



DOSSIÊ TEMÁTICO *MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA ÁFRICA SUBSAARIANA*

Entrevista



O corredor de transporte “Lamu Port-South Sudan-Ethiopia” (LAPSSET): contradições de um mega-projeto de circulação no Leste Africano contemporâneo

Entrevista com Benard Musembi Kilaka

Por Benard Musembi Kilaka e Antonio Gomes de Jesus Neto



6

Benard Musembi Kilaka
Professor na Universidade Maseno (Quênia)
e Pesquisador na Escola de Estudos Globais
(SGS) da Universidade de Gotemburgo
(Suécia)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0403-4908>
Contato: benard.kilaka@gu.se

Como citar:

KILAKA, B. M. O corredor de transporte “Lamu Port-South Sudan-Ethiopia” (LAPSSET): contradições de um mega projeto de circulação no Leste Africano contemporâneo. Entrevista com Benard Musembi Kilaka. *GeoÁfrica Bulletin*, v. 2, n. 6, p. 6-13, abr.-jun. 2023

Biografia do entrevistado. Benard Musembi Kilaka é atualmente professor na Universidade Maseno (Quênia) e pesquisador na Escola de Estudos Globais (SGS) da Universidade de Gotemburgo (Suécia), onde trabalha em um projeto sobre a política da exploração de areia no Leste Africano. Possui doutorado em Peace and Development Research na Universidade de Gotemburgo. Em sua tese, discutiu as emergentes controvérsias sobre práticas de segurança relacionadas ao projeto de corredor de transporte Lamu Port-South Sudan-Ethiopia (LAPSSET) no norte do Quênia, e mais especificamente em Lamu e Turkana. Possui também mestrado em Estudos Globais pela Universidade Roskilde, Dinamarca, e bacharelado em Ciência Política e TI na Universidade Maseno (Quênia). Possui rica experiência de trabalho com organizações nacionais e internacionais no Leste Africano.



Entrevista com Benard Musembi Kilaka¹

Boletim GeoÁfrica. *Em primeiro lugar, gostaríamos de lhe agradecer imensamente por nos conceder essa entrevista. Como toda pesquisa tem um ser humano por detrás dela, você poderia nos contar um pouco sobre sua trajetória acadêmica? O que te levou a pesquisar o LAPSSET? Você poderia apresentar resumidamente os principais argumentos de sua tese recentemente defendida?*

Benard Musembi Kilaka: Obrigado pelo interesse no meu trabalho, e pela oportunidade de discutir minha tese de doutorado e meus interesses acadêmicos. Minha trajetória acadêmica começou no Quênia, onde nasci e cresci. Descobri cedo em minha formação uma paixão pela política (queniana e global), por atualidades e pela história. Como resultado, obtive bons resultados em ciências sociais e linguagem. Tal interesse continuou no ensino médio, tendo sido fundamental em minha decisão de prestar uma graduação em Ciência Política e TI na Universidade Maseno, uma universidade pública queniana.

Durante meus estudos universitários, tive a oportunidade de participar da Comissão Católica de Paz e Justiça (CJPC) na Diocese Católica de Nakuru, que também abrangia o condado de Baringo e sua história de conflitos intercomunais (particularmente na divisa com o condado de Turkana). Nosso trabalho incluía atividades de promoção da paz em áreas vulneráveis, e esse engajamento em Baringo e Turkana me cativou, por revelar uma contradição em minha compreensão do Estado e da nação no Quênia. Tendo crescido durante a presidência de [Daniel] Moi, eu via o Estado como uma entidade onipotente, mas através das histórias e observações pessoais no norte do Quênia – como a proliferação de armas de fogo entre civis, o aparente descaso do governo nacional com serviços essenciais como educação, saúde e segurança, e a percepção generalizada de serem cidadãos de segunda classe – minha compreensão sobre essa instituição foi alterada. Tais experiências, combinadas com minha formação acadêmica, influenciaram minha decisão de buscar um mestrado em Estudos Globais na Universidade de Roskilde, na Dinamarca.

