

4

COMO NÃO CONSTRUIR UMA ESTRADA: UMA ANÁLISE ETNOGRÁFICA DOS EFEITOS SOCIOECONÓMICOS DE UM PROJECTO CHINÊS DE CONSTRUÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAS EM MOÇAMBIQUÊ

Morten Nielsen

Introdução¹

O que são projectos de infra-estruturas senão a materialização física dos materiais de construção? Será possível que a mistura de areia, cascalho e cimento *não* resulte na construção de uma estrada apesar da sua aparente existência material? Este capítulo guiar-se-á por estas questões, aparentemente paradoxais, ao analisar os efeitos socioeconómicos de um projecto chinês em particular, de construção de infra-estruturas no sul de Moçambique. Com base na minha recente pesquisa de campo etnográfica entre os trabalhadores rodoviários locais empregados pelo grupo CHICO,² um consórcio de construção chinês, para melhorar e reabilitar a estrada EN1 entre as cidades de Xai-Xai e Chissibuca, pretendo explorar os encontros quotidianos entre estes jovens moçambicanos e os seus superiores chineses. Como veremos, de acordo com os trabalhadores moçambicanos, as suas condições de trabalho são inaceitáveis, os salários são baixos e o comportamento dos seus interlocutores chineses é hostil e ininteligível. O seu trabalho não pode, por isso, ser considerado bom e, conseqüentemente, da mistura de areia, cascalho e cimento *não* resulta a construção de uma estrada.

Durante a última década, a expansão chinesa na África subsariana, em geral, e em Moçambique, em particular, cresceu a um ritmo vertiginoso. Actualmente, as empresas chinesas (privadas e públicas) estão envolvidas não só na extracção de recursos naturais, mas também em projectos de construção de infra-estruturas, no desenvolvimento de tecnologias da informação e na agricultura. De acordo com um alto funcionário moçambicano da Administração Nacional de Estradas (ANE), quase todos os concursos públicos são actualmente ganhos por empresas chinesas, em particular devido aos seus preços bastante competitivos. 'Não obstante a frequente fraca qualidade, somos obrigados a aceitar as empresas chinesas, 'contou-me ele. 'Eles são sempre os mais baratos e nós não temos muito dinheiro.' Como veremos em baixo, este comentário resume sucintamente um dos principais factores que explica a facilidade com que as empresas chinesas operam e se expandem em Moçambique e, ao mesmo tempo, sugere implicitamente causas para as tensões neste relacionamento. Desta forma, este capítulo poderá ser entendido como uma tentativa de desvendar alguns efeitos inesperados de uma cada vez mais acentuada presença chinesa num frágil Estado-nação da África subsariana.

Os vestígios materiais de um império emergente

O acordo de paz moçambicano assinado em 1992, pôs fim à destrutiva guerra civil entre o partido governante da Frelimo e o movimento da Renamo, que durava desde pouco depois da independência do país, em 1975. Confrontado com o desafio avassalador de reanimar uma administração pública paralisada e reconstruir um sistema de infra-estruturas em ruínas, o Governo da Frelimo solicitou apoio às instituições financeiras internacionais e aos aliados políticos (Abrahamsson & Nilsson 1995; Hanlon 1991; 1996). Durante a prolongada luta contra os colonizadores portugueses, a Frelimo tinha estabelecido uma relação de colaboração com a China que envolvia apoio militar e treino de guerrilha (Dinerman 2006:21). Não obstante algum distanciamento em meados dos anos 80, quando Moçambique se virou para o Ocidente, com a adopção dos programas de ajustamento económico patrocinados pelo FMI, a China permaneceu um potencial aliado político (Roque 2009; cf. Hanlon 1996: 16). Desde o início dos anos 90, esta relação tem sido progressivamente revitalizada através de uma série de acordos intergovernamentais e memorandos que prepararam o caminho para a presença intensificada da China em Moçambique. A julgar pelas recentes declarações da elite política em Moçambique, os seus homólogos chineses terão poucos obstáculos (ou mesmo nenhum!) a um maior envolvimento económico no país. Comentando

o aumento da presença asiática na África subsariana, Armando Guebuza, presidente de Moçambique, afirmou que '[a] China é muito bem-vinda em Moçambique' (Sá 2006). Esta abertura cordial à China pode ser medida através da sua aparente ilimitada capacidade económica. Ocupando uma posição insignificante em 2003, enquanto vigésimo sexto 'maior' investidor, a China está agora entre os dez maiores investidores em Moçambique, ao lado de países como Portugal, Itália e França (Macauhub 2009). O mesmo salto gigantesco é visível em termos de comércio bilateral entre os dois países, que chegou a 284,11 milhões de dólares americanos em 2007, oito vezes mais do que em 2001 (Chichava 2008: 9). Se considerarmos um período de tempo mais recente, a crescente presença da economia chinesa é ainda mais pronunciada. De acordo com o Centro de Promoção de Investimento (CPI), no terceiro trimestre de 2011, a China foi o segundo maior investidor estrangeiro em Moçambique, ultrapassada apenas pelos EUA (Clube de Moçambique, Lda. 2012).³ Não obstante a modesta colaboração económica de Moçambique com a sua homóloga asiática, quando comparada com outros países africanos, como Angola e o Sudão, na verdade, o seu ritmo actual representa uma das mais rápidas taxas de crescimento do comércio com a China (Horta 2007).

