

CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO, DESENVOLVIMENTO RURAL E TRANSFORMAÇÃO SOCIAL EM MOÇAMBIQUE: PERSPECTIVAS COMUNITÁRIAS NO CORREDOR DE NACALA

Hélio Maúngue

INTRODUÇÃO

Moçambique é um país em processo de consolidação das suas estruturas democráticas, do seu tecido socioeconómico e de promoção do desenvolvimento socioeconómico. Nas últimas décadas, o País assiste à descoberta e exploração de recursos naturais, acompanhada por um certo entusiasmo quanto à sua contribuição na melhoria dos índices de crescimento e desenvolvimento. A par dessa descoberta, o País ainda não consegue que o principal ramo de actividade e de emprego, a agricultura, cumpra a função de promover uma transformação social que se reflecta na melhoria das condições de vida das populações. Cerca de 66,6 % da população vive em zonas rurais e a maioria depende da agricultura de subsistência. Esse ramo de actividade emprega cerca de 80 % da população e contribui com um quarto do Produto Interno Bruto (PIB).

No País, tal como em todo o continente africano, a questão da importância e da necessidade de uma transformação agrícola é característica e um desejo por se atingir. Neste sentido, a União Africana (UA) criou, em 2001, a Nova Parceria para o Desenvolvimento de África/*New Partnership for Africa's Development* (NEPAD), que em 2007, adoptou os Corredores de Desenvolvimento (CD) como estratégia de desenvolvimento, principalmente na África Subsaariana. Estes manifestam-se como mecanismos primordiais para promover e atrair investimento privado e negócios no continente, na expectativa de que os investimentos coordenados catalisem a transformação agrícola, possibilitem a exportação de recursos naturais e promovam a integração regional (Byiers, Molina & Engel, 2016; Garcia & Kato, 2020; Laurance *et al.*, 2015).

A crise de alimentos de 2008 afectou severamente os países africanos, no entanto, causou várias respostas, incluindo *land grabbing* (expropriação ou usurpação de terras) e opiniões sobre a importância da agricultura, facto que levou à proposta de criação, pela Assembleia Geral

da Organização das Nações Unidas (ONU), em 2008, do conceito de Corredores Africanos de Crescimento Agrícola/*African Agricultural Growth Corridor* (AAGC). No mesmo ano, o Fórum Económico Mundial/*World Economic Forum* (WEF) analisou a proposta do AAGC e anunciou um compromisso activo com a questão. O objectivo dos AAGC é transformar a agricultura tradicional em moderna e comercialmente viável, fornecendo infra-estruturas de transporte, como portos, estradas, ferrovias, irrigação e solicitando o investimento de empresas privadas em terras agrícolas no continente (Ikegami, 2015).

Neste sentido, os CD ganham destaque nos planos de desenvolvimento de Moçambique. No entanto, a iniciativa e foco em CD não é algo novo no País. No tempo colonial, era um catalisador para o desenvolvimento e investidas comerciais do colonialismo português, uma vez que a vantajosa localização geográfica do País permitia e permite aos países vizinhos, no *hinterland*, uma ligação com o resto do Mundo. Para Fonseca (2003), um conjunto de factores geoestratégicos, nos quais se incluem os corredores, conduziram a que o País, enquanto colónia, tivesse um tipo de desenvolvimento económico assente em pilares regionais e em prioridades do colonizador. Nesse período, os corredores eram mais corredores de transporte, sem nenhum enfoque na relação entre eles e a transformação agrícola, mas a aposta no sector de transportes era forte.

Moçambique é membro fundador da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral/*Southern Africa Development Community* (SADC), organização criada em 1980. Como membro é, entre outros aspectos, responsável pelo sector de transportes e comunicação da organização. Mesmo como responsável por esse sector, por cerca de quatro décadas, Fonseca (2003) evidencia que o País não conseguiu transformar os seus corredores em CD eficientes. Será que consegue transformá-los eficientemente em Corredores de Crescimento Agrário (CCA)?¹

Seguindo a lógica dos CCA, Gonçalves (2020) e Kato (2019) destacam que, no País, desde 2010, o Banco Mundial e o Governo de Moçambique, por meio do Ministério da Economia e Finanças (MEF), implementam a estratégia de desenvolvimento por meio de Polos de Crescimento Integrado (PCI), centrada na selecção de sub-regiões dos corredores para serem potencializadas, com o objectivo de melhorar o emprego rural e as economias do entorno dos mesmos. Neste sentido, o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Sector Agrário (PEDSA) 2011-2020², identifica seis corredores para a sua implementação, distribuídos pelas três macrorregiões do País: **Norte:** Corredor Pemba-Lichinga e Corredor de Nacala; **Centro:** Corredor da Beira e Corredor do Vale do Zambeze e; **Sul:** Corredor de Maputo e Corredor de Limpopo.

A região do Corredor de Nacala, foco desta reflexão, ocupa uma posição estratégica nos planos de desenvolvimento do País, uma vez que faz a ligação de serviços de logística com a

¹ Neste texto, Corredores de Desenvolvimento (CD) e Corredores Africanos de Crescimento Agrícola (AAGC) são tratados como sinónimos, sendo que, de agora em diante, os designaremos por Corredores de Crescimento Agrário (CCA).

² No decurso da pesquisa, este plano estava em processo de revisão e actualização para uma segunda fase de implementação.

mineração, a exploração de gás e a produção agrícola. Este corredor permite a convergência de vários actores³ (públicos e privados), actuantes local e globalmente. A área compreende uma extensão de mais de 700 km, constituída de terra arável com chuvas regulares, solos férteis e com elevado potencial para expandir a produção agrícola (Aragão, 2017; Kato, 2019).

Com este texto, procuramos compreender os processos sociais que nos permitem vislumbrar a transformação social estimulada no e pelo Corredor de Nacala, apreendendo os impactos positivos e negativos do mesmo no que diz respeito à melhoria das condições de vida dos actores sociais locais, ao longo do corredor, na província de Niassa. Metodologicamente adoptamos um enfoque micro e participativo, que priorizou ouvir alguns actores “menos privilegiados” nos processos de definição sobre o que é, como atingir, quais os tipos, quais os intervenientes e actores-chave, etc., no processo de desenvolvimento. Isto para, por meio deles, poder ter a compreensão das dimensões locais dos processos globais, bem como para poder analisar como é que os factores socioculturais locais medeiam os efeitos das forças globalizantes, como são os corredores (Castles, 2002).

A pesquisa é qualitativa. Para colectar dados, usamos como técnicas a revisão de literatura, entrevistas semiestruturadas individuais e em grupos (em média, três participantes das associações de pequenos produtores contactadas). As entrevistas foram gravadas em áudio e depois transcritas para uma análise de conteúdo e temática. Para a realização do trabalho de campo e colecta de dados, três distritos da Província do Niassa foram visitados, nomeadamente Lichinga, que é também a capital da província, Mandimba e Cuamba. Devido à dimensão do Corredor de Nacala, ao extenso número de actores que nele operam e por questões logístico-financeiras, optamos por escolher essa província, a mais extensa do País e uma das mais “pobres”. O texto, além da presente introdução, faz um enquadramento do referencial analítico para compreensão da realidade em discussão; em seguida apresenta um breve contexto do surgimento e implementação dos CCA em África; para depois contextualizar sobre os corredores em Moçambique; posteriormente discute sobre as expectativas que são criadas em torno do corredor em algumas comunidades da província de Niassa e, por último, tecemos algumas considerações finais.

³ Em Agosto de 2024, o Governo de Moçambique anunciou a possibilidade de concessão de parte do porto de Nacala ao Malawi. Facto não bem recebido, por exemplo, pela Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA) por alegadamente haver capacidade empresarial no País para efeitos. Este aspecto precisa ser acompanhado pela academia, pois é relevante para entender a posição estratégica do Corredor de Nacala, bem como para entender e questionar o papel e importância do Estado na promoção do desenvolvimento. Igualmente, pode fazer respaldo no questão do pouco orçamento público para atender as ambições de desenvolvimento do País.

TRANSFORMAÇÃO SOCIAL E DESENVOLVIMENTO RURAL COMO REFERENCIAL ANALÍTICO

As mudanças globais e a crescente importância dos fluxos e redes transnacionais em todas as áreas da vida social criam desafios às ciências sociais e humanas. Conceitos analíticos como transformação social, mudança social, reprodução social, ordem social, revolução social, desenvolvimento (e os seus vários desdobramentos, como, por exemplo, desenvolvimento rural, agrícola, local, sustentável, etc.), entre outros, bem como as categorias que possibilitam, são elementos que fazem parte da trajetória passada e presente das Ciências Sociais, no geral, e da Sociologia, em particular, na compreensão das sociedades e dos vários fenómenos sociais a elas inerentes. Essa compreensão vai de fenómenos relacionados com conflitos armados, questões ambientais (cheias, secas, ciclones, etc.), crises económicas e alimentares, fome, pobreza, etc., aos fenómenos relacionados às constantes mutações produzidas pela globalização, pela sociedade de consumo, pela sociedade de comunicação e informação, pelo desenvolvimento tecnológico, pela facilidade de transporte e comercialização, etc. Uma das importantes transformações, segundo Sassen (2016:17-18), grifo nosso:

«É a transformação material de áreas cada vez maiores do globo em zonas extremas para operações económicas cruciais. De um lado, assume a forma de uma terceirização global de manufaturas, serviços, trabalho administrativo, extração de órgãos humanos e aumento da produção de colheitas industriais, cada vez mais em áreas com baixos custos e regulamentação fraca. De outro lado, está a construção de cidades globais no mundo inteiro com espaços estratégicos para funções económicas avançadas. Isso inclui cidades construídas de zero e a renovação muitas vezes brutal de cidades antigas. A rede de cidades globais funciona como uma nova geografia da centralidade, que atravessa as velhas linhas divisórias Norte-Sul e Oriente-Occidente, assim como a rede de locais que oferecem bens e serviços terceirizados. [Neste processo ocorre] uma espécie de denso cenário local que contém as diversas condições de que as firmas globais necessitam, embora cada uma o faça em etapas muito diferentes do processo económico global (...).»

Relacionado aos processos da globalização e do incremento das ligações transnacionais, bem como as narrativas cuja pretensão é a de melhorar a qualidade e facilitar a vida em sociedade, encontra-se a actual aposta e investimento em Corredores de Desenvolvimento (CD) e Corredores de Crescimento Agrário (CCA) na África Subsahariana, no geral, e em Moçambique, em particular. Estes corredores, pelos processos que envolvem e pelos objectivos traçados, provocam transformações sociais de várias ordens nos países e regiões nos quais estão a ser implementados. Ocorrem, então, transformações espaciais – transformação de regiões com várias potencialidades económicas em Zonas Económicas Especiais (ZEE),

parques industriais, polos de desenvolvimento e/ou de crescimento, bem como CD e CCA (reabilitação e construção de infra-estruturas como caminhos-de-ferro, portos, estradas, sistemas de irrigação, sistemas de armazenamento, etc.) –, transformações nos processos de comercialização, transformações no tipo de empresas investidoras que se vão instalando, etc. O conceito, a ideia inicial, os objectivos e as narrativas por detrás do CCA de Nacala, como, por exemplo, a construção e a reconstrução de infra-estruturas para atender à agricultura, aposta em comercialização agrícola, projectar tornar a região um celeiro agrícola, caracterizar a região com potencialidades agrícolas idênticas ao Cerrado brasileiro, e discursos sobre a existência de terras “vazias” para a exploração agrícola comercial (Chome, Gonçalves & Scoones, 2020; Smalley, 2017) perspectivam transformações para a região. Essas narrativas, consequentemente, são justificadas pelo desejo de melhorar as condições de vida dos moçambicanos, em especial dos pequenos produtores, sendo que para tal há que engendrar uma transformação na forma de ser e estar desses sujeitos, ou seja, da forma como eles olham e desenvolvem a agricultura, propondo-lhes um novo *habitus* agrícola. Mas essa pretensão não se manifesta como um mecanismo que dialoga com as formas e culturas locais predominantes, de produção, de ser e estar.