No período em que estive em Roskilde, desenvolvi um interesse particular em estudos de segurança, o que pode ser notado por minhas escolhas de cursos eletivos e projetos de pesquisa. Por exemplo, trabalhei (com outros estudantes) em projetos semestrais focados na guerra às drogas no Afeganistão após a invasão estadunidense, e a mobilização de recursos estratégicos do al-Shabaab. Minha dissertação de mestrado explorou o papel da sociedade civil organizada em

¹ A entrevista foi realizada por e-mail. As respostas foram recebidas em 16 de julho de 2023.



reformas políticas no Quênia, a partir das violências pós-eleitorais em 2007/08. Após obter o diploma de mestre, voltei ao Quênia e trabalhei em vários cargos, incluindo no Programa Mundial de Alimentação da ONU (Escritório Regional de Nairóbi), na divisão de Análise de Segurança. Nesse trabalho, pude monitorar a segurança e os desdobramentos políticos em 11 países da África Central e do Leste, visando garantir um bom funcionamento operacional do programa e a segurança dos funcionários e ativos.

Durante esse período, um amigo próximo compartilhou um anúncio para um doutorado na Suécia, em um projeto de investigação sobre controvérsias e aspectos de segurança relacionados ao projeto LAPSSET, no norte do Quênia. Coincidentemente, eu também estava trabalhando como consultor para uma ONG, que estava implementando um projeto focado em melhorar as relações das partes envolvidas na descoberta de novas reservas de petróleo em Turkana, área a ser atravessada pelo LAPSSET. Assim, essa oportunidade de doutorado se alinhava perfeitamente aos meus interesses pessoais em pesquisar temas de segurança e governança no norte do Quênia, e também às minhas experiências acadêmicas e profissionais nesses assuntos.

8

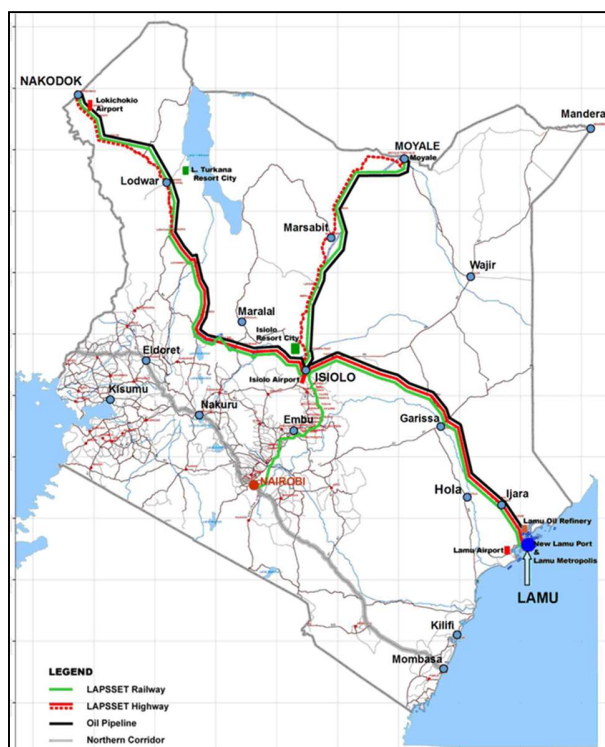
Em meu doutorado, eu me debrucei especificamente nas controvérsias nascidas de práticas de segurança implementadas para salvaguardar o projeto LAPSSET. Os mais familiarizados com o norte do Quênia sabem que essa região possui problemas significativos de segurança, sobretudo pela ausência histórica do Estado desde o período colonial e pela proliferação de armas de fogo ilegais. A chegada do LAPSSET configurou um intrigante quebra-cabeças: por um lado, funcionários do governo entendiam o projeto como uma iniciativa transformadora para o historicamente marginalizado norte queniano, ao mesmo tempo em que enfatizavam seu papel em pacificar e securitizar a região. Porém, e considerando as condições de segurança locais, era evidente que um projeto dessa magnitude seria vulnerável a ataques, particularmente de grupos como o al-Shabaab. Assim, o que me fascinou no projeto foi o fato de que, propondo-se como uma solução à insegurança, ele próprio necessitava de significativas medidas de segurança.