Segundo o Ministério da Planificação e Desenvolvimento, o Governo chinês financia actualmente 12 grandes projectos de infra-estruturas em Moçambique, perfazendo perto de mil milhões de dólares,⁴ sendo talvez o mais conhecido a famosa construção de um novo estádio nacional nos arredores de Maputo, inaugurado em Abril de 2011. No entanto, nem todos os projectos de construção são conseguidos através de acordos intergovernamentais; além disso, as mais de 30 empresas chinesas activas em Moçambique trabalham também para municípios, organizações internacionais de doadores e empresas privadas (Jansson & Kiala 2009). Especialmente relevante é o *China Henan International Cooperation Group* (CHICO), que tem provado ser um actor extremamente competitivo na apresentação de propostas para projectos de construção de infra-estruturas, em particular aqueles relativos à reconstrução de estradas nacionais. Desde 2007, o grupo CHICO construiu 154 km de estrada entre Muxungwe e Inchope, 200 km de estrada alcatroada entre Chitima e Mágoé, na província de Tete, e terminou uma ponte de 300 metros sobre o rio Incomáti, na província de Maputo (Macauhub 2007, 2008a, 2008b).

Em Dezembro de 2008, o contrato de reabilitação e modernização de 96 km da estrada EN1, entre o Xai-Xai e Chissibuca, foi adjudicado ao grupo CHICO. Financiado pela Associação Internacional de Desenvolvimento (AID), o projecto pertence ao Programa Integrado do Sector das Estradas do Governo moçambicano, com um montante contratual de 1.269.447.739 meticais (40.557.400 de dólares). Em Janeiro de 2009, teve início o trabalho de reabilitação da estrada entre o

Xai-Xai e Chissibuca e, com apenas alguns pequenos contratemplos, este foi concluído em Março de 2011, tendo sido entregue à Administração Nacional de Estradas (ANE) no mês seguinte (Clube de Moçambique. Lda. 2011). Na sua fase final, a equipa de construção era composta por 56 chineses e 261 moçambicanos contratados directamente pelo grupo CHICO (Scott Wilson, Ltd. 2010). A ANE, enquanto terceira parte, adjudicou à Scott Wilson, Ltd., uma empresa internacional de consultoria de construção, a supervisão do projecto: 21 membros da equipa liderada por Samuel Nhemachena acompanharam, a tempo inteiro, o trabalho da equipa de construção.⁵ Desde o início do processo de construção, um grupo de ‘fiscais’ monitorizou todas as actividades e elaborou relatórios diários para Samuel Nhemachena.⁶ Sempre que um ‘fiscal’ considerava imprescindível uma acção imediata – por exemplo, quando a máquina de fresar fazia um corte demasiado profundo – era chamado um engenheiro da equipa da Scott Wilson para decidir se era necessário refazer as camadas de areia, cascalho e cimento.

As perplexidades do dia-a-dia

No final do trabalho de construção, era necessário dar início ao processo de marcação da estrada. De acordo com Samuel Nhemachena, em Janeiro de 2011, o Senhor Wu Sheng Jinhou, o agente local do grupo CHICO, informou que a equipa de trabalho chinesa estava pronta para começar o processo de marcação rodoviária, utilizando a máquina de pulverização que tinha sido importada da China em Setembro de 2010. Nhemachena, surpreso ao ter conhecimento que uma máquina de pulverização tinha estado no estaleiro de construção durante vários meses, solicitou uma inspecção da máquina e um teste inicial a realizar numa pequena estrada rural perto da EN1, antes de permitir que a equipa de trabalho chinesa prosseguisse com a respectiva marcação. Nhemachena rapidamente se apercebeu que os técnicos chineses não tinham qualificação para trabalhar com a máquina de pulverização e foram, portanto, obrigados a continuar a aperfeiçoar as suas competências de pintura na estrada até conseguirem fazer pelo menos 200 metros de marcação perfeita (ver Figura 1). A Scott Wilson elaborou um ‘Relatório de Progresso de Obra’ mensal para distribuir por todos os interessados, e no de Fevereiro de 2011, podemos ler:

Os ensaios (com a máquina de pulverização) não foram bem sucedidos devido a uma série de problemas com a máquina e com o pessoal... Contudo, o empreiteiro [o grupo CHICO], insistiu que conseguia fazer o trabalho usando a mesma máquina e acabou

por rectificar a maioria dos problemas (embora não todos)... O engenheiro [da Scott Wilson] considerava que a máquina do empreiteiro não era suficientemente eficaz para realizar um trabalho desta magnitude. Além disso, o pessoal do empreiteiro parecia não ter experiência suficiente para realizar o trabalho. Neste sentido, o engenheiro aconselhou o empreiteiro a substituir a sua máquina ou a contratar outra máquina ou, uma melhor opção, a subcontratar toda a actividade de marcação rodoviária. No final de Fevereiro de 2011, a actividade de marcação da estrada ainda não tinha sido iniciada e o empreiteiro não tinha informado claramente o engenheiro sobre os seus planos para alcançar uma boa e aceitável qualidade de trabalho para esta actividade. (Scott Wilson, Ltd. 2011: 19)

Figura 1: A 'secção de teste' onde os trabalhadores chineses aperfeiçoaram as suas competências de pintura



