

Home Edições Online

Especiais TV Diplô Podcast

Loja NEWSLETTER



ACESSAR CONTA ASSINE

LE MONDE  
**diplomatique** BRASIL



Edição 190  
Maio 2023

COMPRAR

Edição 148

A VALE EM MOÇAMBIQUE

# À espera do trem do desenvolvimento

A vida das comunidades cortadas pelo Corredor de Nacala, dois anos após sua inauguração

Diana Aguiar e Karina Kato

31 de outubro de 2019



Há pouco mais de dois anos, em maio de 2017, a Vale inaugurava o Corredor de Nacala,<sup>1</sup> em Moçambique, com a presença do presidente do país africano, Filipe Nyusi, e membros dos governos do Malawi, Brasil e Japão. Na inauguração, o Ministro dos Transportes, Carlos Mesquita, afirmou que a ferrovia catapultaria o desenvolvimento

Acessar

Assine

escoamento do carvão, mas também promoveria benefícios para as comunidades locais com o transporte de passageiros e de mercadorias.

Em 2018, a Vale era a quinta maior mineradora do mundo em receita e a maior empresa de Moçambique. A ex-estatal brasileira, criada em 1942, foi privatizada em 1997 em meio a muita polêmica e, recentemente, voltou aos noticiários brasileiros por crimes ambientais de grandes proporções e por denúncias de irregularidades e descaso no atendimento às vítimas. A empresa chegou a Moçambique em 2011, com a instalação da mina de Moatize, em Tete, com capacidade de extração de 22 milhões de toneladas de carvão para exportação para Brasil, Europa e Ásia. Após investimentos da Mitsui,<sup>2</sup> o empreendimento passou a ser uma sociedade desta com a Vale. A instalação da mina implicou o reassentamento de 1.365 famílias, num processo com muitas denúncias de violações de direitos. No final de 2018, um grupo de moradores paralisou as atividades da mina por mais de dez dias para protestar contra a poluição e problemas de saúde decorrentes.

O empreendimento minerário fez a Vale rever sua estratégia logística, ampliando uma antiga ferrovia que corta o norte de Moçambique para acelerar o escoamento do carvão. O Corredor de Nacala inclui a linha ferroviária e um porto de águas profundas especializado na exportação de carvão mineral em Nacala-a-Velha e é uma peça central na viabilização da mina de Moatize. Para realizar o corredor, a Vale concretizou uma parceria público-privada com o governo moçambicano, por meio da Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM). Posteriormente, a Mitsui comprou parte das ações da Vale também na empresa Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN), tornando-se sócia no Corredor.

O Corredor de Nacala se tornou o grande símbolo da presença brasileira em Moçambique. O contrato assinado entre a Vale e o governo moçambicano em 2007 contou com apoio do governo brasileiro. 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. Nacala virou 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. No primeiro governo Dilma Rousseff, em virtude de mudanças na agenda política e na conjuntura nacional e internacional, as relações do Brasil com países africanos perderam prioridade na política externa. Isso se aprofundou nas administrações Michel Temer e Jair Bolsonaro, causando a retração ou a paralisação de muitas

vida das comunidades cortadas pela linha férrea? O tão esperado “desenvolvimento” veio com o trem?

## No rastro do trem há “desenvolvimento”?

Entre julho e agosto de 2019 visitamos<sup>3</sup> comunidades camponesas cortadas pelo Corredor de Nacala no trecho entre as cidades de Nampula e Cuamba para conversar sobre os impactos da concessão na vida dessas pessoas. Segundo dados da Vale, a instalação do Corredor, sem incluir a mina de Moatize, implicou o reassentamento de cerca de 1.562 famílias e a compensação de 15.559 famílias impactadas pelo empreendimento. Visitamos comunidades reassentadas que relataram insatisfação com as casas recebidas, sobretudo por serem diferentes do projeto original apresentado pela CLN e aprovado pelas comunidades. A inexistência de varandas – prometidas no processo de reassentamento e elemento cultural importante nas casas camponesas em razão do fato de oferecerem abrigo da chuva e do sol – impõe às famílias a condição de ficarem todo o tempo “fechadas” dentro de casa. Em virtude disso, algumas vezes se referiram a estas como “cadeias”. As regras estabelecidas na decisão da CLN sobre quais famílias deveriam ser contempladas (ou não) com indenizações e os cálculos aplicados na definição dessas compensações são também muito questionados. Foram recorrentes os relatos de pessoas que até então aguardavam uma compensação.

