QUE CAMINHOS PARA A AGRICULTURA CAMPONESA MOÇAMBICANA?

O corredor de Nacala e os projetos para a transformação do campo

FASE ADECRU UPC NAMPULA GEMAP

O PROJETO DE TRANSFORMAÇÃO DA AGRICULTURA CAMPONESA EM MOÇAMBIQUE

O **ProSavana**, o **Sustenta** (Banco Mundial) e a concessão do **Corredor de Nacala** são parte de um processo mais amplo de tentativa de transformação da agricultura moçambicana tradicional com foco na produtividade. A narrativa oficial em torno desses projetos trata o Corredor de Nacala e os programas para a agricultura camponesa como coisas desconectadas, ainda que em algumas regiões, como o trecho entre Cuamba e Nampula, ambos incidam sobre o mesmo território.

Embora estejam numa das áreas mais férteis de Moçambique, muitos camponeses dessa região apontam que, após a concessão, a suspensão do comboio (trem) diário de passageiros bloqueou o acesso a mercados e a preços melhores.

"No tempo em que o comboio de passageiro parava, facilitava a vender os produtos e encurtava as distâncias. Quando cancelaram o comboio algumas pessoas estão a abandonar [a comunidade], pois não há nenhuma sustentabilidade."
(Camponês de Tui)

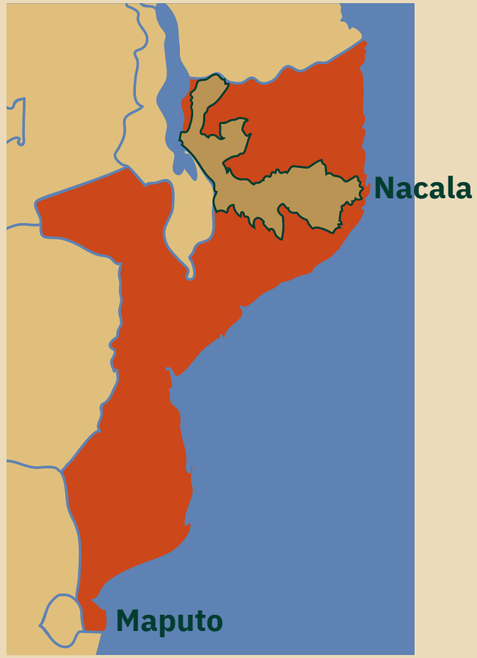
Tudo isso contradiz as narrativas desses programas de que o principal problema da agricultura camponesa moçambicana é a baixa produtividade. Esses diagnósticos, por sua vez, contrastam com a importância que esses camponeses têm, mesmo com dificuldades, para a garantia da segurança alimentar de Moçambique. ▼

ProSavana
Lançado em 2009, este programa de cooperação triangular firmado entre os Governos de Moçambique, Brasil, e Japão teve como uma de suas missões (site do ProSavana): "Melhorar e modernizar a agricultura com vista a um aumento da produtividade e produção, e diversificação da produção agrícola."

Sustenta
O Sustenta – Projeto de Gestão Integrada de Agricultura e Recursos Naturais – é um projeto do Governo de Moçambique e do Banco Mundial que, de acordo com seu site, "materializa os objectivos e metas do Programa Nacional de Desenvolvimento Sustentável e consiste na gestão Integrada de agricultura e recursos naturais" com o objetivo de "estimular a economia rural, através da integração das famílias rurais no desenvolvimento de cadeias de valor sustentáveis".

Corredor de Nacala
O Corredor foi concessionado às empresas Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN) e Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN), em Moçambique, e Central East Africa Railway Company Limited (Cear) e Vale Logistics Limited (VLL), no Malawi.

Esses programas não valorizam a agricultura tradicional, resultante de saberes constituídos ao longo de incontáveis gerações. Procuram, assim, aplicar uma fórmula única de transformação da agricultura em diferentes locais e comunidades, sem considerar as especificidades desses grupos sociais e da agricultura que praticam. Promovem mudanças na produção que “transformem” a agricultura camponesa numa agricultura “empreendedora” ou “emergente”, tecnificada e integrada em cadeias produtivas controladas por empresas. Um verdadeiro processo de aprisionamento do campesinato por meio da desestruturação de caminhos de produção e comercialização com maior autonomia.