Em Turkana, eu já havia testemunhado as primeiras instâncias de controvérsias nascidas das necessidades de segurança desses grandes investimentos. Para garantir a segurança de funcionários majoritariamente não-locais, assim como a não interrupção das operações, o governo implementou medidas de segurança ostensivas, criando literalmente enclaves e fortalezas altamente securitizados. Tais medidas também envolviam a reorganização de arranjos locais de segurança prévios (já suficientemente tensos), visando esses novos investimentos. Isso, claro,



gerou controvérsias, uma vez que as comunidades locais se sentiram expostas e negligenciadas. Assim, minha tese buscou explorar essas controvérsias. Em essência, eu estava interessado em entender como as comunidades, geralmente consideradas fracas e vulneráveis, participaram ativamente na negociação e garantia de seus interesses. Buscando inspiração em sociólogos pragmáticos como Luc Boltanski, eu procurei argumentar que as pessoas – mesmo as consideradas “fracas” – não são passivas; elas moldam ativamente a trajetória de seus cotidianos, e especialmente durante as controvérsias, quando lutam para achar soluções para seus problemas.

Figura 1. Plano de Desenvolvimento do Corredor de Transporte LAPSSET



Fonte: LAPSSET Authority Kenya (www.lapsset.go.ke)

Boletim GeoÁfrica. *Infelizmente, os pesquisadores brasileiros sabem muito pouco sobre o LAPSSET. Do que se trata o projeto? Quais são os principais lugares, agentes, interesses e objetivos envolvidos? Em que ponto está o projeto hoje?*

Benard Musembi Kilaka: O corredor LAPSSET é um importante empreendimento de mega-estruturas que visa conectar o Quênia, o Sudão do Sul e a Etiópia, e inclui vários componentes como rodovias, ferrovias, aeroportos e dutos. No Quênia, o projeto inclui também elementos adicionais como a construção de um grande porto marítimo em Lamu, três cidades-resort, zonas



econômicas especiais e uma importante barragem para geração de energia hidrelétrica. O corredor atravessa sete condados no norte do Quênia, nomeadamente: Lamu, Garissa, Isiolo, Baringo, Samburu, Marsabit e Turkana. Os primeiros lugares onde o projeto se instalou no Quênia foram Lamu, Isiolo e Turkana.

O projeto tem múltiplos objetivos. No nível regional, ele busca promover a integração regional e facilitar o comércio e a mobilidade entre os três países envolvidos. No plano nacional, o LAPSSET é uma das principais bandeiras do plano de desenvolvimento de longo prazo do governo queniano (Visão 2030), que busca implementar uma rápida transformação econômica. Na escala local, o projeto busca minimizar a histórica marginalização que o norte do Quênia experimentou sob os regimes anteriores.

Atualmente, a maior parte dos desenvolvimentos do projeto estão no Quênia. Espera-se que cada país envolvido lidere a implementação do projeto em suas respectivas jurisdições. O Quênia escolheu implementá-lo em fases, e a fase inicial consiste em quatro iniciativas-chave: a construção do porto de Lamu, a garantia de segurança da rota principal do projeto, o asfaltamento da rodovia Lamu-Garsen (que conectará o novo porto ao interior), e a implementação do duto para petróleo cru Lokichar-Lamu. Progressos notáveis foram alcançados até o momento, incluindo a operacionalização do novo porto de Lamu (seguida da conclusão dos três primeiros cais), a conclusão do aeroporto de Isiolo, o asfaltamento da estrada Lamu-Garsen, e o início do processo de aquisição de terrenos para o projeto. Além disso, os trabalhos atualmente incluem a construção da rodovia Lamu Port-Isiolo.

Boletim GeoÁfrica. *O envolvimento da China em projetos de circulação no Leste Africano data dos anos 1970, com a construção da ferrovia Tanzânia-Zâmbia (TAZARA). Quais são as similaridades e diferenças entre os projetos da TAZARA e do LAPSSET? Como outros países do Sul também investem na circulação da região (o Brasil em Moçambique, por exemplo), quais são as similaridades e diferenças entre a Cooperação Sul-Sul dos anos 1970 e a atual?*