De acordo com o que Samuel Nhemachena me contou mais tarde, ele permitiu que a equipa chinesa experimentasse a máquina de pulverização durante as primeiras semanas de Janeiro, apercebendo-se, posteriormente, de que ela era incapaz de fazer a marcação rodoviária sozinha. Para terminar o processo de construção, o grupo CHICO contratou um técnico da empresa chinesa que lhes havia vendido a máquina de pulverização e, finalmente, no final de Fevereiro de 2011, foram feitos os primeiros testes na estrada EN1. Samuel descreveu as dificuldades associadas

ao processo de pintura, sentado num café à beira da estrada, perto do local de construção de Chissibuca, em Abril de 2011:

‘Quando eles finalmente estavam prontos, disse-lhes para começarem com 200 metros na estrada. No final do primeiro dia não tinham conseguido completar 100 metros... Aparentemente, partiu-se qualquer coisa na máquina de pulverização, e eu disse-lhes para saírem imediatamente da estrada. Eventualmente, conseguiram reparar a máquina, mas não no primeiro dia! Só em Março é que conseguiram recomençar o trabalho de marcação. Mas não é a equipa CHICO que está a marcar a estrada. O técnico é que está a fazer o trabalho todo... Pelos vistos, ele vai permanecer até que o processo esteja concluído.’ Perguntei ao Samuel se o técnico tinha sido realmente capaz de realizar a marcação rodoviária. ‘Bom, ainda há poucos dias recebi um telefonema de um dos meus “fiscais” a avisar que a linha não estava direita. Ele pediu-lhes [ou seja, à equipa chinesa] para pararem, mas eles recusaram. Só quando eu lhes liguei é que pararam... Eles não fazem ideia do que estão a fazer! [Samuel abanou a cabeça e soltou uma gargalhada].’

Contudo, não foi apenas a falta de competência técnica que provocou o atraso recorrente no processo de marcação da estrada. No ‘Relatório de Progresso de Obra’ de Fevereiro de 2011, lê-se:

[n]os ensaios realizados para a marcação rodoviária, as microesferas de vidro reflectoras não estão a absorver a pintura. É necessário verificar a qualidade da tinta. Esta deveria ter sido testada previamente, de forma a evitar os actuais atrasos causados pela espera de resultados que permitirão a tomada de decisões. (Scott Wilson, Ltd. 2011: 14).

De acordo com Samuel, os ‘fiscais’ aperceberam-se logo que a qualidade da tinta era inferior ao nível aceitável, e ele instruiu o capataz do grupo CHICO para se certificar da utilização dos materiais mais apropriados. Pouco tempo depois, Samuel foi contactado por um trabalhador moçambicano que reclamava das más condições de trabalho enquanto reorganizava a tinta armazenada no estaleiro de construção. Questionando-se sobre o porquê de não ter sido notificado pelo engenheiro de materiais do grupo CHICO da quantidade de tinta armazenada, e sobre a necessidade de ‘reorganização’ realizada pelos trabalhadores, Samuel

e Taurai Mutanguro, o inspector sénior da obra, resolveram fazer uma visita surpresa ao complexo CHICO e exigiram inspeccionar o armazém. O engenheiro de materiais chinês levou-os a um pequeno barracão de madeira nas traseiras do complexo, que aparentemente estava fechado, necessitando de 30 minutos para localizar a chave para que eles pudessem entrar:

‘Quando finalmente entrámos, algumas pessoas [ou seja, trabalhadores moçambicanos] ainda estavam a limpar.’ Samuel bebeu um gole da sua cerveja antes de continuar. ‘Eles tinham estado o dia inteiro trancados a trabalhar, sem que os chineses os deixassem sair. Todas as latas estavam fechadas, mas havia tinta fresca no chão.’ Em conversas posteriores com os trabalhadores moçambicanos que fizeram a reorganização do barracão de madeira e com o engenheiro do grupo CHICO, Samuel percebeu que a tinta tinha estado no exterior durante dois meses, exposta ao calor intenso do meio-dia. Para além da tinta de vários recipientes ter secado, era praticamente impossível usar a tinta que restava [como foi documentado no ‘Relatório de Progresso de Obra’]. ‘E foi por isso que demoraram tanto tempo para abrir a porta’. Samuel bateu na mesa com o indicador para enfatizar a sua opinião.

Eles não queriam que descobríssemos que estavam a usar a tinta seca. Por isso obrigaram os trabalhadores a abrir todas as latas e, se a tinta estivesse seca, removiam a crosta e transferiam o restante para um recipiente novo... Mas o que eu não consigo perceber é por que é que não nos contaram da aquisição da tinta inicialmente. Por que é que tentaram esconder a aquisição da tinta e da máquina de pulverização? Não consigo perceber a razão...’

No dia seguinte à minha conversa com Samuel Nhemachena, tinha planeado ir conhecer alguns dos jovens moçambicanos que ainda trabalhavam na estrada. Na altura da minha visita faltava apenas a fase de marcação da estrada para a conclusão do projecto, e como a equipa CHICO tinha apenas uma máquina de pulverização, a necessidade de pessoal local era reduzida. Encontrei o que restava da equipa a cerca de 25 km do estaleiro de Chissibuca a avançar a um ritmo lento, mas estável (ver Figura 2). Para além do técnico que operava a máquina de pulverização, dois engenheiros da CHICO estavam constantemente a ajustar a velocidade de pulverização e os manómetros. Três trabalhadores moçambicanos estavam responsáveis por direccionar o trânsito e outros dois pela limpeza do

asfalto em cada lado da linha recém-pintada. Eu já conhecia dois dos trabalhadores de visitas anteriores ao local de construção e, cada vez que a máquina precisava de ser ajustada, tínhamos alguns minutos para conversar. O Nelson estava a trabalhar com o grupo CHICO desde o início do projecto, mas o Sérgio só tinha sido contratado durante a fase mais intensa, quando várias equipas de construção estavam simultaneamente em vários locais. Enquanto aproveitava a sombra de uma árvore *nkanhú*, perguntei-lhes sobre o incidente com a tinta seca no barracão CHICO e, surpreendentemente, o Nelson tinha sido um dos trabalhadores no barracão encarregados da reorganização da tinta quando o Samuel e o Taurai resolveram visitar o barracão sem aviso prévio:

‘Sim... estava muito calor lá dentro. [Nelson olhou para o horizonte e sorriu]. Estivemos o dia todo a trabalhar sem máscaras e sem luvas, a despejar a tinta velha para um recipiente enorme. Parecia argila. Sabe, eles nunca nos disseram nada... Apontaram simplesmente para os recipientes e trancaram a porta. ‘Tendo estado silenciosamente a ouvir o Nelson, Sérgio levantou-se lentamente e colocou o seu boné enquanto olhava de soslaio para o capataz chinês que coordenava o trabalho de pulverização. ‘Ah! Os chineses... eles não são verdadeiramente humanos...’

Figura 2: A restante equipa na estrada e a máquina de pulverização



Como não construir uma Estrada

Tal como em outros projectos de construção realizados por empresas chinesas, foi criado um complexo vedado para acomodar os trabalhadores chineses da CHICO durante a fase de construção. Todas as manhãs, os trabalhadores moçambicanos chegavam ao complexo localizado em Chidenguele e, dependendo das actividades planeadas, eram transportados para diferentes locais, onde trabalhavam em equipas chefiadas por capatazes chineses. No início do projecto, o trecho da estrada EN1 a ser reabilitado foi dividido em pequenos segmentos, com cada equipa de trabalho a operar a partir dos pontos exteriores para o centro. Em termos gerais, o processo de construção foi constituído por três fases consecutivas: 1. Preparação; 2. Fresagem; e 3. Asfaltagem. O processo teve início com a preparação do leito da estrada e a protecção das camadas do pavimento (ou seja, as três camadas de cimento, de areia e de cascalho sob o asfalto). Depois de um processo de fresagem meticuloso onde o topo da camada (a 'base estabilizada') foi misturado com cimento, verteu-se água para o endurecimento da mistura e pulverizou-se com um revestimento aderente antes da colocação do asfalto como superfície final. Embora a alguns moçambicanos tenham sido atribuídas tarefas particulares, por exemplo, motoristas de camião ou seguranças, a maioria trabalhou nas três fases do projecto, tendo as duas primeiras (preparação e fresagem) sido as mais prolongadas.

No 'Relatório de Progresso de Obra' de Setembro de 2010, pode ler-se que a capacidade do empreiteiro (ou seja, o grupo CHICO) para completar o trabalho dentro do prazo contratado depende da '[e]xecução adequada do trabalho de acordo com os padrões exigidos. Se o trabalho não for executado correctamente, o empreiteiro será aconselhado a repeti-lo. Isto é um desperdício de tempo e de recursos por parte do empreiteiro e deverá ser evitado' (Scott Wilson, Ltd. 2010: 7). De acordo com Samuel Nhemachena, esta breve citação sintetiza uma dificuldade recorrente na colaboração com o grupo CHICO. Depois de ter acompanhado os engenheiros chineses durante mais de dois anos, Samuel estava perfeitamente convencido que os seus homólogos chineses tinham pouco ou nenhum conhecimento sobre a construção de estradas e, na verdade, esta tinha sido uma das principais causas das inúmeras dificuldades e frequentes repetições do trabalho. Surpreendentemente, ouvi relatos semelhantes, mesmo entre o pessoal sénior da ANE. Durante uma longa conversa com Clóvis Wate, um engenheiro civil especializado na construção de estradas, perguntei-lhe sobre a sua colaboração com o grupo CHICO:

Wate: O grupo de trabalhadores (chineses) envolvidos neste projecto não sabe realmente como fazer o seu trabalho; o fiscal tem que os ensinar. Os chineses ainda estão basicamente a aprender a fazer o seu trabalho.

Morten: Então os chineses não têm as competências técnicas suficientes necessárias para executar este projecto?

Wate: Não, não têm.

Morten: Como é então possível que os chineses trabalhem aqui?

Wate: Bem, isso é por causa dos inspectores... apesar de não ser da sua responsabilidade, eles ensinam os chineses a fazer o trabalho.

Durante o processo de fresagem, os 'fiscais' da Scott Wilson andaram continuamente atrás da imponente fresadora a testar a espessura das camadas do pavimento. Frequentemente a lâmina fazia um corte demasiado profundo misturando o cimento da base já estabilizada com as duas camadas inferiores. Quando a lâmina era imediatamente ajustada, a fresagem continuava sem mais atrasos. Contudo, as correcções realizadas nem sempre tiveram o efeito desejado e, após a inspecção do engenheiro de materiais da Scott Wilson, foi necessário refazer trechos da estrada. De acordo com o Samuel, este tipo de problemas ocorriam quase diariamente. Na preparação da base estabilizada, ou a proporção entre a areia e o cimento era incorrecta ou a densidade e a compactação das camadas do pavimento insatisfatórias. Não admira que Samuel estivesse intrigado com aquele aparato. Mesmo quando tinham formação sobre técnicas de construção adequadas, os jovens engenheiros não pareciam particularmente interessados em melhorar a qualidade do seu trabalho. Uma vez que Samuel e a sua equipa se mantiveram inflexíveis em relação à qualidade da obra, o grupo CHICO foi forçado a despende tempo e dinheiro na reelaboração do seu próprio trabalho:

'Eu acho que eles não têm lucro nenhum aqui!' [Estávamos a jantar no complexo depois de um longo dia quando Samuel expressou o seu evidente espanto relativamente aos chineses e ao seu comportamento peculiar]. 'Eu acho que eles só podem estar a receber injeções de capital da empresa-mãe na China', [continuou Samuel].

