

*Boletim
GeoÁfrica*

*Vol. 2. Número 6
Abril-Junho 2023*



Dossiê
**Circulação e Mobilidade
na África subsaariana**



6



SOBRE A REVISTA

O *Boletim GeoÁfrica* é uma publicação trimestral, em formato digital, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e ligada ao Grupo de Estudos e Pesquisa Espaços e Sociedades na África Subsaariana (GeoÁfrica). O *Boletim* publica contribuições científicas (de todas as áreas do conhecimento) em português, inglês, francês e espanhol revisadas por pares e agrupadas em dossiês temáticos, assim como entrevistas com especialistas, divulgação de teses e dissertações recentemente defendidas, e resenhas de livros recém-publicados. Abre, também, a possibilidade de publicação de textos de cunho mais jornalístico, assim como comentários livres sobre imagens, exposição de fotografias artísticas, receitas culinárias, escritos literários, desenhos e ilustrações, resenhas e recursos musicais e audiovisuais. As contribuições almejam todas divulgar conhecimento e notícias sobre realidades contemporâneas da África subsaariana.



Contato

GeoÁfrica/Programa de Pós-Graduação em Geografia - Sala I 28
Instituto de Geociências
Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Av. Athos da Silveira Ramos nº274
Cidade Universitária, Ilha do Fundão
CEP 21941-916



Editor Chefe

Frédéric Monié – UFRJ - Brasil

Comissão editorial

Antonio Gomes de Jesus Neto – USP - Brasil
Hagira Naide Gelo Machute – UPM – Moçambique
José Júlio Júnior Guambe – UPM – Moçambique
Luana Alves Lessa – UFRJ – Brasil
Mussá Abdul Remane – UPM – Moçambique
Nelson Cortes Pacheco Junior – UNICAMP – Brasil

Conselho Consultivo

Alice Freia (Universidade Rovuma, Moçambique)
Albino Eusebio (Universidade Licungo, Beira, Moçambique)
Aziz Abdul Sodoré (Université Joseph Ki-Zerbo, Ouagadougou, Burkina Fasso)
Catia Antonia da Silva (Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil)
Colin Darch (University of Cape Town, South Africa)
Damião Ginga (Academia Diplomática Venâncio de Moura, Luanda, Angola)
Elmer Agostinho C. de Matos (Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, Moçambique)
Gilberto Oliveira (Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil)
Gustavo Sobrinho Dgedge (Universidade Pedagógica, Maputo, Moçambique)
Inês Macamo Raimundo (Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, Moçambique)
Joaquim Miranda Maloa (Universidade Rovuma, Moçambique)
José Julião da Silva (Universidade Pedagógica, Maputo, Moçambique)
João Lima (Universidade Licungo, Moçambique)
Lamine Savané (Université de Ségou, Mali)

Liazzat Bonate (University of the West Indies, St. Augustine, Trinidad and Tobago)
Mônica Arroyo (Universidade de São Paulo, Brasil)
Mônica Lima (Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil)
Nazir Can (Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil)
Raimundo Mulhaise (Universidade de Licungo, Moçambique)
Ringo Benjamin Victor (Universidade Púnguê, Tete, Moçambique)
Rogers Hansine (Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, Moçambique)
Rosemberg Ferracini (Universidade Federal do Triângulo Mineiro, Uberaba)
Rui Jacinto (Universidade de Coimbra, Portugal)
Stéphanie Lima (Université Toulouse 2 Jean Jaurès, France)
Tatiana Reis (Universidade Estadual do Maranhão, Brasil)
Vanito Viriato Marcelino Frei (Universidade Rovuma, Moçambique)
Vivian Santos da Silva (Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil)

Comitê Científico Júnior

Emanuel Rungo (Universidade Pedagógica, Maputo)
Gabrielle Moura (Universidade Federal do Rio de Janeiro)
Maíra Ludwig (Universidade Federal do Rio de Janeiro)
Mariana de Oliveira Santos (Universidade Federal do Rio de Janeiro)



Volume 2, Número 6, abril - junho de 2023

Capa desta edição

Antonio Gomes de Jesus Neto

Fotografia da capa

Estrada no Quênia. Autoria: Nina Stock por Pixabay

Organização do Dossiê

Antonio Gomes de Jesus Neto

Equipe técnica / Diagramação

Antonio Gomes de Jesus Neto

Frédéric Monié

Nelson Cortes Pacheco Junior

Boletim GeoÁfrica/Programa de Pós-graduação em Geografia,
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil –
Grupo de Estudos e Pesquisa Espaços e Sociedades na África
Subsaariana - Vol. 2, nº 6 (2023)

Disponível online: <https://revistas.ufrj.br/index.php/bg>

Trimestral. ISSN: 2764-5851

Palavras-chave. 1. África subsaariana; 2. Circulação; 3. Mobilidade;
4. África Austral; 5. Moçambique; 6. Quênia; 7. Nigéria



Boletim GeoÁfrica
Volume 2, Número 6, abril - junho de 2023

SUMÁRIO



Editorial

Editorial. Mobilidade e circulação na África subsaariana
Antonio Gomes de Jesus Neto

Dossiê temático
Mobilidade e circulação na África subsaariana

Dossiê temático: Entrevista

O corredor de transporte Lamu Port-South Sudan-Ethopia (LAPSSET): contradições de um mega projeto de circulação no Leste Africano contemporâneo. Entrevista de Benard Musembi Kilaka.
Antonio Gomes de Jesus Neto

Dossiê temático: Artigos

Os corredores de transporte/desenvolvimento na África Austral: entre legado geopolítico e desafios geoeconômicos
Cayo de Oliveira Franco; Frédéric Monié

Mobilidade e circulação urbana: análise das cidades de Quelimane e Mocuba
João Carlos Mendes Lima

Atualidades: Áfricas em movimento(s)

A África, a Nigéria e os Iorubás: diálogos com o Brasil, ontem e hoje. Entrevista de Félix Ayoh'Omidire
Antonio Gomes de Jesus Neto



Áfricas na Pós-Graduação

Áfricas na pós-graduação. Entrevista de Asaf Augusto

Experiências culturais

A música como arma na África anti-(e pós-)colonial

Antonio Gomes de Jesus Neto

GeoÁfrica divulga...



Boletim GeoÁfrica

Volume 2, Número 6, abril-junho 2023

EDITORIAL

MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA ÁFRICA SUBSAARIANA



Por Antonio Gomes de Jesus Neto

1

Antonio Gomes de Jesus Neto
Doutorando no Programa de Pós-Graduação em
Geografia Humana (PPGH), Universidade de São
Paulo (USP)
Membro do GeoÁfrica
<https://orcid.org/0000-0001-7483-7274>
Contato: antoniogineto@yahoo.com.br

Como citar:
JESUS NETO, A. G. Editorial. Mobilidade e
Circulação na África subsaariana. **Boletim
GeoÁfrica**, v. 2, n. 6, p. 1-5, abr.-jun. 2023.



EDITORIAL

MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA ÁFRICA SUBSAARIANA



Se por um lado a circulação é estudada na Geografia desde autores clássicos como Friedrich Ratzel, Vidal de La Blache e Camille Vallaux, por outro é hoje incontestável que a mobilidade é uma marca das populações africanas desde ao menos o período das migrações bantu. Atualmente, não faltam exemplos na África subsaariana de grandes projetos destinados a promover uma maior fluidez em escala continental (novos portos, aeroportos, ferrovias, rodovias etc.), projetos estes cada vez mais levados a cabo por parceiros econômicos distintos dos tradicionais investidores do Norte do globo (como China, Índia, Brasil, Turquia etc.). A construção de infraestruturas de circulação de grande porte nos territórios do continente é inevitavelmente ligada ao período da colonização, mas mesmo com as independências nacionais, a preocupação com a circulação nunca saiu da pauta dos novos governos. Pelo contrário, é cada vez mais comum a elaboração de projetos de longo prazo visando integrar a África do ponto de vista continental, regional ou nacional, a despeito das igualmente crescentes disputas políticas e reivindicações comunitárias que colocam em discussão as consequências sociais e ambientais dessas novas mega infraestruturas.

Ao mesmo tempo, na escala urbana, o crescimento impressionante das cidades africanas nas últimas décadas tem levado a uma miríade de novas soluções para a circulação de pequeno alcance (como vans, moto-táxis, bicicletas etc.), sem contar a ainda fundamental circulação no meio rural, muitas vezes realizada em estradas de terra batida e baseada em um ritmo mais lento, em oposição ao imperativo da fluidez que se tenta impor continente (e mundo) afora. É ainda necessário mencionar o quadro de uma circulação aérea em notável transformação na África contemporânea, com a substituição de antigas hegemonias (continentais e externas) por novos agentes, países e cidades envolvidos nessas dinâmicas – mas quase sempre operacionalizadas por robustas companhias aéreas nacionais (de alguma forma na contramão das tendências e discursos internacionais favoráveis à privatização generalizada do setor). Também cabe destacar uma emergente circulação de dados por meio de uma crescente instalação de *datas centers*, cabos de fibra ótica e antenas de telefonia móvel por todo o continente, seja integrando-o internamente e possibilitando uma comunicação mais fluida entre seus habitantes, seja possibilitando uma maior conexão com as redes comunicacionais em escala global.



Do ponto de vista da mobilidade, para além das já bem conhecidas e estudadas dinâmicas históricas como as migrações bantu e o tráfico de escravizados, é inquestionável a centralidade que o movimento populacional tem adquirido no funcionamento das sociedades africanas contemporâneas, seja na diáspora (com o candente tema das remessas internacionais), seja nos fluxos internos do próprio continente – que incluem desde fluxos económicos transfronteiriços rotineiros, até os grandes deslocamentos de refugiados (nem sempre sendo possível distinguir claramente entre eles). Para além destas, dinâmicas como a mobilidade académica e os fluxos turísticos nos ajudam a fechar a tese de que, ao invés de uma região estagnada, imóvel e/ou presa ao passado, a África está em constante e progressivo movimento, razão pela qual o Boletim GeoÁfrica tem o prazer de apresentar um pequeno dossiê sobre *Mobilidade e Circulação na África subsaariana*, buscando apresentar, de alguma maneira, sua diversidade territorial e escalar interna.

3

Abrindo o dossiê, apresentamos uma entrevista com o pesquisador queniano Benard Musembi Kilaka, da Universidade de Gotemburgo (Suécia). Benard pesquisou, em seu doutorado, temas relacionados ao Corredor de Transporte “Lamu Port-South-Sudan-Ethiopia” (LAPSSET), um dos principais exemplos atuais dos mencionados grandes projetos de circulação no continente. Na entrevista, intitulada *O corredor de transporte “Lamu Port-South Sudan-Ethiopia” (LAPSSET): contradições de um mega-projeto de circulação no Leste Africano contemporâneo*, o pesquisador conta um pouco sua trajetória académica, apresenta o projeto LAPSSET, faz um balanço da presença atual de países como China e Brasil na África, discute a pertinência de ainda se almejar a construção de corredores de desenvolvimento no continente, e comenta sobre os desdobramentos locais e comunitários de projetos como o que estudou.

Na mesma linha de discussão, mas com outra abordagem temporal, Cayo de Oliveira Franco e Frédéric Monié, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), argumentam que, no caso da África Austral, os corredores de desenvolvimento parecem estar se deslocando de uma função histórica eminentemente geopolítica (largamente conduzida pela África do Sul do *apartheid*), para uma dimensão cada vez mais geoeconómica, onde Moçambique parece ter um papel especial. No artigo, intitulado *Os corredores de desenvolvimento na África Austral: entre legado geopolítico e desafios geoeconómicos*, os autores partem de uma conceitualização dos corredores de desenvolvimento para sua materialização na região desde o período colonial,



finalizando o texto com as atuais discussões sobre integração regional levadas a cabo por instituições e iniciativas como a SADC e o NEPAD.

Ainda na África Austral, mas enfocando uma escala mais local (de pequena circulação, em contraposição a uma grande), João Carlos Mendes Lima, da Universidade Licungo em Quelimane (Moçambique), apresenta o artigo *Mobilidade e circulação urbana: análise das cidades de Quelimane e Mocuba*. Com auxílio de pesquisas de campo e entrevistas, o autor discute os caminhos pelos quais a bicicleta vem se tornando um meio de transporte cada vez mais comum na região central de Moçambique, mas igualmente apresenta outras modalidades alternativas aos tradicionais ônibus e trens, como o tchopela e o curioso *my love*. Mais do que apenas meios de locomoção, tais veículos abrem também a possibilidade de geração de empregos e renda em cidades carentes de ocupações para seus habitantes, e mostram de alguma maneira a capacidade de adaptação das populações urbanas do Sul do mundo como sempre discutiu o geógrafo brasileiro Milton Santos.



4

Na sessão *Atualidades: Áfricas em Movimentos*, conversamos com Félix Ayoh'Omidire, professor titular de Línguas, Cultura e Literatura na Obafemi Awolowo University, Ile-Ifé (Nigéria). Na entrevista, intitulada *A África, a Nigéria e os iorubás: diálogos com o Brasil, ontem e hoje*, o professor Félix conta um pouco sobre sua antiga relação com o Brasil, e questiona certas visões estereotipadas sobre a África que ainda temos por aqui mesmo nos setores mais progressistas. O professor ainda fala um pouco sobre sua visão do que seria a Nigéria e quais os cruzamentos identitários que perpassam os habitantes dessa formação socioespacial, além de reforçar a importância da Cooperação Sul-Sul no período contemporâneo.



A sessão *Áfricas na Pós-Graduação* apresenta resultados de pesquisas de Mestrado e Doutorado recém-concluídos e cujas temáticas, linhas de abordagem, procedimentos metodológicos e/ou contribuição teórico-conceitual são considerados relevantes. Nesta edição, o pesquisador Asaf Augusto, assistente científico no Departamento de Estudos Religiosos da Universidade de Bayreuth (Alemanha), apresenta sua Tese de Doutorado defendida em 2020.



Acompanhando o tema principal do dossiê temático deste número, sua pesquisa versa sobre a imigração (uma das formas de circulação de pessoas) de trabalhadores portugueses para Angola a partir da crise econômica global de 2007/2008.



Por fim, na sessão *Experiências culturais*, Antonio Gomes de Jesus Neto traça um panorama da música africana politicamente engajada desde o início do processo de descolonização do continente, partindo, no texto *A música como arma na África anti-(e pós-)colonial*, de uma reflexão mais consolidada sobre o músico nigeriano Fela Kuti, mas expandindo-a para diversos outros artistas, de também diversas formações socioespaciais, que oscilaram historicamente entre uma maior aproximação e uma tentativa de distanciamento do poder político em exercício.



Boa Leitura!!!



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

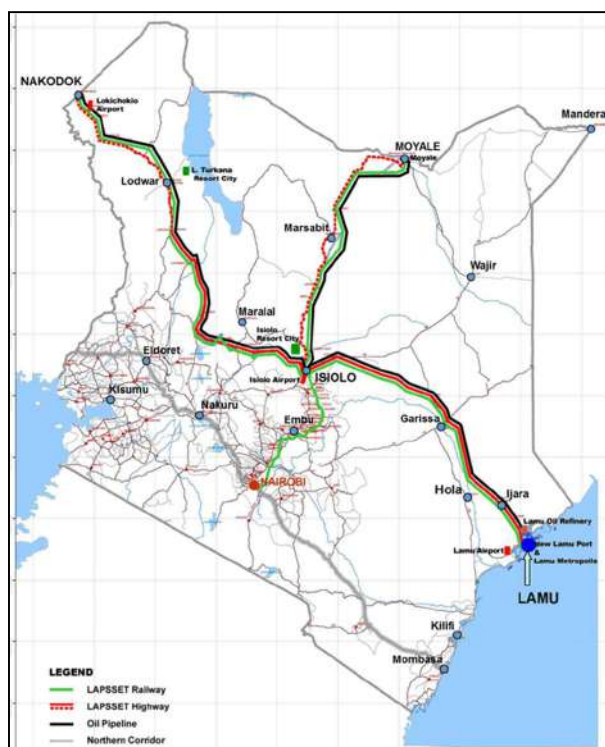
Em meu doutorado, eu me debrucei especificamente nas controvérsias nascidas de práticas de segurança implementadas para salvaguardar o projeto LAPSSET. Os mais familiarizados com o norte do Quênia sabem que essa região possui problemas significativos de segurança, sobretudo pela ausência histórica do 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-infraestruturas 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)*



**THEMATIC DOSSIER:
MOBILITY AND CIRCULATION IN SUBSAHARAN AFRICA**

Interview



**The “Lamu Port-South Sudan-Ethiopia” Transport Corridor (LAPSSET):
contradictions of a circulation mega project in contemporary East Africa**

An interview with Benard Musembi Kilaka

By Benard Musembi Kilaka and Antonio Gomes de Jesus Neto



6

Benard Musembi Kilaka
Lecturer in Maseno University (Kenya) and
Researcher at the School of Global Studies
(SGS), University of Gothenburg (Sweden)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0403-4908>
Contact: benard.kilaka@gu.se

How to cite:

KILAKA, B. M. The “Lamu Port-South Sudan-Ethiopia”
Transport Corridor (LAPSSET): contradictions of a
circulation mega project in contemporary East Africa. An
interview with Benard Musembi Kilaka. **GeoÁfrica
Bulletin**, v. 2, n. 6, p. 6-13, apr.-jun. 2023

Interviewee’s biography. Benard Musembi Kilaka is currently a lecturer in Maseno University, Kenya, and a researcher at the School of Global Studies (SGS), University of Gothenburg, Sweden, working on a project focusing on the politics of sand mining in East Africa. He holds a PhD in Peace and Development Research from the University of Gothenburg. His doctoral research focused on emerging controversies around security practices being deployed to protect the Lamu Port South Sudan Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET) project in northern Kenya, most specifically in Lamu and Turkana. He also holds a Masters in Global Studies from Roskilde University, Denmark and a bachelor’s degree in Political Science with IT from Maseno University, Kenya. He also has a rich experience of working with both international and national organizations in East Africa.



An interview with Benard Musembi Kilaka¹

GeoÁfrica Bulletin. *First of all, we would like to thank you immensely for granting us this interview. As every research has a human being behind it, could you tell us about your academic trajectory? What led you to research LAPSSSET? Could you also briefly expose the main arguments of your recently defended thesis?*

Benard Musembi Kilaka: Thank you for expressing interest in my work and providing me with the opportunity to discuss my PhD thesis and academic interests. My academic journey began in Kenya, where I was born and raised. I discovered early in my education that I had a passion for global and Kenyan politics, current affairs, and history. As a result, I excelled in social science and language subjects. This interest continued throughout high school and played a key role in influencing my decision to pursue an undergraduate course in Political Science with IT at Maseno University - a public Kenyan University.