A logística do carvão da Vale resultou na priorização do transporte de carga em uma linha férrea com uma longa trajetória de imbricação com a vida camponesa no norte do país. Desde a inauguração, os trens passam dia e noite, inclusive durante a madrugada, provocando perturbações nas dinâmicas comunitárias e muito ruído. Segundo a CLN, sua frota conta com 85 locomotivas e 1.962 vagões. Frequentemente, quando corta as comunidades, o trem fica longos períodos parado em razão dos cruzamentos com trens em sentido contrário. Não há passagens aéreas ou subterrâneas, fazendo que as pessoas precisem esperar muito tempo para ir de um lado ao outro, onde frequentemente têm familiares ou vão buscar água, ou onde ficam escolas ou suas machambas (a roça). Os trens fragmentam um território com uma integralidade cultural e socioproductiva. Além disso, transitam com os vagões descobertos e a poeira do carvão deixa um rastro que tem provocado doenças respiratórias, muitas das quais crônicas.



## Nem tudo é passageiro...

Antes da concessão, o trem era um meio central no deslocamento da população da região. Havia dois trens de passageiros diários, cada um em um sentido da linha. Depois da concessão, o número de trens de passageiros foi reduzido, tendo em vista que o carvão tem prioridade. Só circulam agora, semanalmente, dois trens de passageiros em cada sentido (quatro no total). Além disso, circulam demasiadamente cheios, de modo que muitas pessoas nem sequer conseguem lugar.

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, que era patrimônio dos moçambicanos e que hoje opera sob a lógica e interesses de corporações transnacionais. Segundo muitos relatos que ouvimos, a ferrovia foi construída com o “suor e sangue” dos camponeses na época da colonização portuguesa, servindo então para escoar parte da produção de países de colonização inglesa no *hinterland* africano sem acesso autônomo ao oceano – tal é o caso de países como o Malawi (também cruzado pela ferrovia), a Zâmbia e o Zimbábue. Seu controle foi retomado após a luta de libertação nacional, passando a operar sob a administração do Estado moçambicano independente. Após a concessão, este passou a

[Acessar](#)

[Assine](#)

apoiar e ser sócio, por meio da CFM, da transformação desse antigo patrimônio nacional em peça-chave do negócio da Vale e da Mitsui.

Com a diminuição de acesso ao trem, as famílias camponesas têm tido dificuldade de chegar aos postos de saúde e hospitais. Ouvimos muitos relatos de mulheres grávidas que deram à luz na estrada, enquanto caminhavam em busca de atendimento. O deslocamento para as escolas secundárias (nas zonas urbanas) também foi limitado para muitos jovens.

A situação de algumas comunidades é ainda mais grave, porque não perderam somente com a diminuição da frequência dos trens de passageiros: a fim de reduzir o tempo de viagem de Tete a Nacala, a CLN fechou muitas estações. As comunidades próximas às paradas que foram fechadas hoje veem o trem de passageiros passar. Elas precisam, então, caminhar até a próxima estação (a quilômetros de distância) ou apanhar lotações, que têm circulação irregular e são desconfortáveis e caras. Acidentes são frequentes. Para essas comunidades, o acesso a equipamentos públicos de saúde e educação ficou praticamente interdito.

Como se trata de comunidades camponesas, as estações eram um importante mercado para a venda dos excedentes de produção e para a compra de produtos diversos. Essas estações, com seu fluxo constante de passageiros, constituíam 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 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. São expressões de um problema de fundo e extremamente grave que as comunidades nos relataram: estão mais pobres e passando fome.