Eu perguntei-lhe que razão teria o grupo CHICO para querer continuar a financiar um projecto que está a ser levado a cabo por um grupo de engenheiros inexperiente e incapaz, suportando perdas financeiras contínuas:

‘Isso é o que eu também não entendo’, [respondeu-me Samuel, soltando uma gargalhada]. ‘A estrada pode estar construída, mas já está a deteriorar-se. Daqui a alguns anos não haverá mais estrada.’

Os trabalhadores moçambicanos estavam, naturalmente, tão confusos acerca dos seus superiores chineses como estavam Samuel e os seus colegas da Scott Wilson. Eu estava sentado na beira da estrada com um grupo de trabalhadores, à espera que o engenheiro de materiais decidisse se a mistura indevida de areia e cimento recentemente detectada pelos ‘fiscais’ era motivo suficiente para refazer todo o trabalho. Inácio acenou com a cabeça em sinal de concordância ao capataz chinês que estava envolvido numa intensa discussão com o engenheiro:

‘Eles têm que usar mais cimento.’ [Olhando para o outro lado, abanou a cabeça]. ‘Oh! Não percebo por que é que trabalham desta maneira. Já há rachas na estrada.’

Na verdade, do início ao fim do projecto, muitos trabalhadores tiveram grandes dificuldades em decifrar as acções peculiares dos chineses. As tarefas específicas do dia eram comunicadas pelos capatazes através da utilização de sinais gestuais e exclamações monossilábicas, uma vez que a maioria dos chineses falava pouco ou nenhum português. De acordo com os moçambicanos, a escassez de comunicação verbal dava frequentemente origem a problemas difíceis de gerir, especialmente quando lidavam com superiores mais irascíveis. Enquanto descrevia as agressões violentas e diárias, Inácio apresentou-me a um colega, que trabalhava um pouco mais à frente. O lado direito da sua face estava visivelmente inchado com vários arranhões do couro cabeludo até ao queixo. Segundo o Inácio, o jovem trabalhador moçambicano tinha sido severamente espancado pelo seu capataz chinês que estaria aparentemente irritado com a sua incapacidade para decifrar como realizar uma determinada tarefa.

Os mistérios das políticas chinesas de pagamento

Não obstante as agressões frequentes serem consideradas completamente inaceitáveis e extremamente desgastantes, a sua importância diminuiu quando comparadas com a completa falta de diálogo sobre as incompreensíveis políticas salariais e os contratos ainda inexistentes para a maioria dos trabalhadores. De acordo com o ‘Relatório de Progresso de Obra’ de Fevereiro de 2011:

O empreiteiro [o grupo CHICO] foi, desde o início das obras, incentivado a certificar-se que todos os seus trabalhadores têm o contrato assinado antes de começar a trabalhar e que o pagamento dos salários está em conformidade com os escalões de salários publicados pelo Governo. Em Junho, o empreiteiro forneceu cópias dos contratos de trabalho de cerca de 100 trabalhadores. Apesar dos pedidos adicionais, o empreiteiro não entregou ao engenheiro mais nenhum contrato assinado pelos seus trabalhadores. (Scott Wilson, Ltd. 2011).

Na fase final do projecto, de um total de 261 moçambicanos que trabalhavam para o grupo CHICO, apenas 103 (39,5%) tinham contratos assinados, e muito poucos destes tinham sido elaborados em conformidade com as leis laborais moçambicanas. Por este motivo, sem acordos contratuais, as exigências de direitos eram acompanhadas pela incerteza e pelo medo da demissão. O único agente exterior presente no estaleiro era a Scott Wilson; mas, tendo sido contratados pela ANE apenas para a realização da auditoria geral do projecto, Samuel e os seus colegas podiam apenas relatar aos seus homólogos moçambicanos as condições de trabalho insustentáveis vividas no complexo. Não obstante os riscos evidentes, um grupo de trabalhadores organizou três paralisações para protestar contra as políticas salariais injustas, nomeadamente, a recusa dos chineses de pagarem subsídios de férias e horas extraordinárias. Estas iniciativas tiveram algum sucesso, na medida em que os chineses concordaram em pagar um feriado por mês, mas foi bastante difícil verificar como e se estes dias foram de facto registados. Perguntei ao Alex, um trabalhador moçambicano de Chidenguele, se ele achava que as paralisações tinham sido bem sucedidas:

‘O resultado da greve foi que pedimos subsídios de férias e eles aceitaram... só que... é muito pouco dinheiro. E eu nem sei se estou a receber o salário correcto. É impossível perceber se na realidade estou a receber o subsídio de férias.’