During my university studies, I had the opportunity to complete an attachment at the Catholic Justice and Peace Commission (CJPC) within the Catholic Diocese of Nakuru. The diocese also covered Baringo County, which has a history of inter-communal conflicts, particularly along the border with Turkana County. Our mandate included peacebuilding activities in volatile areas. This engagement in Baringo and Turkana captivated me as it revealed a contradiction in my understanding of the Kenyan state and nationhood. Growing up, especially during President Moi's reign, I viewed the state as an all-powerful entity. However, through stories and personal observations in northern Kenya, such as the proliferation of firearms among civilians, the apparent neglect by the national government in essential services like education, healthcare, and security, and the prevailing perception of being second-class citizens, my understanding of statehood was challenged. These experiences, combined with my academic background, influenced my decision to pursue a master's degree in Global Studies at Roskilde University in Denmark.

During my time at Roskilde, I developed a particular interest in security studies, which could be seen through my choice of elective courses and research projects. For example, together with fellow students, I worked on semester projects focusing on the war on drugs in Afghanistan after the US invasion and the resource mobilization strategies of al-Shabaab. My master's thesis explored the role of civil society organizations in police reforms in Kenya following the 2007/08

¹ The interview was conducted by email. Answers were received on July 16, 2023.



post-election violence. After completing my master's degree, I returned to Kenya and worked in various positions, including at the UN World Food Programme, Regional Bureau Nairobi, in the Security Analysis division. In this role, I monitored security and political developments in over 11 countries in the Greater Eastern and Central Africa region to ensure the smooth running of WFP's operations and the security of staff and assets.

During my time in Kenya, a close friend shared an advertisement for a PhD position in Sweden within a research project investigating controversies and security aspects surrounding the LAPSSET project in northern Kenya. Coincidentally, I was also involved as a consultant for an international NGO that was implementing a project targeted on improving relations between all stakeholders involved with the newly discovered oil reserves in Turkana, an area through which the LAPSSET project would pass. Therefore, the PhD opportunity aligned perfectly with my personal interest in researching security and governance issues in northern Kenya and was in line with my professional and academic experiences in security and governance matters.

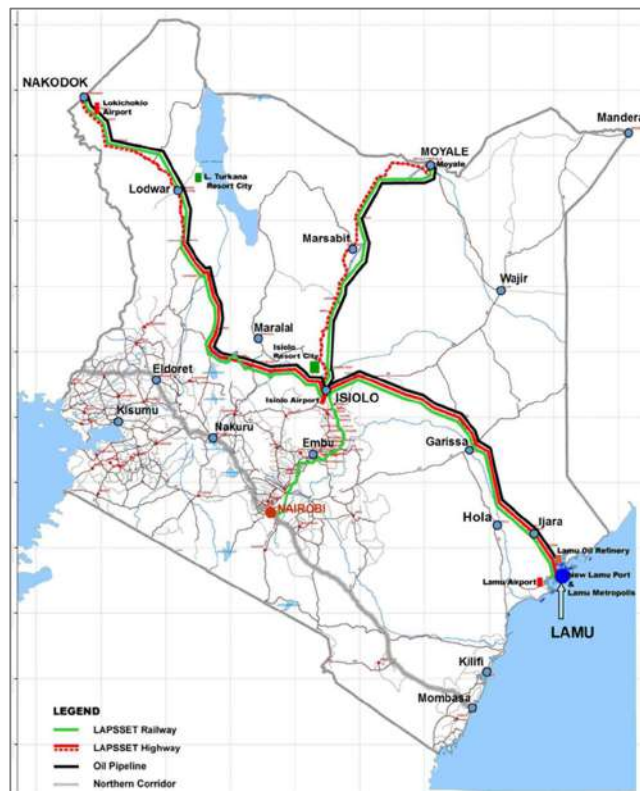
For my PhD thesis, I focused specifically on the controversies arising from the security practices implemented to safeguard the LAPSSET project. Those familiar with northern Kenya understand that this region faces significant security challenges, largely due to the historical lack of effective state presence since the colonial period and the proliferation of illegal firearms. The introduction of the LAPSSET project presented an intriguing puzzle. On one hand, government officials framed the project as a transformative initiative that would address historical marginalization in northern Kenya while emphasizing its role in pacifying and securing the region. However, considering the security situation, it was evident that a project of such magnitude would be vulnerable to attacks, particularly by groups like al-Shabaab. Therefore, what fascinated me was the fact that a project positioned as a solution to insecurity required significant security measures itself.

While in Turkana, I had already witnessed early instances of controversies arising from the security needs of these major investments. To ensure the safety of mostly non-local staff and uninterrupted operations, the government implemented extensive security measures, effectively creating highly secured fortresses and enclaves. These security measures also involved reorganizing existing security arrangements on the ground, which were already strained, in favor of the new investments. This generated controversy as local communities felt exposed and neglected. Thus, my thesis aimed to explore such controversies. In essence, I was interested in



understanding how communities, often portrayed as weak and vulnerable, actively participate in securing and negotiating for their interests. Drawing inspiration from pragmatic sociologists like Luc Boltanski, I sought to argue that people, even those considered weak, are not passive; they actively shape the trajectory of their daily lives, especially during controversies, as they strive to find solutions to their challenges.

Figure 1. LAPSSET Transport Corridor Development Plan



Source: LAPSSET Authority (www.lapsset.go.ke)

GeoÁfrica Bulletin. Unfortunately, Brazilian scholars barely know about LAPSSET. What is the project about? What are the main places, agents, interest and objectives involved? What is the current status of the project?

Benard Musembi Kilaka: The LAPSSET corridor represents a significant mega-infrastructure undertaking with the aim of connecting Kenya, South Sudan, and Ethiopia through various components, including highways, railways, airports, and pipelines. Within Kenya, the project encompasses additional elements such as the construction of a major seaport in Lamu, three resort cities, special economic zones, and a significant hydro-electric dam. The corridor traverses seven



counties in northern Kenya, namely Lamu, Garissa, Isiolo, Baringo, Samburu, Marsabit, and Turkana. The primary anchor sites within Kenya for the project are Lamu, Isiolo, and Turkana.

The project has multiple objectives. At the regional level, it aims to promote regional integration and facilitate improved trade and mobility among the three countries involved. Nationally, the LAPSSET corridor is a flagship project within Kenya's long-term development plan, Vision 2030, which seeks to drive rapid economic transformation. At the local level, the project aims to address the historical marginalization that northern Kenya has experienced under previous regimes.

Currently, most of the developments have taken place within Kenya. Each country involved is expected to take the lead in implementing projects within their respective jurisdictions. Kenya has chosen to implement the project in phases. The initial phase consisted of four key initiatives: the construction of the Lamu port, securing the project's route, the tarmacking of the Lamu-Garsen highway to connect the new port with the hinterlands, and the establishment of the Lokichar-Lamu crude oil pipeline. Notable progress has been achieved thus far, including the operationalization of the new Lamu port, following the completion of the first three berths, completion of the Isiolo airport, tarmacking of the Lamu-Garsen route, and initiation of the land acquisition process for the LAPSSET project. Additionally, ongoing work includes the construction of the Lamu Port-Isiolo highway.

GeoÁfrica Bulletin. *Chinese involvement with circulation projects in East Africa dates back to the 1970s with the construction of the Tanzania-Zambia railway. What are the similarities and differences between TAZARA and LAPSSET projects? As other countries in the South also invest in East African circulation (e. g., Brazil in Mozambique), what are the similarities and differences between South-South Cooperation in the 1970s and today?*

Benard Musembi Kilaka: Indeed, Chinese involvement in infrastructure projects in East Africa has a longstanding history. However, there are notable similarities and differences in how this engagement has unfolded over the years. A comparison between TAZARA and LAPSSET highlights these distinctions. While both projects involve Chinese participation in implementation, the level of intensity varies between them. In TAZARA, the Chinese played a central role as financiers and implementers of the project. Conversely, in the LAPSSET project, the Chinese are primarily engaged as contractors, as the Kenyan government has been the sole financier of key components such as the Lamu Port, Lamu-Garsen Road, and Lamu-Isiolo Road. Furthermore,



TAZARA was initially conceived as an aid project, whereas the LAPSSET project is a domestically driven initiative conceptualized by leaders from Kenya, South Sudan, and Ethiopia.

In recent years, we have witnessed a deepening of South-South relations, exemplified by the increased involvement of countries like China, Brazil, and India in Africa. When comparing to the past, there are significant similarities and differences. Like earlier collaborations, this engagement continues to be influenced by narratives of shared histories and the desire to address inherent injustices within the international system, which is perceived to be heavily influenced by the Western world. However, a notable difference is that recent engagements are primarily driven by commercial and extractive motives, departing from the past where ideological motives played a larger role. Currently, we observe investments by both governments and large companies from China and Brazil in highly profitable sectors of the economy.

Moreover, while previous engagements were predominantly between governments, the range of actors involved in circulation projects has significantly expanded in recent times. These new actors include large state-owned companies, private individuals, and other private enterprises. Additionally, there is a trend where many of these companies harbor long-term ambitions, staying engaged in Africa even after completing their initial projects. Major Chinese construction companies, for example, are now emerging as leading bidders for new projects.

***GeoÁfrica Bulletin.** Currently, we have abundant literature on the “coloniality” and the “promises” of infrastructure deployment in Africa. What is the role of circulation for African development? Is there still room for development corridors as desired by NEPAD and encouraged in the AfCFTA? Are there alternative modes of circulation to be developed?*

Benard Musembi Kilaka: Africa still faces significant infrastructure deficiencies, which have adversely affected the connectivity and movement of people and goods. Consequently, governments and investors often justify infrastructure projects by highlighting their potential for enhancing connectivity, trade, job creation, and global market integration. The circulation of goods and people is crucial for Africa's growth and development, particularly due to the considerable potential of intra-regional trade. For example, Uganda is a key trading partner for Kenya within East Africa, and improved infrastructure would further strengthen these economic ties. Moreover, despite their geographic proximity, the lack of efficient infrastructure has impeded trade between East and West Africa. The LAPSSET project, for instance, aimed to address this issue by establishing a land bridge linking East and West Africa.



There is still ample room for the expansion of development corridors as envisioned by NEPAD and encouraged by the AfCFTA. However, based on our observations of existing development projects, it is likely that these initiatives will be implemented in phases and in ways that differ from NEPAD's original plans. Countries prioritize infrastructure projects based on their own specific needs, which may not always align with NEPAD's overarching strategy. Additionally, planned projects often encounter various challenges that hinder their progress, such as financial constraints, regulatory and administrative barriers, coordination issues among stakeholders, and potential environmental and social impacts.

Currently, there is a strong focus on road infrastructure, but I anticipate a growing interest in the development of railroads and seaports in the future.

GeoÁfrica Bulletin. *So-called megaprojects directly affect local populations: people are displaced; they often lose their usual mobility and security; and the local environment is threatened by several factors. However, local populations are not just passive agents, as they resist and sometimes shape these megaprojects. Could you tell us about these dynamics in LAPSSET deployment?*

12

Benard Musembi Kilaka. Yes, the potential and actual impacts of mega projects on people's livelihoods are a significant cause for concern. However, our research on the LAPSSET project reveals that the commonly held belief, propagated by activists and some scholars, that communities are passive, weak, and vulnerable is not always accurate. Instead, we have observed communities actively mobilizing themselves to participate in the project or challenge specific aspects they deem problematic. It is crucial, therefore, to avoid oversimplifying community reactions.

In certain cases, protests should not be solely interpreted as opposition to the project since they may also signify an attempt by the people to engage in the project, particularly when they feel neglected. To illustrate, in Lamu, the community's response against the top-down implementation of the Lamu port led to the formation of the Lamu port steering committee. This committee involved representatives from the national government, community, civil society organizations (CSOs), and local government, facilitating coordination of port-related matters. Our collaborative work (with Jan Bachmann, Per Knutsson and Theodor Aalders) also highlighted how communities invest their aspirations and hopes in the project by among other things, speculating on its potential route and constructing structures to benefit from compensation. As a result, community responses have been multifaceted and driven by diverse interests. Their reactions underscore that



communities are not passive bystanders, but are rather proactive in safeguarding their interests, even when confronted by powerful actors.

GeoÁfrica Bulletin. *If you want to comment on any other subject that we forgot to ask and you think is important, please feel free to do so here.*

Benard Musembi Kilaka: None at the moment. Thank you for this interview.

Some publications by Benard Musembi Kilaka

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. Available at: <https://theconversation.com/kenya-launches-lamu-port-but-its-value-remains-an-open-question-161301> . Accessed on 17 jul. 2023.

BACHMANN, J; KILAKA, B. M.. Kenya: Behind disputed election, signs of growing democratic resilience. **Nordic Africa Institute Blog**, 31 aug. 2022. Available at: <https://nai.uu.se/news-and-events/news/2022-08-31-kenya-behind-disputed-election-signs-of-growing-democratic-resilience.html> . Accessed on 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 (Forthcoming, October 2023)

KILAKA, B. M.; SCHUBIGER, E. Manoeuvring Enchantment of Megaprojects in Northern Kenya: LAPSET and the Crude Oil in Turkana County. (Forthcoming Fall 2023)

- *Part of a book on Mega Infrastructure Projects edited by Prof. Tobias Haller, Prof. Christoph Oberlack and Samuel Weissman (University of Bern)*



DOSSIÊ TEMÁTICO:

MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA ÁFRICA SUBSAARIANA

Artigo



**OS CORREDORES DE TRANSPORTE/DESENVOLVIMENTO NA
ÁFRICA AUSTRAL: ENTRE LEGADO GEOPOLÍTICO E
DESAFIOS GEOECONÔMICOS**

**TRANSPORT/DEVELOPMENT CORRIDORS IN SOUTHERN AFRICA:
BETWEEN GEOPOLITICAL LEGACY AND GEOECONOMIC
CHALLENGES**

**CORRIDORS DE TRANSPORT/DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE
AUSTRALE : ENTRE HÉRITAGE GÉOPOLITIQUE ET DÉFIS
GÉOÉCONOMIQUES**

14

Por Cayo de Oliveira Franco & Frédéric Monié

Cayo de Oliveira Franco
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística –
IBGE. Doutorando do Programa de Pós-
graduação em Geografia da UFRJ
Contato: cayofranco@gmail.com

Frédéric Monié
Programa de Pós-Graduação em Geografia,
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Coordenador do GeoÁfrica
Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-8738-3301>
Contato: fredericmonie@igeo.ufrj.br

Como citar:
FRANCO, C. O; MONIÉ, F. Os Corredores
de Transporte/Desenvolvimento na África
Austral: entre legado geopolítico e desafios
geoeconômicos. **Boletim GeoÁfrica**, v. 2, n.
6, p. 14-45, abr.-jun., 2023.

Recebido: 31 mai. 2023.
Aceite: 23 jun. 2023.



RESUMO. Desde a década de 2000, os corredores de transporte adquiriram uma relevância crescente no bojo das políticas estatais voltadas para a inserção competitiva da África na globalização. Investimentos em infraestruturas circulatórias e portuárias são legitimados pela luta contra o apagão logístico e pela retórica dos impactos estruturadores e desenvolvimentistas da modernização dos sistemas de transporte. No cone sul africano, que apresenta um elevado grau de integração comercial e funcional desde o início do século XX, os atuais corredores de desenvolvimento associam eixos de escoamento de mercadorias entre a hinterlândia regional e portos marítimos além de espaços apresentando um potencial de crescimento econômico com base na sua situação geográfica e as características do seu tecido produtivo. Defendemos a ideia de que esses novos corredores consagram a mudança da vocação destes objetos geográficos a partir dos anos 1990. Nas décadas anteriores, os corredores constituíam instrumentos de exercício da potência (África do sul) ou da resistência política (países da Linha de frente) num contexto geopolítico conturbado por guerras civis e rivalidades internacionais. O fim do regime apartheid, a resolução de conflitos em diversos países da região e a convergência de políticas macroeconômicas de cunho neoliberal conferiram um perfil menos geopolítico e mais geoeconômico aos corredores.

Palavras-chave: Transportes. Corredores de desenvolvimento. Integração regional. África austral. África subsaariana.

ABSTRACT. Since the 2000s, transport corridors have acquired an increasing relevance within the framework of state policies aimed at the competitive insertion of Africa in globalization. Investments in circulatory and port infrastructures are legitimized by the fight against the logistical blackout and by the rhetoric of the structuring and developmental impacts of the modernization of transport systems. In the southern African cone, which presents a high degree of commercial and functional integration since the beginning of the 20th century, the current development corridors associate goods flow axes between the regional hinterland and seaports, as well as spaces presenting a potential for economic growth with based on its geographic situation and the characteristics of its productive fabric. We defend the idea that these new corridors enshrine the change in the vocation of these geographic objects from the 1990s onwards. In previous decades, the corridors were instruments for exercising power (South Africa) or political resistance (frontline countries) in a geopolitical context troubled by civil wars and international rivalries. The end of the apartheid regime, the resolution of conflicts in several countries in the region and the convergence of neoliberal macroeconomic policies gave a less geopolitical and more geoeconomic profile to the corridors.

Keywords: Transports. Development corridors. Regional integration. Southern Africa. Sub-Saharan Africa

RÉSUMÉ. Depuis les années 2000, les corridors de transport ont acquis une pertinence croissante dans le cadre des politiques étatiques visant l'insertion compétitive de l'Afrique dans la mondialisation. Les investissements dans les infrastructures circulatoires et portuaires sont légitimés par la lutte contre les goulets d'étranglement logistiques et par la rhétorique des impacts structurants et développementaux de la modernisation des systèmes de transport. Dans le cône sud-africain, qui présente un haut degré d'intégration commerciale et fonctionnelle depuis le début du XXe siècle, les corridors de développement actuels associent des axes de flux de marchandises entre l'arrière-pays régional et les ports maritimes, ainsi que des espaces présentant un potentiel de croissance économique en fonction de leur situation géographique et des caractéristiques de leur tissu productif. Nous défendons l'idée que ces nouveaux corridors consacrent le changement de vocation de ces objets géographiques à partir des années 1990. Dans les décennies précédentes, ils étaient des instruments d'exercice du pouvoir (Afrique du Sud) ou de résistance politique (pays de la ligne de front) dans un contexte géopolitique troublé par les guerres civiles et les rivalités internationales. La fin du régime d'apartheid, la résolution des conflits dans plusieurs pays de la région et la convergence des politiques macroéconomiques néolibérales ont donné un profil moins géopolitique et plus géoéconomique aux corridors.