Além disso, antes da concessão podiam tomar o trem carregando uma sacola para vender seus produtos nos centros comerciais maiores (como a cidade de Nampula), de forma a conseguir melhores preços. Hoje, com maiores dificuldades no acesso aos mercados, as famílias camponesas têm ficado à mercê de atravessadores que vão às comunidades para comprar a produção, mas impõem preços muito abaixo daqueles obtidos nas feiras. Além disso, esses atravessadores prometem um preço na época do plantio, mas, quando vem a colheita, impõem um preço menor do que o acordado. As comunidades se sentem reféns desses comerciantes e de suas imposições e falsas promessas.

Em alguns relatos, as pessoas diziam que, muitas vezes, os preços impostos não justificavam o trabalho de plantio e colheita. Não é pouco frequente escutar camponeses dessa região, considerada a mais fértil de Moçambique, dizer que poderiam produzir muito mais se tivessem preços justos, o que contradiz o discurso oficial de programas como o ProSavana<sup>4</sup> e o Sustenta (do Banco Mundial) de que o principal problema da agricultura camponesa moçambicana é de capacidade de produção.

## **A transformação da agricultura moçambicana**

Na toada dessa narrativa hegemônica, a concessão do Corredor de Nacala é parte de um processo mais amplo de tentativa de transformação da agricultura moçambicana. Junto com a nova ferrovia chegaram vários projetos de cooperação bilateral e multilateral com esse intuito. Todos estão calcados na mesma promessa: melhorar a capacidade de produção (a produtividade) dos camponeses. Eles não reconhecem, contudo, os transtornos que a concessão do Corredor causou à comercialização dos camponeses, não valorizam a agricultura praticada por essas famílias com base em seus saberes constituídos ao longo de incontáveis gerações e seguem uma fórmula única a ser aplicada em diferentes locais.

Esses projetos focam mudanças na produção que permitam “transformar” a agricultura camponesa numa agricultura “empreendedora” ou “emergente”, mais conectada com mercados e empresas e mais tecnicizada, seguindo os passos da modernização conservadora da agricultura. O apoio consiste frequentemente na distribuição de sementes comerciais, no empréstimo de equipamentos de irrigação e no fomento a contratos com empresas, ou seja, caminham no sentido contrário do fortalecimento da autonomia que poderia se promover por meio da constituição de casas de sementes crioulas, a construção de cisternas familiares ou comunitárias, a ampliação de acesso a mercados institucionais (como merenda escolar) ou a construção social de mercados.

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, as sementes foram entregues na época errada. Muitas famílias relataram que tiveram perdas de produção porque ficaram esperando sementes que nunca chegavam e perderam o tempo de cultivo. Além disso, os projetos colocam em risco a conservação das sementes crioulas, usadas tradicionalmente e adaptadas às condições locais de clima e solo, incentivando os camponeses a não conservar mais suas sementes, como fazem há gerações, para esperar por sementes

[Acessar](#)

[Assine](#)

projetos não primam pela autonomia camponesa, seja pela conservação das sementes crioulas, 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.

## Passaporte para a justiça ou vale de lágrimas?

“O que é esse desenvolvimento que tanto nos prometeram?” Essa foi uma pergunta recorrente que nos fizeram. Refletindo sobre essas vidas, a resposta vinha de forma imediata: o Corredor de Nacala serve para o desenvolvimento da Vale, cujo carvão passa pelas comunidades deixando um rastro de poeira, doenças, dependência e pobreza.

As comunidades clamam que as autoridades coloquem suas vidas e seus direitos acima do carvão. Sonham com casas melhores, equivalentes às que foram prometidas no momento da negociação. Lutam para que as compensações devidas pelas machambas (roças) e barracas de comércio que foram destruídas sejam pagas de forma justa e transparente. Estão organizadas e denunciam a privatização dos trens que hoje servem mais ao carvão e às empresas do que ao povo moçambicano: reivindicam a retomada do trem de passageiros diário e a revitalização das estações que foram fechadas. Querem que todas as comunidades tenham passagens aéreas ou subterrâneas (a distâncias regulares) que as possibilitem cruzar a ferrovia, bem como exigem que a ferrovia tenha proteção para evitar a ocorrência de acidentes. Demandam que os vagões de carvão sejam cobertos. Não obstante suas reivindicações e denúncias, há dois anos convivem com essas violações de direitos, ao mesmo tempo que o Estado moçambicano e as empresas envolvidas (CFM, Vale e Mitsui) ignoram seus apelos.