Área de atuação do ProSavana

Corredor de Nacala

Trecho pesquisado

A narrativa é centrada na defesa da modernização da agricultura a partir de uma lógica tecnicista e economicista. O apoio consiste frequentemente na distribuição de sementes comerciais, no empréstimo de equipamentos de irrigação e no fomento a contratos com empresas. Ao mesmo tempo, no plano federal, programas como a Nova Aliança dos países do G8 promovem mudanças nos marcos regulatórios, pressionando pela liberação do uso de sementes transgênicas, desregulamentando o uso de agrotóxicos, criando medidas de estímulo à mecanização e favorecendo a construção de mercados de terra.

Trecho do documento "Plano Diretor para o Desenvolvimento Agrícola do Corredor de Nacala":
"Um dos principais problemas que o sector da agricultura enfrenta em Moçambique é a baixa produtividade. (...) Esta baixa produtividade deve-se a uma combinação de vários fatores, incluindo as práticas agrícolas aliadas ao baixo uso de insumos (...) o aumento da produção agrária por produtor individual é considerado como um elemento essencial para a transformação dos sistemas agrícolas regionais, da agricultura de subsistência para a agricultura comercial".

Nesses pacotes, não há espaço para ações de fortalecimento da autonomia dos agricultores por meio da constituição de casas de sementes nativas, pela construção de cisternas familiares ou comunitárias, pela ampliação de acesso a mercados institucionais (como alimentação escolar) ou pela construção social de mercados.

A PROMOÇÃO DE SEMENTES COMERCIAIS

A instalação de "campos de demonstração", áreas em que culturas comerciais são plantadas para criar um "efeito demonstração" junto às comunidades, tem sido recorrente. Em muitos dos projetos, a assistência técnica se mostrou precária e insuficiente. Famílias relatam que deixaram

de produzir porque ficaram à espera de sementes que não foram entregues ou que foram entregues na época errada. Além disso, ao desincentivarem a conservação de sementes nativas, os projetos colocam em risco a conservação dessas sementes usadas tradicionalmente e mais adaptadas às condições locais de clima e solo. A perda de variedades genéticas está relacionada com a erosão da biodiversidade da região.

"Esses extensionistas, o que eles fazem é só fazer os campos de demonstração. As sementes que trouxeram em abril era para ser lançada no mês de fevereiro."
(Camponês de Tui)

"... na extensão trazem as sementes expiradas, os produtos para combater os bichos também já trazem expirados. Não estamos a entender de onde que eles tiram que esses produtos expirados irão ajudar o povo! Dizem que são sementes melhoradas, mas não germinam."
(Camponês em Namina sobre os projetos da CLN para os reassentados)

Os projetos não primam pela autonomia camponesa, seja pela conservação das sementes nativas, seja pela possibilidade de valorização ou adoção de tecnologias sociais apropriadas a suas realidades, que melhorem suas condições e práticas de produção, sem torná-las reféns dos projetos e suas lógicas.

A PRESENÇA BRASILEIRA EM MOÇAMBIQUE

Os primeiros anos do século XXI foram celebrados pela reaproximação entre o Brasil e a África e pela exaltação da horizontalidade na cooperação Sul-Sul. O ProSavana e o Corredor de Nacala viraram o símbolo dessa nova era. A complementaridade entre a cooperação e os investimentos brasileiros para os países africanos constituía uma parte importante da estratégia brasileira de se lançar como uma liderança regional e foi uma marca das administrações de Luiz Inácio Lula da Silva. O contrato assinado entre a Vale e o governo moçambicano em 2007 contou com apoio do governo brasileiro.