Para Castles (2002), a transformação social implica o modo como a sociedade e a cultura se transformam em resposta a factores como crescimento económico, a guerra, convulsões políticas, industrialização, modernização agrícola, alterações relacionadas à descolonização, a formação do Estado-Nação e mudanças nos sistemas económicos, que induzem processos de mudança social e estrutural (Santos, 2016), isto é, “grandes transformações” (Polanyi, 2000) provocadas pela industrialização, pela modernização e pelas mudanças económicas (Castles, 2002). Ligado a essas transformações está o facto de que «as diferentes regiões do globo estão agora mais estreitamente ligadas do que jamais estiveram, não só como campos de troca, do comércio e das comunicações, mas também enquanto a ideias e ideais interativos» (Sen, 2010:9). Assim, estudar os processos do e no CCA de Nacala como um processo de transformação social é tomar essencialmente os factores nacionais e locais, mas sem deixar de lado a presença e a influência de factores transnacionais, visto que a presença destes, como parceiros do Estado moçambicano, se fazem sentir desde cedo na idealização do mesmo. Ou seja, tomamos este CCA como um processo de transformação da agricultura na região, bem como da transformação das condições de existência dos sujeitos aí residentes.

Todavia, é ao nível local que as transformações sociais e a manifestação deste CCA se fazem ou farão sentir. Como, por exemplo, alterações possíveis nos sistemas de produção e de distribuição, de acesso e de gestão da terra, as relações sociais e as práticas culturais que transformam as condições das comunidades locais, que é o centro da vida cotidiana. Algo válido quando as transformações sociais forçam pessoas a abandonar as suas comunidades e ir para outros locais, por exemplo, «quando se verificam mudanças nas práticas agrícolas

ou nos regimes de propriedade, ou na sequência do desenvolvimento de um programa de desenvolvimento que pode implicar a deslocação física das pessoas» (Castles, 2002:138). No entanto, essas populações podem, supostamente, beneficiar de emprego, ter melhor acesso ao mercado, ter as suas técnicas e práticas de cultivo melhoradas, bem como ter a pobreza rural reduzida. Podem também ser pressionados e/ou correr riscos de abandono das suas terras para dar lugar aos investimentos que dão corpo a esse desenvolvimento.

Assim, na proposta de transformação social no CCA de Nacala e das expectativas dos diferentes intervenientes, lê-se

«O futuro objectivo é aquele que o observador deve postular para compreender a conduta actual dos sujeitos sociais, o que não significa que ele coloca na consciência dos sujeitos que observa a consciência que tem de sua consciência: com efeito, o futuro objectivo pode não ser um fim conscientemente perseguido pelos sujeitos e constituir, entretanto, o princípio objectivo de suas condutas, porque está inscrito na situação presente desses sujeitos e em seu habitus, objectivamente interiorizada, disposição permanente adquirida numa situação, sob a influência dessa situação.» (Bourdieu, 1979:134)

Queremos analisar a importância, nesse processo, de actores colectivos que, fazendo e refazendo sua cultura, os seus modos de vida e as visões do mundo, elaboram condições de vida e também produzem transformações sociais, que podem ser pela alteração de uma ordem social estabelecida ou em perspectiva, aponta Thompson (1987) citado por Neves (1997). Assim, para as pretensões desta reflexão, a transformação social com vista à melhoria das condições de vida e de produção e, em consequência, uma expectativa de um “futuro melhor” para as comunidades visadas deve ser compreendida como parte de um processo que se deseja interactivo entre Estado-sociedade, no qual as partes estão conscientes do desejado.

Algo que pretendemos destacar com a perspectiva analítica aqui proposta é que o rural e o modo de vida das pessoas que habitam os espaços rurais não são processos sociais absolutos e acabados, mas algo que se transforma. Nessa transformação social, os processos sociais globais, transnacionais, nacionais e locais dialogam entre si. Ou seja, como aponta Castles (2002), a noção de transformação social, pelo contrário, não supõe qualquer resultado pré-determinado, isto é, nem tão pouco que se trata de um processo positivo ou negativo *a priori*. Neste sentido, aos estudarmos as transformações sociais do e no CCA de Nacala, como um processo de adaptação às estruturas agrícolas e de produção que são propostas na implementação do corredor, estamos cientes de que é preciso:

«Tomar por objecto primeiro da análise o processo de adaptação das disposições e das ideologias a estruturas económicas importadas e impostas, quer dizer, a reinvenção de um novo sistema de disposições, que se realiza sob a pressão da necessidade económica [de desenvolver à agricultura

moçambicana], não significa sucumbir nem ao subjectivismo psicologista que consistiria em considerar que as disposições dos sujeitos económicos engendram a estrutura das relações objectivas, económicas ou sociais, nem ao etnocentrismo essencialista (por vezes bastante associado ao subjectivismo) que tende a fazer do desejo de maximizar a utilidade ou a preferência ao princípio que governa toda actividade económica.» (Bourdieu, 1979:16), grifo nosso.

Portanto, em Moçambique, o estudo dos corredores de transporte é um mecanismo para o entendimento de como os mesmos se convertem em corredores de crescimento ou desenvolvimento, e como estes se transformam em CCA, pois esse processo pressupõe arranjos espaciais, nas relações sociais das populações e das actividades, ao longo dos eixos de circulação (Fonseca, 2003). Ou seja, a transformação dos corredores em CCA espelham «(...) processos de expansão do agronegócio, especialmente a construção de diferentes arranjos estabelecidos pelos sectores público e privado no meio rural, as mudanças nos “códigos” e no repertório de instrumentos para operar e validar esses processos» (Leite, 2019:305). Como é que essas questões beneficiam os mais pobres, os desprovidos de maquinário, de técnicas e tecnologias agrícolas consideradas modernas, bem como como é que eles se encaixam nesse processo?

O que procuramos nesta secção são os diálogos possíveis entre a ideia de transformação social e sua articulação com as ideias de desenvolvimento (rural) e dos corredores. Assim, entendemos que o desenvolvimento é um fenómeno e processo que possibilita mudanças e transformações em Moçambique, sendo que os CD e os CCA são apontados como parte dos meios que podem possibilitar a manifestação desse processo.

Contudo, assumindo que a pesquisa se centra em tópicos específicos inerentes ao Corredor de Nacala, temos presente que o processo de transformação social diz respeito a todos os aspectos de existência social e envolvem todos os níveis espaciais. Por isso, como coloca Fonseca (2003), a questão que deve ser colocada é que tipo de relação existe entre as redes de transportes e o desenvolvimento rural e agrícola, bem como como é que se desenvolve e em que medida pode ser colocado no planeamento da transformação social em Moçambique?

A IDEIA DOS CORREDORES DE CRESCIMENTO AGRÁRIO E APLICAÇÃO EM ÁFRICA

Países e regiões do Hemisfério Norte, denominados “desenvolvidos”, têm uma vasta experiência na implementação de iniciativas como as dos Corredores de Desenvolvimento (CD). No entanto, a sua idealização e implementação é um fenómeno recente no Hemisfério Sul e, por conseguinte, relativamente pouco estudado, apontam Nogales (2014) e Smalley (2017). No entanto, para Stein & Kalina (2019), a ideia dos CD como vias para concentrar

investimento agrícola tem sido apresentada como nova tendência na estratégia de promover o desenvolvimento rural no Hemisfério Sul. Como Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI), o continente africano adoptou os Corredores de Crescimento Agrário (CCA), somente depois de 2007, atrelados aos discursos de que se vai promover o desenvolvimento e a transformação das regiões visadas, via, dentre outros aspectos de modernização agrícola. Estas regiões tendem a viver uma escassez de recursos para fazer face à situação de pobreza e transformar as condições de vida das populações.

A ideia dos CCA foi apresentada pela primeira vez pela gigante norueguesa de fertilizantes, a *YARA International*, no fórum do sector privado da Organização das Nações Unidas (ONU) no ano de 2008, em Nova Iorque, e também no Fórum Económico Mundial (FEM), em Davos, a que se juntaram representantes da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO), a Corporação Financeira Internacional/*International Financial Africa/ Alliance for a Green Revolution in Africa* (AGRA), a União Africana (UA), entre outros. Estas organizações também estabeleceram a Nova Aliança para Segurança Alimentar e Nutricional/*New Alliance for Food Security and Nutrition* (NAFSN) em alinhamento com as propostas dos corredores. No mesmo ano, o ex-secretário geral da ONU, Kofi Annan apelou para uma Revolução Verde africana e encorajou a criação de novas parcerias para colocar fim à negligência a longo prazo da agricultura africana (Bergius, 2016; Nogales, 2014; Paul & Steinbrecher, 2013; Kaarhus, 2018).

Contudo, segundo Obenland (2014), o conceito de desenvolvimento por detrás da nova aliança do G8 fundamenta-se num conceito simplista de “agricultura como negócio”. Este conceito ignora as realidades actuais da maioria das explorações agrícolas dos pequenos produtores em África, como, por exemplo, integração parcial do mercado, estratégias de diversificação produtiva, vulnerabilidade face aos choques ecológicos e de mercado, bem como a necessidade de estratégias políticas que respondam a estas realidades.

Os CCA lançados nos últimos anos, em África, são vistos como iniciativas para aumentar a produção agrícola e são apresentados como mecanismos vocacionados para promover cadeias de valor produtivas, como meios para se alcançar a Revolução Verde africana. Como modelos de desenvolvimento agrícola, os corredores também podem ser analisados no contexto da mudança de discursos políticos internacionais, nos quais as Parcerias Público-Privadas (PPP) para o desenvolvimento têm conquistado, actualmente, uma influência considerável no processo de desenvolvimento, destaca Kaarhus (2011).

Porém, para Chome *et al.* (2020), a discussão sobre os CCA centra-se no potencial de desenvolvimento económico e nos desafios da implementação dos mesmos, nos quais o fluxo de investimento estrangeiro é factor determinante no investimento em infra-estruturas. Para estes autores, o desenvolvimento dos corredores com esforços de planeamento e integração regional são apresentados como encorajando o investimento em infra-estruturas minerais

e agrícolas. Por outras palavras, ligar o desenvolvimento de infra-estruturas de transporte à agricultura e à exploração mineira significa que os principais constrangimentos dos países sem litoral podem ser desbloqueados e os potenciais de crescimento reforçados com a redução da pobreza a longo prazo. Isto porque os portos são umas das principais infra-estruturas dos CCA. Os discursos dos governos anfitriões, juntamente com o Banco Mundial (BM) e a FAO, sublinham constantemente que querem ajudar os pequenos produtores em questões de acesso ao crédito e aos insumos agrícolas e também no que respeita à protecção dos direitos da terra, bem como falam de grandes benefícios para eles e para as comunidades locais. O investimento em infra-estruturas dos corredores sugere que a produção é mais susceptível de se concentrar em produtos para mercados internacionais, em vez de ajudar as comunidades locais a praticar uma agricultura que possa garantir a soberania alimentar e segurança alimentar e nutricional local. Aqui, os pequenos produtores são colocados como subcontratados, em vez de fornecedores independentes de alimentos (Paul & Steinbrecher, 2013).

Gonçalves (2020) aponta que estudos recentes sobre CCA destacam uma natureza contenciosa, confusa e errática dos corredores. Para este autor, a análise do planeamento, implementação e efeitos dos CCA sugere que geram ansiedade sobre a terra, a existência de potenciais impactos ambientais, e que configuram dinâmicas de poder entre o capital internacional, elites políticas e económicas nacionais, elites locais/rurais, burocratas e pequenos proprietários. Nesse sentido, Enns (2018), abordando a agenda dos corredores em África, reforça a ideia de tensões e inconsistências na narrativa de que eles são vantajosos para todos, chamando a atenção para diversos impactos inesperados e, por vezes adversos, do desenvolvimento dos corredores em diferentes segmentos da população. Isso na medida que, para este autor, uma análise geográfica dos corredores aponta que a reorganização espacial que acompanha o desenvolvimento dos corredores permite que certos fluxos de capital, mercadorias e pessoas se movimentem mais facilmente por meio do espaço, mas introduz novas formas de exclusão e fraca mobilidade espacial para outros.

