Estado, financeirização de rodovias e tensões sociais no uso do território: uma análise a partir da Estrada Circular de Maputo – Moçambique

DOI: 10.54446/bcg.v15i2.3938

Lucas Atanásio Catsossa[1], *Fabrício Gallo*[2]

Resumo

O presente texto analisa o papel do Estado na viabilização do financiamento e construção da Estrada Circular de Maputo, como também os mecanismos que nortearam sua concessão à REVIMO e as contradições e conflitualidades que emergem deste processo. A REVIMO é uma entidade anônima e não foi ela quem construiu a Estrada Circular de Maputo. Mesmo assim, anualmente, a REVIMO consegue gerar lucros extraordinários em milhões de meticais, cujos beneficiários são as elites políticas que governam o país e altos funcionários públicos lotados nas instituições que compõem a estrutura acionista. Desde o início, a entidade foi alvo de questionamentos, tendo, mais tarde, desaguado em protestos populares, em que se alegava que as praças de pedágio implantadas nessa infraestrutura eram ilegais e injustas. Esses protestos cresceram durante as manifestações pós-eleitorais de 2024, os quais, culminaram com a destruição e vandalização das praças de pedágio e outras infraestruturas conexas da REVIMO. Paradoxalmente, nesses protestos sociais populares, o Estado apareceu do lado da entidade, defendendo e protegendo os interesses dessa concessionária. Através da polícia, o Estado protegia as infraestruturas da REVIMO como forma de evitar a sua vandalização pelos manifestantes. No âmbito da proteção das infraestruturas, a polícia reprimia os manifestantes na tentativa de dispersá-los, usando gás lacrimogênio, balas de borrachas, e nalguns casos, munições verdadeiras.

PALAVRAS-CHAVE: Estado; Moçambique; Estrada Circular de Maputo; REVIMO; Disputas pelo uso do território.

1 Universidade Púnguè – UniPúnguè/Extensão de Tete, Moçambique. Pós-Doutorando em Geografia pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" – UNESP/Campus Rio Claro, São Paulo, Brasil. Bolsista da FAPESP/UNESCO – TWAS – The World Academy of Sciences. E-mail: lucas.catsossa@unesp.br. OrciD: https://orcid.org/0000-0002-3883-4807.

2 Professor Associado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" – UNESP/Campus Rio Claro, São Paulo, Brasil. E-mail: fabricio.gallo@unesp.br. OrciD: https://orcid.org/0000-0001-7674-918X.

Introdução

Desde a primeira década do século XXI, o território moçambicano tem sido palco recorrente de processos de modernização sob viés neoliberal, graças à globalização capital financeiro mundializado, onde o Estado tem desempenhado um papel preponderante. Nesse processo de modernização do território, o Estado não aparece apenas como agente mobilizador do financiamento, mas também como planejador, executor e fiscalizador, com o objetivo de induzir o desenvolvimento territorial. Embora o processo de modernização do território sob viés neoliberal recente em Moçambique já tenha deixado marcas noutros países no século passado.

No caso moçambicano, esse processo está a dar de forma violenta nos territórios por onde o capital financeiro se implantada. Nesses territórios, a realidade vislumbra tratar-se da implantação da tirania e/ou ditadura do dinheiro[3]. A Estrada Circular de Maputo, representa a face exata da modernização do território sob viés neoliberal, onde a tirania e ditadura do dinheiro, são as características principais de um processo contraditório e desigual do desenvolvimento capitalista. A Estrada Circular de Maputo está localizada na cidade de Maputo, capital moçambicana. De acordo com o censo populacional de 2017, a cidade de Maputo tinha cerca de 1.120.867 habitantes distribuídos em seis distritos urbanos.

É na cidade de Maputo onde vive a elite moçambicana ligada ao partido FRELIMO (Frente de Libertação de Moçambique), a qual governa o país desde 1975. É essa elite que controla o Estado, com o qual tem viabilizado negócios milionários, como, por exemplo, o das portagens[4] na Estrada Circular de Maputo, e tantas outras distribuídas em vários lugares do país, sobretudo, na região central, cujas informações das empresas gestoras não estão disponíveis devido à falta de transparência. Essa elite que governa o país concentra a maior parte da riqueza nacional. No entanto, tem sido noticiado uma parte desta riqueza, é investida imóveis no exterior, com destaque para África do Sul, e outra em paraísos fiscais.

Paradoxalmente, é nas periferias da cidade de Maputo, onde vive a maioria pobre, a qual está desprovida de ter acesso aos direitos sociais básicos (saúde, educação, água potável, transporte público, saneamento, segurança pública, emprego, habitação etc.). A livre circulação é um dos direitos sociais básicos que, com a construção da Estrada Circular de Maputo, foi cortada da população residente nos bairros periféricos da capital moçambicana, numa infraestrutura rodoviária fruto de uma dívida pública. Sucede que após das atividades de construção, essa infraestrutura foi privatizada e concessionada a uma entidade anônima de nome REVIMO (Rede Viária de Moçambique).

3 Sobre os desdobramentos da implantação da tirania e/ou ditadura do dinheiro, consulte Santos (2013).

4 No Brasil, as "portagens" são as conhecidas "praças de pedágio", presentes em muitas rodovias do país.

No entanto, após ganhar a concessão num processo marcado pela falta de transparência, a REVIMO implantou uma nova ordem, tendo, contudo, erguido portagens ao longo da Estrada Circular de Maputo. Vendo-se cercada, e sem condições financeiras para pagar diariamente a REVIMO pelo uso da Estrada Circular de Maputo, na tentativa de exercer plenamente o seu direito a livre circulação, no primeiro momento a população residente nas periferias da cidade de Maputo tentou negociar as taxas cobradas pela concessionária, onde o Estado optou pela neutralidade, mas sem sucesso. Mais tarde, a população viu-se forçada a lutar contra as portagens, numa tentativa de pressionar a REVIMO a reduzir os preços cobrados, um processo que teve intervenção do Estado.

Estado e mobilização do capital financeiro na construção da Estrada Circular de Maputo

No contexto moçambicano, não é possível falar da Estrada Circular de Maputo sem enfatizar o papel exercido pelo Estado para a sua execução. O Estado é o ponto de partida para a compreensão das dinâmicas espaciais e o processo de planejamento do território nacional. No entanto, a conceituação do Estado é fundamental para a compreensão dos mecanismos usados para a mobilização do financiamento, com o qual busca induzir diferentes projetos de desenvolvimento territorial em diferentes escalas administrativas. Por inerência da sua existência, o Estado é responsável pela criação de condições materiais para a efetivação dos projetos de desenvolvimento territorial, dos quais, pode-se destacar as infraestruturas rodoviárias (estradas e pontes).

