. p. 195-227.

PONS, Joana Maria Seguí; BEY, Joana Maria Petrus; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. Nuevas perspectivas para la Geografía de los transportes: algunas aportaciones temáticas y conceptuales del nuevo milenio. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística**. Diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 147-184.

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.

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

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

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

WOOD, Geoffrey; DIBBEN, Pauline. Ports and shipping in Mozambique: current concerns and policy options. **Maritime Policy and Management**, Londres, v. 32, n. 2, p.139-157, 2005.

Recebido em: 24/05/2017

Aceito em: 12/08/2017