Mots clés : Transports. Corridors de développement. Intégration régionale. Afrique australe. Afrique subsaharienne



INTRODUÇÃO

16

O que é um corredor? Diante da polissemia do termo, um esforço de contextualização revela-se obrigatório. Apesar da diversidade dos sentidos, o corredor passou, desde a década de 1960, a ser associado a uma infraestrutura de transporte conferindo competitividade as firmas e aos espaços produtivos em consequência da maior fluidez das interações espaciais. Posteriormente, o processo de globalização transformou os corredores em espinhas dorsais do arquipélago produtivo mundial, vetores de integração regional, de desenvolvimento econômico e dinamismo comercial, consolidando o postulado associando transportes e progresso. Mas esse determinismo é cada vez mais questionado. Observa-se que os chamados efeitos estruturadores sobre a organização do espaço e o crescimento econômico se impõem de maneira espacialmente heterogênea, contestando as fórmulas genéricas e hegemônicas de desenvolvimento. Para ilustrar a discussão escolhemos a África Subsaariana, onde a precariedade dos transportes é apontada como elemento crítico no caminho rumo ao desenvolvimento. Nos últimos anos, reformas portuárias, reorganização do transporte aéreo e modernização dos sistemas de circulação terrestre constituíram, por isso, prioridades para as autoridades nacionais, os órgãos internacionais e a iniciativa privada. Os corredores de transporte foram, nesse contexto, apresentados como instrumentos privilegiados de consolidação da integração regional e de inserção competitiva das economias na globalização, em particular para os países encravados do Sahel, da crista Congo/Nilo e do eixo Zâmbia-Botsuana.

Nesse contexto, é necessário destacar que a modernização e reestruturação dos corredores de transporte adquire um caráter muito estratégico na África Austral. O fim do *apartheid* e das guerras civis em Moçambique, em Angola e na Namíbia, assim como a adoção de orientações macroeconômicas convergentes, contribuíram para redefinir a natureza e a intensidade das relações entre os países da região. O arcabouço de instituições, acordos bilaterais e multilaterais desenhado pelos governos estimula a construção de um bloco econômico que intensifica trocas comerciais intrarregionais e investimentos diretos externos. O processo requer, aos olhos dos governos, investimentos no suporte físico do espaço regional dos fluxos. A densidade da malha funcional de comunicações, a relativa qualidade das infraestruturas e a interconexão das redes técnicas desenharam aqui um espaço de interações que contribuiria para a



integração regional. Objetivamos aqui analisar de que maneira, após ser mobilizada a serviço das estratégias geopolíticas no embate entre o regime do *apartheid* e os países da “Linha de Frente”¹, a rede de transporte regional passa por uma reformulação de seus quadros institucionais, gerenciais, funcionais e de sua estrutura técnica que impacta sobre as dinâmicas territoriais e econômicas em curso no cone sul africano. Questionamos também se a primazia atual das orientações geoeconômicas transformou a natureza, as propriedades e tipologias dos corredores da África austral.

CORREDORES, ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, GEOPOLÍTICA: ELEMENTOS DE DEBATES

A palavra *corredor* é um termo técnico enquanto o conteúdo é o próprio conceito. Segundo o *Oxford English Dictionary*, em sua versão online, o corredor surgiu como um termo militar no século XVI, correspondendo a uma faixa de terra ao longo da borda de uma vala, protegida por um caminho coberto. Levantamento realizado em dicionários e enciclopédias geográficas evidencia a pluralidade de definições que apontam funções de ligação, transição, comunicação e passagem, sejam elas entre cômodos, lugares ou entre um território e o mar (Quadro 1). Homogeneidade, linearidade e continuidade se destacam como características básicas que podem sugerir um ponto de partida para a estruturação do conceito de corredor, mas insuficientes para esgotar a análise.

¹ Os países da “Linha da Frente” constituíam uma aliança de países africanos formada na década de 1960 com o objetivo de acabar com o *apartheid* e o regime de minoria branca na África do Sul. A aliança incluía Angola, Botswana, Moçambique, Tanzânia, Zâmbia e Zimbábue, tendo perdurado até a eleição de Nelson Mandela como Presidente da África do Sul em 1994.



Quadro 1. Características presentes nas descrições dos dicionários e enciclopédias

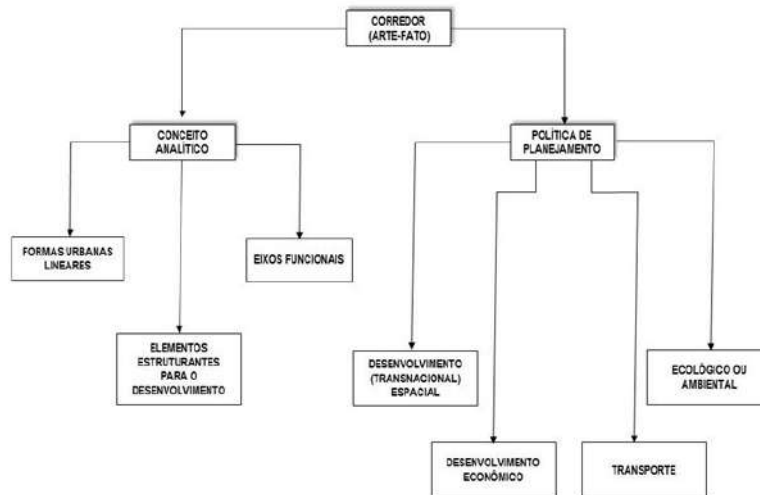
Obras	Desencravamento (faixa territorial/ acesso ao mar)	Rota aérea / faixa do espaço aéreo	Padrão linear de desenvolvimento urbano	Galeria de passagem Transição de quartos	Comunicação entre lugares	Caminho para migração de animais	Espaço político (corredores de poder)	Área identificada por homogeneidade
A Modern Dictionary of Geography (<i>John Small e Michael Withrick</i>)								
De la Géopolitique aux paysages: Dictionnaire de la Géographie (<i>Yves Lacoste</i>)								
A Dictionary of Basic Geography (<i>Schmieder, Griffin, Chatham e Natoli</i>)								
Les mots de la Géographie: Dictionnaire critique (<i>Roger Brunet, R. Ferras e H. Théry</i>)								
Longman Dictionary of Geography: human and physical (<i>Clark, A.N</i>)								
Merriam-Webster Dictionary								

Fonte: Livros citados. Elaboração: Cayo de Oliveira Franco

Progressivamente, o conceito de corredor agregou outras dimensões, sentidos e escalas. Lógicas da organização espacial capitalista e de seu processo desigual atribuem regularidades espaço-temporais aos distintos fluxos que articulam os fixos. As redes geográficas – podemos pensar no corredor como uma rede axial – são as formas com que as interações espaciais se verificam com frequência (CORRÊA, 1997). No período 1960-1980, geógrafos como Bernard Kayser (1969), Milton Santos (1978) e Yves Lacoste (1975) destacaram a difusão pelo então Terceiro Mundo de “sistemas de penetração da economia de mercado, em função das consequências das políticas da descolonização e das teorias de planejamento adotadas pela maioria dos especialistas e técnicos” (KAYSER, 1969, p.13) que seguiam os cânones do desenvolvimento das economias ocidentais. Albrechts e Tasan-Kok (2009) propõem, por sua parte, duas categorias de análise dos corredores (Figura 1). A primeira é um conceito analítico em que se destacam três categorias: (a) elementos estruturantes para o desenvolvimento em larga-escala (megaestruturas); (b) formas urbanas lineares; e (c) eixos funcionais. A segunda aproximação interpreta o corredor como uma categoria de política de

planejamento: (a) de desenvolvimento econômico; (b) de desenvolvimento (transnacional) espacial; (c) de transportes; e (d) ecológico (ou ambiental).

Figura 1. O corredor como um “arte-fato”: elementos e características



Fonte: Albrechts, Tasan-Kok (2009) e Haesbaert (2011). Elaboração: Cayo de Oliveira Franco

Com o passar do tempo, a intensificação e a aceleração das interações espaciais, possibilitadas pelos investimentos em transporte e comunicações, influenciam na reorganização espacial da produção (MONTEIRO *et al*, 2011). Com a globalização da economia e do comércio, as novas relações entre economia e espaço estimulam a retomada dos debates sobre os corredores e a implantação de projetos de eixos de transporte de grande gabarito (SÁNCHEZ-HERNÁNDEZ, 1996; ALBRECHTS; COPPENS, 2003; PIRES DO RIO, 2008). É irrefutável que as corporações transnacionais, amparadas por governos nacionais e/ou locais/regionais, que investem na construção e operação de corredores são atores maiores da reestruturação dos territórios. Mas, devemos também ressaltar o papel das sociedades que se mobilizam para reivindicar sua participação em instâncias decisórias ou abrir frentes de lutas contra os impactos da construção de corredores sobre a qualidade de vida, as atividades econômicas locais e o meio ambiente (MONIÉ, 2015).



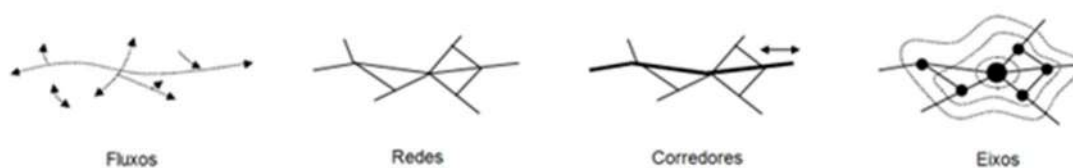
Os geógrafos contribuem também ao debate sobre corredores mobilizando o conceito de escala como recurso analítico central. Com efeito, a grande quantidade de significados conferido aos corredores reflete o processo espaço-temporal de organização e reorganização da sociedade e de transformação da natureza. A sociedade é um todo complexo, formado por um sistema de relações sociais que atribui um determinado lugar a atores com práticas diferenciais. Conforme a humanidade avança tecnicamente, a lógica de distribuição e organização dos objetos espaciais se transforma, pois, as relações sociais se tornam densas e complexas. A assimetria temporal nos lembra a importância da noção de tempo na geografia, pois o comportamento das regiões no mundo subdesenvolvido está, em geral, determinado pelos impulsos oriundos dos países no centro do sistema mundial (SANTOS, 2007; SANTOS 2012). Uma análise multiescalar revela-se, portanto, necessária na medida em que a organização espacial é um produto da ação humana ao longo da história, refletindo a sociedade, o desenvolvimento das forças produtivas e as relações de produção (CORRÊA, 1987). Portanto, é preciso considerar a dimensão temporal, pois na organização espacial formas do passado permanecem quando adequadas às necessidades atuais. Formas são substituídas (total ou parcialmente) por outras mais modernas; outras resistem ao impulso modernizador; há ainda a possibilidade da coexistência de formas de diferentes períodos, o desaparecimento de algumas formas e o estabelecimento de outras novas. A persistência de formas espaciais do passado se deve, em geral, a sua funcionalidade econômica ou valor simbólico (CORRÊA, 1987; SANTOS, 2012). O tempo impacta também o lugar, pois seu papel no processo produtivo evolui. É preciso considerar também as escalas geográficas. Os acontecimentos na escala local estão, cada vez mais, sujeitos às alterações da escala global. No seio do processo produtivo, a escala global tem um peso significativo na disposição dos lugares e na manutenção ou alteração da organização espacial. Cada arranjo de formas espaciais e técnicas compõe o predicado produtivo, as potencialidades e limitações de um espaço. Santos (2012) argumenta que as formas geográficas são formas-conteúdo.

Ademais, não é possível compreender a problemática do subdesenvolvimento sem trazer à tona o papel desempenhado pelo planejamento, ferramenta estratégica para a acumulação capitalista e fundamental para compreender a lógica por trás do desenvolvimento. Os objetos estão vinculados às necessidades de um grupo (produção), bem como também atrelados à viabilidade futura desse grupo social (reprodução). Os



corredores, em diferentes períodos, refletiram as sociedades, as tecnologias e conhecimentos disponíveis. Se, por um lado, nenhuma forma é definitiva, por outro as sociedades criam formas duradouras que se cristalizam no espaço para nela se realizar e reproduzir. Na sociedade capitalista, a organização espacial reflete a estrutura de operações de produção, circulação, consumo, controle e decisão. Para Coraggio (1977, p. 16-17) e Corrêa (1987, p. 56) resultam dessa forma: a) localizações fixas dos meios de produção, circulação, consumo, controle e decisão; b) fluxos de mão-de-obra, matérias-primas, bens de consumo, informações, ordens, capital etc. Das localizações fixas e dos fluxos resultam cristalizações compostas por: c) localizações pontuais ou em áreas dos meios de produção; d) localizações pontuais ou lineares dos meios de circulação; e) localizações pontuais ou em áreas dos meios de vida; f) localizações pontuais do sistema de controle e decisão. Correntes da ciência regional e do planejamento regional costumam apresentar a modernização das infraestruturas e dos padrões de organização das atividades econômicas como meios de difusão do capital no espaço. Entre as estratégias visando a estimular a acumulação do capital, se destacam livre circulação e acessibilidade aos mercados. A agenda dos corredores, presente em todas as regiões do mundo, fomenta um modelo evolutivo estruturado em uma organização do território iniciada na interação espacial com fluxos circulando por meio de redes transporte. A consolidação desses fluxos em alguns trechos da rede de transporte consolida corredores que, a favorecerem o desenvolvimento econômico e social em escala regional, constituem-se em eixos de integração e desenvolvimento, conforme Figura 2. Nas últimas quatro décadas, o Banco Mundial sozinho já financiou mais de 100 projetos e estudos baseados em corredores (KUNAKA; CARRUTHERS, 2014). Nesse sentido, os corredores são considerados formas ou ferramentas para a acumulação capitalista em diversas escalas, setores e economias.

Figura 2. Fluxos, redes, corredores e eixos



Adaptação de P. Hagget *Locational Analysis in Human Geography* feita pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Tradução feita pelos autores.



Dessa forma, propomos, assim como fez Haesbaert (2011) para a região, tratar o corredor como um ‘arte-fato’ fruto da imbricação do ‘fato’, ou seja, da existência efetiva; do ‘artifício’, recurso analítico e como ação, portanto, ferramenta política de planejamento. Podemos concluir que o corredor é um termo multiescalar e multifuncional. As características dos corredores são a linearidade e a continuidade. Além dessas, destacam-se propriedades de ligação, conexão, comunicação que significam a passagem de fluxos, de todas as ordens. Corredores são formas de organização espacial e formas espaciais, pois para as sociedades atuais comunicação, ligações e conexões são fundamentais.

DA COLONIZAÇÃO AOS TERRITÓRIOS NACIONAIS: O PAPEL DAS REDES DE TRANSPORTE NA CONSTRUÇÃO DA ÁFRICA AUSTRAL

22

A integração da África Subsaariana nas redes econômicas, comerciais, financeiras e político-diplomáticas internacionais participa do processo secular de formação do sistema-mundo. A inserção na Divisão Internacional do Trabalho (DIT) se deu de maneira periférica e subalterna. A persistência histórica de uma morfologia desigual entre centro e periferia é fruto da manutenção do modelo primário exportador colonial, das interferências das antigas metrópoles e dos dois blocos hegemônicos durante a Guerra Fria além de fatores endógenos (MONIÉ, 2007). Por esses motivos, a delimitação dos recortes espaciais necessita de marcos cronológicos para que possamos compreender a geo-história numa perspectiva dinâmica. Não se trata de partir de uma região pré-definida e sujeitá-la a períodos gerais aplicáveis a todas as suas partes, mas entendê-la conforme os diferentes ritmos regionais (GRATALOUP, 2006). No caso da África Austral identificamos três delimitações que correspondem (1) a chamada *região geográfica tradicional* integrando África do Sul, Botsuana, Lesoto, Essuatíni, Namíbia, Moçambique, Angola, Zâmbia, Zimbábue e Malauí; (2) à definição mais restritiva da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Southern African Customs Union (SACU) que considera o “*núcleo duro*” regional (África do Sul, Botsuana, Lesoto, Essuatíni e Namíbia) e (3) ao recorte estabelecido pelo programa de integração regional (SADC) acrescentando República Democrática do Congo, Tanzânia, Ilhas Maurício e Seicheles ao recorte tradicional. A delimitação da África Austral é também tributária das estratégias geopolíticas, econômicas e comerciais dos diferentes países e das instituições



regionais. Alguns governos optam em prol de um alinhamento à lógica regionalista e se “australizam”. Outros definem estratégias diferenciadas, ao exemplo de Angola que, pela importância da atividade petrolífera e pelas opções geopolíticas do Estado e de suas forças armadas, insere-se em campos de fluxos que aproximam o país do Golfo da Guiné e do Atlântico Sul.

A configuração territorial regional também dialoga com a rede de transportes construída desde a colonização do continente. É necessário, portanto, estudar a geohistória das infraestruturas de transporte para identificar a ligação entre redes e escalas territoriais durante um determinado período, percebendo a rede como a manifestação da vontade política em busca de facilitar o tráfego dentro de um determinado espaço (DEBRIE, 2010). Na era colonial e, em seguida, no período pós-colonial as estradas e ferrovias foram construídas como parte de um processo interpretado como o resultado de um compromisso entre um projeto territorial e a capacidade de implantá-lo. Segundo Debrrie (2010), uma contextualização histórica permite a identificação da ligação entre as redes e as fronteiras, as sucessivas ligações geográficas (combinações entre portos e ferrovias, estradas, conexões externas etc.) nos espaços em questão. É fundamental frisar que a mudança de escala também é temporal. Segundo Grataloup (2006, p.39),

Sem que se trate de uma transferência de modelo, a análise das relações de força entre níveis espaciais, as imanências e as transcendências que podemos desvelar entre patamares da escala geográfica (por exemplo, na integração europeia contemporânea) descreve as interações também temporais. [...] De modo mais geral, a maioria dos impérios, desde Alexandre até os espaços coloniais dos séculos XIX-XX, geraram esse jogo de integração relativa, de submissão, mas também de exploração dos diferenciais diacrônicos. O sistema-Mundo atual se nutre amplamente disso. E esse Mundo não é mais forçosamente centrado no Ocidente; e o será cada vez menos. As discontinuidades que nos servem para formular a visão que temos representam uma herança cada vez mais obsoleta. As velhas partes do mundo não são mais as regiões do mundo contemporâneo, assim como as periodizações tradicionais não dão mais conta de uma dinâmica universal.