Através da sua política econômica, o Estado exerce o papel mobilizador do financiamento público-privado para a viabilização desses projetos visando a infraestruturação do país em várias escalas administrativas. Por sua vez, por meio de legislações especificas, o Estado surge como entidade regulamentadora dos fluxos financeiros no quadro da Parceria Público-Privado (PPPs). Por causa dessa função regulamentadora dos fluxos financeiros, Brettas (2020, p. 35) entende que "o Estado é o grande impulsionador das oportunidades de rentabilidade financeira", as quais são materializadas no território. A busca pela rentabilidade financeira envolve várias frações de poder, as quais buscam no Estado as oportunidades.

Neste processo, o Estado aparece como entidade mediadora e equilibradora das forças e dos interesses de diversos grupos sociais. O Estado que atua desta forma na sociedade de classes, é o Estado capitalista. Em seu livro, Osório (2018) entende que o Estado capitalista não surge isoladamente, mas sim, em coletivo, enquanto um sistema de Estados, sendo essa multiplicidade um traço estrutural do capitalismo. De acordo com este autor, no contexto da sociedade de classes:

> O Estado deriva-se factualmente das relações sociais capitalistas, ou seja, contraditoriamente, não sendo um elemento lógico, autônomo, do capital, nem atende à média de um elemento coletivo ideal, pois, não há uma central de inteligência que o oriente, nem

> uma razão funcionalista guiando a dinâmica político-social (OSÓRIO, 2018, p. 224)

Por esta razão, Osorio (2014) entende que "o *Estado capitalista* não expressa apenas uma correlação de forças na qual predominam os interesses das classes dominantes", mas sim, *é antes de mais nada, uma relação social que cria forças e modifica essas correlações em favor dos que dominam*" (OSÓRIO, 2014, p. 51 itálicos do original). Entretanto, ao estudar o Estado no contexto da sociedade de classes, Poulantzas (2000) chegou ao entendimento de que funcionava como um estruturador e organizador das frações sociais em constante conflito e disputa para a materialização dos seus interesses. Embora internamente note-se a manifestação dos interesses das classes sociais subalternas, segundo este autor "o Estado constitui, portanto, a unidade política das classes dominantes: ele instaura essas classes como classes dominantes" (POULANTZAS, 2000, p. 129).

Na sociedade de classes, o Estado, é antes de tudo, um representante dos interesses da classe dominante, e não necessariamente dos dominados. O Estado, então, seria uma condensação de relações sociais num determinado momento histórico e contexto geográfico (POLANTZAS, 2000). Ao analisar o papel do Estado na sociedade de classes, Osório (2014) adverte que se trata duma entidade muito complexa, uma vez que atua apenas no sentido de condensar as relações sociais e, contudo, de poder. Diante dessa complexidade do Estado, sobretudo, o seu papel na sociedade de classes, o Estado passa a ser compreendido como "todos aqueles aparatos nos quais há uma relação de poder entre as classes sociais, em poucas palavras, onde há luta de classes" (IASUANI, 1984, p. 48).

Entretanto, uma vez alvo de disputas pragmáticas, enquanto entidade política, responsável pela organização das classes sociais, o Estado acaba se conformando como a principal arena do jogo político (COSTA, MANOCCHIO & GALLO, 2022) envolvendo diferentes frações de poder, visando materializar os seus múltiplos interesses. Em outras palavras, "o Estado se configura como arena de disputa entre classes sociais e frações de classe, cada qual buscando fazer com que o Estado encampe suas bandeiras" (COSTA, MANOCCHIO & GALLO, 2022, p. 5). No entanto, as disputas entre as classes sociais distintas e com interesses antagônicos presentes no Estado, de acordo com Osório (2020) não levam necessariamente, a superação do capitalismo.

Neste sentido, na sociedade capitalista, a luta de classes encontra sua permanência no Estado. Tal cenário acontece porque no capitalismo, o Estado não está isento a reprodução de contradições, as "quais derivam, numa primeira instância, das disputas no seio das próprias classes dominantes" (OSÓRIO, 2014, p. 49). Com isso, são as classes dominantes dentro do Estado que seriam as responsáveis pela emergência dessas disputas, as quais têm a sua materialidade no território. Entretanto, com o advento da globalização neoliberal, as disputas entre classes sociais em busca de condições para a materialização dos seus interesses a partir do Estado, ganharam uma nova dinâmica. Diante globalização neoliberal, o Estado não suportou a pressão das forças dominantes, e como consequência disso, emergiu uma nova onda da sua

expropriação, o que fez com que deixasse de lado as suas funções essenciais, como, por exemplo, as de manter o equilíbrio entre diferentes fracções de classes em disputa (BAUMAN, 1999).

Sob a égide da globalização neoliberal, classificada por Santos (2013) como sendo perversa sob ponto de vista socioespacial, o Estado passou a ser "caricatura de si mesmo, tolhido de vários de seus espaços de atuação, com evidente deterioração dos papéis que cumpria, em essencial estímulo do desenvolvimento" (GALVÃO, 2013, p. 18). Se antes o Estado era pensado sob paradigma da unicidade e indivisibilidade do seu território, com o advento da globalização neoliberal viu-se (metido) numa encruzilhada. Sem forças suficientes para se impor diante da nova realidade espacial, o Estado passou a submeter-se aos ditames do capital financeiro globalizado, servindo assim como um sustentáculo para a sua expansão, manutenção e reprodução ampliada.

Em Moçambique, o Estado atual funciona nesses moldes, e esse cenário, começa na década de 1980 quando aderiu a reformas econômicas impostas pelas instituições de *Bretton Woods* – Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional (FMI) após o colapso do programa socialista da FRELIMO (Frente de Libertação de Moçambique, partido no poder desde 1975). No caso moçambicano, a Constituição de 1990 é que oficializou o neoliberalismo no país, o qual alcançou muitos setores, dos quais, no de infraestruturas rodoviárias, o Estado é forçado, conforme as leis do mercado, a recorrer a crédito bancário. No setor de infraestruturas rodoviárias (estradas e pontes), o Estado criou uma instituição pública, cujo objeto é mobilizar o Investimento Direto Externo (IDE) junto dos parceiros de cooperação para financiar a execução dos projetos no país.

Essa entidade responsável pela mobilização do IDE para o país chamava-se Fundo de Estradas. Porém, a execução dos projetos dessas infraestruturas rodoviárias no país, está sob a responsabilidade da Administração Nacional de Estradas (ANE), outra entidade pública, cujas atividades dependem da disponibilização de dinheiro pelo Fundo de Estradas. Após serem construídas com financiamento público, essas infraestruturas rodoviárias têm sido concessionadas às entidades privadas para a sua gestão e exploração capitalista sob alegações de que o Estado não tem capacidade para a sua manutenção.