Perspectivados como geradores de crescimento económico, motores da modernidade em lugares considerados remotos e atrasados, os CCA são igualmente lugares de potencial acumulação, de alianças entre elites domésticas (nacionais e locais) com o capital empresarial privado nacional e internacional, de intervenção de instituições financeiras e “doadores” internacionais. Os projectos que orientam a criação dos corredores são frequentemente concebidos para fornecer mais do que um tipo de infra-estruturas, bem como para alimentar mais de um sector. Não é fácil convencer os investidores a financiarem infra-estruturas puramente para alimentar o sector agrícola, devido aos riscos envolvidos. Assim, em muitos corredores, a extracção mineral e o desenvolvimento agrícola tornam-se ligados e como parte do desenvolvimento dos corredores, principalmente na actual era de *boom* de recursos minerais e cultivo de *commodities* agrícolas (Chome, Gonçalves & Scoones, 2020). Este recente interesse

e implementação dos corredores carrega consigo processos e dinâmicas relacionais entre os diferentes actores e investidores na prossecução dos mesmos. Juntos, estão a reconfigurar as relações sociais, económicas e espaciais nos lugares em que existem corredores no continente africano. Ou seja, estas intervenções estão e vão trazer transformações que impactam positiva e negativamente nos lugares e nas pessoas desses lugares.

As abordagens espaciais que estes corredores reflectem estão articuladas com a iniciativa *Grow Africa*, lançada em 2011, pela UA, NEPAD (Programa Compreensivo para o Desenvolvimento da Agricultura em África (CAADP) e AGRA), FEM, o G8 (NAFSN) e o G20 como plataforma para promover PPP e/ou triangulares entre África, parceiros relacionados e o sector privado. Por meio desta iniciativa, a atracção de investimentos deve estar alinhada com os planos nacionais de investimento na agricultura e promover cadeias de valor agrícolas específicas no continente, em Moçambique, por exemplo, por meio do PEDSA e do Plano Nacional de Investimento do Sector Agrário (PNISA). O papel da iniciativa, entre outras questões, é ligar empresas transnacionais agrícolas sediadas em África com empresas nacionais, numa perspectiva de adquirir produtos localmente dos pequenos e médios produtores (Byiers, Molina & Engel, 2016; Fink, 2014; Kato, 2019; Nogales, 2014; Mosca, 2015; Obenland, 2014; Paul & Steinbrecher, 2013).

Neste sentido, cerca de 28 empresas multinacionais e agroindustriais globais, de várias áreas e interesses, em conjunto com o FEM, adoptaram, também em 2011, a Nova Visão para Agricultura/*New Vision for Agriculture* (NVA) que se enquadra na iniciativa *Grow Africa* (Nogales, 2014; Paul & Steinbrecher, 2013). Estas empresas são tidas como parceiras na implementação dos corredores no continente, principalmente pelo facto de os países africanos apresentarem pouco orçamento público para reabilitar e/ou construir os corredores e, conseqüentemente, recebem muita atenção e investimento financeiros expressivos, com a justificativa de transformar regiões supostamente “atrasadas”. A presença dessas empresas dá a dimensão transnacional e globalizada dos processos transformativos que ocorrem nos corredores africanos, no geral, e no sector agrícola, em particular.

Estas empresas representam toda uma cadeia de abastecimento de mercados globalizados, que vão desde sementes, fertilizantes, insumos químicos, produção, transformação, processamento, transporte e comércio até aos supermercados. Esse universo de empresas evidencia que os principais grupos industriais do sector de alimentos e agronegócios do Mundo estão cada vez mais interessados no continente africano. A rede de empresas e a indicação do país sede pode ser evidenciado no quadro seguinte:

Nomes das empresas	País sede/origem
Archer Daniels Midland Bunge Limited AGCO Corporation Cargill CF Industries Coca-Cola Dupont General Mills Kraft Foods Monsato PepsiCo The Mosaic Company WalMart	Estados Unidos da América (EUA)
BAYER AG Metro AG BASF	Alemanha
Uniliver Diageo	Reino Unido
Heineken Louis Dreyfus Company Rabobank Royal DSM	Holanda
Maersk	Dinamarca
Nestlé Swiss Reinsurance Syngenta	Suíça
SABMiller	Bélgica
Yara International	Noruega

Esta rede de empresas é composta por gigantes dos sectores nas quais operam individualmente, representando o interesse do capital internacional no continente africano, especificamente dos seus recursos e das potenciais facilidades de alcançar um mercado diverso e globalizado pelos corredores. Ou seja, o investimento que essas empresas aplicam levará à melhoria das condições de vida das populações nas quais os empreendimentos estão a tomar lugar ou seguirá uma lógica capitalista que pretende lucro e ganhos económicos para essas empresas – todos ganham ou uns ganham e outros perdem? Isto é algo que se deve explorar mais, uma vez que para Mosca (2015) e Nogales (2014), o envolvimento dos governos locais e das comunidades no desenvolvimento e nos planos de exploração dos corredores tem sido insuficiente, reflectindo-se mais para processos de priorização de megaprojectos agrícolas em detrimento do mercado interno, da segurança alimentar e soberania alimentar e nutricional, bem como da inclusão social.

Com essas empresas, são mais de 40 corredores que estão a despontar e que ocupam milhões de hectares de terras na África Subsahariana, divididos em três regiões, nomeadamente, África Austral, África Oriental e África Ocidental e Central. Estes corredores que proliferam por África, além das demais iniciativas estabelecidas para incentivar os CCA e das declarações dos países

africanos que visam fazer com que a agricultura seja prioritária por parte dos governos, também se relacionam com a declaração de Malabo, de 2014, sobre o CAADP e o compromisso para acelerar o crescimento agrícola e a transformação para partilha de prosperidade e melhoria das condições de vida. Essa declaração pretende catalisar o desenvolvimento agrícola no continente, particularmente por meio de infra-estruturas e ligações ao mercado. Isto significa aumentar os investimentos na agricultura, aumentar a produção, a produtividade e o emprego e, conseqüentemente, ligar a agricultura africana aos mercados regionais e globais, despertando o gigante adormecido da agricultura no continente (Byiers, Molina & Engel, 2016; The World Bank, 2009). Para Stein & Kalina (2019), estes corredores tornam a África Subsaariana um laboratório para iniciativas que pretendem associar os objectivos agrícolas a infra-estruturas de transporte, mineração e energia em regiões com investimentos em ascensão. No entanto, estes autores apontam que, embora muitas vezes considerados como uma invenção recente na era dos megaprojectos, os corredores são anteriores às tentativas académicas de os descrever, sendo que a forma como eles emergem actualmente nestas regiões do continente africano deve ser vista no âmbito de uma genealogia mais longa de desenvolvimento espacial, remetendo à exploração e ao controlo dos territórios durante a colonização.

OS CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO E TRANSFORMAÇÃO DE MOÇAMBIQUE

Moçambique dispõe de uma localização geopolítica e geoestratégica privilegiada, à qual se associam os corredores e as infra-estruturas dos mesmos. Uma leitura pela história do País revela que esse aspecto é muito antigo. Por exemplo, no século XVI, os portugueses estabeleceram relações comerciais com o Império Monomotapa (1325-1700), nas quais o factor localização sempre foi estratégico, sendo que era escala no comércio com a Índia e possibilitava distintas rotas comerciais (Kato, 2019).

No período colonial, os portugueses enraizaram as rotas comerciais como corredores que ligavam as colónias britânicas do *hinterland* com o Oceano Índico. Um facto histórico relacionado com a intenção portuguesa de fomentar corredores é a sua tentativa frustrada de estabelecer ligação entre as então colónias de Moçambique (Oceano Índico) e Angola (Oceano Atlântico), por meio de um corredor interior, chamado Mapa-cor-de-rosa, passando pela Zâmbia, Zimbabwe e Malawi, então colónias britânicas. Essa ambição levou à discussão sobre as possíveis fronteiras entre os dois colonizadores, culminando com um ultimato para que Portugal abandonasse a região disputada, o que frustrou a pretensão portuguesa (Fonseca, 2003; Kaarhus, 2018; Stein & Kalina, 2019).

Como apontámos antes, o País identificou e aposta actualmente em seis corredores, sendo que assumimos como os três principais os de Maputo, Beira e Nacala, nos quais se encontram

os três principais portos. Uma leitura dos três corredores mostra uma dinâmica comum aos restantes corredores da África Austral e Oriental, bem como da África Subsahariana, no que diz respeito à presença do capital transnacional e global, principalmente pela possibilidade de ligação com os mercados regionais e globais.

A leitura dos três corredores revela também que durante quase um século a estruturação da circulação moçambicana foi voltada para o exterior do seu território, por meio da construção dos seus principais portos e ferrovias, com o propósito de exportar e escoar a produção do *hinterland*. Segundo Fonseca (2003), a importância estratégica dos três corredores foi colocada em evidência durante a guerra civil. Porém, a actual política dos corredores parece querer dar continuidade a esse processo de se olhar para o exterior (Neto, 2017), principalmente porque desde a independência e o fim da guerra civil, a principal estrada e corredor de transporte, que liga o País de Norte a Sul (Estrada Nacional Número 1, N1), apresenta vários trechos sem condições para a transitabilidade de pessoas, mercadorias e bens.

Há muitas partes interessadas num corredor. Dessas partes, estão inclusos os governos nacionais, interessados na capacidade de o corredor facilitar o desenvolvimento do potencial económico não realizado numa determinada região do País, bem como para promover a integração regional com os países vizinhos e com o Mundo. Além dos governos, intervêm também instituições financeiras e “doadoras” que investem ou planeiam investir num corredor, bem como autoridades portuárias e aduaneiras, logística de transporte, consumidores, empresas e comunidades locais. No entanto, o peso dessas partes varia com a evolução do corredor, enquanto algumas estão presentes ao longo de todo o corredor, outras estão envolvidas apenas em determinadas fases (Hope & Cox, 2015).

O Corredor de Nacala despertou nos últimos anos atenção na África Oriental e Austral, bem como do “mundo”, originando muito debate e interesse da sociedade, muito por conta da tentativa de implantação nessa região do Programa de Cooperação Tripartida para o Desenvolvimento Agrícola da Savana Tropical no Norte de Moçambique (ProSAVANA). Com o ProSAVANA, projectava desenvolver-se a agricultura praticada ao longo do corredor e fazer surgir uma nova fronteira agrícola. Uma das coisas que este programa realçou e que atraiu o interesse da região são as potencialidades da terra agriculturável existente, comparada ao Cerrado brasileiro. Estudos, trabalhos académicos, conferências, movimentos de contestação, entre outros eventos aconteceram nos três países envolvidos no programa, Japão, Brasil e Moçambique (JBM). No entanto, era um programa que se enquadrava nos discursos que justificam a recente aposta em África nos CCA.

Para Kato (2019), este corredor tem revelado ser um caso privilegiado de análise e um importante meio de expansão das fronteiras de acumulação de capital e de expropriação de terras, numa articulação PPP, na qual se reforçam as narrativas de desenvolvimento e de transformação da agricultura tradicional em moderna. Desde o início da construção do mesmo, surgem, ao

longo do corredor, dinâmicas de expropriação de terras e de conversão da terra de formas tradicionais de uso para formas mais comerciais. Sendo o Estado activo no planeamento e operacionalização, é quem define e institucionaliza os arranjos financeiros que permitem a construção de infra-estruturas, definindo o tipo de financiamento e/ou empréstimos, o grau possível de endividamento e como fazer uso dos empréstimos (Chome, Gonçalves & Scoones, 2020; Kato, 2019; Nogales, 2014). Para Kalina (2017), do ponto de vista do Estado moçambicano, o agrupamento de megaprojectos como CCA é uma forma de trazer mudanças substanciais à região do Corredor de Nacala, mas os investimentos dentro do corredor são uma forma oportunista de beneficiar da exploração dos recursos minerais e reforçam a percepção do Governo sobre o papel de vários actores no processo de desenvolvimento, incluindo o Estado, o sector privado e “doadores”.