Rolim (1994) lembra que o adjetivo “regional” é utilizado juntamente com o substantivo “integração” tanto para definir dinâmicas de integração comercial e econômica no âmbito de blocos regionais quanto para processos de unificação de mercados domésticos dentro dos limites de um Estado-nação. Dessa forma, quando utilizamos *integração regional* estamos diante de um processo influenciado pelos atores envolvidos em seus contornos. Como aponta Haesbaert (2010, p.21),



a região consiste nos espaços momento que resultam efetivamente em uma articulação espacial consistente (ainda que mutável e “porosa”), complexa, seja por coesões de dominância socioeconômica, política e/ou simbólico-cultural. Nesse caso cabe sempre discutir a força espacial/regional, ao mesmo tempo articuladora e desarticuladora, a partir dos sujeitos (socioeconômicos e/ou culturais) e interesses políticos envolvidos. Muitas vezes é para ou em relação a apenas algum(ns) grupo(s) que a região efetivamente se constitui – e, nesse sentido, sem dúvida, o que representa articulação para uns pode representar desarticulação para outros. É possível inclusive que possamos falar de processos de integração regional e não um único processo tendo em vista que os contextos que se alternam mexem profundamente com o conteúdo da região.

Isto posto, é preciso revisitar o conceito de região lembrando que tanto o conceito quanto as suas derivações (regionalização, regionalidades etc.) estão sendo alterados pela globalização. A região, portanto, deve ser entendida dentro de um processo de “des-articulações” reticular em que a configuração espacial é fruto da junção dos sujeitos e contextos que as fabricam (HAESBAERT, 2010).

24

Devemos ressaltar que a região meridional do continente africano desempenhou historicamente um papel fundamental no processo de construção do sistema-mundo pelos ocidentais. A busca por rotas alternativas para chegar a Ásia levou os europeus a aportar e colonizar a África Austral, num processo longo e conflituoso. A baía onde futuramente se estabeleceria a Cidade do Cabo foi explorada em 1487 por Bartolomeu Dias que buscava estabelecer as bases para um comércio marítimo direto e regular entre a Europa e as “Índias”. Devido ao seu papel estratégico o cabo foi batizado por Dom João II de Cabo da Boa Esperança². Apesar de sua situação privilegiada, a região foi preterida pela Costa do Ouro, por Angola e por Moçambique (MAGNOLI, 1998; HERNANDEZ, 2005) onde feitorias portuguesas foram estabelecidas. Paralelamente, a Holanda galgou uma posição de potência marítima e fundou a Colônia do Cabo em 1652 que permitiu a Companhia das Índias Orientais Holandesas (VOC) de controlar as rotas comerciais marítimas até o século XVIII quando os britânicos constroem uma nova hegemonia marítima e dominam pontos estratégicos (nós logísticos) entre os quais o Cabo, anexado em 1806. A alteração do centro de gravidade global para a Grã-Bretanha e a presença inglesa no sul da África geraram choques entre os britânicos e os bôeres provocando uma interiorização do povoamento a partir da década de 1830. Nas últimas décadas do século XIX, a região foi transformada sob o efeito do

² O Cabo da Boa Esperança não é o extremo meridional do continente africano. O acidente geográfico adotado como o extremo sul do continente africano é o Cabo das Agulhas, divisor entre os oceanos Atlântico e Índico.

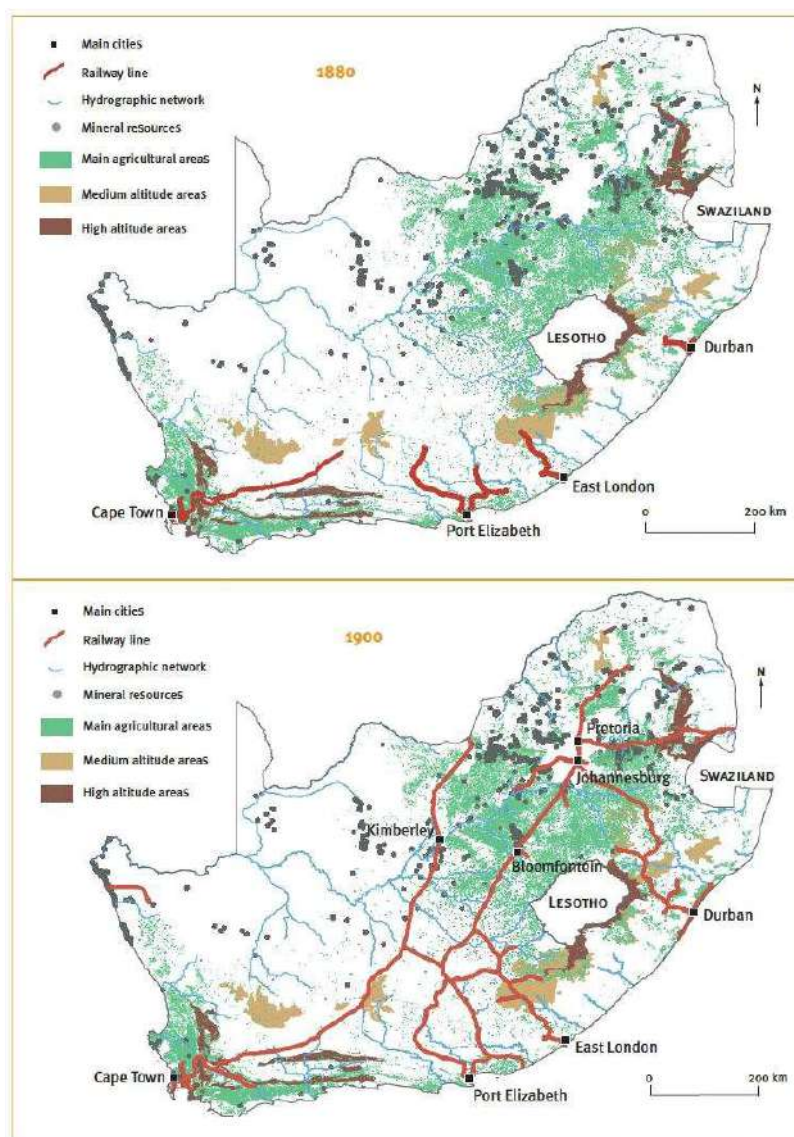


desenvolvimento da mineração (diamantes, ouro). A fronteira mineradora fomentou vultosos fluxos de capital e mão-de-obra e acarretou a interiorização do povoamento e do crescimento econômico (MONIÉ, 2007). A chegada das grandes companhias mineradoras e sociedades financeiras contribuiu para a expansão das ferrovias e o estabelecimento de rotas de navio a vapor. A extensão das linhas férreas passou de 110 quilômetros em 1869 para 1.700 km em 1889, 3.300 km em 1899 e 4.190 km em 1905 (KANIKI, 2010). Outra faceta desse processo foi a construção de um conjunto regional capitaneado pela política da África do Sul e pela economia das atividades mineradoras do Rand, do *Grand Dyke* rodesiano, do *Copperbelt* e de *Shaba*. Foram estes polos que, por meio da rede de transportes mais densa do continente, favoreceram a inserção da região nos circuitos internacionais (MONIÉ, 2007).

Na porção meridional do continente, Cecil Rhodes, colonizador e investidor britânico, exemplifica o processo de inserção da região nos circuitos internacionais e a atenção dada a problemática dos transportes. Seu projeto mais ambicioso consistiu na construção de uma ferrovia transcontinental ligando o Cabo ao Cairo. O empreendimento se justificava pelo seu aspecto financeiro, mais do que pelas facetas imperialistas e militares. O trajeto de cerca de seis mil quilômetros necessitaria de investimentos em infraestrutura portuária para viabilizar o negócio ferroviário considerando que só existiam três cidades abrigando portos de maior porte (Alexandria, Cabo, Beira) (STEAD, 1899). Em toda a África subsaariana, projetos de corredores foram associados ao processo de colonização num contexto de investimentos em eixos de transporte no continente europeu (FONSECA, 2003). A África era um continente em que as ambições financeiras culminavam com a disputa de territórios alimentando as rivalidades entre os países europeus e o imperialismo. Os projetos econômicos e geopolíticos das potências dominantes necessitavam o estabelecimento de redes técnicas para controlar os territórios conquistados e abrir frentes de acumulação (RAFFESTIN, 1980; DEBRIE, 2010). Os geógrafos tiveram papel fundamental no empreendimento imperialista europeu, pois a eles couberam as avaliações de sítio, localização e limites para a manutenção dos territórios e o estabelecimento de redes técnicas.



Figura 3. Evolução da malha ferroviária, da rede urbana e do espaço econômico na África do Sul (1880-1900)



Fonte: BAFFI (2014)

No caso específico da África austral, a economia sul-africana se consolida com o desenvolvimento da mineração, que aviva também rivalidades internas e desestabiliza o país na década de 1880. A anexação de territórios ao sul do Limpopo aumenta a potência política da África do sul na região (KANIKI, 2010). Por sua parte, Portugal, que tinha o domínio de Angola e Moçambique, planejava estabelecer uma conexão entre as costas leste e oeste do cone sul africano. Contudo, as atividades da companhia de Cecil Rhodes entre o Limpopo e o Zambeze aniquilou o projeto de corredor continental português (HERNANDEZ, 2005). Em 1891, o tratado anglo-português



reconheceu a autoridade portuguesa sobre suas colônias e o domínio inglês sobre os atuais Botsuana, Zimbábue e Zâmbia. Tendo em vista que seu projeto imperial não se consolidou, Portugal adotou para Moçambique um projeto de prestação de serviços de trânsito – taxas pela utilização dos portos e ferrovias – aproveitando sua localização geográfica e seu litoral de cerca de dois mil e quinhentos quilômetros para oferecer saídas marítimas aos países vizinhos.

No final dos anos 1880, o sistema ferroviário de Moçambique teve grande impulso. A primeira ferrovia foi estabelecida por meio de uma aliança com o Estado do Transvaal, confirmado com o acordo para a utilização do porto de Lourenço Marques. A linha de Beira até a Rodésia, construída por uma companhia inglesa, foi aberta em 1900 (FONSECA, 2003). O fato de Beira ser um porto ideal para a Rodésia alimentou a pressão sobre Portugal para que o vendesse para os ingleses (STEAD, 1899; NEWITT, 1995). Seguiram-se outras construções de linhas como a Transzambeziã (Beira-Niassalândia) em 1922, e a Lourenço Marques-Goba (Essuatíni) (FONSECA, 2003).

Tabela 1. Trocas de Moçambique em 1885 (em milhões de réis)

Parceiros comerciais	Importações	Exportações	Total
Portugal	159	48	207
Inglaterra e possessões	974	590	1564
França	192	367	559
Holanda	87	41	128
Alemanha	71	13	84
Zanzibar	38	45	83
Diversos	41	83	124
Total	1562	1187	2749

Fonte: Oliveira Martins, Portugal..., op.cit., p.22. Disponível em: Pélissier, René. História de Moçambique: formação e oposição 1854-1918, 2000.

A expansão da malha ferroviária moçambicana é, em primeiro lugar, fruto das pressões dos grupos econômicos dominantes dos territórios vizinhos encravados. As atividades econômicas moçambicanas não tinham força suficiente para fomentar a extensão das redes. Para Portugal o interesse financeiro era evidente, as ferrovias e os portos de Beira e Lourenço Marques correspondiam à metade dos rendimentos externos moçambicanos, o que aumentou a dependência em relação ao capital britânico (HERNANDEZ, 2005; BELLUCCI, 2007). A dinâmica contribuiu para a formação de uma hinterlândia portuária regional e para a consolidação da integração do território



moçambicano à esta região. O território sul-africano atual e boa parte dos limites do Estados-Nação da África Austral são fruto do espraiamento desta influência que se deu por meio de acordos comerciais e conflitos entre os ingleses e bôeres. Esse contexto deixa como herança uma subordinação à economia sul-africana materializada, principalmente pelas redes técnicas e pelo peso político e militar sul-africano. Apesar disso, o ambiente regional não se caracterizou pela ausência de enfrentamento à potência regional.

AS REDES TÉCNICAS DA ÁFRICA AUSTRAL NA ERA DA PRIMAZIA DA GEOPOLÍTICA

No tabuleiro geopolítico regional a questão racial esteve presente desde o início do processo de ocupação. No avançar dos *treks* ela se misturou com um discurso religioso messiânico, criando um arcabouço que fundamentou a nacionalidade africânder. Com o tempo, o sentimento nacionalista legitimou práticas discriminatórias e segregacionistas e a formação de um arcabouço jurídico-institucional, conhecido como *apartheid*, cuja implementação teve consequências em toda a África Austral. Na década de 1970, o processo de descolonização na região meridional da África aumentou a resistência à liderança regional do regime racista sul-africano. Na escala global, a Guerra Fria, a bipolaridade e a disputa de hinterlândia pelas duas superpotências ampliaram o processo de descolonização e ofereceram modelos sociopolíticos para países que buscavam construir uma identidade nacional. O foco geopolítico mundial se deslocou do Sudeste Asiático para a África Subsaariana, com destaque para a África Austral. A região tornou-se uma região de disputa geopolítica para os atores hegemônicos e ganhou relevância na balança de poder do mundo bipolar. O novo contexto causou um reequilíbrio na dinâmica regional, pois inseriu novos atores tirando parte do poder da África do Sul.

As infraestruturas de transporte constituíam um dos principais vetores de dependência dos países vizinhos em relação a África do Sul. No final do período colonial, Moçambique exportava para a África do Sul cerca de 10% das importações totais sul-africanas, mas 20% do que importava vinham desse país. A dependência de Botswana, Lesoto e Essuatíni era maior com 80% das importações provenientes da África do Sul. Por isso, quase metade do comércio exterior de cinco países (não



destinadas e nem procedentes da África do Sul) passava por portos sul-africanos. Moçambique concorria com a África do Sul por esse transporte, sendo responsável por 38% do volume de tonelage do tráfego de Botsuana, Malauí, Essuatíni, Zâmbia e Zimbábue, contra 14% da Tanzânia. Contudo, Malauí e Essuatíni dependiam em 100% dos portos de Moçambique para suas importações e exportações, enquanto Botsuana e Zimbábue, apenas 25% cada (BELLUCI, 2007).

A configuração territorial regional e a malha espacial das redes técnicas são, assim, elementos da geopolítica da África do sul. Num primeiro momento, Tanzânia e Zâmbia eram os únicos inimigos do regime *apartheid* na região. Mesmo assim, a última dependia dos eixos de transporte e das saídas marítimas da África do Sul, o que tornava o enfrentamento pouco efetivo. Para diminuir sua dependência, em 1969 a Zâmbia se uniu à Tanzânia para construir uma ferrovia de 1.600 quilômetros ligando Lusaka a Dar-es-Salam. O projeto teve a participação de técnicos e especialistas chineses (MAGNOLI, 1998). No mesmo ano, os acordos previstos na SACU foram revistos após a conquista da independência por Botsuana e Lesoto (1966) e a Essuatíni (1968), sem que isso afetasse, no entanto, o poderio sul-africano na região.

No início da década de 1970, Botsuana, Tanzânia, Zâmbia, Angola e Moçambique formaram o grupo conhecido como os Estados da Linha de Frente (ELF) que objetivava fomentar a libertação dos países ainda colonizados incluindo a África do sul. Dessa forma, a luta contra o regime do *apartheid* se tornou mais efetivo, mesmo entre os países que dela dependiam economicamente, como os *BLS-states*³. A fundação, pelos países da Linha de Frente, da Conferência para a Coordenação do Desenvolvimento da África Austral (SADCC), em 1980, consolidou a estratégia de enfrentamento o processo de regionalização centrado na África do Sul. No mesmo ano, a Rodésia do Sul, aliada de Pretoria, conquistou sua independência. O Zimbábue se juntou, então, ao grupo. Portanto, a SADCC, que era originalmente um bloco institucional de integração regional destinado a fomentar o desenvolvimento socioeconômico e a estabilidade política, atuou também como um fórum de luta contra a colonização, o regime de *apartheid* e a dependência em relação à África do Sul (DÖPCKE, 1998). Entre os objetivos da SADCC figuram o crescimento econômico e a autossuficiência regional por meio da substituição de importações, protecionismo e da redução da exclusividade, com ênfase na cooperação política e de segurança

³ BLS-States são Botsuana, Lesoto e Essuatíni (antiga Suazilândia).



(MULAUDZI, 2009). Dessa forma, buscava-se estabelecer uma nova ordem econômica e geopolítica na África Austral, forjando uma comunidade unida investindo em particular nos transportes. Coube a Moçambique a liderança da Comissão de Transportes e Comunicações da SADCC, órgão que destinou 40% do montante total investido em sistemas ferro-portuários na região aos corredores do país (NHABINDE, 2001). As redes de transporte tiveram, então, um papel central na estruturação de um denso campo de interações espaciais entre Moçambique e seus vizinhos. O país usou a extensão do seu litoral, a qualidade de alguns sítios portuários (Maputo, Beira) e sua posição geográfica privilegiada para desempenhar um papel fundamental na circulação das mercadorias na África Austral.

A Constelação dos Estados da África Austral (CONSAS) foi criado pelo regime sul-africano para fazer contraponto a SADCC. Neste bloco as relações se configuravam em um modelo “rede em estrela” ou “*hub-and-spoke*” (HENTZ, 2005, p. 28). A estratégia adotada previa que todas as decisões tomadas à nível regional passassem pelo centro antes de atingir as pontas. Assim, era possível conter insurreições e moldar as agendas segundo os interesses sul-africanos. Ao mesmo tempo, a África do Sul apoiava as guerrilhas de oposição nos países vizinhos, dando suporte para que elas sabotassem redes de transporte, energia e a infraestrutura. Os corredores, inicialmente construídos para escoar matérias-primas, tornaram-se ferramentas a serviço da guerra: transporte de armamentos, tropas, insumos energéticos e alimentares, obtenção de divisas para o esforço de guerra, bem como, a aproximação dos Estados e potências aliadas. Essa lógica ficou evidente na costa do Índico onde os corredores moçambicanos ofereciam uma rota alternativa aos países encravados.