A Estrada Circular de Maputo, construída pelo Estado Moçambicano, com a finalidade de melhorar a mobilidade urbana na cidade de Maputo, e exemplo clássico disso. Com essa infraestrutura o objetivo era criar dinâmicas socioespaciais, permitindo assim, a ligação rodoviária entre a cidade de Maputo e outras cidades circunvizinhas dentro da Região Metropolitana. Havia um entendimento de que, com a construção da Estrada Circular de Maputo, o trânsito poderia fluir com maior flexibilidade, de tal maneira que descongestionaria algumas avenidas, aliviando assim os motoristas durante as horas de maior fluxo, uma vez que esta infraestrutura rodoviária contemplava vias de acesso alternativas para quem quisesse entrar e sair na (e/ou da) cidade de Maputo.

Imagem 1. Parte do Projeto original da Estrada Circular de Maputo – Moçambique



Fonte: Frame de vídeo obtido em https://www.youtube.com/watch?v=_MRRN5mv27o. Acesso: 11/02/2025

Para a sua construção, o Estado recorreu ao financiamento externo juto ao *Exim-Bank* da China. O valor total aplicado na obra foi de US$ 315 milhões de dólares, dos quais, US$ 300 milhões provinham de um empréstimo bancário feita ao *Exim Bank* da China. O dinheiro que o Estado emprestou junto ao banco chinês seria pago pelos moçambicanos através dos seus impostos. As obras de construção dessa infraestrutura rodoviária estiveram a cargo de uma construtora chinesa, a *China Road and Bridge Corporation* (CRBC). A construção da Estrada Circular de Maputo iniciou oficialmente em 2012, e na altura, pressupunha-se que fosse terminar em 2015. Mas, até 2015, as obras de construção haviam sido terminadas parcialmente, faltando apenas a seção VI e o nó de Tchumene.

O processo de concessão da Estrada Circular de Maputo a REVIMO e suas contradições

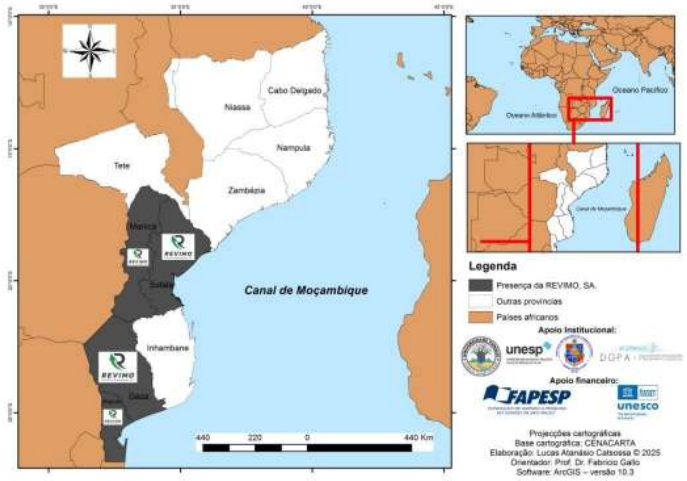
Depois de terminada a construção da Estrada Circular de Maputo, o governo decidiu privatizá-la sob alegações de o Estado não tinha capacidades técnicas e financeiras para manter essa infraestrutura rodoviária em boas condições de transitabilidade. Para tal, foi criada uma entidade privada, cuja missão seria de gerir essa infraestrutura rodoviária. É nesse âmbito que surge a Rede Viária de Moçambique (REVIMO), que logo depois, recebeu a concessão da Estrada Circular de Maputo no quadro das Parcerias Público-Privadas (PPPs), num processo pouco transparente. Não houve chamamento público ou publicação de editais de leilão para a concessão da Estrada Circular de Maputo, apenas o governo fez uma adjudicação direta à REVIMO.

Pelo fato de ter sido uma adjudicação direta, a concessão da Estrada Circular de Maputo à REVIMO, violou a Lei moçambicana n. 15/2011 que regula a contratação, implementação e monitoria de projetos no âmbito das Parcerias Público-Privada (PPP) no país (CDD, 2022), daí a sua inconstitucionalidade (NHAMIRRE, 2022). Para a criação da REVIMO foi necessário extinguir-se a MAPUTO Sul, uma empresa pública que se dedicava à gestão das estradas na região Sul do país, uma delas, a própria Estrada Circular de Maputo.

A REVIMO é uma Sociedade Anônima (S.A.), de direito privado, com sede em Maputo, que tem como objetivo principal a construção, conservação e exploração, sob

sistema de portagens, de estradas e pontes e suas infraestruturas conexas, construídas ou por construir (REVIMO, 2022). Em pouco tempo da sua criação, a REVIMO ganhou outros contratos de concessão de estradas no processo caracterizado por falta de transparência e sem concurso público, o que fez com que esta empresa expandisse o seu raio de atuação. Atualmente, a entidade está presente em duas regiões do país: centro e sul, respetivamente. Na região centro, a REVIMO tem concessões nas províncias de Manica e Sofala. Já na região sul do país a REVIMO obteve concessões na província de Gaza e cidade de Maputo.

Mapa 1. Províncias onde a REVIMO opera em Moçambique



Fonte: Os autores (2025)

No total, a REVIMO controla uma extensão de cerca de 855,9 km de estrada em todo o país, distribuídas entre as regiões centro e sul. No Sul país, a REVIMO controla 567,9 km, dos quais 71,4 km da Estrada Circular de Maputo; 187 km que compreende a Ponte Maputo Catembe e estradas de ligação; 12 km da estrada Marracuene-Macaneta; 61,7 km da estrada Macia-Chóckwè; 32 km da estrada Macia-Praia de Bilene; e 21,8 km da estrada Chóckwè-Macaneta. Já no centro do país, a REVIMO controla a estrada que liga a cidade da Beira ao Posto Administrativo de Machipanda, fronteira com a República do Zimbabwe, numa extensão de 288 km (REVIMO, 2022).

A gestão dessas estradas pela REVIMO é feita por meio de portagens, de onde capta dinheiro, com o qual usa para garantir a manutenção de estradas. Embora a REVIMO esteja nessas duas regiões do país, existe a possibilidade de a entidade expandir os seus negócios para o resto do país, sobretudo, com a construção da Estrada Nacional Número 1, cuja obras ainda estão em curso. Em relação a essa estrada, o governo já adiantou a possibilidade de privatizá-la e entregá-la à gestão privada sob forma de concessão. Sendo a REVIMO, uma empresa que se mostrou ágil na gestão de estradas por meio de implantação de portagens, e pelo fato de ter ligações fortes com as elites da FRELIMO e altos funcionários que gerem o Aparelho do Estado, essa concessionária está em condições de ganhar os contratos de concessões. A REVIMO tem três acionistas na sua estrutura, a saber: o Fundo de Estradas, a Kuhanha e o Instituto Nacional de Segurança Nacional (INSS).