Benard Musembi Kilaka: De fato, o envolvimento chinês em projetos de infraestrutura no Leste Africano tem uma longa história. Porém, há significativas similaridades e diferenças nos desdobramentos desse envolvimento nas últimas décadas, e uma comparação entre o TAZARA e o LAPSSET mostra essas distinções. Ainda que os dois projetos envolvam a participação da China em sua implementação, o nível de intensidade varia. No TAZARA, a China teve um papel central como financiadora e implementadora do projeto, enquanto no LAPSSET, os chineses estão envolvidos sobretudo como empreiteiros, uma vez que o governo do Quênia foi o único



financiador de seus componentes-chave (como o porto de Lamu e as rodovias Lamu-Garsen e Lamu-Isiolo). Além disso, o TAZARA foi inicialmente concebido como um projeto de ajuda estrangeira, enquanto o LAPSSET é uma iniciativa doméstica concebida por líderes do Quênia, Sudão do Sul e Etiópia.

Nos últimos anos, temos visto um aprofundamento das relações Sul-Sul, exemplificado pelo crescente envolvimento de países como China, Brasil e Índia na África. Comparando-se com o passado, também há importantes similaridades e diferenças. Assim como nas colaborações iniciais, esse engajamento continua a ser influenciado por narrativas de histórias compartilhadas e de um desejo por resolver injustiças inerentes ao sistema internacional, que é percebido como fortemente influenciado pelo Ocidente. Uma diferença notável, porém, é a de que esse envolvimento recente é movido majoritariamente por interesses comerciais e extrativos, afastando-se de um passado onde motivações ideológicas jogavam um papel mais importante. Atualmente, podemos observar que os investimentos governamentais e de grandes empresas da China e do Brasil são em setores altamente lucrativos da economia.

Além disso, enquanto aqueles envolvimento iniciais se davam predominantemente entre governos, o leque de atores envolvidos nos projetos de circulação expandiu consideravelmente nos últimos tempos. Esses novos atores incluem grandes empresas estatais e iniciativas privadas, seja de empresas, seja de indivíduos. Adicionalmente, há uma tendência em curso onde muitas dessas companhias possuem interesses de longo prazo, se mantendo na África após completar seus projetos iniciais. A maioria das construtoras chinesas, por exemplo, agora aparecem como as principais licitantes em novos projetos.

Boletim GeoÁfrica. *Existe, atualmente, uma abundante literatura sobre a “colonialidade” e as “promessas” da construção de infraestruturas na África. Qual é o papel da circulação para o desenvolvimento africano? Ainda há espaço para corredores de desenvolvimento como os desejados pelo NEPAD, e encorajados no AfCFTA? Há modos alternativos de circulação a serem desenvolvidos?*

Benard Musembi Kilaka: A África ainda possui um déficit significativo de infraestruturas, o que afetou negativamente a conectividade e o movimento de pessoas e bens. Conseqüentemente, os governos e investidores geralmente justificam os projetos de infraestrutura enfatizando seu potencial para melhorar a conectividade, o comércio, a criação de empregos e a integração ao mercado global. A circulação de bens e pessoas é crucial para o crescimento e desenvolvimento da África, particularmente pelo potencial considerável de um comércio intrarregional. Por



exemplo, Uganda é um parceiro comercial chave para o Quênia no Leste Africano, e uma infraestrutura robusta poderia fortalecer esses laços econômicos. Além disso, apesar da proximidade geográfica, a falta de uma infraestrutura eficiente impediu o comércio entre o Leste e o Oeste da África. O LAPSSET, por exemplo, busca resolver essa questão, estabelecendo uma “ponte terrestre” ligando as duas regiões.

Ainda há bastante espaço para a expansão de corredores de desenvolvimento como imaginado pelo NEPAD e encorajado no AfCTA. Porém, com base em nossas observações de projetos de desenvolvimento existentes, é provável que essas iniciativas sejam implementadas em fases e modalidades que diferem dos planos originais do NEPAD. Os países priorizam projetos de infraestrutura com base em suas necessidades, o que não necessariamente se alinha às estratégias mais abrangentes do NEPAD. Além disso, os projetos planejados muitas vezes se deparam com muitos obstáculos que impedem seus progressos, como limitações financeiras, barreiras administrativas e regulatórias, questões de coordenação entre as partes interessadas, e potenciais impactos sociais e ambientais.

Há, atualmente, um grande foco em infraestruturas rodoviárias, mas eu posso antecipar um interesse crescente no desenvolvimento de ferrovias e portos marítimos no futuro.