A independência de Moçambique, oficializada em junho de 1975, e a ascensão da Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO)⁴ resultaram na construção de um projeto nacional visando a emancipar o país das tutelas portuguesa e sul-africana enquanto o governo promovia uma aproximação do bloco socialista. O projeto colonial do sistema ferro-portuário exclusivamente voltado para hinterlândia regional não atendia a todos os anseios dos novos líderes de Moçambique, apesar da necessidade da sua relevância econômica. A ideia do governo era transformar os corredores em “polos

⁴ Movimento nacionalista e anticolonialista fundado em 25 de junho de 1962 com o objetivo de lutar pela independência de Moçambique do domínio colonial português. Na independência se consolidou como o principal partido político moçambicano.



de desenvolvimento” interno para reduzir a dependência das economias vizinhas, principalmente, da África do Sul (MOSSE, 2001; FONSECA, 2003). Nesse momento, os principais corredores são Maputo, no sul; Beira, no centro; e Nacala, no norte. Em 1976, para sufocar o regime racista rodesiano Moçambique fecha as fronteiras com o país e corta o acesso ao porto pelo Corredor de Beira. Ao mesmo tempo, o governo moçambicano dá apoio e permite a circulação pela fronteira entre os países das tropas do Exército Africano de Libertação Nacional do Zimbábue (ZANLA), braço armado da União Nacional Africana do Zimbábue (ZANU), movimento que lutava contra o colonialismo e o governo de minoria na Rodésia do Sul, hoje Zimbábue. É, neste cenário, que a inteligência rodesiana cria, com o apoio de portugueses e de dissidentes da FRELIMO, a Resistência Nacional Moçambicana (MNR), para combater as forças rebeldes zimbabuanas baseadas em Moçambique e desestabilizar a faixa central próxima ao corredor da Beira (BORGES COELHO, 2009). A desestabilização da Rodésia do Sul preocupava Pretoria que temia a perda de um aliado regional. Em 1977, a África do Sul, adotou uma política mais incisiva para estabilizar a região em função dos seus interesses vitais. A “estratégia total” consistiu em um programa governamental que almejava perpetuar a supremacia branca e conter os “avanços comunistas” na região. Nesse cenário prosperou um pensamento bélico-militar no qual o financiamento e treinamento de dissidentes, bem como a sabotagem de vias de acesso ao mar eram táticas privilegiadas. Outra tática para ampliar sua influência consistiu em desviar o tráfego regional de Moçambique, em particular do eixo Transvaal-Maputo, para seus portos, mesmo quando contrariava os interesses do setor privado nacional⁵ (BELLUCI, 2007). Por um lado, a estratégia adotada enfraquecia a economia de Moçambique, dependente da “renda de trânsito”, por outro a África do Sul se fortalecia, pois oferecia opções para a circulação de bens. Para desviar o tráfego regional, Pretoria contou com a força da CONSAS e utilizou-se de coerção político-econômica, controle de rotas terrestres e marítimas, *dumping* etc. A redução do mercado de trânsito de mercadorias da África do Sul pelo porto de Maputo foi de cerca de 80% (BELLUCCI, 2007).

⁵ Até meados da década de 1960, cerca de 80% do tráfego regional, com exceção do da África do Sul, passavam pelos sistemas ferro-portuários de Angola e Moçambique. Esse volume passou cair com o redirecionamento do tráfego da Rodésia para a África do Sul e com as independências das colônias portuguesas. Contudo, a queda foi lenta e pouco expressiva (BELLUCI, 2007). A relutância na utilização das vias alternativas sul-africanas em detrimento às moçambicanas se justifica pela distância quatro vezes maior que acarretava o dobro dos custos (MLAMBO, s/d).



A independência do Zimbábue, em 1980, agravou os conflitos regionais. As tropas moçambicanas e zimbabuanas se concentraram na defesa do Corredor de Beira para limitar as possibilidades de desestabilização dos dois países. Por seu lado, a África do Sul, cujo protagonismo no conflito aumentava, reorganizou a MNR, pequeno grupo de guerrilheiros que se beneficiou da coordenação de ações militares e do apoio logístico do regime do *apartheid*. O MNR se fortaleceu antes de virar a Resistência Nacional Moçambicana (RENAMO). Em dois anos o movimento já estava suficiente operacional para atingir diversas regiões de Moçambique. Entre 1982 e 1983, a RENAMO estava ativa em praticamente todo o país inclusive no Corredor de Beira, prosseguindo até Tete. Em 1983, avançou sobre a província de Nampula, progredindo em direção a Niassa. No ano seguinte, o movimento atacou pela primeira vez a linha férrea que ligava Nampula a Lichinga, comprometendo seriamente o Corredor de Nacala (BORGES COELHO, 2009).

Em 1984, Moçambique e África do Sul assinam um acordo de boa vizinhança e não agressão, prevendo que os governos cessariam de apoiar respectivamente o CNA sul-africano e a RENAMO. No entanto, a tensão geopolítica não diminuiu. Ao contrário, o conflito intensificou-se e propagou-se, principalmente com o maior envolvimento militar do Zimbábue, sobretudo no corredor da Beira, na via férrea do Limpopo e no corredor rodoviário de Tete. Na região da Zambézia, tropas da Tanzânia e do Malauí defendiam o Corredor de Nacala (BORGES COELHO, 2009; CRAVINO, 2005). Paralelamente, a RENAMO ampliava sua influência, misturando competência militar e retórica de protesto, tomando territórios e cativando apoio em algumas regiões. A intensificação da guerra civil, combinada à falta de mão-de-obra especializada, levou a perda do dinamismo dos corredores. Paralelamente, problemas herdados da colonização permaneciam não solucionados: a situação dos colonos e de suas propriedades; o ativo português ou eventuais indenizações e toda a questão da dívida colonial. Progressivamente essas questões foram eclodindo, piorando o cenário de guerra civil e da estruturação do Estado-Nação moçambicano. Além disso, a inabilidade do governo em lidar com os camponeses e a grande dependência do auxílio externo criaram condições que não apenas fortaleceram a RENAMO, mas fraturaram o recém-nascido país dificultando a sua governabilidade.

A pujança econômica e a eficácia das estratégias de poder da África do Sul para consolidar sua posição na agenda regional, com destaque para as malhas ferroviárias,



frustraram os projetos de desenvolvimento autônomo preconizado pela SADCC. As ameaças à hegemonia sul-africana não transbordaram a esfera de ação simbólica e explicam por que, mesmo países com regimes diametralmente contrários mantinham uma relação ambígua com Pretória (SANTOS, 2005). Os corredores de transporte, constituem ferramentas estratégicas do regime do *apartheid* para sufocar as economias dos países vizinhos, principalmente os países encravados. Por outro lado, a dificuldade da SADCC em transformar a sua agenda autossustentável em realidade mostra a importância estratégica das redes de transporte na região. Nesse sentido, veio do próprio Khama o alerta de que a luta pela libertação econômica seria um confronto tão amargo quanto havia sido a luta pela libertação política.

AS REDES DE TRANSPORTE DA ÁFRICA AUSTRAL NA ERA DA PRIMAZIA DA GEOECONOMIA

33

Economia, comércio e integração regional na África austral

O término da Guerra Fria acarretou a perda da “renda estratégica” garantida aos países aliados pelas superpotências (ajuda financeira, infraestruturas, material bélico, formação de militares, acordos de defesa e cooperação etc.). A perda desses “investimentos geopolíticos” aconteceu concomitantemente à crise do Estado pós-colonial e de um modelo primário exportador pouco competitivo (BAYARD, 2000). De acordo com Castells (2000), a participação da região nas trocas globais de bens industrializados passou de 1,2% em 1970, para 0,5% em 1980 e 0,4% em 1989. No que diz respeito ao comércio de *commodities* primárias passou de 7,2% do total mundial em 1970, para 5,5% em 1980 e 3,7% em 1989. Nesse cenário de crise, os governos nacionais adotaram, sob a pressão das agências multilaterais, Planos de Ajustes Estrutural, inspirados do Consenso de Washington. No entanto, as experiências de “boa governança” e de reestruturação das economias não obtiveram os resultados esperados. Por sua parte, a diminuição dos investimentos estatais em serviços e equipamentos públicos, se sobrepõe a desaceleração do crescimento econômico e aos efeitos devastadores dos conflitos armados para gerar uma gravíssima crise social alimentando representações e discursos “afro pessimistas” (WAPMUK, AKINKWOTU, 2017).

Após a “década perdida”, uma nova conjuntura, marcada pela expansão econômica, alimenta uma onda de “afro-otimismo” pautada na emergência dos



chamados “Leões africanos”, em referência aos “Tigres asiáticos” (ALATOVNIK, 2010; WAPMUK, AKINKWOTU, 2017). A África é então apresentada como uma nova fronteira de acumulação para o capitalismo global. No contexto do super ciclo das *commodities*, que eleva a renda das exportações dos países exportadores de bens primários, a abundância de crédito no mercado financeiro internacional, a reestruturação de cadeias produtivas globais, os crescentes investimentos de países emergentes, com destaque para China, contribuem para a aceleração do ritmo do crescimento das economias nacionais, que superou 6% ao ano durante a década de 2000 (MONIÉ, 2019).

34

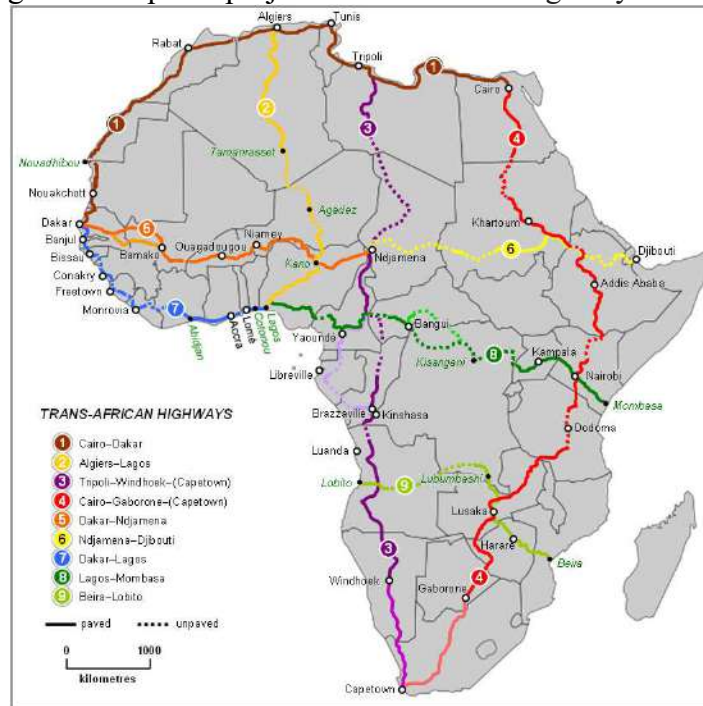
A crescente participação das economias africanas nos circuitos produtivos e comerciais mundiais gera debates sobre o caráter estratégico da modernização das infraestruturas e nós de transporte e comunicação. Como em outras regiões do mundo, a precariedade dos sistemas circulatórios de mercadorias é apontada como uma barreira à “inserção competitiva na globalização” (MONIÉ, 2011). A retórica do “apagão logística” é mobilizada pelo discurso hegemônico sobre o desenvolvimento, vinculado ao crescimento econômico e a obsessões economicistas, teleológicas e modernizadoras (SOUZA, 2002). Agências internacionais (globais e africanas), Bancos de desenvolvimento e Governos nacionais subscrevem ao imperativo de fluidez, recomendando investimentos maciços nos aeroportos, portos, rodovias e ferrovias. A competitividade das economias africanas nos mercados mundiais das *commodities* é, em particular, considerada estratégica pela China que importa maciçamente bens não ou pouco processados do continente (petróleo e derivados, ferro, bauxita, cobalto, cobre etc.). Corporações chinesas investem na extração de recursos primários, mas também na construção de infraestruturas de transporte indispensáveis a seu escoamento. Vale a pena ressaltar que a diversificação dos parceiros comerciais e econômicos não se traduz por uma transformação das modalidades de inserção da África na Divisão Internacional do Trabalho.

Neste contexto, assistimos à uma multiplicação dos projetos de corredores de transporte politicamente legitimados por uma retórica destacando seus efeitos benéficos em termos de desenvolvimento econômico, competitividade das exportações, conexão dos países encravados aos portos exportadores, integração regional etc. (CISSOKHO, 2022). A “engenharia do consenso” (SANCHEZ, 2001) construída por agências internacionais, governos nacionais e operadores de serviços de transporte e logísticos



aponta, por exemplo, os impactos do adensamento das redes viárias, da modernização da gestão, da desburocratização dos tramites alfandegários, da promoção da intermodalidade, da harmonização dos mecanismos de regulação sobre a fluidez e a segurança do escoamento dos bens e, automaticamente, sobre o crescimento e o desenvolvimento.

Figura 4. Mapa do projeto Trans-African Highway network



Fonte: African Development Bank (ADB)

O *Trans-African Highway* idealizado pela Comissão Econômica para África das Nações Unidas, o Banco Africano de Desenvolvimento e a União Africana é representativo dos projetos associando investimentos infra estruturais, crescimento, desenvolvimento e integração regional. Mesmo se as agências multilaterais e os bancos chineses financiaram a expansão e/ou modernização de rodovias no âmbito de Parcerias Público Privado (PPPs), os resultados permanecem muito modestos. O modal rodoviário, responsável por cerca de 95% do transporte de mercadoria na África, enfrenta uma série de gargalos estruturais diante do desafio de sua modernização. A malha viária é precária e pouco densa, a expansão dos mercados de consumo locais, nacionais e regionais é limitada pelo baixo poder aquisitivo da população e o baixo nível de complementariedade das estruturas produtivas prejudica as trocas comerciais



de médio e longo alcance espacial. Por isso, os projetos de corredores vertebrados por eixos viários se concretizam raramente. Progressos mais notáveis foram registrados no que diz respeito ao transporte ferroviário com a construção e a modernização de ferrovias, alavancados essencialmente por investimentos chineses destinados a facilitar o escoamento de matérias primas para o país asiático.

No caso da África Austral, estamos diante de uma situação específica, considerando que a região apresenta, desde o início do século XX, o maior grau de integração política, comercial, econômica e funcional do continente. Na década de 1980, as pressões e sanções contra o governo da África do sul, provocaram o isolamento diplomático e o estrangulamento econômico do país. No início da década seguinte, o desmantelamento da URSS e o enfraquecimento do regime de *apartheid* tiveram repercussões na geopolítica regional, caracterizada por uma diminuição das tensões que inaugura uma era das relações internacionais pautada mais pela geoeconomia do que pela geopolítica. No campo econômico, as mudanças se revelam, no entanto, modestas. A assimetria histórica entre as economias nacionais da África austral não foi substancialmente alterada pelo fim do *apartheid* e pelo dinamismo de alguns países vizinhos durante a década de 2000 (Tabela 2).

Tabela 2. Indicadores econômicos de países da África Austral

País	População M. de US\$ (2020)	PIB – B. de US\$ (2021)	PIB p.c US\$ (2021)	Taxa de crescimento econômico em % 2021
África do Sul	60,0	419,0	7.055,04	4,9
Botswana	2,4	17,61	6.805,22	11,4
ESwatini	1,1	4,743	3.978,40	7,9
Lesoto	2,3	2,496	1.094,10	1,3
Malawi	19,1	12,63	634,84	2,8
Moçambique	31,3	15,78	491,84	2,4
Namíbia	2,5	12,31	4.865,56	2,7
Zâmbia	18,4	22,15	1.137,34	4,6
Zimbábue	14,9	28,37	1.773,92	8,5

Fontes: World Bank Data; Economic Complexity Atlas

A África austral é a única região do continente apresentando tamanhas desigualdades internacionais em termos de geração de riqueza e de integração do tecido produtivo. A oposição é nítida entre a África do sul, cuja economia é diversificada



(extrativismo, indústrias, serviços, agricultura capitalista, turismo), e países vizinhos altamente dependentes da exportação de bens primários. Essa assimetria favorece uma economia de trocas comerciais relativamente densa e dinamizada pelo novo cenário geopolítico. Nesse contexto, as políticas estatais tendem a privilegiar investimentos nas redes e infraestruturas técnicas suscetíveis de estimular o comércio regional e aumentar a competitividade das exportações extracontinentais. Entre os atores que sustentam os projetos de grande porte figura a SADC que, desde 1992, participa do processo de pacificação político-institucional da região e da superação da agenda geopolítica por uma agenda geoeconômica. A ênfase na integração econômica e os projetos destinados a posicionar o bloco regional em formação na globalização demonstra a ascensão de um novo tipo de regionalismo. Pretória recorre à diplomacia (*Africa Renaissance* e Nova Parceria para o Desenvolvimento da África - NEPAD) para dinamizar esse novo regionalismo (MULAUDZI, 2009). As firmas sul-africanas têm também um papel central no processo de construção do bloco regional, investindo nas infraestruturas de transporte e energéticas, em atividades extrativistas, nas telecomunicações, no setor bancário, na distribuição etc.

Os projetos e os investimentos em corredores de transporte e desenvolvimento na África austral

Diante da necessidade de estimular as trocas comerciais em escala regional e de conferir maior competitividade aos setores exportadores, aposta-se na modernização e no adensamento funcional do sistema circulatório regional. A modernização do sistema de transporte reveste múltiplas dimensões. No plano institucional, observa-se uma tendência a conceder a operação das infraestruturas à iniciativa privada. Em termos gerenciais, a aplicação de princípios de boa governança corporativa é suscetível de diminuir os custos de produção e melhorar o nível dos serviços prestados. Enfim, no campo operacional, os investimentos nas infraestruturas de transporte e portuárias são considerados estratégicos pela SADC, pelos governos nacionais e pela iniciativa privada. A relevância das *commodities* na pauta das exportações beneficia os projetos de eixos de escoamento terrestres. A ampliação da SADC, que integra doravante países como a República Democrática do Congo (RDC) e Angola, consolida essa “vocação” do sistema circulatório regional.