No entanto, o Fundo de Estradas é o maior acionista com 460 milhões de meticais[5] de valor em ações, seguido da Kuhanha e o INSS com 15 milhões de meticais, respectivamente (REVIMO, 2022). O Fundo de Estradas é uma instituição pública, cujo objetivo é mobilizar recursos com vista a financiar a construção de estradas no país. No entanto, não se sabe a origem do dinheiro que o Fundo de Estradas usou para entrar neste negócio. Sendo uma entidade pública, pode-se inferir que usou fundos públicos, os quais são destinados à construção de infraestruturas rodoviárias no país. Sendo Moçambique um país em que as instituições públicas são usadas como "veículos" no âmbito da acumulação privada, é possível inferir que existem possibilidades de o dinheiro público estar a ser usado em benefício de grupos privados.

De acordo com Castel-Branco (2017), o processo de apropriação do Estado como uma das vias pelas quais ocorre acumulação primitiva do capital em Moçambique, em que diferentes frações de poder, algumas quais, as elites políticas e altos funcionários do Estado, buscam extrair vantagens económicas a partir dos cargos que ocupam. No entanto, devido à falta de transparência, existe maior possibilidade da porcentagem recebida pelo Fundo de Estradas proveniente no negócio das portagens sob a gestão da REVIMO na Estrada Circular de Maputo estar a beneficiar essa classe social, cujos interesses seriam alheios aos da maioria dos moçambicanos. Em relação a Kuhanha, sabe-se que é uma entidade privada, a qual é responsável pela gestão de fundos de pensões descontadas aos trabalhadores ao Banco de Moçambique.

No entanto, a Kuhanha tem por função, gerir os fundos de pensões dos trabalhadores do Banco de Moçambique, para que estes possam pagar as suas reformas na velhice, de modo a ter uma vida "condigna". Neste sentido, a Kuhanha é uma entidade de direito privado que disputa no mercado de capitais e financeiro, buscando firmar-se como (re)capitalizador[6]. Não se sabe quem são essas pessoas que compõem a Kuhanha no negócio das portagens que estão sob a gestão da REVIMO na Estrada Circular de Maputo (e tantas outras que estão sob o seu controle). No entanto, pode-se imaginar que não são pessoas quaisquer, ou seja, funcionários comuns; pelo contrário, são algumas elites que vêm ocupando cargos de chefia dentro do Banco de Moçambique.

O que se sabe, é que a Kuhanha está a participar no negócio milionário das portagens, buscando obter lucros extraordinários, sem, no entanto, ter contribuído praticamente nada para a construção da Estrada Circular de Maputo. Já no caso do Instituto Nacional de Segurança Social (INSS), é uma instituição pública dotada de personalidade jurídica, com autonomia administrativa e financeira e com patrimônios próprios. Em relação ao INSS, há, no entanto, indícios de que o dinheiro dos

5 Conforme cotação do Banco de Moçambique de 11 de julho de 2025, 1 USD (Dólar dos EUA) equivale a 63,27 MZN (Metical moçambicano). Disponível em: https://www.bancomoc.mz/. Acessado em: 13 jul. 2025.

6 Para mais detalhes, consulte em: https://opais.co.mz/kuhanha-vai-recapitalizar-moza-banco/. Acesso: 11/02/2025.

contribuintes (das instituições públicas e privadas) esteja a ser usado para este negócio milionário de portagens sob a gestão da REVIMO.

Quem se beneficia dos lucros gerados pela REVIMO no âmbito da cobrança das portagens, provavelmente, são grupos sociais ligados ao poder. Aliás, não é a primeira vez que o INSS usa dinheiro dos contribuintes para fazer negócios obscuros em que os beneficiários são as elites políticas e altos funcionários do Estado. O INSS tem sido uma espécie de "vaca leiteira" da elite política ligada ao partido FRELIMO, alguns dos quais, em situação de aposentadoria, e outros, ocupam cargos de chefia no aparelho do Estado. O dinheiro dos pensionistas tem sido frequentemente saqueado e usado para negócios obscuros. Paradoxalmente, os contribuintes não têm sido os beneficiários diretos dos lucros provenientes destes negócios; mas, sim, as elites políticas e outros grupos sociais próximos do poder, e no caso da REVIMO, pode não ser diferente.

Como se pode ver, nenhum dos acionistas da REVIMO participou diretamente na construção da Estrada Circular de Maputo, mas tira desta infraestrutura rodoviária, lucros extraordinários sem fazer praticamente nenhum esforço. Mesmo assim, a entidade investe pouco nos seus negócios (CDD, 2022b), o que permite que racionalize parte dos seus lucros. O único investimento que os acionistas da REVIMO realizaram ao longo da Estrada Circular de Maputo que justifica os lucros milionários que obtêm anualmente, para além da construção do nó de Tchumene, são as portagens e outras infraestruturas conexas, como é o caso da construção dos escritórios onde funciona, aquisição de viaturas, instalação de lâmpadas de iluminação pública etc.

Em algumas vezes, partes da Estrada Circular de Maputo ficam sem iluminação pública, colocando em risco de acidente aos motoristas, num contexto em que diariamente faz cobranças nas portagens. Os únicos lugares que a REVIMO mantém a iluminação, são as portagens (CDD, 2022b). Em relação à falta de iluminação, na reportagem recente feita pela STV Notícias, mostrou a falta de iluminação em muitos lugares ao longo da Estrada Circular de Maputo. Para além disso, essa reportagem revelou também a degradação da Estrada Circular de Maputo, e quando questionada, a REVIMO diz não ser altura para iniciar com as atividades de manutenção alegadamente porque ainda não atingiu os anos que deveria explorar a mesma.

A falta de manutenção da Estrada Circular de Maputo, de acordo com a entidade, resulta também na falta de dinheiro. A REVIMO alega estar a passar por dificuldades financeiras, e justifica-se apontando a suposta insustentabilidade do negócio de portagens. Afirma que o seu negócio não tem estado a compensar quando comparado com o investimento aplicado. De igual modo, afirma ainda que para se (re)capitalizar, tem recorrido os seus acionistas[7]. Essa alegação não se sustenta se comparado com as receitas que a REVIMO faz anualmente nas portagens sob a sua gestão ao em todo o país.

7 Para mais detalhes, consulte em: https://www.youtube.com/watch?v=SDF5kj3pSbg. Acessado em: 11 fev. 2025.

Protestos populares contra cobranças nas portagens da Estrada Circular de Maputo

O lançamento do projeto de construção da Estrada Circular de Maputo trouxe muita euforia e encantos para os motoristas da Região Metropolitana da Grande Maputo. O que gerou essa euforia e encantos, não é apenas o fato de que esse projeto iria melhorar a mobilidade urbana nesta região, mas por se tratar de uma das infraestruturas rodoviárias mais moderna do continente africano. Mas, essa euforia não durou por muito tempo. Momentos depois, transformou-se num pesadelo, e, contudo, numa desilusão, uma vez que se viu a implantação de portagens ao longo da Estrada Circular de Maputo, sem, no entanto, um debate púbico para explicar-se as razões pela aplicação daquela medida.