De acordo com o Alex e os seus colegas, o principal problema era a forma incompreensível como os salários eram pagos. Os salários mensais eram entregues em maços de notas ao grupo de moçambicanos em fila indiana, chamados um a um. Para além do desconforto de expor aos seus pares o dinheiro ganho (Nielsen & Pedersen, no prelo), este procedimento tornava praticamente impossível verificar se o montante recebido era o correcto ou não. Mesmo quando os salários eram acompanhados por folhas de pagamento, estas estavam em chinês, o que tornava

a tarefa de descobrir a fórmula de cálculo bastante difícil (ver Figura 3). Quando os moçambicanos questionavam os seus salários, os superiores chineses que monitorizavam o processo imediatamente os empurravam para a frente. Inácio, o jovem trabalhador já mencionado, expressou as suas frustrações sobre esta situação enquanto estávamos sentados à beira da estrada com um grupo de colegas:

‘Eles nem sequer põem o dinheiro num envelope. Apenas contam o dinheiro e entregam-no-lo como se o estivessem a oferecer... nem parece que nos estão a pagar.’

Um dos colegas de Inácio interveio:

‘Ele está certo. O chinês não é bom. O dinheiro que nos dá é dinheiro sem valor.’

Figura 3: Exemplo de um recibo de vencimento de um trabalhador moçambicano. Como podemos ver na imagem, o texto está escrito em chinês



‘Se não há lembranças, não há sonhos’

Não é de todo surpreendente que os salários tivessem uma importância primordial para os trabalhadores locais. A grande maioria dos jovens moçambicanos, mesmo quando contratados por empresas nacionais, auferem ordenados reduzidos que raramente atingem o salário mínimo nacional.⁷ No entanto, das minhas conversas com os trabalhadores, trabalhar para a empresa de construção chinesa aparentava ser diferente de situações de emprego convencionais, especialmente por causa dos

efeitos de longo prazo. Tal como me foi dito em inúmeras ocasiões, o trabalho realizado no local da construção não deixou lembranças. No final da minha estadia em Chidenguele, em Novembro de 2010, tive uma longa conversa com Alex sobre os efeitos de longo prazo de ter trabalhado para o grupo CHICO:

‘Não fica lembrança de nada. O salário é bastante mau e não nos permite começar os nossos próprios projectos de construção. Se o dinheiro fosse suficiente para comprarmos materiais de construção para construirmos as nossas próprias casas, teríamos uma lembrança. Se realmente recebêssemos salários adequados e que nos permitissem construir casas e comprar móveis, comprar uma cama e esse tipo de coisas... Assim, depois de terminado o projecto, podia pensar que “trabalhei para esta empresa e consegui comprar estas coisas”.’

Como o Alex vividamente descreve, foi estabelecida uma importante relação temporal entre as contrariedades sofridas no local de construção e o impacto de longo prazo do trabalho, em que as dificuldades enfrentadas são intimamente ligadas à produção de efeitos positivos no futuro. Por outras palavras, só quando os salários recebidos dos empregadores chineses são suficientes para comprar algo com valor duradouro, como móveis ou materiais de construção para uma casa de cimento, é que o trabalho realizado na estrada entre Xai-Xai e Chissibuca ganha um valor significativo:

‘Como trabalhadores, nós temos que continuar a imaginar que vamos conseguir comprar coisas... uma cama, uma bicicleta,’ [explicou Nelson]. ‘Mas, com um salário tão reduzido, não nos é possível comprar sequer cinco sacos de arroz.’ Perguntei ao Nelson se era possível imaginar a compra de material com um salário assim tão baixo. ‘Não! Nunca com um salário tão baixo quanto este. Nós sabemos que temos de fazer o que for preciso para conseguirmos construir casas para as nossas famílias. Mas com um salário assim tão baixo, não temos dinheiro suficiente para a alimentação... Se não há lembranças, não há sonhos.’

Apesar da importância do salário recebido, outros factores afectaram as memórias do trabalho no estaleiro de construção. Como me fui apercebendo, era fundamental que a relação entre empregado e empregador fosse reconhecida por ambos como tendo grande valor. Através da troca de trabalho por salário, cada

parte oferece um pouco de si. Ao nível da interacção diária, podemos definir esta oferta como o reconhecimento do outro enquanto actor social, com o qual a interacção não é apenas possível, mas também desejável. Neste sentido, os actos de reconhecimento mútuo podem tomar diversas formas: por exemplo, quando os empregadores permitem que os funcionários tirem um dia de folga devido à perda de um familiar ou, igualmente provável, quando adiantam parte da remuneração mensal; ou, por outro lado, quando os trabalhadores aceitam as difíceis condições de trabalho e os salários baixos com base em acordos orais (em vez de contratos escritos) com o seu empregador. Contudo, de acordo com o jovem moçambicano, a situação era diferente no complexo, uma vez que os seus superiores chineses eram aparentemente incapazes de se envolver em relações sociais de proximidade. Até os mais pequenos erros acicatavam o temperamento irascível dos chineses – o que resultou, mais do que uma vez, em agressões graves. De facto, de acordo com Samuel Nhemachena, três dos seus ‘fiscais’ chegaram a ser fisicamente agredidos pelos capatazes chineses ao tentarem interromper o seu trabalho.⁸ Além disso, ao contrário do padrão, ainda que informal, da ética de trabalho em Moçambique, o grupo CHICO não fazia adiantamentos sobre os salários. Os trabalhadores afortunados que tinham um contrato assinado com o grupo recebiam cerca de 3.000 meticais (92 dólares). Contudo, para a grande maioria, sem contrato assinado, os salários variavam, e raramente ultrapassavam, os 2.000 meticais (61 dólares). Naturalmente que, a meio do mês, muitos trabalhadores tinham já gasto o salário e necessitavam de adiantamentos. Sem esta possibilidade, a tendência generalizada era de tirar uns dias de folga (não remunerados) para procurar outras oportunidades de trabalho:

‘Este trabalho priva-nos de muitas coisas, [Alex suspirou] não nos fornece qualquer tipo de segurança. Eles não nos deixam fazer mais nada, mesmo quando temos coisas para fazer em casa. E se eu estiver fora por um dia que seja, provavelmente demitem-me assim que eu regressar no dia seguinte.’