Analisando este corredor e a reabilitação de uma das principais estradas que liga as províncias de Niassa e Nampula, a Estrada Nacional número 13 (N13), principal corredor de transporte rodoviário de passageiros e mercadorias entre essas províncias, Kalina (2017) aponta existir uma relação Estado-Cidadão que se caracteriza pela não participação das comunidades e populações, hierarquização e paternalismo. Aspectos que servem para afastar os cidadãos das iniciativas nacionais de desenvolvimento, facto que inibe os afectados pela implementação do corredor e a reabilitação da N13 de contribuírem substancialmente na negociação dos resultados do desenvolvimento local. Além disso, sendo o Corredor de Nacala a intervenção de desenvolvimento mais significativa que ocorre na região, este serve como extensão mais visível do Estado nas vidas das pessoas e comunidades afectadas.

Essa importância do corredor faz com que os “doadores”, como o Banco Mundial (BM) e o Departamento para o Desenvolvimento Internacional/ *Department for International Development* (DfID) do Reino Unido, acreditem que investimentos para reduzir os custos de transporte ao longo do corredor ajudariam e encorajariam maiores volumes de comércio, maior investimento em torno do corredor e maior diversidade económica. Assim, possibilitando a transformação económica com mais e melhores oportunidades de emprego tanto do lado do Malawi, do lado moçambicano, bem como dos países vizinhos que são alimentados comercialmente pelo corredor (Byiers, Karkare & Miyandazi, 2020).

Bruna (2019) destaca que as alianças estratégicas que se manifestam neste corredor, que apontamos acima pela lógica PPP, procuram proporcionar benefícios multilaterais, excluindo principalmente as populações e as comunidades mais pobres que representam a maior parte da população rural do corredor. Questiona a autora se os interesses dessas alianças coincidem com os interesses dos moçambicanos e se os mesmos promovem um desenvolvimento sustentável para a economia de Moçambique e para o bem-estar dos seus habitantes, como supostamente promovem nas economias de origem dos parceiros de cooperação e investidores. Neste sentido, o desenvolvimento rural e agrário coincidirá com o modelo

de desenvolvimento desenhado pelo investidor (do topo para base), caracterizado por uma acção capitalista de origem estrangeira de exploração dos recursos e numa aliança com elites políticas locais, enfatiza a autora. Neste sentido, como destacam Garcia & Kato (2016), todas as transformações e mudanças que acontecem no corredor anunciam a nova lógica de infra-estruturas e dos territórios que passam a estar mais interligados às dinâmicas dos mercados internacionais e aos megaprojectos agrícolas e de exploração de recursos minerais, do que aos ritmos da vida e da produção das comunidades atravessadas pelo corredor.

Embora o corredor se vá consolidar em torno da extracção do carvão, um dos principais motivos para a sua criação é impulsionar o sector agrícola e a agricultura, conectando às cadeias de valor globais. Esses elementos, a extracção mineira e o desenvolvimento agrícola fazem com que o Corredor de Nacala seja o principal e promissor projecto de desenvolvimento no Norte do País. No entanto, Kato (2019) resume três momentos que interferem e que se devem ter em conta na leitura das transformações sociais no Corredor de Nacala. **Primeiro:** anos 2000, destacado pelo *boom* de *commodities* e investimentos estrangeiros, com destaque do investimento brasileiro, principalmente da VALE, e a criação do Fundo Nacala; **Segundo:** 2017, destacando a recuperação do preço do carvão e seus problemas associados, liberação dos fluxos da economia e impactos em comunidades agrícolas e; **Terceiro:** 2019, manifestações, por parte da VALE de querer deixar as actividades em Moçambique; Aos quais acrescentamos um **quarto:** 2020, o fim do ProSavana e lançamento do SUSTENTA que ganhou âmbito nacional, pois era implementado, desde 2017, em alguns distritos das províncias de Nampula e Zambézia, que juntas cobriam mais de metade dos distritos nos quais o ProSAVANA seria implementado.

As três províncias que fazem parte do Corredor de Nacala são identificadas como tendo potencial agrícola enorme. Em conjunto, perfazem aproximadamente cerca de 10 milhões de habitantes, correspondente a quase 35 % da população total do País. Desses cerca de 10 milhões, a província de Niassa corresponde a 18,5 %, Cabo Delgado a 23,3 % e Nampula 58,2 %, por sinal a província mais populosa do corredor e do País. Quanto aos índices de pobreza, as três províncias têm taxas acima da média nacional (46,1 %), Cabo Delgado (50 %), Nampula (65 %) e Niassa (67 %). No que diz respeito aos índices de desnutrição crónica e insegurança alimentar, também se encontram acima da média nacional (43 %), sendo que Niassa possui uma taxa de 43,6 %, Nampula 50,1 % e Cabo Delgado 51,4 %, respectivamente. Estas três províncias estão entre as regiões mais remotas e pobres do País (ADIN, 2021; INE, 2019; INE, 2021; Kalina, 2017). Em trabalho de campo, Garcia & Kato (2014) constataram que, ao longo do corredor, os camponeses mantêm os seus sistemas de produção alimentar de base familiar, camponesa e comunitária, bem como desenvolvem os seus modos de vida, cultura e tradições. Ainda sobre a questão socioeconómica, apontam que a região apresenta também um cenário de ruas pouco asfaltadas, ausência de saneamento, a pobreza, as moradias precárias, a falta de mercados para a produção local e o elevado custo de vida que denunciam o grau de concentração

do crescimento económico e a distância que esse processo tem de uma marcha efectiva de desenvolvimento económico e social. O mau estado da rede rodoviária da região tem tido sérias implicações, particularmente para o sector agrícola, visto que grandes áreas do País, especialmente as zonas produtoras de excedentes alimentares do Norte, continuam mal integradas aos mercados nacionais. Consequentemente, ainda é mais barato para o Sul, maior consumidor de produtos agrícolas do País, importar alimentos da África do Sul, enquanto os excedentes alimentares no Norte tendem a ser exportados para países vizinhos e/ou para o estrangeiro pelo Porto de Nacala (The Economist Intelligence Unit, 2007).

A província de Niassa, dos seis corredores prioritários do País, é atravessada por dois Corredores de Desenvolvimento, designadamente o Corredor Pemba-Lichinga e o Corredor de Nacala. Nos dois corredores está patente a ideia de que é preciso desenvolver o País, as regiões e as comunidades. Além das narrativas relacionadas ao desenvolvimento do agronegócio que orientam o Corredor de Nacala, o Conselho de Administração do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) aprovou uma subvenção para a primeira fase de desenvolvimento de uma Zona Especial de Processamento Agroindustrial do Corredor Pemba-Lichinga. Um projecto transformacional, que visa melhorar a produtividade agrícola e desenvolver o agronegócio na província do Niassa. Ademais, esse projecto basear-se-á numa longa lista de intervenções do Banco no Norte do País, para o fornecimento de infra-estruturas e vai desbloquear, a partir desta província, o potencial agrícola do Corredor de Nacala (Carta, 2022).

A agricultura é uma das principais prioridades de desenvolvimento da província de Niassa. Existem mais de 21 milhões de hectares de terra agriculturável e com clima favorável à actividade agrícola. A estrutura económica é essencialmente agrícola, seguida da pesca. O peso da agricultura nessa estrutura é de cerca de 80 %, constituindo a principal e maior fonte de emprego e renda familiar, tal qual as restantes províncias do corredor. A agricultura predominante é de subsistência, tendo 47,1 % da população activa praticando e com uma taxa de ocupação de somente 7,1 % da área total da terra arável. Para alimentar o sector agrícola, a província dispõe de 35 sistemas de irrigação, dos quais 26 operacionais, com capacidade de irrigar 1223 hectares cada (Governo da Província do Niassa, 2017).

De acordo com os dados do Inquérito sobre Orçamento Familiar (IOF) – 2019/20, do total da população activa de Niassa, 87,2 % dedica-se à agricultura, silvicultura e pesca; 4,8 % ao comércio e finanças, 3,5 % a outros serviços e os restantes aos diversos sectores (extracção de minas, indústrias manufactureiras, energia, construção, transporte e serviços administrativos). Comparando com os dados do IOF (2014/15), houve um aumento da população activa nos sectores da agricultura, silvicultura e pesca, que era 78,1 %, enquanto o comércio e finanças (9,6 %) e outros serviços (7 %) reduziram (INE, 2021), o que reforça a importância que o sector da agricultura tem ou pode ter no processo de desenvolvimento da província.

O IOF (2019/20) não traz dados sobre incidência da pobreza nas províncias, mas o Governo da Província do Niassa (2017) indica que a incidência da pobreza em 2015 era de 63,3 %. Essa taxa de pobreza estava acima da média nacional que era de 59,6 %, sendo a mais alta do País. Essa taxa alta devia-se ao crescimento exponencial da população, à constante maleabilidade dos principais indicadores de pobreza e à limitação do poder de compra dos seus habitantes. No entanto, apesar da existência de um vasto leque de potencialidades naturais para impulsionar um desenvolvimento socioeconómico rápido e sustentável, a província ainda tem desafios nas componentes ligadas com *déficit* de infra-estruturas sociais e económicas básicas. Esse *déficit* influencia para uma lenta atracção de investimentos e financiamentos, fora dos elevados níveis de pobreza. Além, claro, de ser reflexo da ausência de políticas públicas para impulsionar o sector, no País como um todo.

Apesar da reconhecida e assumida importância da agricultura na economia da província, não existe uma atracção de investimentos para a agricultura comercial e indústria de agro processamento. Contribui para isso a inexistência de mecanismos funcionais de promoção e *marketing* das potencialidades de desenvolvimento da província; insuficiência de armazéns e silos para a conservação de produtos agrícolas; deficientes vias de acesso e de transporte a partir dos locais de produção até aos mercados, bem como grandes distâncias dos principais mercados, especialmente de consumo e da área de comércio; grande parte da população vive da agricultura, mas é apenas de subsistência; baixo aproveitamento do potencial de irrigação existente; falta de disponibilidade atempada e acessibilidade dos insumos necessários para alcançar as metas de produção, entre outros aspectos, destaca o Governo da Província do Niassa (2017).

As dificuldades que o principal sector da economia da província (e do País) apresenta, suplantadas poderiam potencializar o desenvolvimento da província, bem como aumentar as capacidades de uma vida saudável. Essas capacidades passariam, de acordo com o Governo da Província do Niassa (2017), pelo aumento da produção em grande escala e com qualidade para satisfazer as necessidades da demanda e garantir a segurança alimentar e nutricional da população; pelo aumento da cobertura de provisão de energia eléctrica na província de 17 % para pelo menos 37 %; pelo aumento da cobertura dos serviços de saneamento no meio rural de 32,7 % para 75 % e de 23,6 % para 90 % no meio urbano; pelo aumento da cobertura de provisão de água rural às comunidades de 42 % para 75 %; redução da distância média percorrida por um paciente para ter acesso aos serviços de saúde, que é de 15,2 km, contra os 8 km recomendados pela Organização Mundial da Saúde (OMS); e expansão dos serviços financeiros e bancários nas zonas rurais.

Os aspectos e os desafios que a província do Niassa tem, que acima arrolamos, servem como indicativo da situação na “corrida” ao desenvolvimento no corredor, que não se difere do corredor como um todo. No entanto, para o Governo da Província do Niassa (2017), há um

certo optimismo por parte da província ao colocar a mesma na rota do desenvolvimento económico e social, nacional, regional e internacional e, consequentemente, contribuir para a melhoria das condições de vida das populações de Niassa, em particular, e do País, no geral. Aqui, a integração comercial e física da província na região Norte do País e com os países vizinhos (Malawi e Tanzânia), por meio dos corredores de Nacala e *Mutzwara*, são um elemento catalisador no processo de desenvolvimento. Esse aspecto é indicativo que tanto ao nível nacional como provincial há uma confiança e entusiasmo no modelo de desenvolvimento que tem os corredores como pilares, cuja implementação é sempre apontada como benéfica para as comunidades, mas sem indicação de como os modos de vida locais não serão “anulados” pelo modelo ou de como são integrados no modelo.