Na sequência, emergiram divergências na opinião pública moçambicana: de um lado, o governo em que tentava explicar a importância das portagens para a manutenção da própria infraestrutura, e do outro, a população e as organizações da sociedade civil, a questionar não apenas a medida. Ademais, a população e as organizações da sociedade civil questionavam ainda os interesses à volta e as razões de colocação de tantas portagens na mesma estrada por uma entidade anônima cujas evidências revelavam que não participou financeiramente, e muito menos da concepção e construção dela.

Já que o debate estava cada vez mais tenso, a REVIMO entrou em cena, tentando esclarecer o que considerava equívocos vindos parte da população e das organizações da sociedade civil. Na época, a REVIMO defendeu a importância das portagens, uma vez que seriam úteis para a coleta de dinheiro, o qual serviram para a manutenção a médio e longo prazo da estrada num contexto de degradação. Esse dinheiro, segundo a REVIMO, seria coletado dos motoristas que fariam o uso da Estrada Circular de Maputo, mediante a uma taxa fixa previamente determinada. Na época, essa ideia não reuniu consenso, sendo que depois, foi aberta e publicamente contestada pela população, sobretudo, aqueles que iriam usar a estrada.

A população da cidade de Maputo e residente em outros contextos urbanos dentro da Região Metropolitana do Grande Maputo, não entendia por que uma empresa que não construiu a estrada e nem financiou a mesma, iria cobrar tal taxa aos usuários. Havia um entendimento que se fosse para cobrar, a REVIMO deveria construir por fundos próprios essa infraestrutura rodoviária. E se não usou fundos próprios, então não havia necessidade de cobrar. Enquanto o debate decorria, a REVIMO investia na implantação de portagens. O que a população não sabia é que tais portagens estavam sendo implantadas em locais estratégicos que não permitiria alguém entrar e sair na cidade de Maputo sem pagar pelo uso desta estrada.

Figura 1. Distribuição das portagens da REVIMO no entorno da Estrada Circular de Maputo



Fonte: Captada da tela do computador da página da REVIMO. Org: O autor (2025)

Entretanto, de todas essas portagens, a única não foi construída pela REVIMO é a Portagem Maputo-Catembe (que havia sido construída pela Maputo-Sul, uma empresa pública extinta pelo governo). Quando a Maputo-Sul construiu a Portagem Maputo-Catembe, a ideia era coletar dinheiro para a manutenção da ponte que liga o centro da cidade de Maputo ao distrito urbano Ka-Tembe, separados pelo rio Maputo. Essa ponte foi financiada pelo mesmo banco chinês que financiou a construção da estrada circular de Maputo – *Exi-Bank* da China. Igualmente, foi construída pela mesma construtora chinesa que construiu a estrada Circular de Maputo. Após a construção de portagens pela REVIMO ser concluída na Estrada Circular, a cidade de Maputo ficou praticamente cercada.

A capital moçambicana ficou ilhada por portagens, que para a comunicação terrestre com outros contextos geográficos, ficou dependente do pagamento das portagens por parte dos motoristas. Com base nas observações feitas durante pesquisa de campo (realizada nos primeiros meses de 2025), é possível afirmar que a pessoa que desenhou o projeto de portagens da REVIMO, foi muito inteligente (para não dizer um gênio), ninguém entra e sai da cidade de Maputo, sem, no entanto, pagar pelo uso da estrada. Todos os motoristas que entram e saem da cidade de Maputo, são obrigados a pagar as taxas que lhes são impostas pela REVIMO, as quais não mereceram o debate público, aberto e inclusivo.

Para piorar, no ato da implantação das portagens, a REVIMO não deixou estradas alternativas para aqueles que não têm condições financeiras que lhes permitem pagar pelo uso da Estrada Circular de Maputo utilizarem no ato de seu deslocamento, seja para entrar ou sair dos bairros centrais e periféricos da cidade de Maputo. A partir de então, o consumo da área central da capital e outros bairros periféricos estava condicionado ao pagamento das portagens sob a gestão da REVIMO, cuja implantação vislumbrava se estar diante de um ato tirano no território *maputense*. Tratava-se da implantação da tirania e ditadura do capital financeiro na sua forma mais perversa igual a descrita por Santos (2013), com a qual a REVIMO buscava mecanismo para garantir a sua acumulação e reprodução ampliada, sem, no entanto, dar as pessoas o direito de escolha: se elas querem usar a Estrada Circular de Maputo ou outras estradas alternativas talvez menos modernizadas.

As organizações da sociedade civil já previam um cenário violento com a implantação das portagens ao longo da Estrada Circular pela REVIMO, de tal forma que apelavam o governo sobre a necessidade de criação de vias alternativas para aqueles que não têm condições financeiras usarem. O Centro de Integridade Pública (CIP), uma das organizações da sociedade civil sediada em Maputo, no estudo, chegou a apelar ao governo de modo a "criar vias alternativas antes do início de cobranças das portagens, de forma a se garantir o princípio da igualdade entre os cidadãos e o acesso universal aos serviços públicos" (NHAMIRRE, 2022, p. 1). Mesmo assim, o governo, na altura dos fatos, sob a liderança do presidente Filipe Nyusi, ignorou, mostrando-se indiferente a esse apelo que se traduzia nos gritos dos motoristas que faziam o uso da Estrada Circular de Maputo para chegar aos diferentes lugares dentro e fora da capital moçambicana. Nessa altura, o CIP apontava também para a inconstitucionalidade e ilegalidade da concessão da Estrada Circular de Maputo, e consequentemente, a implantação de portagens.

Outras organizações da sociedade civil entraram na disputa, tentando barrar as cobranças nas portagens por considerarem também inconstitucional e ilegal a concessão da Estrada Circular de Maputo à REVIMO. O destaque vai para o Centro para Democracia e Desenvolvimento (CDD), atualmente, Centro para Democracia e Direitos Humanos, a qual está sediada na cidade de Maputo, cujo diretor é o Prof. Dr. Adriano Nuvunga. Em 2022, o CDD solicitou à Administração Nacional de Estradas (ANE), entidade pública responsável pela constrição e fiscalização das estradas no país, informações sobre o processo de concessão da Estrada Circular de Maputo à REVIMO e sobre a instalação de portagens e a fixação das taxas, as quais passariam a ser pagas pelos automobilistas.