Quadro 2. Principais riquezas minerais exportadas por países da África Austral

País	Principais exportações	Principais clientes
África do Sul	Ouro, Platino, Ferro, Diamantes	China, Estados-Unidos
Botsuana	Diamantes	Bélgica; Emirados Árabes Unidos; Índia
ESwatiní	Resíduos, açúcar e derivados	África do sul, Nigéria, Quênia
Lesoto	Diamantes; confecção	Estados Unidos; África do sul; Bélgica
Moçambique	Carvão; alumínio; energia elétrica; gás	África do sul; Índia; China
Namíbia	Diamantes; Ouro; Cobre bruto; Urânio	África do sul; China; Botsuana
Malawi	Tabaco; Açúcar; Chá	Alemanha; Ucrânia; Rússia
Zâmbia	Cobre e derivados; outro	China; Namíbia, RDC
Zimbábue	Ouro; níquel; tabaco	Emirados Árabes Unidos; Não declarado; China

Fontes: Economic Complexity Atlas.

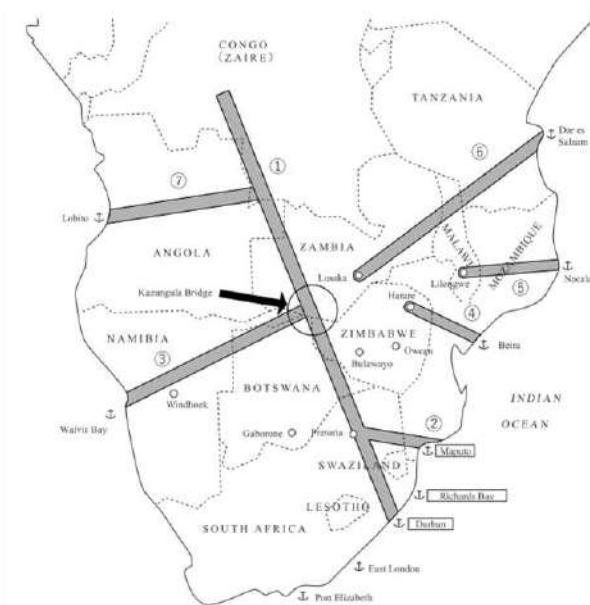
A ênfase nos corredores é, portanto, legitimada pelo peso dos produtos primários na economia regional e pelo caráter encravado de países exportadores que dependem dos portos sul-africanos e moçambicanos para escoar suas exportações (Zimbábue, Zâmbia, RDC, Malawi etc.). A fluidificação do território deve assim ser promovida conjuntamente pelo poder público e pela iniciativa privada no âmbito de PPPs em diversos setores da economia como maneiras de permitir a integração regional e o imperativo de fluidez. Se aos organismos supranacionais e ao Estado cabe capacitar o território com macrossistemas técnicos, cabe as empresas, em conjunto ou isoladas, estabelecerem redes próprias, conforme seu interesse mercantil (SANTOS, 2006).

A globalização econômica trouxe à África Austral um novo modelo de espaço de crescimento idealizado pelo Banco Mundial. As *Spatial Development Initiatives* (SDI) definem áreas prioritárias de desenvolvimento. O projeto, formulado em 1995 na África do Sul, foi a forma encontrada para investir em regiões consideradas estratégicas, adotando uma ação integrada com especialização em setores com elevado potencial competitivo: indústria, agronegócio, mineração, turismo e outros. Os investimentos foram progressivamente pensados em escala regional, contando com o fortalecimento da SADC (FONSECA, 2003). Em, 1997, a organização definiu sete corredores prioritários (Figura 5): 1. Sul (África do Sul-Botsuana-Zimbábue-Zâmbia-Congo); 2. Maputo (Sul de Moçambique-África do Sul); 3. Walvis Bay (Botsuana-Namíbia); 4.



Beira (Centro de Moçambique-Zimbábue); 5. Nacala (Norte de Moçambique-Malauí-Zâmbia); 6. Tazara (Tanzânia-Zâmbia) e 7. Liboto (Angola-Congo-Zâmbia).

Figura 5. Projetos de corredores da SADC (1997)



Fonte: Sano, Mizumo (2000)

O desenho operacional e as métricas do projeto da SADC formatam uma malha de corredores estruturada por uma diagonal centrada em dois polos econômicos: o cinturão do cobre da Zâmbia e a região urbana do Gauteng (África do sul). Os corredores apresentam um perfil tradicional de eixos de escoamento conectando a hinterlândia continental a fachada atlântica e, sobretudo, aos portos do Oceano Índico. Mas, a principal inovação reside no campo institucional, pois as PPPs devem facilitar a atração de firmas privadas e estatais para investir em infraestruturas, principalmente de transporte, e nos setores anteriormente mencionados (BANCO MUNDIAL, 2010).

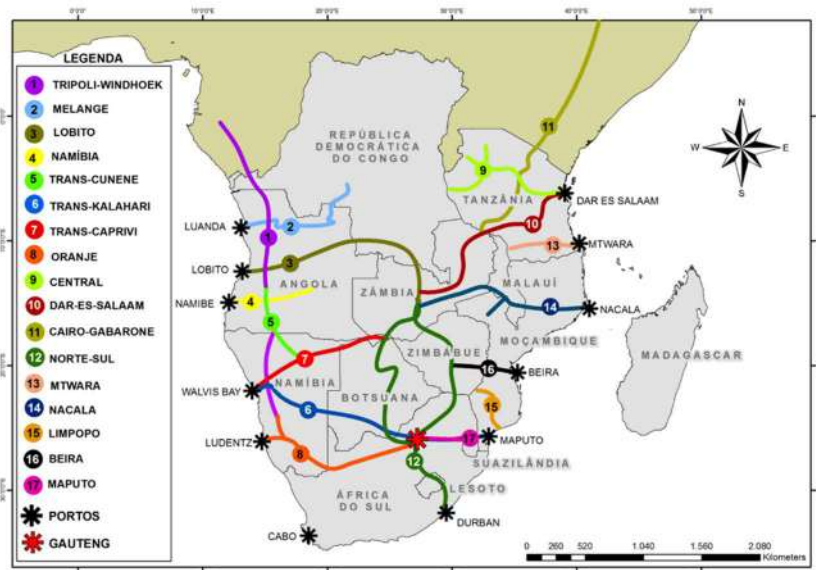
Nos anos 2000, o novo e ambicioso projeto *Regional Spatial Development Initiatives Programmes* (RSDIP) propõe dezenove Corredores de Desenvolvimento. Mesmo se são frequentemente representados como infraestruturas de transporte, os documentos oficiais os associam quase sistematicamente ao comércio transnacional e a atração de investimentos produtivos ao longo dos eixos de penetração entre países encravados e portos do Oceano Índico (Maputo, Beira, Nacala em particular).



Segundo a SADC um corredor é

uma rota de transporte regional importante ao longo da qual uma parte significativa das importações e exportações dos Estados-Membros ou dos Estados não membros, regionais e internacionais são realizadas por vários modos de transporte, o desenvolvimento da qual é considerada uma prioridade regional (SADC, 1996, p. 1/1).

Figura 6. Corredores e projetos de corredores, destacando a região sul-africana do Gauteng



Fonte: TLC Logistic Consulting. Adaptado e elaborado por: Cayo Franco de Oliveira

Conclusão

Sendo assim, o ingresso da África do Sul na SADC revaloriza o papel dos corredores ao mesmo tempo em que significa a reestruturação funcional e institucional deles. As privatizações e a transição de uma abordagem tradicional de desenvolvimento promovida pelos Estados nacionais para outra em que os programas de governo e os pacotes financiáveis são considerados e aplicados em conjunto marcam uma virada. A expansão dos corredores depende doravante da capacidade de atrair investimentos. O cone sul africano conta, hoje, com uma rede de corredores bastante extensa que governos e instituições regionais pretendem transformar em Corredores de Desenvolvimento. A recente entrada da República Democrática do Congo na SADC mostra a importância dos corredores para a integração de um conjunto regional



ampliado e para a expansão dos mercados. O litoral do Oceano Índico continua, nesse novo espaço circulatório, desempenhando um papel central. A pujança da região do Gauteng e o aumento significativo das trocas com a Ásia explicam em grande parte esse papel logístico maior. Dessa maneira, a retomada dos projetos de corredores na África Austral é consequência da articulação de três escalas espaciais: na escala global, está relacionada à crescente demanda por recursos naturais, principalmente oriunda da Ásia; na escala regional, remete à expansão das frentes de recursos da fronteira, em direção ao centro do continente, e, na escala nacional, exprime o desejo sul-africano em obter insumos para sua industrialização, bem como, expandir os mercados consumidores para seus produtos. Moçambique se beneficia da prioridade acordada aos Corredores de Desenvolvimento. Além da posição estratégica do país, o projeto ratificava a transição para uma economia de livre mercado e os frutos decorrentes do desenvolvimento capitalista para as infraestruturas debilitadas pela guerra civil. O país constitui assim um campo privilegiado para a análise das interações entre infraestruturas de circulação, dinâmicas espaciais e desenvolvimento. No entanto, Moçambique ainda enfrenta os constrangimentos de um setor privado incipiente e com pouco poder de concorrência com as empresas multinacionais. Ao mesmo tempo, os corredores são elementos fundamentais para a economia e crescimento de Moçambique, tendo em vista, o potencial de investimento e desenvolvimento que eles originam.

Referências bibliográficas

ALATOVIK, T.; ROXBURGH, C.; DÖRR, N.; LEKE, A.; TAZI-RIFFI, A.; VAN WAMELEN, A.; LUND, S.; CHIRONGA, M.; ATKINS, C.; TERFOUS, N.; ZEINO-MAHMALAT, T. **Lions on the move: The progress and potential of African economies.** Mc Kinsey Global Institute, 2010. Disponível em: <<https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/lions-on-the-move>>. Acesso em: 14 jul. 2023.

ALBRECHTS, L; COPPENS, T. Megacorridors: striking a balance between the space of flows and the space of places. **Journal of Transport Geography**, v. 11, n. 3, p. 215-224, set. 2003.

ALBRECHTS, L; TASAN-KOK, M.T. Corridor and axis development. In: KITCHIN, R.; THRIFT, N. (org.). **International Encyclopedia of Human Geography**, Amsterdam: Elsevier, n. 833, p. 298-304, 2009.

BAFFI, S. Railroads to civilization. The railroad in South Africa's territorial policies. **L'Espace géographique**, v. 43, n. 4, p. 338-355, 2014.



BANCO MUNDIAL. **Perspectivas para os Polos de Crescimento em Moçambique:** Sumário do Relatório. Banco Mundial, ago. 2010. Disponível em: < https://www.iese.ac.mz/lib/publication/outras/cd_ppi/pastas/governacao/geral/legislativo_documentos_oficiais/Polos_Desenv.pdf >. Acesso em: 14 jul. 2023.

BAYART, J. F. **El estado en África:** la política del vientre. Barcelona: Ediciones Bellaterra, 2000.

BELUCCI, B. **Economia Contemporânea em Moçambique.** Rio de Janeiro: Educam, 2007.

BORGES COELHO, J.P. A ‘Literatura Quantitativa’ e a Interpretação do Conflito armado em Moçambique (1976-1992). **Conferência Internacional ‘Pobreza e Paz nos PALOP’**, Centro de Estudos Africanos ISCTE-IUL, nov. de 2009. Disponível em: <<http://goo.gl/6Ae4QF>>. Acesso em : 19 jul. 2023.

BRUNET, R; FERRAS, R; THÉRY, H. **Les mots de la Géographie:** Dictionnaire critique. Reclus – La documentation française, Montpellier/Paris1993.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CLARK, A.N. **Longman Dictionary of Geography.** Londres: Longman, p. 724, 1985.

CORAGGIO, J. L. Social forms of space organization and their trends in Latin America. **Antipode**, v. 9, p. 14-27, fev. 1977.

CORRÊA, R.L. **Região e Organização Espacial.** São Paulo: Editora Ática, 1987.

_____. **Trajetórias Geográficas.** Rio Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CRAVINO, J. Conflitos Internos – Revolução de Conflitos. **Revista Militar**, Lisboa, n. 14, dez. 2005. Disponível em: < <https://www.revistamilitar.pt/artigo/21> >. Acesso em 19 jul. 2023.

DEBRIE, J. From colonization to national territories in continental west Africa: the historical geography of a transport infrastructures network. **Journal of Transport Geography**, v. 18, n. 2, p. 292-300, 2010.

DÖPCKE, W. Uma nova política exterior depois do apartheid? – Reflexões sobre as relações regionais da África do Sul, 1974/1998. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 41, n. 1, p. 133-161, 1998.

FONSECA, M.P. Os corredores de desenvolvimento de Moçambique. **Africana Studia**, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, n. 6, p. 201-230, 2003.

GRATALOUP, C. Os períodos do espaço. **GEOgraphia**, v. 8, n. 16, 2010. <<https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2006.v8i16.a13520>>.



HAESBAERT, R. Região, regionalização e regionalidade: questões contemporâneas. **ANTARES**, n. 3, p. 2-24, jan-jun 2010.

_____. **Regional-Global: dilemas da região e da regionalização na Geografia Contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

HENTZ, J. South Africa and the political economy of regional cooperation in Southern Africa. **The Journal of Modern African Studies**, n. 43, p. 21-51, 2005.

HERNANDEZ, L.L. **África na sala de aula: visita à história contemporânea**. São Paulo: Selo Negro, 2005.

KANIKI, M. A economia colonial: as antigas zonas britânicas. In: BOAHEN, A. A. (ed.) **História geral da África, VII: África sob dominação colonial, 1880-1935**. Brasília: UNESCO, 2010.

KAYSER, B. A divisão do espaço geográfico nos países subdesenvolvidos. **Orientação**, n. 4. São Paulo: Edusp, 1969.

KUNAKA, C; CARRUTHERS, R. **Trade and Transport Corridor Management Toolkit**. World Bank Training: Washington, 2014. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/18241>. Acesso em: 19 jul. 2023.

LACOSTE, Y. **Os países subdesenvolvidos**. São Paulo: Difel, 1975.

_____. **De la géopolitique aux paysages, dictionnaire de la géographie**. Paris: Armand Colin, p 413, 2003.

MAGNOLI, D. **África do Sul: capitalismo e apartheid**. São Paulo: Contexto, 1998.

MLAMBO, N. Raids on Gorongosa: Zimbabwe's military involvement in Mozambique 1982-1992, **SACDI Defence Digest**, Working Paper nº 3, s/d.

MONIÉ, F.; AMORIM, V.; GAYER, G. A inserção da África Subsaariana “no sistema mundo”: permanências e rupturas. In: EMERSON, R. (Org.) **Diversidade, espaço e relações étnico-raciais: o negro na geografia no Brasil**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007. p. 175-183.

MONIÉ, F. Dinâmicas Produtivas, Logística e desenvolvimento territorial. In: VIDEIRA, S. L.; COSTA, P. A.; FAJARDO, F. (orgs). **Geografia Econômica: (re)leituras contemporâneas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011. p. 145-167.

_____. Análise geopolítica dos conflitos territoriais na área de influência do complexo portuário e industrial do Açú – São João da Barra, RJ. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, n. 9, p. 69-83, 2015.

_____. A inserção de Moçambique na globalização: riscos, desafios e dinâmicas territoriais. **Revista da Associação Brasileira de Estudos Africanos**, v. 3, n. 3, p. 9-37, 2019.



MONTEIRO, M.; COELHO, M.; BARBOSA, E. Fronteira, corredores de exportação e rede urbana na Amazônia oriental brasileira. **GEOgraphia**, v. 13, n. 26, 2011.

MOSSE, M. O pai dos corredores de desenvolvimento. **Xitimela**, n. 11, p.40-41, Maputo, out. 2001.

MULAUDZI, C. New Regionalism in Southern Africa? Between South African hegemony and globalization. **Lusotopie**, v. 16, n. 1, p. 47-65, 2009.

NHABINDE, S A. **Privatização do sistema ferro-portuário do sul de Moçambique no contexto dos programas de ajustamento estrutural**. Dissertação de mestrado (Estudos Africanos), ISCTE, Lisboa, 2001.

PIRES DO RIO, G.A. Gestão de águas: um desafio geoinstitucional. In: COELHO, M.C.N.; OLIVEIRA, M.P.; CORRÊA, A. de M. (Org.). **O Brasil, a América Latina e o Mundo Espacialidades Contemporâneas**. Rio de Janeiro: Lamparina, Clacso e ANPEGE, vol. 1, 2008. p. 237-251.

SADC. **Protocol on Transport, Communications and Meteorology in the Southern African Development Community (SADC) Region**. SADC, 1996. Disponível em: < <https://www.sadc.int/document/protocol-transport-communications-and-meteorology-1996> >. Acesso em 19 jul. 2023.

SÁNCHEZ-HERNÁNDEZ, J. L. Teoría y práctica del concepto «eje de desarrollo»: aplicación al corredor Irún-Aveiro. **Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales**, n. 110, p. 663-684, 1996.

SÁNCHEZ, F. A reinvenção das cidades na virada do século: Agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia Política**, n.16, p. 31-49, 2001

SANO, H; MIZUNO, K. Regional Transport Infrastructure Development in Southern Africa. **JBIC Review**. n. 2, p. 116-133, nov. 2000.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **Economia Espacial**. São Paulo: Edusp, 1978.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, R. África do Sul e África Austral: Relações regionais, descolonização e Guerra Fria (1960-1989) **Monographia**, Porto Alegre, n. 1, 2005.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

_____. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-Espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.



SMALL, J.; WITHERICK, M. **A Modern Dictionary of Geography**. London: Edward Arnold, p. 233, 1986.

SCHMIEDER, A; GRIFFIN, P; CHATHAM, R; NATOLI, S. **A Dictionary of Basic Geography**. Boston: Allyn and Bacon, XII, p. 299, 1970.

STEAD, W.T. The Cape to Cairo Railway. **McClure's Magazine**, ago. 1899, p. 320-333. Disponível em: <<http://goo.gl/9gZALt>>. Acesso em: 19 jul. 2023.

WAPMUK, S; AKINKWOTU, O (2017). As dinâmicas da África nas relações mundiais: do afro-pessimismo para o afro-otimismo? **Revista Brasileira de Estudos Africanos**. v. 2, n. 4, p-11-31, jul-dez 2017.