CORREDOR DE NACALA: POTENCIAL, PERSPECTIVAS E EXPECTATIVAS COMUNITÁRIAS EM NIASSA

«Queremos também que este Corredor Logístico venha catalisar o surgimento de iniciativas empreendedoras que visem melhorar a qualidade de vida das populações ao longo do seu percurso.»
(Nyusi, 2017:5)

O Governo do dia tem no corredor, pelo extracto acima, uma componente que estimule iniciativas e investimentos que se manifestem por infra-estruturas e com as mesmas existe a esperança de que melhorem as condições de vida das comunidades atravessadas pelo corredor. Neste sentido, o corredor passa a ser visto como uma acção do Governo que serve “um propósito público” ou um “interesse nacional” de promoção de “desenvolvimento”.

Nas páginas que se seguem, vamos discorrer e discutir sobre os dados que a revisão da literatura e o trabalho de campo nos proporcionaram. Esses resultados são compreendidos como manifestações de processos de transformação social, de desenvolvimento e/ou de desejo do mesmo na província do Niassa como um todo, particularmente dos distritos e das comunidades que visitamos. Partimos do princípio de que as manifestações abaixo apontadas são e estão directa e/ou indirectamente relacionadas com as narrativas que promovem a implementação dos Corredores de Desenvolvimento e respectiva transformação em CCA, em África e em Moçambique.

É nossa pretensão olhar para a situação desta província no que concerne ao desenvolvimento rural e agrícola, à transformação social e à materialização das ideias dos CCA como um diálogo entre processos sociais locais, nacionais, transnacionais e globais que a perspectiva analítica antes apresentada se orienta. Ou seja, tomamos Niassa como um espaço localizado, do corredor, para entender as transformações sociais e económicas, especialmente para a análise da influência que essas transformações exercem e podem exercer sobre o sistema das

relações sociais, das diferentes disposições e das formas de ser e estar dos que habitam esse lugar, principalmente o seu meio rural (Bourdieu, 1979). Na medida em que um dos nossos entrevistados procura destacar que:

«Não se olha Niassa como um elefante adormecido, mas sim olhemos Niassa como mais um polo de Moçambique (...). Se for a reparar as imagens que dão no exterior de que Moçambique está a desenvolver, desenvolvimento é concentrado em Maputo, mas se nós andamos dentro de Moçambique vai sentir que nós ainda temos grandes desafios.»

A localização geográfica de uma comunidade rural, a sua base de recursos, a sua trajectória ao longo da história do País e outras características determinam o seu potencial de crescimento e desenvolvimento económico e social (Midmore *et al.* (2010). No entanto, Kalina (2017) evidencia que nenhuma parte do País está mais longe de Maputo, mais longe das influências modernizadoras exercidas pelo Governo central do que a região Norte (províncias de Cabo Delgado, Nampula e Niassa), como, por exemplo, é das regiões menos electrificadas no País. Este facto é apontado como consequência, em grande parte, das limitações da rede de distribuição de energia eléctrica da região e à pobreza dos seus residentes. Este autor acrescenta que, embora as províncias tenham mostrado sinais de desenvolvimento económico em certos sectores, muito em conta da exploração de recursos e infra-estruturas nos últimos anos, a pobreza continua a ser generalizada.

O facto de a região Norte apresentar índices de desenvolvimento nada próximos ao Sul, principalmente de Maputo, evidencia aspectos de assimetrias regionais no País, pois indicamos que temos, por um lado, o Norte do País negligenciado e, por outro, Niassa ainda mais negligenciada. Para Whebell (1969), citado por Stein & Kalina (2019), a lógica subjacente à implementação e ao desenvolvimento dos corredores, no qual incluímos os CCA, tanto em economias consideradas avançadas, como em economias consideradas em desenvolvimento, é a de criar condições que impulsionem vantagens competitivas que resultam em investimentos. Principalmente em áreas nas quais o desenvolvimento não ocorreu “naturalmente”, com destaque para as regiões anteriormente negligenciadas. Os depoimentos seguintes reforçam essa situação de Niassa “negligenciada”, em termos de desenvolvimento agrícola que se advoga somente ser possível com entrada de investimentos:

«Mas o investimento se nós formos a comparar para Nampula, Chimoio, nós temos visto grandes investimentos na zona centro, principalmente em Chimoio, que também tem condições agroecológicas próximas de Lichinga, mas se formos a comparar em termos de investimento é muito pouco que há em Lichinga. Então eu ia olhar mesmo essa questão de investimentos que poderiam ser adicionais à produção que desincentivam àqueles que poderiam produzir mais... E aí também iria associar

a questão política, que acho que havendo uma política, Niassa sendo parte do nosso País, havendo interesse em potenciar esse desenvolvimento, então poderia ali haver alguma possibilidade de uma intervenção por parte do Governo e assim poderia talvez criar essa facilidade de outros investimentos poderem fazer um pouco mais do que temos visto. Então eu não vejo grande coisa, se não estas componentes.»

Se comparar Niassa com as outras províncias pode sentir que nós estamos a ficar atrás, porque isso tem a ver com os investimentos do País... orientação dos investimentos. Vou dar exemplo concreto, há 10 anos atrás Inhambane estava atrás de Niassa, hoje Niassa está atrás de Inhambane, porquê? Porque foi orientado investimento directo as pequenas e médias empresas foram fixadas primeiro para Inhambane, por essa razão que [em] Inhambane temos associações que processam a mandioca até ao último ponto da cadeia de valor, mas Niassa esses investimento ainda não chegaram, aí poderá servir no vosso ponto de estudo que é preciso orientar os investimentos para o Niassa.»

Niassa continua das províncias menos povoadas e desenvolvidas do País. O objectivo de fazer dessa província um modelo e exemplo na luta contra o subdesenvolvimento não foi alcançado, destaca Quembo (2017). No entanto, a pretensão de melhorar as condições de vida das populações é predominante nos discursos, programas e iniciativas políticas no País, no âmbito nacional e local. O investimento em iniciativas como as dos corredores não foge à regra.

A revisão da literatura e os dados do campo indicam que a confiança em iniciativas e investimentos estrangeiros, para o modelo de desenvolvimento desejado, estão, aparentemente, aquém das potencialidades agrícolas da província e do corredor como um todo. Nesse sentido, a fraca manifestação de investimentos e de iniciativas que são vistas como sinónimos de desenvolvimento, como podemos constatar nos depoimentos apontados anteriormente, é vista como estando a reforçar a ideia das assimetrias regionais no País e de que possivelmente não estamos diante de uma estratégia de desenvolvimento integrado olhando para o País como um todo.

Acredita-se que os CCA podem ter uma vasta gama de objectivos, desde o aumento de investimentos e da produção até à realização de mudanças de sistemas que liguem os pequenos produtores a cadeias de valor integradas (Byiers, Molina & Engel, 2016). No entanto, os investimentos, especialmente os de capital privado e/ou das PPP (nacionais e estrangeiras) tendem a ser os que mais assumem relevância, sobretudo em cenários e situações em que o investimento público é escasso para atacar o desenvolvimento da agricultura e outros sectores. Olhando para o CCA de Nacala como um todo, Catsossa (2020) aponta a existência de sinais de profundas transformações sociais e espaciais causadas pela entrada massiva de estratégias agrícolas (ou simplesmente de iniciativas viradas para o agronegócio), mas com fraca incidência na melhoria da pequena produção.

As entrevistas tendem a colocar como obstáculos à entrada de investimentos o problema das infra-estruturas, principalmente das estradas. Assim, a melhoria desse tipo de infra-estrutura, além de servir como transformação espacial da província e dos distritos atravessados pelo corredor é apontado como possível mobilizador para que entre, na região, capital agrícola privado (nacional e estrangeiro), sem sequer pensar na melhoria e benefícios dos sistemas produtivos locais. No entanto, olha-se para essas infra-estruturas sem pensar em como beneficiariam os locais, mas sim os investimentos de capital privado e estrangeiro.

Sobre a questão de estradas, por exemplo, Byiers, Molina & Engel (2016), destacam as condições delas entre os factores-chave que podem suscitar interesse pelos CCA, pois elas podem elevar os custos de transação e das trocas nos países em desenvolvimento, particularmente em África. Para estes autores, no continente a densidade de estradas pavimentadas ou asfaltadas é baixa, fazendo com que os custos de transporte estejam entre os mais elevados do Mundo, factor que coloca um enorme obstáculo ao investimento, crescimento da produtividade e integração ao mercado. Portanto, com foco nos mercados externos, advoga-se que a melhoria das estradas pode fazer com que os corredores propiciem oportunidades de reforçar os fluxos comerciais intra e extra-regionais ligando o mercado local, regional e nacional aos mercados internacionais. Referenciamos antes que Garcia & Kato (2014) apontaram, entre outros aspectos, as vias ao longo de Corredor de Nacala como pouco asfaltadas. Especificamente em Niassa, Neto (2017) reforça que cerca de 87 % das estradas eram de terra batida e a rede rodoviária da província é a menos asfaltada do território moçambicano. No entanto, para este autor, isso não significa que as estradas sejam consideradas as mais precárias do País. Acrescenta que quase 80 % das estradas são consideradas boas ou razoáveis, em contraste com outras províncias do corredor, que não possuem nem 20 % de estradas consideradas boas. Segundo a The Economist Intelligence Unit (2007), o mau estado das estradas na região tem implicações para o sector agrícola, porque as regiões que produzem excedentes alimentares no Norte do País estão mal integradas aos mercados nacionais. Contudo, o actual foco nos corredores e suas infra-estruturas tem um direccionamento mais para o exterior do País.

A N13, uma das principais estradas da província e que integra este corredor, que além de permitir a ligação entre a região Norte e Sul da província, também permite a ligação com a província de Nampula, estava em reabilitação, sendo que o último troço, Muita-Cuamba, foi recentemente terminado e inaugurado pelo Presidente da República. No entanto, ainda durante o trabalho de campo, constatamos que o distrito de Cuamba, um dos mais produtivos da província, considerado distrito celeiro e com título de capital económica, tinha as principais vias e as do centro do distrito igualmente em processo de colocação de asfalto. É preciso enfatizar que o distrito de Cuamba adquiriu esse estatuto em 1986 e passou à categoria de Município/Autarquia em 1998, participando assim das primeiras eleições para presidente de Município/Autarquia no País, portanto, foram precisas mais de três décadas para essa

asfaltagem. Algo que podemos verificar no depoimento que se segue, que ao mesmo tempo dialoga com a questão de assimetrias relativamente à construção de infra-estruturas:

«Vou dar outro exemplo muito visível, que é a reabilitação das vias de acesso, Inhambane está muito avançado, mas Niassa só agora estamos a correr, por essa razão que vê Cuamba ser asfaltado. Cuamba-Lichinga pelo menos conseguimos andar três/quatro horas de tempo, antigamente saía de Cuamba para Lichinga fazíamos 20h de tempo, é com possibilidade... saí eu, eu pessoalmente saí daqui 5 horas para chegar em Mandimba, que são sensivelmente 150 km, 5h do dia seguinte, acontecia [isso].»