Nessa altura, o CDD pedia essa informação de modo a verificar se a concessão da Estrada Circular de Maputo, e consequentemente, a instalação de portagens e as respectivas taxas, estavam conforme a lei e/ou com o interesse público (CDD, 2022). Entretanto, a ANE recusou-se a fornecer as informações detalhadas sobre este processo ao CDD. Em consequência, ainda no ano de 2022, o CDD interpôs uma providência cautelar no Tribunal Administrativo de Moçambique (responsável por julgar litígios que envolvem a administração pública), na tentativa de impedir o início da cobrança de taxas nas portagens implantadas pela REVIMO ao longo da Estrada Circular de Maputo (DW, 2022).

Mesmo assim, o CDD não conseguiu impedir o início das cobranças nas portagens sob a gestão da REVIMO na referida Estrada. Mais tarde, o CDD ficou sabendo que a suspensão da providência cautelar interposta, teria sido arquitetada por frações de poder dentro do próprio Tribunal Administrativo, interessadas na acumulação privada de capital por meio de cobranças nas portagens implantadas pela REVIMO na Estrada Circular de Maputo. No entanto, depois de ver a sua providência cautelar arquivada no Tribunal Administrativo, o CDD avançou com a recolha de assinaturas visando submeter uma petição na Assembleia da República de forma a exigir justiça.

No entender do CDD, a implantação destas portagens, para além de ser uma afronta à livre circulação dos cidadãos, era também um mecanismo, com a qual os acionistas da REVIMO usavam para extorquir a população. Enquanto as organizações da sociedade civil faziam apelos ao governo de modo a criar estradas alternativas (no caso do CIP) e tentavam barrar o início das cobranças nas portagens sob alegação de que eram inconstitucionais, ilegais e injustas (no caso do CDD), a população tentava se organizar para entrar em cena, de modo a protestar. No entanto, à medida que o tempo foi passando, a população foi ganhando a consciência de que havia uma necessidade de se reorganizar e contestar-se a cobrança nas portagens.

Para a população, estava claro que o CIP e o CDD não iriam vencer a luta sozinhas, que havia necessidade de se juntarem ao movimento contestatário que já tinha sido iniciado por essas duas organizações. Momento depois, viu-se grupos sociais organizados a submeter um documento no Conselho Municipal de Maputo, a informar que iriam as ruas para protestar contra as cobranças nas portagens que haviam sido implantadas, sob alegações de que eram inconstitucionais, ilegais e injustas. O Conselho Municipal de Maputo recebeu o documento, mas não autorizou as manifestações. Não tendo recebido a resposta, a população foi à rua para protestar contra a cobrança nas portagens, mas viu-se impedida pela polícia, que teria se posicionado em diferentes pontos estratégicos dentro da cidade de Maputo.

Várias especialidades da polícia foram mobilizadas para impedir as manifestações, com destaque para a Unidade de Intervenção Rápida (UIR), que é a mais violenta, cruel e letal nas suas ações; polícia canina e civil, só para citar alguns exemplos. Para os manifestantes, através desta ação da polícia, estava claro que a REVIMO era uma entidade, que foi constituída para extorquir o povo. A partir da ação da polícia, as suspeitas de que a REVIMO era uma entidade, cujos maiores beneficiários dos lucros eram as elites políticas ligadas ao partido FRELIMO, aumentaram ainda mais no país.

Para as organizações da sociedade civil, se a REVIMO não beneficiasse as elites políticas da FRELIMO, não havia razões para o Estado mobilizar a polícia para impedir a população a se manifestar. Em Moçambique, o Estado é controlado pela FRELIMO desde 1975, assim sendo, estando no poder, pode muito bem inviabilizar qualquer cenário que tente atrapalhar o processo de acumulação privada, se os seus interesses estiverem em causa.

No caso das portagens sob a gestão da REVIMO, há indícios de que as elites da FRELIMO estejam envolvidas no negócio. Se não estivessem, o governo tornaria público o acordo de concessão da Estrada Circular de Maputo, o qual continua ainda sob o sigilo mesmo diante da pressão exercida pelas organizações da sociedade civil e as populações. Com o Estado a seu favor, a REVIMO foi exercendo as suas atividades tranquilamente mesmo diante de cenários que revelavam a existência de inconstitucionalidades e ilegalidades na sua operação.

Nesse período, conforme foi demonstrado anteriormente, a REVIMO faturou milhões de meticais, coletados dos bolsos dos cidadãos que faziam o uso da Estrada

Circular de Maputo sem muito esforço. O que a REVIMO não imagina é que os seus momentos de "glória" estavam quase a terminar. Por vários momentos, a população pediu para que a REVIMO reduzisse a taxa cobrada nas portagens sob a sua gestão, mas optou por ignorar, acreditando que nada poderia impedir a coleta de dinheiro nas portagens, já que o Estado estava do seu lado, e em prontidão para repelir qualquer tentativa de interrupção das suas atividades nas portagens.

Esses apelos vinham sendo feitos desde 2022 pela população. Em 2024, o cenário viria mudar para a REVIMO, sobretudo, após a realização das eleições presidenciais. Durante o período das manifestações pós-eleitorais convocadas e lideradas por Venâncio Mondlane a partir da sua página oficial do *Facebook* e da "parte incerta", com as quais contestava a fraude eleitoral, as portagens sob a gestão da REVIMO passaram a ser alvos dos manifestantes que apoiavam a sua luta política. Neste processo, todas as portagens da REVIMO e outras infraestruturas, sobretudo, administrativas foram destruídas, vandalizadas, e parte delas, queimadas pelos manifestantes, que em apoio a Venâncio Mondlane, exigiam a reposição da suposta verdade eleitoral o Conselho Constitucional.

Entretanto, nem o Estado que estava pronto para repelir e impedir qualquer tentativa de paralisar as suas atividades nas portagens sob a gestão da REVIMO, foi capaz de evitar o pior cenário. Sucede que há casos em que a própria polícia fugia da fúria dos manifestantes por forma a preservar a sua vida. A seguir a isso, os manifestantes entravam em ação, destruindo, vandalizando e saqueando parte dos materiais disponíveis, e no fim, queimavam antes de abandonar. O pior cenário das destruições e vandalizações das portagens e outras infraestruturas conexas da REVIMO, ocorreu logo na sequência ao anúncio e validação dos resultados eleitorais pelo Conselho Constitucional, os quais eram contestados por Venâncio Mondlane, onde a FRELIMO e o seu candidato Daniel Chapo, eram os vencedores.

Imagem 2. Portagem da REVIMO instalada em Cumbeza queimada por populares durante as manifestações pós-eleitorais em dezembro de 2024



Fonte: Moznews (2025)

A portagem de Cumbeza é a que mais sofreu os efeitos das manifestações. Para além de ser ateada fogo, e das cabines de cobranças serem quebradas, a infraestrutura administrativa foi também pilhada e incendiada. Os computadores, os ar-condicionado e outros bens foram saqueados e furtados pelos manifestantes.