DOSSIÊ TEMÁTICO:

MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA ÁFRICA SUBSAARIANA

Artigo



**MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO URBANA: ANÁLISE DAS
CIDADES DE QUELIMANE E MOCUBA**

**MOBILITY AND URBAN CIRCULATION: ANALYSIS OF THE CITIES OF
QUELIMANE AND MOCUBA**

**MOVILIDAD Y CIRCULACIÓN URBANA : ANÁLISIS DE LAS CIUDADES
DE QUELIMANE Y MOCUBA**

Por João Carlos Mendes Lima

46

João Carlos Mendes Lima
Docente e Investigador da Universidade
Licungo em Quelimane (Moçambique)
Membro da ReCiMe e do GeoÁfrica.
Contato: jocarlima57@gmail.com

Como citar:
LIMA, J. C. M. Mobilidade e circulação
urbana : análise das cidades de Quelimane e
Mocuba. **Boletim GeoÁfrica**, v. 2, n. 6, p.
46-64, abr.-jun. 2023.

Recebido: 27 mar. 2023.
Aceite: 03 jul. 2023.



RESUMO

Tratar a urbanização pressupõe entender a mobilidade dos moradores e dos que visitam a cidade. Por isso, autores entendem que a análise da mobilidade urbana decorre da crise dos transportes nas cidades, pelo que se deve analisar com rigor e detalhe os parâmetros das relações entre os locais de moradia e trabalho da população, assim como a necessidade das pessoas se moverem. Este artigo visa analisar a mobilidade e circulação em cidades, prestando a atenção em duas cidades médias da Província da Zambézia, nomeadamente: a cidade de Quelimane, a capital provincial, e a cidade de Mocuba, a segunda maior. A pesquisa adoptou a análise textual descritiva de fontes secundárias a partir de consulta a obras e relatórios publicados, a observação em campo e entrevista a sábios locais que moram ou tem informação do surgimento e desenvolvimento da cidade e da mobilidade de seus habitantes. Da pesquisa se conclui que na cidade de Quelimane, a maioria dos cidadãos usam a bicicleta como meio de mobilidade, seja pessoal, seja em ciclo-táxis, apesar de existirem autocarros de 50 lugares, vans ou mini-bus, carrinhas de caixa aberta e tchopela. Já na cidade de Mocuba, usam motorizada ou moto-taxis e tchopela na mobilidade intra-urbana, e autocarros, vans ou mini-bus e carrinhas de caixa aberta no transporte inter distrital e inter provincial. Conclui-se igualmente que tanto na cidade de Quelimane, quanto na de Mocuba, os cidadãos consideram que conseguem se mover para os lugares que pretendem, bem como transportar seus bens com esses meios. Esta percepção demonstra as desigualdades no seio dos moradores das duas cidades.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Moto-táxi. Ciclo-Táxi. Municípios. My Love.

ABSTRACT

Dealing with urbanization need understand the mobility of residents and visitors to the city. For this reason, the authors understand that the analysis of urban mobility stems from the crisis of transport in cities, which is why the parameters of the relationships between the population's housing and work places must be analyzed in detail and rigorously, as well as the need for people to move. This article aims to analyze the mobility and circulation in the cities, focusing on two medium-sized cities in the Province of Zambézia, namely: the city of Quelimane, the provincial capital, and the city of Mocuba, the second largest. The research adopted descriptive textual analysis of secondary sources, field observation and interviews with local experts who live or have information about the emergence and development of the city and the mobility of its inhabitants. From the research it is concluded that in the city of Quelimane, most city dwellers use the bicycle as a means of mobility, whether personal or in cycle-taxis, although there are 50-seater buses, vans or mini-buses, open box vans and tchopela. While in the city of Mocuba they use motorized or moto-taxis and tchopela in intra-urban mobility and buses, vans or mini-buses and open box vans in inter-district and inter-province transport. It is also concluded that in both the city of Quelimane and Mocuba, the city dwellers consider that they can move to the places they want, as well as transport their goods with these means. This perception demonstrates the inequalities within the residents of the two cities.

Keywords: Urban Mobility. Moto-taxi. Cycle-Taxi. Municipalities. My Love.

RESUMEN

Abordar la urbanización presupone comprender la movilidad de los residentes y visitantes de la ciudad. Por ello, los autores entienden que el análisis de la movilidad urbana parte de la crisis del transporte en las ciudades, por lo que se deben analizar con rigor y detalle los parámetros de las relaciones entre el lugar de trabajo y el hogar de la población, así como la necesidad de movilidad de la gente. Este artículo tiene como objetivo analizar la movilidad y la circulación en las ciudades, centrándose en dos ciudades medianas de la Provincia de Zambézia, a saber: la ciudad de Quelimane, la capital provincial, y la ciudad de Mocuba, la segunda más grande. La investigación adoptó el análisis textual descriptivo de fuentes secundarias a partir de la consulta de trabajos y reportajes publicados, observación de campo y entrevistas con sabios locales que viven o tienen información sobre el surgimiento y desarrollo de la ciudad y la movilidad de sus habitantes. De la investigación se concluye que en la ciudad de Quelimane la mayoría de los ciudadanos utilizan la bicicleta como medio de movilidad, ya sea personal o en ciclo-taxis, aunque existen buses de 50 plazas, camionetas o minibuses, camionetas caja abierta y tchopela. En la ciudad de Mocuba utilizan motocicletas o mototaxis y tchopela para la movilidad intraurbana, y buses, furgonetas o minibuses y furgonetas descapotables para el transporte interdistrital e interprovincial. También se concluye que tanto en la ciudad de Quelimane como en Mocuba, los ciudadanos consideran que pueden trasladarse a los lugares que se propongan, así como transportar sus mercancías con estos medios. Esta percepción demuestra las desigualdades entre los residentes de las dos ciudades.

Palabras-clave: Movilidad urbana. Moto-táxi. Ciclo-Táxi. Municipalidades. My Love.



INTRODUÇÃO

A urbanização em Moçambique e, de um modo geral, em muitos países da África Sub-Sahariana, esteve associada à mobilidade da sua população, e dos que provém da migração campo-cidade, na adopção de meios de transporte para a circulação com pequeno alcance, como pequenos autocarros (também conhecidos por vans ou mini-bus), carrinhas de caixa aberta, moto-táxis, bicicletas e ciclo-taxis. Estes meios são usados também para ligar a cidade à zona rural, que na maioria das vezes se realiza em estradas de terra-batida ensaibrada (ou não), sujeitas aos imperativos da natureza.

A mobilidade urbana como referencial teórico e de abordagem social, política e geográfica, está a ser aprofundada nas diversas áreas do saber como tema amplamente discutido, e sem obter consensos, porque se revela existirem múltiplas leituras e gradações, consubstanciado ao fato da mobilidade urbana carecer de uma visão ampla sobre: os aspectos sociais e geofísicos (LE MOS, 2007), regulamentações, marcos e políticas, mas fundamentalmente, na holística sob as percepções fomentadas pelas empresas atuantes (LANG et al, 2016).

Por via disso, na visão de Ayub e Koury (2017), a razão da maioria dos especialistas se debruçar sobre o tema de mobilidade urbana reside em compreender a crise dos transportes nas cidades, pelo que se deve analisar detalhadamente certos parâmetros relacionados as relações entre os locais de moradia e trabalho da população; as regras de uso e ocupação do solo; as modalidades de transportes; e as condições de infra-estrutura do viário. Portanto, uma abordagem não sectorial dos elementos da política urbana, aliada à construção de um sistema de planeamento, em que as inter-relações entre esses fatores sejam evidenciadas, ao invés de uma simples abordagem superficial. Porém, neste artigo, apenas se analisa o parâmetro das relações entre os locais de moradia e trabalho da população.

Porquanto nos aportes de Cresswell (2006) realça-se o fato da mobilidade ter de ir para além das academias, precisa-se visualizar a dinâmica de uma cultura. Nesse diapasão, a mobilidade urbana é manifestação do simples movimento de se dirigir para o trabalho ou ao mercado e deste para casa, sair de férias, marchar, mudar de residência, fugir da rotina, imigrar, viajar, explorar, participar em conferências, entre muitas outras formas. Em suma, para o autor, seja um pedestre ou passageiro, seja motorista, ciclista ou moto-taxista (e para o caso em análise o ciclo-taxista), dentre as várias ações e



propósitos de cada indivíduo, uma em comum é compartilhada como uma rotina linear: mover-se.

Este artigo visa refletir em torno da mobilidade e circulação na cidade, prestando a sua atenção em duas cidades médias da Província da Zambézia, nomeadamente: a cidade de Quelimane, a capital provincial e a cidade de Mocuba, a segunda maior. O mesmo é constituído por quatro pontos: o primeiro trata da mobilidade e circulação na cidade de Quelimane, o segundo versa sobre a origem e características da atividade do ciclo-taxismo na cidade de Quelimane, o terceiro analisa o ciclo-taxismo e a geração de emprego e redução de preços de produtos, enquanto o quarto, por sinal o último, descreve o moto-taxismo e mobilidade da população na cidade de Mocuba

EMBASAMENTO TEÓRICO

Toda a fundamentação teórica para elaboração deste artigo tem como ponto de partida a abordagem teórica de Amouzou (2001), ao considerar que na história da evolução do urbanismo, a cidade foi considerada como um espaço onde uma série de atividades económicas são localizadas, colocando o transporte como seu elemento ativo e por vezes condicionante. Por via disso, conceberam-se as vias de comunicações (estradas e ferrovias) como ponto de partida. Assim, o transporte aparece, segundo o autor citado, tanto como condição inevitável quanto consequência deplorável do crescimento da cidade, bem como para distribuir no espaço suas atividades, funções e serviços a prestar na urbe.

Considerando a abordagem do autor, existe uma considerável interação entre a mobilidade dos homens e o transporte urbano, por isso o transporte urbano (inicialmente o automóvel, depois o comboio, o navio, e mais tarde o avião, as condutas de tubo, entre outros), constitui condição essencial para a cidade se desenvolver e ligar-se em rede. Esse desenvolvimento veio conhecer maior impulso com a introdução do transporte coletivo ao reduzir a separação e a extensão espacial da/na cidade, por encurtar as distâncias espaciais, económicas, culturais e sociais entre os que vivem na cidade ou por ela passam. No entanto, tanto em Quelimane, quanto em Mocuba até ao momento ainda carece de um sistema de transporte coletivo de passageiros eficiente para satisfazer a demanda de mobilidade de pessoas e seus bens.



Daí, a mobilidade urbana na sociedade moderna, segundo Amouzou (2001), surge como condição e necessidade estrita para executar e/ou realizar uma atividade, pois faz depender o deslocamento das pessoas, de e para os diferentes lugares. De fato, na visão do autor

enquanto não houver viagem, não haverá trabalho; enquanto não houver deslocamento escolar, não há escola, não havendo deslocamento para lazer, não há diversão, não existindo deslocamento para o supermercado, não haverá compras, não se fazendo deslocamento hospitalar, não existirá consulta do doente e assim por diante. (AMOUZOU, 2001, p.30-31)

No entanto, numa situação de escassez de tais opções, como verificados na cidade de Quelimane e Mocuba, não resta mais aos cidadãos do que submeterem-se a serviços disponíveis e oferecidos localmente. De contrário, os sujeitos terão que procurá-las em outros lugares que ofereçam tais opções ou serviços, na maioria dos casos estão distantes do local de residência habitual e daí a necessidade de deslocar-se.

No âmbito da planificação inclusiva os sujeitos não podem, de modo algum, ser considerados como algo que necessita de ser alojado num sítio (residência) e deslocar-se de um ponto para outro, que na modernidade resume-se em ir de casa ao trabalho, de casa às compras, de casa ao local de diversão/lazer e daí regressar a casa. De fato, na organização da vida urbana, dita moderna industrial e pós-moderna, onde o homem exerce as suas atividades económicas (trabalhar e morar) em lugares diferentes, “ele se desloca diariamente entre esses dois pontos dentro de um determinado tempo e a duração desse movimento é produto de três factores inevitáveis: o espaço percorrido, a tecnologia empregue e a liberdade de fazê-lo” (AMOUZOU, 2001, p.32).

No entanto, nas cidades de Quelimane e Mocuba, onde não existe um transporte público coletivo eficiente, a mobilidade dos sujeitos é muito precária, recorrendo a ciclo-moto-táxis que acabam esvaziando as magras economias das pessoas. Uma das razões que pode justificar esta ausência de transportes coletivos ou semi-coletivos (chapa 100¹) pode ser a relativa proximidade dos sujeitos com os locais de habitação, de trabalho, de lazer e de serviços como: escola, unidades sanitárias e mercado.

Portanto, nestas duas cidades médias de Moçambique se constata que a mobilidade interna é assegurada por ciclo-moto-táxis, apesar de operarem táxis em carros. Já para a mobilidade externa, o transporte inter-distrital é assegurado por

¹ Ficou conhecido como chapa 100, porque no momento da sua introdução, em 1985, o preço cobrado por cada trajecto era de cem meticais (moeda local) que correspondia a US\$2.5



carrinhas de 15 lugares (*mini-bus*) ou por carrinhas de caixa aberta (vulgo *my love*²) e o transporte inter-provincial, são os machimbombos (onibus) de 50 e mais lugares. Enquanto os sujeitos de renda média a alta e as instituições, públicas e privadas, possuem viaturas próprias para a sua mobilidade.

METODOLOGIA

A metodologia seguida para elaborar este artigo se baseou, primeiro, na busca de referenciais para a fundamentação teórica do estudo; segundo, no levantamento de dados em instituições públicas das duas cidades referentes a mobilidade urbana, e, que contribuem para o fluxo constante de pessoas oriundas de zonas ruais, de outros distritos da província da Zambézia e de outras mais distantes, inclusive de outras províncias e do estrangeiro, em particular de países como: Malawi, Burundi, Nigéria, Paquistão e China. Neste levantamento, a partir de registos no Governo do Distrito, nas Autarquias de Quelimane e de Mocuba, recolheram-se dados da demanda em transporte.

O procedimento metodológico utilizado para se realizar o trabalho de campo para a obtenção de dados empíricos foi o estudo de caso, que parte do pressuposto apontado por Yin (2003, p.3) no qual “a investigação empírica de um problema contemporâneo no seu contexto surge quando as fronteiras entre o fenómeno e o contexto não são bem definidos”. Considerou-se este procedimento porque os aspetos a estudar nas duas cidades não possuem limites bem definidos entre o distanciamento da casa ao serviço e para outros lugares de prestação de serviço e obtenção de bens.

Com o aprofundamento teórico, seguiu-se para a efetivação do trabalho de campo com o intuito de recolher dados primários referentes a demanda por transporte e oferta de meios para a mobilidade urbana. Este procedimento contou com um guião de entrevista abarcando três dimensões de análise, nomeadamente: finalidade de uso de transporte, meio de transporte mais usado/satisfação da demanda, e percepção da edibilidade quanto à função de satisfação dos utentes e mecanismos de segurança adoptados. No campo, foi possível observar *in loco* o fenómeno no seu todo ou em algumas das suas partes. A observação visou recolher informação sobre o contexto dos

² Dada a falta de transporte semi-colectivo, circulam nas cidades carrinhas de caixa aberta, onde os passageiros por questões de segurança viajam apertados e seguram um ao outro que por sua vez agarra parte da carroçaria para não ocorrer queda. É isso que é designado por *my love*, meu amor.



eventos. A observação direta da mobilidade nas duas cidades ajudou a compreender as razões da sua génese e desenvolvimento, e constituiu um exercício de suma importância no estudo, o qual se ilustrou com fotografias.

MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA CIDADE DE QUELIMANE

A cidade de Quelimane localiza-se no centro da Província da Zambézia que, por mera coincidência, também é uma Província central de Moçambique, que dista cerca de 20 km do Oceano Índico e, por essa razão, a cidade conta com um porto, que é uma das suas principais atividades econômicas, centro de uma importante indústria pesqueira, tendo como limites: norte e este (Oceano Índico), sul (rio dos Bons Sinais, que a separa do distrito de Inhassunge) e oeste (Distrito de Nicoadala).

Documentos avulsos, disponíveis nos arquivos do Conselho Antártico da cidade, indicam que as primeiras construções datam de 1544, constituídas por uma Feitoria, a fortaleza e um centro de recolha de escravos, as quais foram sendo erguidas novas, aumentando assim o património construído (CMCQ, 1997, p. 1). A mesma fonte indica que, em 1498, o navegador português Vasco da Gama chegou a este local pelo rio que chamou de Bons Sinais, antigo rio Cua-Cua. Até ao período da chegada dos Portugueses, Quelimane era um importante centro comercial Suaíle, e em 1530 a cidade foi ocupada por Portugal. Em 9 de Maio de 1761, a então povoação de Quelimane foi elevada a vila conhecida como Vila São Martinho, e finalmente elevada a categoria de Cidade a 21 de Agosto de 1942 pela portaria do Gabinete do Ministro do Ultramar número 1, sendo o Ministro, Dr. Francisco Vieira Machado, na altura Governador da Zambézia, Boletim Oficial (B.0) Nr 32/42 – Suplemento, de 1988. A partir daí, a cidade continuou a crescer lentamente até 1974 e seguidamente registou um crescimento acelerado, vindo a ser mais rápido no período da guerra de desestabilização, e depois do processo da democratização e com a política de descentralização, a cidade de Quelimane foi elevada a categoria de município pela Lei 2/97, de 18 de Fevereiro.



Foto 1. Centro da Cidade de Quelimane



Fonte: Wikipédia.

O transporte que garante a mobilidade dos munícipes e daqueles que visitam a cidade de Quelimane é efectuado por uma frota de autocarros de operadores privados, que fazem a ligação da cidade ao eixo nordeste para Namacata, Nicoadala-Sede e a Licuari ou Namacurra, e no eixo norte, ligando-a a Namuinho, Localidade de Maquival e a Praia de Zalala, assim como três empresas de transportes inter-provinciais ligando Quelimane a outras cidades e províncias. De igual modo, conta com uma frota considerável de *mini-buses* garantindo o serviço de transportes semi-colectivos inter-districtal de passageiros, para além de serviços de taxis que vão desde viaturas ligeiras e carinhas de caixa aberta (vulgo *my love*), até motociclos e bicicletas. Dados do Conselho Autárquico de Quelimane (2017) revelam que estão em funcionamento 18.840 bicicletas que realizam serviço de taxi, seja de passageiros, seja de carga, para além de 1.630 viaturas de particulares e entidades públicas e privadas. Estes meios de transportes operam em duas rotas interurbanas: uma no sentido sudeste-norte, que a liga a Nicoadala, passando por Namacata a Mocuba (e desta a Nampula), a norte e Licuari em direcção a província de Sofala, Manica e Tete a este. Neste caso, a mobilidade de pessoas e bens é efectuado por viaturas ligeiras (carrinhas de 15 lugares e camionetas) e viaturas pesadas (camiões e machimbombos³). A quantidade da frota se considera suficiente para satisfazer as necessidades mínimas, pese embora o estado degradado das estradas, principalmente em direcção a Sofala, Manica e Tete. Contudo, o mesmo não se pode falar da qualidade e conforto da viagem, pois mesmo que a viatura ofereça as

³ Ônibus.



comodidades, o longo período da viagem, por causa das condições da via, afecta a qualidade. De facto, para um trajeto de 550 a 600 Km, que se estima levar 6 a 7 horas de viagem, pode-se percorrer em um dia e meio ou mais, dependendo da viatura. Esta situação não é a mais desejada, comparativamente ao que se apresenta em outras províncias de Moçambique, e muito diferente do que ocorre nos países vizinhos e no mundo.