No entanto, como aponta Fonseca (2003), a intervenção numa rede de transportes, como a construção ou reabilitação de uma infra-estrutura, pode ter efeitos positivos directos, efeitos negativos ou ter efeito neutro, nada se altera substancialmente sobre a região afectada. Sendo que, um projecto de uma infra-estrutura pode vir implementado não por razões económicas, ou seja, na sequência de uma avaliação custo-benefício positiva, mas por questões políticas e/ou sociais e de estratégia a longo prazo, acrescenta a autora. Nesse sentido, esse investimento nas estradas pode não ter que ver com o desenvolvimento dos produtores locais directamente, mas sim, preparar o terreno para a desejada atracção de investimento e de investidores estrangeiros. Os extractos seguintes evidenciam como a questão das estradas, para os entrevistados, são um empecilho para atrair investimentos e investidores na província:

«Depois como estamos também numa zona que, comparada com outras províncias, desprivilegiada em termos de localização para termos acesso, por exemplo, a zonas urbanas, é uma grande distância e isso também vai acarretando custos. Provavelmente esses investidores estejam a olhar neste sentido, se eu vou produzir lá, ele tem essa possibilidade de produzir no Niassa, ao mesmo tempo, Nampula onde ele facilmente tem acesso. Então ele vai jogar, então porque vou produzir no Niassa enquanto tenho essas todas dificuldades de acesso, tudo mais. Então ele opta... porque há disponibilidade de terra. Então ele vai produzir lá, ele aqui... Nós ficamos sempre à espera de que pelo menos esses centros, digamos, fiquem suficientemente ocupados e que não haja mais espaço e aí talvez comecem a pensar no Niassa. Então, acaba não ajudando o escoamento de produtos, por exemplo, para Nacala que é se calhar o mercado mais próximo para nós e acessível, e iria... isto iria crescer mesmo se houvesse investimentos por parte de grandes empresas que quisessem produzir como tal, mas o escoamento dos produtos se houvesse sempre (...).»

«Uma das coisas que não atrai os investidores são as vias de acesso, esse é o grande calcanhar de Aquiles. Só para transportar aqui produtos de Lichinga à Nampula ou Nacala os custos são muito elevados e as vias de acesso são muito precárias, mesmo das zonas de grande produção para as

zonas de concentração, que são os mercados, não é fácil. Então para um grande investidor vir a Niassa, pensa por duas vezes, como ir a Niassa, como chegar, e quando chega em Niassa devemos ter uma carta de projectos para não dar muito trabalho aos investidores. Acções concretas, um plano onde é que a zona para expansão... agro-pecuárias, termos uma espécie de reserva de Estado que é para implementar os projectos. Então, só para os custos de transação daqui a Nacala via terrestre ou via linha férrea ou via-férrea são muitos altos, rondava no princípio, quando foi aberta a linha férrea estava mais ou menos 50 dólares por vagão, se não estou em erro, agora baixou a 30 dólares. Isso não é fácil, tens aqui três operações: ter de levar o produto do armazém para estação, estação para Nampula, Nampula ter que tirar da estação para o armazém.»

Se as estradas e outras infra-estruturas são tomadas como activadoras de investimentos na província, e de tal modo a tirar do suposto “esquecimento”, melhorar a sua posição na corrida ao desenvolvimento (no Corredor de Nacala e no País) e com isso proceder a transformações sociais, essa prioridade deve ser atacada em conjunto com os diferentes actores e interessados no desenvolvimento. Mas para tal, devem incluir-se as comunidades de maneira democrática e que elas tenham voz, deve ser prioridade, principalmente os pequenos produtores, de modo que o desenvolvimento destes não seja preterido em relação ao viés mais comercial e de exportação da agricultura. Na medida em que os projectos dos CCA têm priorizado megaprojectos agrícolas, deixando de lado o mercado interno, a garantia de segurança e soberania alimentar, segurança alimentar e nutricional, bem como da inclusão social, espelhando um desenvolvimento excludente (Mosca, 2015; Nogales, 2014).

A ideia de corredores, como corredores de transporte, é antiga em Moçambique e tem o seu destaque no período colonial, com a construção das infra-estruturas que os envolvem. A transformação dos corredores em Corredores de Desenvolvimento (CD) e/ou económicos aconteceu na década de 1990 do século xx. No entanto, a transformação ou adopção do foco agrícola nos mesmos é algo com menos de duas décadas, portanto, relativamente novo. De tão novo que é raro ouvir ou ler algo oficial no País com referência aos CCA. Nem mesmo o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Sector Agrícola (PEDSA), um dos principais instrumentos para o desenvolvimento da agricultura no País, que apontamos antes, tem os seis corredores nacionais como prioritários, não coloca esses corredores como CCA. Nem uma busca em páginas *web*, como, por exemplo, do Portal do Governo e do Ministério da Agricultura e Desenvolvimento Rural (MADER), a designação aparece. Pode ser que se subentenda falar de CD como se estivesse a falar de CCA, mas não são a mesma coisa.

Nas nossas pesquisas por documentos oficiais não tivemos acesso a um documento, mesmo que generalizado, que se considere orientador sobre a implementação dos mesmos no País. Existem documentos e declarações regionais e continentais que o País segue. Neste sentido e em conformidade com a política da Nova Parceria para o Desenvolvimento de

África (NEPAD), principalmente pelas directrizes orientadoras dos Corredores Africanos de Crescimento Agrícola (AAGC) e do Programa Compreensivo para o Desenvolvimento da Agricultura em África (CAADP), os CCA em África foram entendidos como uma iniciativa especial de desenvolvimento que combina investimento, infra-estruturas e desenvolvimento socioeconómico das áreas por eles servidos. Existe, no entanto, potencial para que os corredores tenham impacto na agricultura em todo o continente. Muitas áreas continuam ocupadas por agricultores de subsistência com baixos rendimentos, os quais se deseja que sejam ligados aos mercados por meio de investimentos em infra-estruturas (Byiers, Molina & Engel, 2016; Nogales, 2014).

Para Stein & Kalina (2019), os emergentes CCA são frequentemente apontados pelos que os projectam, planeam e estudam como espaços existentes e actualizados. Contudo, empiricamente, o que é exactamente um corredor, como ele é imaginado e conceptualmente vivenciado diariamente é ao mesmo tempo subjectivo e variável. Essa convivência manifesta visões de mundo que dialogam com as expectativas que são construídas sobre o futuro, que fazer parte do corredor pode trazer. As mesmas, em algum momento, podem ou não articular-se com as narrativas que justifiquem a aposta num modelo de desenvolvimento sustentado pelos corredores. Nessa perspectiva, as iniciativas de desenvolvimento rural, como os CCA, são analisadas como um dos instrumentos de acção do Estado (e dos seus parceiros) e de expressão de visões de mundo em torno de recursos, de regras definidoras e consolidadoras de interesses específicos (Neves, 1998). É especificamente ao nível local que as transformações sociais e as conquistas do desenvolvimento, que o modelo adoptado almeja, se fazem ou farão sentir. Os depoimentos que se seguem evidenciam como a ideia dos CCA está ao nível dos funcionários públicos do sector da agricultura por nós entrevistados, bem como como para eles se articula com o pequeno produtor:

«Sei pouco dessa política. Mas sei um pouco ao alto nem, mas acredito que isso vai impulsionar de certa maneira as populações camponesas principalmente e não só... Primeiro deve-se partir na consciencialização das próprias populações, divulgar sobre o que é isso, como é... o que é que vai ser esse investimento do corredor de Nacala, o que é que vai... qual será o input para esses distritos e as províncias abrangidas. Enquanto não se sensibilizar, informar as pessoas, capacitar o que é que vai ser não haverá aderência por parte do produtor. Eu acho, por mim mesmo, que deve haver essa sensibilização, havendo sensibilização e acrescentando valor, havendo input de insumos agrícolas e mais, acredito que [vai] impulsionar no aumento de renda familiar, produtividade e assim para diante, e a pessoa pode mudar de vida... Eu não sei se já foi divulgado esse documento nessas zonas, eu pessoalmente li pouco, agora nunca estive envolvido nesse processo directamente, não sei se já foi divulgado o documento, não sei se as pessoas foram sensibilizadas sobre esse documento, sei um pouco, já li em algum [lugar] esse documento, foi uma vez, foi por curiosidade...»

Os corredores [em] nível de... é uma boa ideia e isso facilitaria aos produtores, temos aqui, por exemplo, o caso de Niassa temos dois corredores, Pemba-Lichinga e Pemba-Nacala (...). Não têm a noção que estão no corredor, na verdade são poucos que têm essa informação que estão dentro de um corredor. A divulgação é muito pouca, o número é menor das pessoas que têm conhecimentos dos corredores. Tem de divulgar o que é isso de corredor, quais são as vantagens, porque elas não sabem o que é um corredor, então esse é um trabalho que deve ser levado a cabo dia após dia, tendo em conta o nosso grupo-alvo são menos letrados. Alguns têm conhecimento porque estão próximos da via, se tu fores a ver logo ao longo da estrada estão a pôr lá as suas casas. Tem uma... a estrada antiga quando se passou agora a estrada alcatroada, eles já mudaram da zona onde estavam, estão junto...a ver o desenvolvimento, estão a aproximar-se ao desenvolvimento. Então, pouco a pouco eles vão tomando conhecimento o que é isso de corredor...»

Falar do corredor de desenvolvimento é uma área vasta e falar de corredor de desenvolvimento na área agrícola ou agrário tem que ver com aquilo que são actividades de campo, em particular aquilo que os produtores fazem, sendo a fonte de aumento de renda das famílias rurais, a base está assente na actividade agrária. Na verdade, alguns produtores têm essa informação de corredor de desenvolvimento agrário... O que eu consigo ouvir deles, em Cuamba passou um projeto, esses da CLN [Corredor Logístico de Nacala], em que eles fazem a distribuição de insumos agrícolas, em seguida no momento de produção de sequeiro eles montam alguns [Campos de Demonstração de Resultados] CDR's. É uma forma de transmissão de técnicas, mas usando variedades melhoradas, como vários feijões. Eu já vi feijão pouco fino e grosso, já vi com eles a soja.»

Estes pronunciamentos, no primeiro momento, reforçam o que apontámos antes, de não existir um documento nacional que seja orientador do que é e de como se desenha a implementação dos CCA no País. Apesar de os entrevistados saberem que a província é atravessada por dois corredores, bem como das comunidades saberem que são atravessados por eles. É visível que os mesmos tendem a apresentar argumentos de que o corredor beneficiará, em algum momento, positivamente, o pequeno produtor. No entanto, não existe articulação com a narrativa de que os corredores atrairiam investimentos em agronegócio, sobre a transformação dos vários hectares em agricultura industrial e comercial, disponibilidade de maquinaria agrícola, insumos, nem das possibilidades de ligação e integração a mercados regionais e globais, como destaca a literatura (Batistella & Bolfe, 2010; Ikegami, 2015; Kaarhus, 2018; Paul & Steinbrecher, 2013; Smalley, 2017). Portanto, não se vislumbra nesses pronunciamentos uma articulação coerente sobre o conceito de CCA e nem do papel do Estado nesse processo, mesmo apontando-os como mecanismo para uma transformação estrutural da agricultura, isto é, mudança de uma agricultura de subsistência para comercial.

Assim sendo, esse corredor não expressando melhorias nos sistemas de produção das comunidades no entorno, pode igualmente manifestar formas distintas de expropriação de terras das populações rurais, que pouco têm em comum com a agricultura, como, por exemplo, desapropriação para fábricas, represas, zonas económicas especiais, parques industriais, indústrias de processamento, projectos de mineração, infra-estruturas privatizadas e projectos de habitação (Levien, 2014). Que implicam sempre deslocamentos físicos de pessoas e suas casas, como consequência de um programa de desenvolvimento (Castles, 2002). Ou seja, a desapropriação é «um processo interno e contínuo do desenvolvimento capitalista de qualquer país» (Levien, 2014:31). As falas seguintes, como as anteriores, continuam a não apontar elementos fortes para sustentar que existe uma ideia generalizada e comum sobre o que se entende por CCA, mas sim sobre os CD. No entanto, em algum momento, os pronunciamentos apresentam alguma ambiguidade no que concerne o entendimento por parte dos pequenos produtores de qual é a ideia dos corredores e, especificamente da componente agrícola dos mesmos.

«Bom, um e outro pode saber que está no corredor de desenvolvimento, mas precisa de um trabalho para o produtor... para poder sensibilizar, explicar, quer dizer, dar uma informação ao pequeno produtor em relação a este corredor, qual é a vantagem que o pequeno produtor pode tirar em relação a este corredor de desenvolvimento. Então, o produtor nem todos têm essa informação, mas precisam que eles estejam informados através dessas actividades que estão sendo realizadas nas associações e na cooperativa...»