Imagem 3. Cabines de cobranças e infraestrutura administrava da portagem de Cumbeza vandalizadas pelos manifestantes



Fonte: pesquisa de campo (2025).

Pelo que se assistiu durante as manifestações, as populações apenas esperavam um momento certo para agir e alguém que os liderasse. Neste caso, o período pós-eleitoral foi visto pelas populações como o momento exato e oportuno para paralisar as cobranças nas portagens da REVIMO, que por muito tempo, mostrou-se arrogado ao pedido de redução das taxas. Neste processo, Venâncio Mondlane acabou aparecendo como líder e herói desse movimento. Uma vez que o cenário gerado pelas manifestações era caótico, a REVIMO teve que ceder à pressão popular, interrompendo temporariamente as cobranças nas portagens.

Mais tarde, a REVIMO tentou voltar com as cobranças nas portagens, sobretudo, a Portagem da Costa do Sol, mas não teve sucesso, pois, os motoristas e a população no geral, não permitiam. No entanto, cada tentativa de cobrança nas portagens por parte da REVIMO, os motoristas e a população bloqueavam as estradas, destruindo infraestruturas inclusive. Em algumas situações, culminava em violência, uma vez que se nota a presença policial nas portagens para impedir qualquer tentativa dos manifestantes em bloquear as estradas. Por causa dessa pressão popular, a REVIMO foi forçada a suspender por completo a cobrança nas portagens instaladas na Estrada Circular de Maputo, esperando algum dia retornar, caso houvesse algum consenso político entre o governo e Venâncio Mondlane, no sentido de suspensão das manifestações no país.

A única portagem da REVIMO que se manteve funcional e ativa é a Portagem da Catembe, mas sob a vigilância da Unidade de Intervenção Rápida (UIR), com arma em punho. Nas portagens da Estrada Circular de Maputo, a REVIMO cancelou temporariamente os contratos com os seus trabalhadores, sob alegações de que o objeto de trabalho pelo qual teriam sido contratados, não estava a gerar receitas por conta das destruições e vandalizações ocorridas durante as manifestações. A REVIMO só voltou com as suas atividades na Estrada Circular de Maputo a partir do mês de maio de 2025, após consensos entre o governo e Venâncio Mondlane, com os quais a suspensão definitiva das manifestações.

Nesse seu retorno, a REVIMO iniciou a cobrança nas portagens a partir do dia 15 de maio, mas com novas taxas. Se antes os motoristas que conduzem os transportes semicoletivos de passageiros (vulgos "Chapa 100") pagavam *10 meticais*, a partir do dia 15 de maio, passaram a pagar 5 meticais. Os transportes coletivos de passageiros (veículos de classe 2), cujos motoristas pagavam *35 meticais* a cada entrada e saída, passaram a pagar *25 meticais*. Os motoristas de carros particulares que vivem nas imediações das portagens, que antes pagavam *16 meticais*, passaram a pagar *10 meticais*. Os autocarros articulados de transporte de mercadorias que antes pagavam *380 meticais*, passaram a pagar *130 meticais* (Governo de Moçambique, 2025).

A redução das taxas cobradas nas portagens sob a gestão da REVIMO, não ocorreu apenas para as que estão instaladas na Estrada Circular de Maputo, mas também em outros lugares do país. Nos finais de maio de 2025, o presidente da república, Daniel Chapo, suspendeu temporariamente algumas portagens sob a gestão da REVIMO localizadas na província de Gaza, alegadamente porque revelaram-se ser insustentáveis. Tal insustentabilidade, segundo o presidente da república, deve-se ao número reduzido de viaturas que circulam diariamente nesses nessas estradas. No entanto, o presidente da república não explicou como ficarão os trabalhadores que exerciam as suas funções nessas portagens da REVIMO, cujas cobranças foram suspensas temporariamente na província de Gaza.

Considerações Finais

A concessão da Estrada Circular de Maputo à REVIMO, uma entidade anônima, traduz-se na privatização dessa infraestrutura para fins da acumulação privada do capital, cujos beneficiários, são os acionistas, dos quais, o Fundo de Estradas, acionista majoritário, seguido do Instituto Nacional de Segurança Social (INSS) e da Kuhanha, respectivamente. O negócio das portagens envolvendo a REVIMO não é transparente, o que suscita especulações de que a sua existência não tem nada a ver com a melhoria das condições de mobilidade urbana. Mas, visa apenas lucrar por meio da cobrança de taxas aos motoristas que usam diariamente a Estrada Circular de Maputo.

Essa falta de transparência aumenta tem aumentado ainda mais suspeitas de que quem tira benefícios nos negócios das portagens instaladas na Estrada Circular de Maputo, é elite política da FRELIMO, e alguns funcionários públicos que ocupam altos cargos no Estado, os quais nada fizeram para a construção dessa infraestrutura rodoviária. Os lucros da REVIMO são extraordinários, os quais levantam o debate sobre a necessidade de tornar púbico o contrato de concessão da Estrada Circular de Maputo e outras estradas sob a sua gestão. Sucede que mesmo diante desse cenário, a REVIMO não tem feito investimento capaz de corresponder os lucros que conseguiu acumular desde que iniciou as suas atividades na Estrada Circular de Maputo.

Nem sempre ocorrem manutenções rotineiras conforme está escritos nos seus relatórios publicados anualmente. Em alguns trocos, a Estrada Circular de Maputo já se encontra em processo de degradação, necessitando de manutenção, não apenas rotineira, mas estrutural, uma vez há lugares onde o asfalto mostra sinais de ondulação, cenário que tem contribuído para o desgaste das viaturas, aumentando

assim custos de manutenção aos seus proprietários. Em alguns momentos, a Estrada Circular de Maputo fica sem iluminação pública em alguns lugares. Este cenário tem coloca em perigo a vida das pessoas que fazem o uso dela para chegarem em diversos lugares, tanto dentro da cidade de Maputo, como também foram desse contexto urbano.

Em relação às destruições e vandalizações das portagens e outras infraestruturas conexas da REVIMO (sobretudo, administrativas), em parte, é resultado na arrogância da própria concessionária. Por muito tempo, a população pediu a redução da taxa cobrada, mas ignorou. Entretanto, pela forma como as manifestações ocorreram, seria difícil as portagens da REVIMO não serem destruídas e vandalizadas pelos manifestantes que apoiavam a causa de Venâncio Mondlane. Esses manifestantes não escolhiam, destruíam tudo o que encontravam pela frente que fosse suspeito em ter alguma ligação com as elites da FRELIMO.