Boletim GeoÁfrica. *Os assim chamados mega-projetos afetam diretamente as populações locais: as pessoas são deslocadas; elas muitas vezes perdem sua mobilidade e segurança usuais; e o meio ambiente local é ameaçado por diversos fatores. Essas populações locais, porém, não são apenas agentes passivos, já que elas resistem e muitas vezes moldam esses mega-projetos. Você poderia nos contar um pouco sobre essas dinâmicas na implementação do LAPSSET?*

Benard Musembi Kilaka. Realmente, os impactos potenciais e reais desses mega-projetos para a vida das pessoas são algo para se ter em conta. Porém, nossa pesquisa sobre o LAPSSET mostra que a crença geral, propagada por ativistas e alguns pesquisadores, de que as comunidades são passivas, fracas e vulneráveis, não é sempre tão precisa. Ao invés disso, pudemos observar comunidades se auto-mobilizando ativamente para participar do projeto, ou questionar aspectos específicos que lhes parecem problemáticos. É fundamental, portanto, evitar uma simplificação excessiva da reação das comunidades.

Em certos casos, os protestos não devem ser apenas interpretados como oposições ao projeto, dado que eles podem significar uma tentativa da população em se engajar neste, particularmente quando ela se sente negligenciada. Para ilustrar, em Lamu, a resposta da comunidade contra a implementação “de cima pra baixo” do porto levou à formação do comitê



diretor do porto de Lamu. Esse comitê envolveu representantes do governo nacional, da comunidade, da sociedade civil organizada e o do governo local, possibilitando a coordenação de assuntos relacionados ao porto. Nosso trabalho colaborativo (com Jan Bachmann, Per Knutsson e Theodor Aalders) também destacou como as comunidades depositam suas aspirações e esperanças no projeto, especulando sobre como suas potenciais rotas e estruturas em construção podem beneficiá-las e/ou recompensá-las (dentre outras coisas). Como resultado, as respostas da comunidade têm sido multifacetadas e conduzidas por interesses diversos, e suas reações reforçam que as comunidades não são meros espectadores passivos – ao contrário, são bastante proativas em salvaguardar seus interesses, mesmo quando confrontadas com atores poderosos.

Boletim GeoÁfrica. Se você quiser comentar sobre algum outro assunto que esquecemos de perguntar e você considera importante, por favor fique à vontade para fazê-lo aqui,

Benard Musembi Kilaka: No momento, não. Obrigado pela entrevista.

Algumas publicações de Benard Musembi Kilaka

13

AALDERS, J.T.; BACHMANN, J.; KNUTSSON, P.; KILAKA, B. M.. The Making and Unmaking of a Megaproject: Contesting Temporalities along the LAPSET Corridor in Kenya. *Antipode*, v. 53, p. 1273-1293, 2021. <https://doi.org/10.1111/anti.12720>

BACHMANN, J; KILAKA, B. M.. Kenya launches Lamu port. But its value remains an open question. *The Conversation*, 2021. Disponível em: <https://theconversation.com/kenya-launches-lamu-port-but-its-value-remains-an-open-question-161301> . Acessado em: 17 jul. 2023.

BACHMANN, J; KILAKA, B. M.. Kenya: Behind disputed election, signs of growing democratic resilience. *Nordic Africa Institute Blog*, 31 aug. 2022. Disponível em: <https://nai.uu.se/news-and-events/news/2022-08-31-kenya-behind-disputed-election-signs-of-growing-democratic-resilience.html> . Acessado em: 17 jul. 2023.

Upcoming book chapters

KILAKA, B. M.. Contested Practices: Controversies over the Construction of the Lamu Port in Kenya. In: HÖNKE, J.; CEZNE, E.; YANG, Y. *Infrastructures: South-South Transformations in Practice*. IAI-Hurst's African Arguments series (A ser publicado em outubro de 2023)

KILAKA, B. M.; SCHUBIGER, E. Manoeuvring Enchantment of Megaprojects in Northern Kenya: LAPSET and the Crude Oil in Turkana County. (A ser publicado no final de 2023)
- *Parte de um livro sobre Projetos de Mega Infraestrutura editado pelos professores Tobias Haller, Christoph Oberlack e Samuel Weissman (Universidade de Berna)*