«Essa parte aí, acho que já sabemos que nós estamos dentro do corredor de desenvolvimento que é esse, dizem, corredor de desenvolvimento de Nacala, nós já sabemos que nós estamos lá também, porque as nossas associações também estão dentro do corredor e somos capazes também de darmos essa informação que nós também, nesse corredor...»

E,

«Os dois corredores para nós são importantes, o corredor de Pemba está a facilitar [neste] momento, está a facilitar os camponeses escoar seus produtos em Pemba, [escoar daqui da província] vai para Pemba em Cabo Delegado, estamos a assistir isso. Se não fosse o conflito que existe lá, por causa que existem alguns produtores... pode não ir, mas os de Pemba saem lá com camiões e vêm comprar os produtos aqui e levam para lá. E o corredor de Nacala, também é um corredor estratégico, por exemplo, nós levamos produtos para Nampula, embora que havia perspectiva que o corredor de Nacala, por causa do ProSAVANA, mas um projecto que não aconteceu nada, só aconteceu outras províncias, estamos a falar de Nampula, mas aqui em Niassa não sentimos, sentimos um pequeno só... não sentimos tanto mais no projecto, mas também é um dos corredores que a gente confia, são corredores que a gente confia também esses dois, são corredores importantes para nós...»

Em outro nível dos entrevistados, a ideia dos CCA também não aparece clara e não segue a lógica e as narrativas que justificam a implementação dos mesmos em África e em Moçambique. Aqui mantém-se a ideia padronizada de corredor de transporte, de crescimento e/ou CD, na qual a questão da facilidade aos países do *hinterland*, para aceder ao Mundo comercialmente pelo mar, em algum momento é destacada. Numa primeira linha de argumentos, neste nível, observamos a manifestação de um cepticismo e crítica ao modelo de desenvolvimento que tem os corredores como ferramentas, porque se olha para o Corredor de Nacala como um investimento que acolhe a indústria mineira e sem interesses em atender a agricultura e ao pequeno produtor, como podemos constatar na seguinte fala:

«Yah, bem isso, isso... é aquela questão de perspectiva de modelo de desenvolvimento. Na verdade, a ideia dos corredores de desenvolvimento só para deixar um pouco patente isso, ele está sendo pensado (...), não no desenvolvimento horizontal, mas sim vertical, isto é, há uma tendência de se olhar o desenvolvimento de Moçambique (...) em Moçambique totalmente ajustado ao aproveitamento geográfico, olhando para questão do oceano, países do hinterland, quer dizer, há esta dependência e nós ficamos amarrados a isso. Yah, é um pouco difícil avaliar os impactos por uma razão muito simples, porque a linha férrea não foi construída na perspectiva de acomodar o cam-pesinato, é pura e simplesmente um corredor para o escoamento do carvão que sai de Moatize para Nacala, por causa da navegação, não sei quê, por causa das confusões que tinham lá na Beira, não sei quê, quê...»

Bem como o facto de o corredor ainda não ter investido em infra-estruturas, fora as vias de acesso, para atender a agricultura, como se observa na fala seguinte:

«Na situação que colocou mesmo sobre corredor, e por ser corredor é uma mais-valia esta, mas é essa parte que ainda nos preocupa bastante, o que é que está a falhar por ser corredor, o que está a falhar? Mas infelizmente o que é que está a acontecer com o nosso Moçambique que está sendo requisitado para prestar serviços de vias de acesso para o hinterland, mas, no entanto, aqui não há coisa visível nesta matéria, não está se a olhar para isto. Então, não se percebe alguém pensar em colocar o corredor de Nacala e montar lá todo o aparato, o aparelho possível para galvanizar a agricultura, o que é que precisa (...) e a partir do porto de Nacala, e encontrar infra-estruturas ferro-portuárias para receber, se vem o adubo de forma primária ou se vem o adubo de forma misturada nas indústrias e dizer tem lá, isso não existe...»

Enquanto as duas falas acima se manifestam críticas e cépticas sobre o papel do Corredor de Nacala no desenvolvimento agrícola, elas reforçam a visão de Selemane (2017:16) que toma a estratégia de desenvolvimento deste corredor como um todo, como mal sucedida devido

ao *modus operandi* neocolonial que os empreendimentos e grandes investimentos estrangeiros seguem, ou seja, a tentativa de implantar grandes projectos agro industriais em vastas áreas, sem consideração pela configuração territorial e nem socioeconómica dos locais nos quais os investimentos são realizados. Principalmente porque, para o autor, «a par da empresa Portos do Norte, o conjunto dos investimentos realizados no Corredor de Nacala serve para consolidar o padrão extrovertido da economia moçambicana: são empreendimentos que servem mais a interesses de fora do país do que de dentro». Na mesma perspectiva, para Smalley (2017), o desenvolvimento dos corredores só é possível porque actores dos sectores extractivos (e do agronegócio) foram capazes de expressar os seus objectivos estratégicos em termos espaciais. Este facto permitiu-lhes alinhar as suas ambições de expansão para novos territórios ou novos mercados com interesses dos governos nacionais e dos “doadores” internacionais.

Enquanto os governos vêm a disponibilização de infra-estruturas rurais como a chave para atrair investimentos, a componente de transporte dos CD continua, portanto, a ser um elemento central na sua concepção, destaca Smalley (2017), bem como no entendimento que os nossos entrevistados apresentam deles. Assim, essa ideia generalizada dos CD, na componente corredores de transporte ou suas infra-estruturas, reforça a ideia apontada antes pelos entrevistados de que Niassa não tem investimentos agrícolas e adicionais, tanto para estimular o crescimento económico, como expandir serviços sociais na província, por falta de estradas (Kalina, 2017).

Os pequenos produtores, nas suas associações, são os principais actores do processo aqui pesquisado, os quais tendem a ser os “menos ouvidos” e participantes nos processos de planificação, desenho e implementação de projectos de desenvolvimento e suas possíveis transformações. Assumimos que, em função do nível de instrução e formação académica, os membros das associações entrevistadas não apresentaram um discurso coerente e de quem sabe que é parte, principalmente, do que é um CD e a sua transformação em CCA. No entanto, ajuda a entender como as narrativas sobre os mesmos pouco dialogam com aquilo que são as ideias e os ideais por parte dos pequenos produtores entrevistados, bem como que os mesmos não estão conscientes do que se deseja implementar. Os pronunciamentos que se seguem evidenciam como está a visão de mundo desses actores sobre os corredores:

«Faz corredor... porque dantes a pessoa não conseguia deslocar-se [para] fazer seus negócios, mas agora com a estrada assim é corredor de desenvolvimento porque você ter negócio, você corre tempo e hora, vai vender...»

«Ouvia dizer, mas nunca participei, mas nunca participei, só ouvia dizer que há corredor de desenvolvimento, uma vez ouvia na rádio, outro nas outras pessoas, nunca assisti...»

«Normalmente, como dizer... como gostamos desse barulho [do comboio passando e dos camiões da empresa que reabilita a N13] porque o trabalho que se está a fazer é importante para nosso país...»

«Não, não pode falar mentira... Não passa corredor... passa comboio. Lá, a estrada é esse que seguiu essa recta aqui que quase nós estamos entre Lichinga e Marrupa, estamos no meio, meio é essa área. Agora a estrada que passou para Lichinga é esse, estrada que passou para Marrupa é esse, nós estamos aqui no meio, sim...»

E,

«Corredores de movimento, de desenvolvimento. Sim, ouvimos. Só esse corredor de movimento, só movimento associativo que ouvimos, movimento... Esse corredor, não sei se estou a entender, pode me explicar um pouco...»

Os relatos acima mesmo revelando uma ambiguidade em apresentar a ideia de CD e a inclusão da sua componente agrícola, deixa evidente um certo uso por parte dos entrevistados das infra-estruturas (estradas e caminhos-de-ferro) para fazer algumas actividades diárias. No entanto, estes relatos, bem como os de outros actores antes destacados, não apontam certezas sobre os pequenos produtores saberem que fazem parte do corredor. Esse facto indica a necessidade de encontrar os melhores termos de inclusão nos processos de desenvolvimento destes actores, que a ideia dos corredores propõe. Isso passa por ir além de melhoramento e/ou construção de infra-estruturas antes destacadas, mas de passar a informação que um CCA é mais do que um corredor de transporte, mas sim um conjunto de infra-estruturas e actividades que procuram melhorar a agricultura que se pratica nos lugares que são implementados, bem como melhorar as condições e qualidades de vida das comunidades em seu entorno.

Igualmente, esses relatos revelam que não são capazes de articular essa ideia generalizada de CD como corredores de transporte, com a construção de outras infra-estruturas importantes para a ideia dos CCA. Como, por exemplo, a existência de silos ou armazéns, infra-estruturas de processamento e transformação de produtos agrícolas produzidos nas regiões nos quais se localizam, bem como da ligação dessas infra-estruturas com a pequena produção. Sem deixar de lado o facto de o Estado não disponibilizar essas infra-estruturas, até ao momento, pode estar à espera que o sector privado lidere o processo, sendo que para tal vai ser preciso passar pelas terras das comunidades. Ou seja, se ao Estado cabe a gestão da terra, também a ele cabe desapropriar os sujeitos que nela se encontram em prol de um fim social ou económico chamado progresso ou desenvolvimento nacional, o famoso é para o “bem de todos” (Camana & Almeida, 2019).

Portanto, a ideia de transformação do Corredor de Desenvolvimento de Nacala em um CCA não deve ignorar que a transformação do sistema dos modelos culturais e dos valores existentes nessas comunidades não devem ser vistos como resultado de uma combinação

lógica entre os modelos “importados” e os modelos originais/locais. Mas sim consequência das transformações sociais e económicas, que só se realizam pela mediação da experiência e da prática dos diferentes actores e das suas visões de mundo em relação ao modelo de desenvolvimento que se pretende implementar (Bourdieu, 1979).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A preocupação que nos fez elaborar esta reflexão sobre a perspectiva teórica que articula os processos de transformação social, de desenvolvimento rural e agrícola e de implementação dos Corredores de Crescimento Agrário (CCA), está relacionada com o facto de procurarmos compreender como estão as condições socioeconómicas e as visões de mundo dos pequenos produtores na província do Niassa, no Corredor de Nacala. Para tal, tivemos de adentrar nas experiências e vivências cotidianas das associações de produção criadas com o objectivo de colmatar certos obstáculos e desafios inerentes à actividade. Assim, assumimos que é privilegiadamente ao nível local e do maior subsector da escala de produção que as transformações sociais que o modelo de desenvolvimento que adopta os CCA como estratégia se fazem ou farão sentir.

Longe de elaborarmos uma análise acabada sobre as narrativas que justificam a implementação desses corredores no País, com o texto procuramos apresentar alguns elementos para um entendimento sociológico sobre o cotidiano das comunidades visitadas, bem como da relação desses processos com as narrativas sobre os corredores. As considerações finais aqui apresentadas são parte da compreensão proposta. No entanto, entender as condições socioeconómicas desses actores é uma forma de estabelecer um diálogo com a sociedade como um todo. Ou seja, o entendimento das transformações sociais desejadas ou ocorridas são igualmente um processo de compreensão das transformações sociais locais, nacionais, regionais e globais em lugares nos quais se vão implantando os CCA.

Os nossos dados indicam que, no País, a ideia dos corredores como corredores de transporte é antiga e parte da estratégia de dominação e colonização portuguesa. Com a independência, esses transformam-se em Corredores de Desenvolvimento e, mais recentemente, é incorporada a vertente agrícola, adoptando a designação de corredores de CCA. No entanto, mesmo que sustentados pela mesma base de infra-estruturas de transporte e logística, não são a mesma coisa. Os últimos são considerados meios de atrair investimentos para promover o desenvolvimento e transformação estrutural do sector agrícola das regiões envolventes, bem como do País como um todo.