Já que por muito tempo se falava que as elites políticas da FRELIMO são as que tiravam benefícios das portagens da REVIMO, logo era um alvo certo dos manifestantes, pois, a ideia era destruir a sua base da acumulação. Contudo, num contexto em que não há clareza no negócio da REVIMO, em que há fortes indícios de que parte desse dinheiro vai para os bolsos de determinados grupos sociais, e que está claro que a REVIMO não vai pagar a dívida contraída pelo Estado ao *Exi-Bank* da China no âmbito da construção dessa infraestrutura, a luta travada pela população e por automobilistas, era legítima.

Bibliografia

BAUMAN, Zygmunt. *Globalização:* as consequências humanas. Tradução: Marcus Penchel, Editora: Zahar, Rio de Janeiro, 1999.

BRETAS, Tatiana. *Capitalismo dependente, neoliberalismo e financeirização de políticas sociais no Brasil*. Editora: Consequência, Rio de Janeiro, 2020.

CASTEL-BRANCO. Carlos Nuno. A lógica histórica da acumulação primitiva de capital em Moçambique. In: BRITOS, Luís et all., (Orgs). *Desafios para Moçambique 2017*. Editor: IESE, p. 257-302, Maputo, 2017.

CDD. *Mais lucros, menos investimentos: REVIMO deixa Estrada Circular de Maputo às escuras!* Ano V, nº 470, Maputo, 2023b.

COSTA, Bruno Moreira Riani; MANOCCHIO, Fernando Guilherme Silveira & GALLO, Fabrício. Disputas políticas pelo uso do território: a ascensão de investidores institucionais no setor de concessões rodoviárias frente ao enfraquecimento das grandes construtoras. In: Revista *GEOgraphia*, vol: 24, n. 52, p. 1-19, Niterói, 2022.

DW. *CDD entrega providência cautelar contra portagens em Maputo*. 2022. Disponível: https://www.dw.com/pt-002/cdd-avan%C3%A7a-com-provid%C3%AAncia-cautelar-e-peti%C3%A7%C3%A3o-contra-portagens-em-maputo/a-60508742. Acesso: 11/02/2025.

GALVÃO, António Carlos E. Apresentação. In: STEIMBERGER, Marília (Org). *Território, Estado e Políticas espaciais*. Ler Editora, p. 17-20, Brasília, 2013.

GOVERNO DE MOÇAMBIQUE. *Comunicado – circular portagens final.* Ministério dos Transportes e Logísticas, Maputo, 2025.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. 1ª edição, Ed: Annablume, SP, 2005.

ISUANI, Ernesto A. Três enfoques sobre o conceito de Estado. In: *R. C. pol*, 27(1), p. 35-48, RJ, 1984.

MOZNEWS. *REVIMO quer retomar cobrança de tarifas de portagem na segunda-feira*. 2025. Disponível em: https://mznews.co.mz/revimo-quer-retomar-cobranca-de-tarifas-de-portagem-na-segunda-feira/. Acesso: 10/02/2025.

NHAMIRRE, Borges. *Portagens na Estrada Circular de Maputo - Inconstitucionalidade e manipulação da Lei.* CIP, Edição, nº. 1, Maputo, 2022.

OSÓRIO, Jaime. *O Estado no centro da mundialização:* a sociedade civil e o tema de poder. 1ª edição, Editora: Outras expressões, São Paulo, 2014.

OSÓRIO, Luís Filipe. *Imperialismo, Estado e relações internacionais*. Editora: Ideias & Letras, 2ª reimpressão, São Paulo, 2020.

POULANTZAS, Nicolas. *Estado, poder e socialismo*. Ed: Paz e Terra, SP, 2000.

REVIMO. *Relatório de gestão e contas 2022*. Maputo, 2022.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização:* do pensamento único a consciência universal. Editora: Record. São Paulo, 2013.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da FAPESP — Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Brasil), Processo nº 2024/07742-7 e CNPq — Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Processos nº 307200/2022-1 e 420048/2022-7.

State, financialization of roads and social tensions in the use of territory: an analysis based on the Maputo Circular Road – Mozambique

This text analyzes the role of the State in facilitating the financing and construction of the Maputo Circular Road, as well as the mechanisms that guided its concession to REVIMO and the contradictions and conflicts that emerge from this process. REVIMO is an anonymous entity and did not build the Maputo Circular Road. Even so, REVIMO manages to generate extraordinary profits worth millions of meticais annually, the beneficiaries of which are the political elites that govern the country and high-ranking public officials in the institutions that comprise its shareholder structure. From the outset, the entity was the target of questioning, which later led to popular protests alleging that the toll plazas implemented on this infrastructure were illegal and unfair. These protests intensified during the 2024 post-election demonstrations, which culminated in the destruction and vandalism of REVIMO's toll plazas and other related infrastructure. Paradoxically, in these popular social protests, the State appeared on the side of the entity, defending and protecting the interests of this concessionaire. Through the police, the State protected REVIMO's infrastructure to prevent its vandalism by protesters. As part of protecting the infrastructure, the police repressed protesters to disperse them, using tear gas, rubber bullets, and in some cases, live ammunition.

KEYWORDS: State; Mozambique; Maputo Ring Road; REVIMO; Uses of territory.

Estado, financialización de carreteras y tensiones sociales en el uso del territorio: un análisis basado en la Circular De Maputo – Mozambique

Este texto analiza el papel del Estado en la facilitación de la financiación y la construcción de la Carretera Circular de Maputo, así como los mecanismos que guiaron su concesión a REVIMO y las contradicciones y conflictos que surgen de este proceso. REVIMO es una entidad anónima y no construyó la Carretera Circular de Maputo. Aun así, REVIMO logra generar ganancias extraordinarias por valor de millones de meticales anuales, cuyos beneficiarios son las élites políticas que gobiernan el país y altos funcionarios públicos de las instituciones que conforman su estructura accionarial. Desde el principio, la entidad fue punto de cuestionamientos, lo que posteriormente derivó en protestas populares que alegaban la ilegalidad e injusticia de los peajes instalados en esta infraestructura. Estas protestas se intensificaron durante las manifestaciones poselectorales de 2024, que culminaron con la destrucción y el vandalismo de los peajes de REVIMO y otras infraestructuras relacionadas. Paradójicamente, en estas protestas sociales populares, el Estado se puso del lado de la entidad, defendiendo y protegiendo los intereses de esta concesionaria. A través de la policía, el Estado protegió la infraestructura de REVIMO para evitar el vandalismo de los manifestantes. Como parte de la protección de la infraestructura, la policía reprimió a los manifestantes en un intento de dispersarlos, utilizando gases lacrimógenos, balas de goma y, en algunos casos, munición real.

PALABRAS CLAVE: Estado; Mozambique; Circunvalación de Maputo; REVIMO; Disputas por el uso del territorio.

Artigo recebido em outubro de 2025. Aprovado em dezembro de 2025.