Estes aspectos da relação social entre empregador e empregado eram cristalizados pela contestação dos salários. De certa forma, o dinheiro *enquanto tal* parecia manifestar o carácter problemático dos superiores hierárquicos chineses:

‘Não é suficiente para comprar materiais de construção,’ confidenciou-me o Sérgio. ‘Na verdade, mal chega para comprar ranchos (refeições) para 30 dias. Ah! O salário dos chineses é complicado.’

Sem qualquer prova física para evidenciar que tinham, de facto, trabalhado no complexo de construção, era quase como se a estrada em si perdesse o seu significado:

‘Este dinheiro não me traz nenhuma recordação de ter construído uma estrada,’ troçou o Alex. ‘O trabalho que fizemos não merece este salário. Este é um projecto de grande envergadura. São muitos quilómetros... De onde estamos agora, são pelo menos 95 quilómetros até Chissibuca. Este projecto durou mais de 18 meses e mesmo assim, com o dinheiro que recebemos, não conseguimos começar a construir as nossas casas. Esta estrada não é boa, sabe?’

Deste modo, numa inversão peculiar da causalidade convencional, a estrada parecia ter adquirido qualidades particulares (a qualidade de ‘ser estrada’, por assim dizer), tendo por base a posterior conversão de salários em algo duradouro, como materiais de construção para uma casa de cimento. Dado o carácter problemático dos homólogos chineses, não era possível proceder a tais conversões e, assim, a areia, o cascalho e o cimento que os trabalhadores misturaram meticulosamente não constituíam uma estrada, mas sim um agravamento do que era já uma situação difícil.

Conclusão

Quando estava prestes a voltar para casa, depois do trabalho de campo em Moçambique, cheguei ao novo aeroporto construído por um consórcio de construção chinês.⁹ Antes de entrar no parque de estacionamento, todos os veículos têm de parar na cancela automática para que o motorista retire um pedaço de papel com a hora de chegada. Apesar do aeroporto ter sido inaugurado apenas uns dias antes, a máquina já não funcionava. Em vez disso, um jovem moçambicano, funcionário do aeroporto, estava sentado numa cadeira de plástico, perto da cancela defunta, a apontar a hora aproximada de chegada num bloco de notas. Abri o vidro do carro, e apesar de não ter dito nada, devo ter parecido bastante intrigado. O funcionário primeiro acenou em direcção ao novo e impressionante aeroporto, depois abanou a cabeça e, com um sorriso quase arrogante, disse: ‘China!’

Com o intuito de mapear alguns dos inesperados efeitos socioeconómicos das intervenções chinesas em Moçambique, concentrei-me nos encontros diários entre os jovens trabalhadores moçambicanos e os seus superiores chineses. Por este

motivo, e como espero ter ficado claro, em vez de apresentar o panorama geral da presença da China em Moçambique, esta análise etnográfica serve primordialmente para identificar as situações específicas de contestação e de tensão resultantes do (mas não inteiramente causadas pelo) crescimento das actividades chinesas. Neste sentido, a minha leitura da situação socioeconómica surge das perspectivas dos trabalhadores moçambicanos, precisamente para realçar a confusão e perplexidade inerentes à interacção com homólogos radicalmente diferentes. Apesar desta leitura poder levar-nos a concluir que os engenheiros chineses são *ipso facto* ‘outros’ ininteligíveis, esta é, naturalmente, uma conclusão demasiado básica e redutora. Em vez disso, a partir deste cenário etnográfico meticuloso e direccionado, o desafio é analisar os factores políticos e socioeconómicos mais abrangentes que dão origem a estas situações aparentemente insustentáveis. De acordo com a antropóloga Anna Tsing (2005), precisamos de entender em maior detalhe os processos de ‘fricção global’, onde diferentes actores se reúnem em ‘momentos produtivos de desentendimento’. Uma análise inicial do ‘momento de desentendimento’ no local de construção pode sugerir que se observe ao contrário, por assim dizer – a partir da situação, a fim de decifrar as estratégias individuais de todos os agentes em interacção, examinando assim a origem destes conflitos. Tsing, porém, direcciona a nossa atenção para a ‘parte’ sociocultural que está, na realidade, a ser produzida por estes encontros, tal como a reconfiguração das relações sociais e as imagens mais flexíveis de cenários futuros, distantes do sofrimento vivido enquanto se misturava cimento, areia e cascalho (Ibid.).

Desde que comecei a explorar os diferentes efeitos socioeconómicos locais das intervenções chinesas em Moçambique, em 2009, o cenário mudou drasticamente com o aumento dos investimentos económicos, dos grandes projectos de construção de infra-estruturas, e, igualmente importante, da transferência de pessoal. Sem dúvida que a presença em grande escala de empresas chinesas trouxe inúmeros resultados produtivos e gerou milhares de empregos a cidadãos moçambicanos. No entanto, tal como descrevi em cima, em situações mais frágeis, como a que actualmente caracteriza Moçambique, a ‘fricção global’ entre os agentes em interacção pode criar, ao longo do tempo, crises em massa. Actualmente, parece haver uma crescente consciencialização entre muitos moçambicanos – como por exemplo, o jovem funcionário que distribuía os formulários de entrada aos visitantes no novo aeroporto de Maputo – que os investimentos estrangeiros em grande escala são uma faca de dois gumes e precisam de ser criteriosamente analisados. Os próximos anos mostrar-nos-ão se esta crescente consciencialização levará também a melhorias para a população moçambicana.