A IMPORTÂNCIA DO TREM DE NACALA NA VIDA DOS CAMPONESES DO NORTE DE MOÇAMBIQUE

A HISTÓRIA DA FERROVIA

A ferrovia foi construída pelos antepassados dos camponeses na época da colonização portuguesa, servindo de canal de escoamento para os países de colonização inglesa no *hinterland* africano sem acesso ao oceano – como o Malawi (também cruzado pela ferrovia) e a Zâmbia. Seu controle foi retomado após a luta de libertação nacional, passando a operar sob administração do Estado moçambicano independente. Com a concessão, o governo moçambicano transformou esse antigo patrimônio nacional em peça-chave do negócio da Vale e da Mitsui.

"Como já o comboio não para mais aqui, a pobreza está a piorar. Fazemos um pedido para chegar essa mensagem aos responsáveis da CLN: que o comboio volte a parar aqui. Para nós é sentimental, pois nossos antepassados que morreram ali. Foi cavado ali manualmente, muitos morreram na linha férrea no tempo colonial, 1937 ano que foi construída a estação. Então os nossos antepassados construíram manualmente, muitos perderam a vida ali."
(Camponês de Poiani)

A parceria público-privada para administração do Corredor, com financiamento do Banco Japonês de Cooperação Internacional (JBIC) e do Banco Africano para o Desenvolvimento, significou a expropriação da população moçambicana com a privatização de um bem público e que hoje opera sob a lógica e interesses de corporações transnacionais.

"O carvão passa por aqui, beneficia certas pessoas e nós, como donos [da terra e da ferrovia], estamos a produzir a própria lenha... passa na nossa terra e não nos beneficia. Nós somos obrigados a passar pelos cortes [outras estradas], enquanto existe uma linha que nós poderíamos usar. Estaríamos também a usar, claro, estaria nos beneficiando."
(Camponês de Tui) ▼

MUDANÇAS E PROBLEMAS COM A CONCESSÃO

Antes da concessão, o comboio (trem) era um meio central no deslocamento da população da região. Havia dois comboios de passageiros diários, cada um em um sentido da linha. Com a priorização do transporte de carvão, o número de comboios de passageiros foi reduzido. Só há, agora, quatro viagens por semana: duas em cada direção, em dias alternados. Por isso, os comboios estão cada vez mais cheios e concorridos. É difícil conseguir lugar. Há diversos transtornos causados pela passagem do comboio de carvão:

- O transporte do carvão, em vagões descobertos, produz muita poeira que adoece as pessoas.

> ***"O carvão está a passar aqui. E aquele carvão não está sendo coberto... Com isso o carvão se espalha. E por isso, desde que arrancou o processo de transporte de carvão, a gripe não para."***
> *(Camponesa de Tui)*

> ***"Depois que passou a ser CLN, a que transporta pedras, há muita diferença. O que traz pra nós não é boa coisa. Esse [trem] que transporta pedra trouxe muitas doenças para a comunidade, pois aquelas pedras que eles estão a transportar trazem um cheiro, um vapor que até enche a água."***
> *(Camponês de Namina)*

- Os comboios passam com grande frequência, inclusive durante a madrugada, provocando perturbações na dinâmica comunitária e muito ruído.

- Os atropelamentos de pessoas e animais são uma ameaça frequente.

- O comboio, que chega a ter até 60 vagões, fica longos períodos parado na linha que corta as comunidades, em razão dos cruzamentos com comboios que trafegam no sentido contrário. Por isso, as pessoas precisam esperar muito tempo para ir de um lado ao outro da comunidade, onde frequentemente têm familiares, vão ▼

para buscar água ou ir à escola. Não há passarelas aéreas para que as pessoas possam cruzar quando o comboio está parado.