Mesmo com a evolução transformativa desses corredores, no que diz respeito ao CCA de Nacala, os nossos dados indicam que a noção do que é e se a grande maioria dos entrevistados sabem que são parte integrante do mesmo é, de forma, genericamente fraca ou inexistente,

principalmente se articulados com os objectivos de sua implementação. No entanto, o facto de ser um modelo de desenvolvimento relativamente recente, bem como da não existência de um documento oficial do Governo Moçambicano que seja orientador sobre a ideia dos mesmos, pode estar na razão desse quadro ténue de conhecimento, principalmente entre os pequenos produtores. Ou seja, o conhecimento de investimentos de capital estrangeiro e a ideia de corredores é algo ao nível do topo dos entrevistados e muito pouco na base, o que revela uma fraca participação desse processo, bem como de exclusão nas discussões sobre o desenvolvimento por parte dos pequenos produtores.

Assim, há uma necessidade de massificar a mensagem sobre este modelo de corredores e de desenvolvimento, principalmente entre os pequenos produtores de subsistência, procurando com que o mesmo se articule aos objectivos presentes e futuros destes últimos. Essa desarticulação remete para uma lógica de desenvolvimento não endógena, bem como estes correm riscos de ter de lidar com os efeitos perversos e inesperados de um modelo de desenvolvimento que não conhecem, ou seja, as perspectivas futuras dos visados podem não ter um fim conscientemente desejado pelos mesmos, bem como poderão ter de conviver com consequências imperceptíveis desse desenvolvimento.

Ademais, as entrevistas destacam as vias de acesso como um dos principais obstáculos para a fraca atracção de investimentos na província. Um dos obstáculos é o pouco investimento em infra-estruturas logísticas de apoio a produção, como, por exemplo, silos e armazéns que tem influenciado negativamente o processo produtivo dos pequenos produtores. Portanto, há uma intervenção fraca do Governo em infra-estruturas que atraíam investimentos e, conseqüentemente a província continua esquecida, negligenciada, espelho das assimetrias regionais e aparentemente excluída do processo de desenvolvimento.

Todavia, a região do Corredor de Nacala é actualmente um território que experimenta enormes transformações e mudanças, além das infra-estruturas de transporte que suportam o corredor, mas também pelas novas configurações socioeconómicas que demandam pesquisas actualizadas que permitam a leitura da complexidade em que a região se vai tornando. Portanto, devemos continuar a pesquisar sobre como está a implementação desse e outros corredores no País, facto que faz desta reflexão inacabada e incompleta.

REFERÊNCIAS

- ADIN (2021). *Agência de desenvolvimento integrado do Norte: Âmbito Geográfico (Cabo-Delgado, Niassa, Nampula)*. Disponível em: <https://adin.gov.mz/>.
- Aragão, F. (2017). *Vozes de Nacala: uma análise sobre as potencialidades e limites da articulação contra o ProSavana*. Dissertação de Mestrado. Salvador: Universidade Federal da Bahia.
- Batistella, M. & Bolfe, E. (2010). *Paralelos: Corredor de Nacala*. Campinas: Embrapa.
- Bergius, M. (2016). Expanding the corporate food regime: the Southern Agricultural Growth Corridor of Tanzania. *Journal of Agrarian Change*. 10 (1), 119–129.
- Bourdieu, P. (1979). *O desencantamento do mundo*. São Paulo: Perspectiva.
- Bruna, N. (2019). Reflexões sobre o modelo de desenvolvimento rural e cooperação no Corredor de Nacala. *Cadernos de Estudos Africanos*. (37) pp.185–211.
- Byiers, B., Karkare, P. & Miyandazi, L. (2020). *A political economy analysis of the Nacala and Beira Corridors*. ECDPM Discussion Paper 277. The Netherlands: ECDPM.
- Byiers, B., Molina, P. & Engel, P. (2016). *Agricultural Growth Corridors: Mapping potential research gaps on impact, implementation and institutions*. Rome: CGIAR.
- Camana, A. & Almeida, J. (2019). Da insustentabilidade do desenvolvimento: Os discursos da produção de “vazios” no âmbito de um programa de cooperação internacional. *CIVITAS*. 19 (12), 391–408.
- Carta (2022). BAD aprova cerca de 50 milhões de USD para catapultar agro-negócio no Niassa. *Carta de Moçambique*. Disponível em: <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/9621-bad-aprova-cerca-de-50-milhoes-de-usd-para-catapultar-agro-negocio-no-niassa>.
- Castles, S. (2002). Estudar as transformações sociais. *Sociologia, Problemas e Práticas*. (40) pp.123–148.
- Catsossa, L. (2020). O avanço da fronteira agrícola brasileira e nova (des)ordem no rural moçambicano: uma análise a partir do PROSAVANA. *Desenvolvimento, Fronteiras e Cidadania*. 4 (5), 16–42.
- Chome, N., Gonçalves, E. & Scoones, I. (2020). Demonstration fields’, anticipation, and contestation: agrarian change and the political economy of development corridors in Eastern Africa. *Journal of Eastern African Studies*. 14 (2), 291–309.
- Enns, C. (2018). Mobilizing research on Africa’s development corridors. *Geoforum*. (88) pp.105–108.
- Fink, M. (2014). *Constraints and opportunities for horticultural smallholders in the Nacala Corridor in Northern Mozambique*. NADEL. *Essay on Development Policies*.
- Fonseca, M.P. (2003). Os corredores de desenvolvimento em Moçambique. *Africana Studia*. (6), 201–230.

- Garcia, A. & Kato, K. (2014). A história da caça ou pelo caçador? Reflexões sobre a inserção do Brasil na África. *Tensões Mundiais*. 10 (18,19), 145–171.
- Garcia, A. & Kato, K. (2020). A road to development? The Nacala corridor at the intersection between brazilian and global investments. In: V. Satgar (ed.). *BRICS and the New American Imperialism: global rivalry and resistance*. Johannesburg: Wits University Press. pp. 105–123.
- Garcia, A. & Kato, K. (2016). “Políticas públicas e interesses privados: uma análise a partir do corredor de Nacala em Moçambique.” *Caderno CRH*. 29 (76), 69–86.
- Gonçalves, E. (2020). Agricultural corridors as ‘demonstration fields’: infrastructure, fairs and associations along the Beira and Nacala corridors of Mozambique. *Journal of Eastern African Studies*. 14 (2), 354–374.
- Governo da Província do Niassa (2017). *Plano Estratégico do Niassa 2018-2029 (PEN 2029)*. Lichinga: Governo da Província do Niassa.
- Hope, A. & Cox, H. (2015). *Development Corridors*. London: EPS-PEAKS/DFID.
- Ikegami, K. (2015). Corridor Development and Foreign Investment in Agriculture: Implications of the ProSAVANA Programme in Northern Mozambique. An international academic conference 5 6 June 2015, Chiang Mai University. In: *Land grabbing, conflict and agrarian environmental transformations: perspectives from East and Southeast Asia*. 2015 Chiang Mai University.
- INE (2021). *Inquérito sobre Orçamento Familiar – IOF 2019/20*. Maputo: INE.
- INE (2019). *IV Recenseamento Geral da População e Habitação, 2017, Resultados Definitivos*. Maputo: INE.
- Kaarhus, R. (2011). *Agricultural Growth Corridors Equals Land-grabbing? Models, Roles and Accountabilities in a Mozambican case*.
- Kaarhus, R. (2018). Land, investments and public private partnerships: what happened to the Beira Agricultural Growth Corridor in Mozambique? *Journal of Modern African Studies*. 56 (1), 87–112.
- Kalina, M. (2017). *Citizen, state, and the negotiation of development: the Nacala development corridor and the N13 highway rehabilitation programme*. Tese de Doutoramento. Durban: University of KwaZulu-Natal.
- Karl, P. (2000) *A grande transformação: as origens da nossa época*. Rio de Janeiro, Campus.
- Kato, K. Y. M. (2019). Traçando a saída para o desenvolvimento: o caso do Corredor de Nacala em Moçambique. *Estudos Sociedade e Agricultura*. 27 (2), 229–254.
- Laurance, W. *et al.* (2015). Estimating the environmental costs of Africa’s massive “Development Corridors.” *Current Biology*. (25), 3202–3208.
- Leite, S. P. (2019). Dinâmicas de terras, expansão do agronegócio e financeirização da agricultura: por uma sociologia das transformações agrárias. *ReLaER*. 4 (7), 302–323.

- Levien, M. (2014). Da acumulação primitiva aos regimes de desapropriação. *Sociologia & Antropologia*. 4 (1), 21–53.
- Midmore, P. *et al.* (2010). The evaluation of rural development policy: macro and micro perspectives. *EuroChoices*. 9 (1), 24–26.
- Mosca, J. (2015). Agricultura familiar em Moçambique: ideologias e políticas. In: J. Mosca (ed.). *Sector familiar agrário e desenvolvimento em Moçambique*. Maputo: Escolar Editora. pp. 51–98.
- Neto, P. F. (2017). The consolidation of the Angola-Zambia border: violence, forced displacement, smugglers and Savimbi. *Journal of Borderlands Studies*. 32 (3), 305–324.
- Neves, D. P. (1997). *Assentamento rural: Reforma agrária em migalhas*. Niterói: EDUFF.
- Neves, D. P. (1998). O desenvolvimento de uma outra agricultura: o papel dos mediadores sociais. In: A.D.D. Ferreira & A. Brandenburg (eds.). *Para pensar outra agricultura*. Curitiba: Editora da UFPR. pp. 147–168.
- Nogales, E. G. (2014). *Making Economic Corridors Work for the Agricultural Sector*. Rome: FAO.
- Nyusi, F. (2017). *Infra-estruturas de base produtiva como factores de dinamização e diversificação da nossa economia. Intervenção de Sua Excelência Filipe Jacinto Nyusi, Presidente da República de Moçambique, por ocasião da inauguração do Corredor Logístico de Nacala, no Distrito de Nacala-à-Velha, Província de Nampula*. Maputo: Presidência da República.
- Obenland, W. (2014). *Corporate influence through the G8 New Alliance for Food Security and Nutrition in Africa*. Bonn: Global Policy Forum.
- Paul, H. & Steinbrecher, R. (2013). *African agricultural growth corridors and the New alliance for Food Security and Nutrition. Who benefits, who loses?* EcoNexus.
- Polanyi, K. (2000). *A grande transformação: as origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Campus.
- Quembo, C. (2017). *O poder do poder: a operação produção e a intervenção dos improdutivos urbanos no Moçambique Socialista*. Lisboa: Alcance Editores.
- Santos, R. S. P. dos (2016). Desenvolvimento econômico e mudança social: a Vale e a mineração na Amazônia Oriental. *Caderno CRH*. 29 (77), 295–312.
- Sassen, S. (2016). *Expulsões: brutalidade e complexidade na economia global*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Selemane, T. (2017). *A economia política do corredor de Nacala: consolidação do padrão de economia extrovertida em Moçambique*. Observador Rural 56. Maputo: OMR.
- Sen, A. (2010). *Desenvolvimento como liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Smalley, R. (2017). *Agricultural growth corridors on the Eastern Seaboard of Africa: an overview*. Working Paper 1.
- Stein, S. & Kalina, M. (2019). Becoming an agricultural growth corridor: African megaprojects at a situated scale. *Environment and Society*. (10), 83–100.

- The Economist Intelligence Unit (2007). *Resources and infrastructure: Transport, communications and the Internet: Country Profile – Mozambique*. Gale Academic.
- The World Bank (2009). *Awakening Africa's sleeping giant: prospects for commercial agriculture in the Guinea savannah zone and beyond*. Washington, D.C: The World Bank.
- Thompson, E. P. (1987). *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- UNAC & GRAIN (2015). *Os usurpadores de terras no Corredor de Nacala: Uma nova era de luta contra plantações coloniais no norte de Moçambique*. Barcelona: GRAIN.
- West, J. & Haug, R. (2017). Polarised narratives and complex realities in Tanzania's Southern Agricultural Growth Corridor. *Development in Practice*. 27 (4), 418–431.
- Whebell, C. F. J. (1969). Corridors: a theory of urban system. *Annals of the Association of American Geographers*. 59 (1), 1–26.