Se hoje a presença brasileira por meio da cooperação parece arrefecer em Moçambique, o avanço da Vale sobre os territórios segue acelerado. Recentemente, a empresa ganhou os noticiários do Brasil pelos crimes ambientais que segue cometendo e pelos riscos a que submete as comunidades vizinhas às suas operações. Esses crimes refletem o *modus operandi* da Vale, e a atuação da empresa em Moçambique confirma isso. A busca por resultados financeiros cada vez maiores, as reduções nos investimentos em segurança do trabalho e proteção ambiental e a violação de direitos nos confirmam a truculência com que a Vale chega aos territórios e atropela as comunidades que estão em seu caminho em nome de seus lucros. Em recente publicação, a Vale Moçamb' afirma: “Na Vale, o carvão ganha nova vida”. Mas que vida ganham as comunidades camponesas cujos territórios são cruzados pelo corredor logístico de carvão da Vale e

Acessar

Assine

Mitsui, deixando em seu rastro tanta devastação? Quantas perdas mais precisará haver para tanta injustiça acabar?

**Diana Aguiar** é assessora da Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (Fase) e doutora em Planejamento Urbano e Regional pela UFRJ. A visita a Moçambique foi realizada no âmbito do projeto “Fortalecendo a articulação Sul-Sul por alternativas diante da expansão do agronegócio e infraestrutura associada no Brasil e biomas correlatos ao Cerrado em outros países”, apoiado pela Misereor.

**Karina Kato** é pesquisadora do Grupo de Estudos sobre Mudanças Sociais, Agronegócio e Políticas Públicas (Gemap/CPDA/UFRRJ). Os campos realizados são parte da pesquisa “Expansão do ‘agronegócio’, estrangeirização de terras e ação do Estado” (financiada pelo CNPq e Faperj e coordenada pelo professor Sergio Leite, do CPDA/UFRRJ) e da pesquisa “Corredores econômicos, mercados agropecuários e governança fundiária”, coordenado pela autora e financiada pelo CNPq.

1 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.

2 Empresa japonesa também sócia da Vale no Brasil na empresa VLI Multimodal S.A., que controla, entre outras, a Ferrovia Norte-Sul entre Porto Nacional (TO) e Açailândia (MA).

3 As pesquisadoras já realizaram diversas pesquisas de campo na região: uma em 2014 (quinze entrevistas), três em 2017 (21 entrevistas e participação na III Conferência Triangular dos Povos e na VI Conferência Nacional sobre Terras e Sementes da Unac) e outra em 2019 (cinco entrevistas e realização de três oficinas). Entrevistamos camponeses, representantes governamentais, lideranças tradicionais, representantes de movimentos sociais, trabalhadores da linha férrea, funcionários do porto, representantes da CFM e dos Portos do Norte, gestores públicos, pesquisadores e acadêmicos, entre outros.

4 Programa de Cooperação Tripartida (Moçambique-Brasil-Japão) para o Desenvolvimento Agrícola da Savana Tropical em Moçambique. Para uma visão crítica do programa, ver <https://bit.ly/oftd1211>

Acessar

Assine

CORREDOR DE NACALA

MOÇAMBIQUE

VALE

## LEIA TAMBÉM



Edição 148

### Miscelânea



Edição 148

### “Estão destruindo o Brasil”, diz Sebastião Salgado



Edição 148

### Formas de engajamento

- Quem
- Somos
- Clube de
- Descontos
- Pelo
- Mundo
- Política de
- privacidad
- e
- Contato

Inscreva

newsletter

**ASSINE**

**APP Diplô**

ASSINAR

Acessar

Assine