Notas

1. Este capítulo baseia-se no trabalho de campo etnográfico realizado como parte do projecto de investigação colectivo *Imperial Potentialities*. Para além do autor, a equipa do projecto é composta por Morten A. Pedersen e Mikkel Bunkenborg, da Universidade de Copenhaga. O projecto de investigação é financiado na sua totalidade pelo Conselho Dinamarquês para a Pesquisa Independente em Ciências Sociais (Forskningsrådet for Samfund og Erhverv).
2. CHICO é um acrónimo para China Henan International Cooperation Group Co. Ltd.
3. Aparentemente, este aumento deve-se à aprovação de quatro projectos de investimento no valor de 45,1 milhões de dólares.
4. *Projectos submetidos para o financiamento externo do Banco Exim da China do Governo da China*, 6 de Agosto de 2009. Documento do Ministério da Planificação e Desenvolvimento.
5. A equipa da Scott Wilson era composta por 4 engenheiros, 2 técnicos e 15 'fiscais'.
6. De acordo com o contrato inicial, e apesar de trabalharem como parte da equipa da Scott Wilson, os 'fiscais' foram pagos pelo grupo CHICO.
7. Actualmente, o salário mínimo de um trabalhador de construção em Moçambique é de 2.435 meticais (79 dólares) por mês.
8. Numa destas situações, o agressor foi levado à polícia local, mas não foi apresentada queixa.
9. O aeroporto está a ser construído pela *Anhui Foreign Economic Construction Corporation* (AFECC).

Referências

- Abrahamsson, H. , A. Nilsson. (1995). *Mozambique: the troubled transition*, Londres, Zed Press.
- Chichava, S. (2008). *Mozambique and China: from politics to business?*. Discussion paper no. 05/2008, Maputo: IESE.
- Club of Mozambique, Lda. (2011). 'Chinese construction group CHICO due to deliver road in Mozambique in May', 4 de Maio, disponível em: <http://www.clubofmozambique.com/solutions1/sectionnews.php?secao=business&cid=21391&tipo=one> (acedido a 14 de Abril de 2011).
- . (2012). 'US is biggest foreign investor in Mozambique between January and September', 3 de Janeiro, disponível em: <http://www.clubofmozambique.com/solutions1/sectionnews.php?secao=investment&d=23707&tipo=one> (acedido a 18 de Janeiro de 2012).
- Dinerman, A. (2006). *Revolution, Counter-Revolution and Revisionism in Postcolonial Africa, The case of Mozambique, 1975-1994*, Oxon, Routledge.
- Hanlon, J. (1996). *Peace Without Profit: How the IMF Blocks Rebuilding in Mozambique*, Oxford, James Currey.
- . (1991). *Mozambique. Who Calls the Shots?*, Bloomington, Indiana University Press.
- Horta, L. (2007). 'China, Mozambique: old friends, new business.', 13 de Agosto, disponível em: <http://farmlandgrab.org/2322> (acedido a 10 de Julho de 2009).
- Jansson, J. , C. Kiala. (2009). *Patterns of Chinese investment, aid and trade in Mozambique*, Stellenbosch, Centre for Chinese Studies, University of Stellenbosch.
- Macaubub*. (2008a). 'Chinese company to build road in Tete province.' 28 de Novembro, disponível em: <http://www.macaubub.com.mo/en/news.php?ID=6312> (acedido a 10 de Abril de 2011).
- . (2008b). 'Chinese contractor finishes work on bridge over Incomati river at the end of the month', 3 de Junho, disponível em: <http://www.macaubub.com.mo/en/2008/06/03/5147/> (acedido a 10 de Abril de 2011).
- . (2009). 'China and Macau amongst 10 biggest investors in 2008.', 19 de Fevereiro,

- disponível em <http://www.macauhub.com.mo/en/2009/02/19/6582/> (acedido a 19 de Fevereiro de 2010).
- . (2007). 'Chinese company builds Moamba bridge in Mozambique.' 16 de Janeiro, disponível em: <http://www.macauhub.com.mo/en/news.php?ID=2683> (acedido a 11 de Abril de 2011).
- Nielsen, M., M. Pedersen. (no prelo). 'Trans-temporal Hinges : Comparing Chinese Investments in Mozambique and Mongolia.' *Social Analysis*.
- Roque, P. (2009). *China in Mozambique: A Cautious Approach. Country Case Study*, South African Institute of International Affairs.
- Sá, L. (2006). 'O regresso dos chineses', *Revistamacau*, disponível em: <http://www.revistamacau.com/rm.asp?id=003021> (acedido a 10 de Abril de 2011).
- Scott Wilson, Ltd. (2010). *Works Monthly Progress Report No. 18, September 2010*, Maputo, Administração Nacional de Estradas.
- . (2011). *Works Monthly Progress Report No. 23, February 2011*, Maputo, Administração Nacional de Estradas.
- Tsing, A. (2005). *Friction. An Ethnography of Global Connection*, Princeton, Princeton University Press.