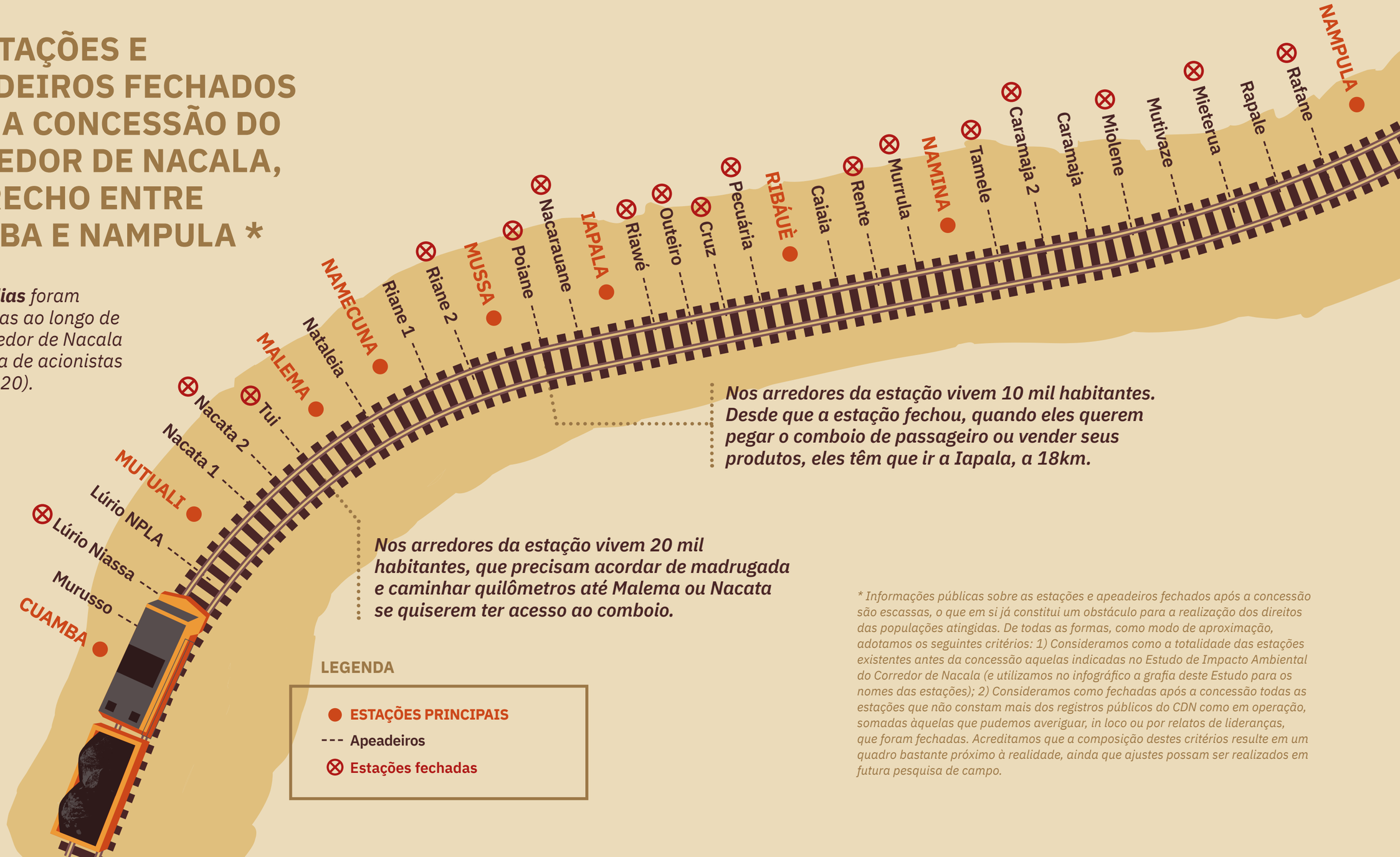
Os comboios fragmentam territórios que tem uma integralidade cultural e socioprodutiva.

> ***"O comboio de pedra ocupa quilômetros... temos que esperar para o cruzamento. (...) fecha a passagem, nem dá para as crianças irem para a escola. Leva cerca de 40 min para atravessar. É um retrocesso para a vida. E a pessoa quando quer passar entre os portões, lá embaixo, (...) causa perigo nas pessoas (..) tem que fazer pontes aéreas para poder atravessar."***
> *(Camponesa de Namina)*

Quando o comboio de carvão para, as pessoas não têm como atravessar a linha férrea para a outra margem para visitar outra família. Se o comboio passa e a pessoa tiver com carga na cabeça, deve-se esperar o comboio passar ou tirar a carga e esperar para cortar a linha férrea.
(Camponesa de Poiani)

AS ESTAÇÕES E APEADEIROS FECHADOS APÓS A CONCESSÃO DO CORREDOR DE NACALA, NO TRECHO ENTRE CUAMBA E NAMPULA *

***2000 famílias** foram reassentadas ao longo de todo o corredor de Nacala (Assembleia de acionistas da Vale, 2020).*



Nos arredores da estação vivem 10 mil habitantes. Desde que a estação fechou, quando eles querem pegar o comboio de passageiro ou vender seus produtos, eles têm que ir a Iapala, a 18km.

Nos arredores da estação vivem 20 mil habitantes, que precisam acordar de madrugada e caminhar quilômetros até Malema ou Nacata se quiserem ter acesso ao comboio.

LEGENDA

- ● **ESTAÇÕES PRINCIPAIS**
- --- Apeadeiros
- ⊗ **Estações fechadas**

** Informações públicas sobre as estações e apeadeiros fechados após a concessão são escassas, o que em si já constitui um obstáculo para a realização dos direitos das populações atingidas. De todas as formas, como modo de aproximação, adotamos os seguintes critérios: 1) Consideramos como a totalidade das estações existentes antes da concessão aquelas indicadas no Estudo de Impacto Ambiental do Corredor de Nacala (e utilizamos no infográfico a grafia deste Estudo para os nomes das estações); 2) Consideramos como fechadas após a concessão todas as estações que não constam mais dos registros públicos do CDN como em operação, somadas àquelas que pudemos averiguar, in loco ou por relatos de lideranças, que foram fechadas. Acreditamos que a composição destes critérios resulte em um quadro bastante próximo à realidade, ainda que ajustes possam ser realizados em futura pesquisa de campo.*

MENOS COMBOIOS DE PASSAGEIROS E ESTAÇÕES, MAIS PROBLEMAS

Com a diminuição de acesso ao comboio, as famílias camponesas têm tido dificuldade de chegar aos postos de saúde e hospitais. Muitas mulheres grávidas têm os filhos na estrada, enquanto caminham em busca de atendimento médico. O deslocamento para as escolas também foi limitado para muitos jovens.

Antes, a parada dos comboios ampliava também as possibilidades de venda de seus produtos, porque os passageiros compravam nas estações. A maior frequência do comboio de passageiros facilitava também o deslocamento da produção até os centros comerciais maiores (como as cidades de Nampula ou Malema). Com essa estratégia os camponeses conseguiam melhores preços. Hoje, com menor acesso aos comboios, as famílias camponesas têm ficado à mercê de compradores intermediários que vão às comunidades comprar a produção e que impõem preços muito abaixo daqueles obtidos nas feiras. As comunidades se sentem reféns desses comerciantes.

> ***"Falo na qualidade de mulher. O comboio facilitava, se uma mãe estivesse a parir, o comboio facilitava ir ao hospital. Como foi cancelado, há problemas sérios para as mulheres. Estão a ver que eram nas paradas que funcionavam mercados, compravam arroz, óleo. [Hoje] para comprar sal é preciso se dirigir a Malema, uma distância muito longa. Nós conseguíamos dinheiro aqui, através dos nossos produtos, mas até então não estamos tendo dinheiro nem para matricular os nossos filhos na escola. O nosso mercado estava aqui neste corredor."***
> *(Camponesa de Tui)*

Mais grave ainda é a situação das comunidades (como Poiani e Tui) que se tornaram isoladas com o fechamento de diversas estações pela CLN, a fim de reduzir o tempo de viagem do carvão de Tete a Nacala. Hoje essas comunidades só veem os poucos comboios de passageiros passar, sem parar. Com as estações fechadas, essas famílias precisam caminhar até a próxima estação (a quilômetros de distância) ou apanhar lotações (chapas), na tentativa de pegar o comboio. As lotações têm circulação irregular, são desconfortáveis e caras. Acidentes são frequentes. Para essas comunidades, o acesso a equipamentos públicos de saúde e educação ficou praticamente interditado.

> ***"Antigamente tinha uma estação onde parava comboio de passageiro. Só que agora o comboio não para. Essa estação estava sendo usada por 4 ou 5 comunidades."***
> *(Camponesa de Poiani)*

As estações, com seu fluxo constante de passageiros, constituíam um importante mercado para a venda dos excedentes de produção e para a compra de produtos diversos – um importante elemento de

dinamização das economias territoriais, sendo pontos de comercialização e de sociabilidade. O comércio ampliava a renda monetária das famílias e lhes dava acesso a produtos que não produzem diretamente, tais como óleo, sal, sabão, capulanas e material escolar para as crianças. Com a estação fechada, os comerciantes fecharam suas barracas e as possibilidades de vender a produção camponesa foram reduzidas. A renda monetária caiu drasticamente. Todas essas situações revelam uma face perversa desses projetos: hoje, com a chegada do tal "desenvolvimento" da ferrovia, essas comunidades camponesas estão mais pobres e passam fome.

"Antes se um passageiro estava a passar e queria o produto, o camponês determinava. Os compradores também montavam as suas balanças aqui, aqui era o mercado. Nós pegávamos também o comboio para ir até Malema para vender. Agora a oportunidade é para os comerciantes informais que vão para os terrenos e ditam os preços que eles querem. Continuamos a produzir, mas não saímos a ganhar. Os comerciantes informais que vem comprar aqui ditam seus preços. Então a comunidade não se desenvolve, envelhece, pois, faz trabalho forçado. Sem nenhuma vontade, o camponês vende, pois não tem como. O preço piorou muito."
(Camponês de Tui)

"Mesmo tendo produto não há comprador. Não há nenhum comerciante que há de vir aqui montar a sua balança para poder comprar batata doce... E aqui se produz muito, as pessoas vendiam aos passageiros. (...) Não há onde comprar sal, para conseguir sal é preciso debulhar uma lata de milho, carregar até a cabeça, marchar até lá [Malema] e chegado lá comprar sal. É um grande sacrifício. Então são consequências que estão sendo vividas nessa comunidade por se ter cancelado e o comboio não parar mais."
(Camponês de Tui)

DEMANDAS DOS CAMPONESES MOÇAMBICANOS

- Nos reassentamentos involuntários realizados com vistas a viabilizar a instalação do CLN, as famílias pedem casas melhores, equivalentes às que foram prometidas no momento da negociação com a empresa.

- Que as compensações devidas pelas machambas (roças) e barracas de comércio, que foram destruídas para a reabilitação da ferrovia, sejam pagas de forma justa e transparente.

- A retomada da operação dos comboios de passageiros diários nos dois sentidos.

- A reabertura e revitalização das estações que foram fechadas.

- Que todas as comunidades tenham passarelas suspensas ou subterrâneas (a distâncias regulares) que as possibilitem cruzar a linha férrea a qualquer momento e sem demora, mesmo quando o comboio estiver parado.

- Que a ferrovia tenha proteção e segurança para evitar a ocorrência de acidentes.

- Que os vagões de carvão sejam cobertos para que a poeira não siga adoecendo as pessoas.

Não obstante suas reivindicações e denúncias, as comunidades convivem há três anos com essas violações de direitos, ao mesmo tempo que o Estado moçambicano e as empresas envolvidas (CFM, Vale e Mitsui) ignoram seus apelos.

A ferrovia, construída por seus antepassados, é patrimônio do povo moçambicano! É uma questão de soberania dos povos de Moçambique! É uma questão de direitos!

FICHA TÉCNICA

Título: Que caminhos para a agricultura camponesa moçambicana? O Corredor de Nacala e os projetos para a transformação do campo

Pesquisa e elaboração: Costa Estevão (UPC Nampula), Diana Aguiar (FASE), Jeremias Vunjanhe (Adecru) e Karina Kato (GEMAP/CPDA/UFRRJ)

Coordenação editorial e textos: Diana Aguiar e Karina Kato

Apoio à pesquisa: Jhonatan Bento da Silva (UFRRJ)

Agradecimentos: Comunidades de Tui, Poiani e Namina na província de Nampula em Moçambique

Design e diagramação: Ana Luisa Dibiasi

Ano: 2020

MISEREOR IHR HILFSWERK