Na cidade de Quelimane, a bicicleta assume um papel de destaque na mobilidade das pessoas e na dispersão do comércio informal, sendo que a sua circulação e flexibilidade, permite que estas atividades se distribuam tanto ao longo das estradas e seus cruzamentos, quanto nas escolas, nas unidades sanitárias e principalmente nos mercados - ou seja, em locais de concentração de população. Considerando a utilidade da bicicleta como garante da mobilidade urbana dos sujeitos, coloca a edilidade o desafio de normatizar e regular a circulação deste meio para garantir a segurança dos utilizadores. Opiniões colhidas junto de moradores, líderes e influentes da cidade, assim como da edilidade, revelam que a bicicleta é o meio apreciado por grande parte dos moradores, principalmente os de baixa renda, que encontram nela o meio para satisfazer as suas necessidades de circulação.

Foto 2: Ciclo-Taxis circulando nas artérias da cidade



Fonte: Autor (à esquerda); Silva, A. (LUSA, 2011, à direita)

Nesse contexto, as autoridades municipais têm vindo a efectuar o registo e a respetiva legalização das bicicletas para acomodar o crescente número daquele meio de locomoção e fazer face à falta de transporte semi-colectivo, para garantir a mobilidade dos sujeitos e bens. Daí resulta que, reconhecendo o papel considerável desempenhado pelos ciclistas, o município decidiu criar uma escola de formação, não apenas para as matérias de código de estrada, mas também por questões de segurança dos seus clientes.



Enfatizar que a bicicleta é usado pelo próprio Prefeito da cidade em suas campanhas eleitorais, como forma de se identificar com os cidadãos de baixa renda. Mais do que isso, o edil, sempre que acha estar a perder a sua popularidade, mobiliza uma passeata na cidade com os ciclistas e também pedala, bem como incentiva os ciclistas isentando o pagamento da taxa de bicicleta.

Um estudo realizado pela Universidade Pedagógica (em 2018), apesar de não ter sido concluído, indicou que o uso da bicicleta tem vantagens na saúde de quem a pedala ao combater o sedentarismo e evitar doenças cardiovasculares. Recentemente, em países da Europa (e em particular da União Europeia), incentiva-se o uso da bicicleta como forma de reduzir as emissões de CO₂, que aumentam os efeitos de estufa e mudanças climáticas.

Na mesma estratégia, foi criada a Associação dos Taxistas da Zambézia (ATZ), como parceira que trabalha em estreita colaboração com o CMCQ, para melhor enquadramento dos que exercem tal atividade e mobilizar os associados para frequentarem aulas de condução. A associação em parceria com o Conselho Autárquico incentiva que mais cidadãos utilizem a bicicleta.

No âmbito da segurança dos ciclo-taxistas e seus passageiros, estão a ser construídas ciclovias nas margens das Avenida Eduardo Mondlane e Heróis de Libertação Nacional, com largura de 1,5 metros – que, no entanto, não estão a cumprir com a função pela qual foram concebidas, pois vários ciclo-taxistas não as utilizam (o que desafia a realização de intensas campanhas de educação cívica). Além disso as ciclovias foram impostas como compromisso pessoal do Prefeito, como forma de justificar fundos que coletou em países como Portugal, sem ter sido realizado um pré-estudo de viabilidade, pois as mesmas foram colocadas nas faixas a esquerda das vias, não havendo no sentido contrário. Portanto, pode parecer benéfico num sentido, mas não resolveu no outro. Pior ainda, os ciclistas ao entrarem na cidade deveriam seguir na Avenida Heróis de Libertação Nacional e sair pela Avenida Eduardo Mondlane. Lógica esta que não poderia ser aceite pelos ciclo-taxistas, nem pelos seus clientes. Esta recusa poderia ser fundamentada pela percepção dos utentes de que a bicicleta é um transporte barato e que os sujeitos de baixa renda podem pagar, enquanto outros alegam que não necessitam de se deslocar a um ponto, pois eles fornecem seus contatos para vir levar o



passageiro no local onde se encontram e ir deixar onde os clientes desejam, por vezes até na sua moradia.

ORIGEM E CARATERÍSTICAS DA ATIVIDADE DO CICLO-TAXISMO NA CIDADE DE QUELIMANE

O ciclo-taxismo não teve a origem na cidade de Quelimane, mas sim na vila de Milange, dada a influência que sofre do vizinho Malawi, onde este meio é bastante usado. Contudo, nesta cidade teve o seu rápido desenvolvimento e expansão, desenvolvimento visível devido a entrada de vários indivíduos oriundos de diferentes partes da província da Zambézia, em particular dos distritos de Inhassunge, Ile, Namarrói, Mocuba, Lugela e Milange. Para além disso, pesa grandemente a vantagem que a geodiversidade relacionada a baixa cota altimétrica do espaço da cidade, visto ser uma planície, o que favorece aos utentes, porque não necessitam aplicar muito esforço para pedalar.

Foto 3. Ciclo-taxista esperando passageiros



Fonte: <http://www.verdade.co.mz/tema-de-fundo/35-themadefundo/39197-quelimane-a-cidade-que-se-renova>. Acesso em: 23 fev. 2021.

Desta forma, existem diversas explicações sobre a origem do ciclo-taxismo. A primeira refere que o ciclo-taxismo surgiu na cidade de Quelimane por volta de 1990, devido à falta de transporte semi-colectivo que se verificava nessa altura. Por outro, lado, como referiu Dionísino em entrevista concedida em janeiro de 2015, devido à baixa produção na agricultura e pesca, bem como ter sido a alternativa ao comércio informal que crescia continuamente em vários locais da cidade.



Outra razão que se indica, tem a ver com o considerável nível de desemprego verificado no período do declínio da economia do país, na década de 1980, com o encerramento das empresas coloniais, nomeadamente a indústria e as empresas de plantação do chá, no Gurué, de algodão, em Lugela e Namarrói e do palmar na baixa Zambézia nos distritos de Chinde, Inhassunge, Nicoadala, Namacurra, Maganja da Costa e Pebane (LIMA, 2013). Deste modo, a falta de emprego que se fazia sentir na província da Zambézia, levou e está a levar muitos jovens a emigrarem para a cidade, movidos pela ideia de virem conseguir emprego com maior facilidade e até certo ponto, mais remunerado.

Da observação efectuada no trabalho de campo em alguns pontos da cidade (Patrício, Sagrada Família, DIMAC, mercados Central, Brandão e Floresta) revelou-se que, apesar da atividade ser praticada por indivíduos de diversas idades, existe a prevalência de jovens, porque esta camada é a que mais se depara com a falta de emprego. Grosso modo, os indivíduos provenientes de Inhassunge constituem a maioria dos que praticam o ciclo-taxismo, os quais vem a cidade no início da semana e regressam as suas casas no final da mesma. Uma mirada dos ciclo-taxistas que foram vistos a circular em 7 dias da semana, das 5 às 20h, apurou-se terem circulado no Avenida Heróis de Libertação Nacional (no ponto dos Capuchinhos) 150 taxistas, e mais de 75% aparentavam ter idades compreendidas entre 20 a 35 anos de idade. Mesmo nos pontos de paragens, a maioria é jovem. Uma das razões pode ser associada a exigência de muito esforço para pedalar várias horas do dia e em vários dias, como forma de obter mais dinheiro.

Para garantir a segurança dos ciclo-taxistas e a dos passageiros a Associação dos Taxistas da Zambézia (ATZ) distribuiu coletes refletor para sua identificação, bem como atrair outros interessados na prática da atividade para se inscreverem na associação criada para o efeito. Contudo, essa promoção da imagem da associação teve poucos resultados no seio dos praticantes da atividade, porque se nota haver muitos ciclo-taxistas que não fazem parte dela, mas a exercem. O não uso do colete prende-se, segundo os entrevistados, com o valor de compra dos coletes, assim como de capacetes que só os que praticam como desporto possuem

O exercício do ciclo-taxismo, possui diferentes motivos da sua prática, contando-se com o fato de constituir ocupação ou emprego, da necessidade de obtenção



de renda para auto-sustento e das respectivas famílias, da angariação de dinheiro para custear as despesas com a educação e saúde, havendo alguns que são estudantes de instituições de ensino superior. Contudo, a principal causa da prática da atividade se pende com o sustento da família.

Deste modo, a prática de ciclo-taxismo constitui uma estratégia adoptada pelos indivíduos para obterem renda, o que corrobora com a abordagem de Silva (2002), na qual considera-se que os sujeitos podem conceber diversas estratégias para concretizar formas práticas e atividades para gerar recursos materiais, ligados a pessoas que constituem o grupo doméstico e para com o seu esforço contribuir para a sua própria sobrevivência e a do grupo. De facto, em Quelimane, o ciclomotaxismo constitui forma de obter renda para a sobrevivência dos desempregados.

Porém, o incremento do ciclo-taxismo em Quelimane alterou as práticas de atividades socio-econômicas, dos quais as mais afetadas são a agricultura, o artesanato, a pesca e o comércio informal. Deste modo, a sua prática está a criar um duplo efeito no seio das comunidades, ao alterar a estrutura da população que se dedica a atividades vocacionais rurais (tais como agricultura e pesca), por um lado, e por outro ao constituir estratégia de adaptação às mudanças climáticas globais que se prende com a redução do período chuvoso, afetando o desenvolvimento das plantas e a redução da pescaria (bem como ao amarelecimento letal do coqueiro, que dizimou milhares de plantas nas zonas costeiras da Zambézia). Pese embora o ciclo-taxismo esteja a gerar outros problemas como os ligados a congestionamento, acidentes, aumento de traumas, consubstanciado com o crescimento e condições de sua circulação.

O CICLO-TAXISMO E A GERAÇÃO DE EMPREGO E REDUÇÃO DE PREÇOS DE PRODUTOS

A Autarquia de Quelimane concebeu e está a funcionar a escola de condução para ciclistas, apesar de não servirem com eficiência os inquilinos. Na cidade, devido ao uso massivo da bicicleta, foram surgindo uma série de oficinas de reparação de velocípedes, com e sem motor, oferecendo conserto, desde o remendo das câmaras de ar e pneus, até dos motores de motorizadas. Alguns singulares edificaram alpendres que servem de parque para bicicletas, onde o ciclista pode parquear a sua bicicleta por um período variável, permitindo que o proprietário possa efetuar as suas compras e



beneficiar de serviços variados, sem correr o risco de roubo. De igual modo, a oportunidade do negócio fez nascer uma série de atividades económicas de carácter informal, tais como bancas de venda de peças e acessórios.

Paralelamente, a massificação do uso da bicicleta está a exercer influência em outras atividades socio-econômicas, que se prendem com o comércio informal ao reduzir os preços dos produtos, tendo em conta que vários são os pequenos comerciantes que utilizam este meio no transporte de carga. Este fato coaduna com a abordagem de Bernadet e Lassere (1985), segundo a qual o crescimento e desenvolvimento dos meios de transporte numa determinada área está dependente da existência de uma infraestrutura de apoio técnico, como oficinas, estações de serviços, escolas de condução, parques de estacionamento, entre outras, que sirvam com eficiência estes meios.

De igual modo, e no contexto do desenvolvimento dos países e das sociedades, os meios de transporte são uns dos principais elementos para garantir a infraestrutura, ou seja, o suporte material para que tal crescimento se efetive. Paradoxalmente, a atividade está a reduzir a colecta de taxas e impostos para o erário público, pelo fato da maioria exercer a atividade de forma ilegal, sem terem efetuado a respetiva licença, pelo que não incorporam qualquer valor referente a prestação de serviço.

Outra manifestação do benefício do ciclo-taxismo se prende com a prática de relações de solidariedade no seio da classe dos ciclo-taxistas, porque quando algum deles necessita de ajuda (caso de avaria, doença, acidente), os demais prestam apoio, pese embora todos estarem preocupados em ganhar mais dinheiro. Os apoios podem ser em forma de valores monetários que cada um contribui; de visita ao colega enfermo ou seu familiar; ajuda no concerto da bicicleta avariada; e a prática do *xitiqui*⁴.

O *xitique* é feito normalmente por ciclo-taxistas proveniente do mesmo local de origem, por causa da confiança mútua que os indivíduos têm a partir do seu local de origem. Portanto, o *xitique* é a forma que estes indivíduos encontram para superar as dificuldades enfrentadas no seu dia-a-dia. Assim sendo, tem a função de manter as relações pessoais entre os indivíduos e entre os grupos que compõem as relações de parentesco, de produção e de poder.

Portanto, o objetivo final do *xitique* para os ciclo-taxistas é de minimizar ou maximizar o poder de compra e de colmatar as dificuldades que eles enfrentam no seu

⁴ Xitiqui é a prática de subscrição em valor monetário realizado por um grupo, cujo benefício é rotativo.



dia-a-dia. Daí, resulta que as relações estabelecidas entre os ciclo-taxistas numa lógica de reciprocidade são semelhantes à referida por Sahlins (1970), citado por Escritório (2012, p. 28), quanto às trocas diretas, onde a reciprocidade é costumeira das coisas recebidas e é feita sem atraso. No entanto, o *xitique* exercido pelos ciclo-taxistas possui obrigações bilaterais dos dois participantes, ou seja, os dois tem a mesma qualidade de devedor e credor e, para isso, é necessário que cumpram com a obrigação. Neste caso, ou seja, no ato da negociação, predomina o espírito de confiança, porque os ciclo-taxistas se entendem. Deste modo, como partes de interesses econômicos e sociais separados, resulta que se um ciclo-taxista falhar o pagamento em um período estabelecido, pode culminar em conflito. No caso de surgir tal conflito, quem resolve são os amigos e conterrâneos, que diante dos seus colegas de serviço, procuram a melhor solução para ambos. Por isso, são raros os casos que os conflitos culminem em queixas nos órgãos da justiça.

60

As formas de solidariedade estabelecidas pelos ciclo-taxistas evoluem para o estabelecimento de redes que possuem lógicas de funcionamento próprias, embora dependendo de grau de inclusão dos seus membros. No entanto, o suporte de solidariedade entre os ciclo-taxistas reforça a sua importância no contexto da economia e do trabalho. Estas redes por vezes caracterizam-se por circulação de bens e de ajuda entre os ciclo-taxistas, contribuindo para restaurar um equilíbrio no acesso diferenciado de bens e serviços fruto de grandes encargos resultante de elevado custo de vida. Porém, esse espírito de solidariedade mútua possui uma estrutura de funcionamento que se pode enquadrar no princípio da “dádiva”: dar, receber e retribuir.

Segundo Gottedier (2000), citado por Escritório (2012, p. 28), a dádiva é uma ação voluntária, individual ou coletiva, que pode ou não ter sido solicitada por aquele ou aqueles que recebem. Para este autor, dar é instituir simultaneamente uma dupla relação. Uma relação de solidariedade, visto que quem dá partilha o que tem, mesmo aquilo que ele é, com quem dá. Mais do que isso, é uma relação de superioridade, já que aquele que recebe a dádiva e aceita fica em dívida para com quem a concedeu. Através desta dívida torna-se seu devedor, ficando assim, até certo ponto, sob a sua dependência, pelo menos durante todo o tempo até retribuir ou devolver o que lhe foi dado.

Infelizmente a relação entre o ciclista e o cliente nem sempre se manifesta de forma honesta, porque há momentos em que alguns utentes ao pretenderem ser levados



para um dado lugar não entregam o valor corresponde a viagem, pois quando chegam ao destino, informam ao ciclo-taxista que vai levar o dinheiro e nunca mais regressam. Isto faz com que os ciclo-taxistas não aceitem este tipo de oportunidade a outras pessoas. Contudo, quando a relação entre ambos se efetivar de boa-fé, ciclo-taxistas há que fornecem o seu número de celular, como garantia de oferecer o serviço a qualquer hora e destino.

O MOTO-TAXISMO E MOBILIDADE DA POPULAÇÃO NA CIDADE DE MOCUBA

Os canais de relações com o exterior e mobilidade, neste artigo, se entende como todo o sistema de ligações que permite a cidade de Mocuba se comunicar com o exterior, tais como estradas (a Estrada Nacional N. 1, EN1), que a liga aos distritos e províncias a Norte e Sul da Província da Zambézia e do País. Inclui também a Estrada Regional (ER465) que liga a Milange e deste ao Malawi, para além das vias de acesso intraurbanos; o sistema de comunicações para a transmissão de som, imagem e dados que é assegurado por um sistema de transmissão via fibra óptica e móvel, correios para a troca de encomendas postais e de correspondências; e de transportes para passageiros e carga. Em tempos passados, até por volta do início deste século, Mocuba esteve ligada a cidade de Quelimane e ao respectivo porto, por via ferroviária. No entanto por falta de manutenção a mesma foi desativada.

Na cidade de Mocuba, onde não existe um transporte público coletivo, a mobilidade dos sujeitos é muito precária, recorrendo a moto-táxis que acabam esvaziando as magras economias das pessoas. Uma das razões que pode justificar esta ausência de transportes coletivos ou semi-coletivos (chapa 100) pode ser a relativa proximidade dos sujeitos com os locais de habitação, de trabalho e de serviços como: escola, unidades sanitárias e mercado. Só muito recentemente, com a expansão da cidade para norte, com a construção de novas moradias (e conseqüente sectores de prestação de serviços) nos bairros Samora Machel e Naverua, e para sul com a implantação de moradias, hotéis e o campus da Faculdade de Engenharia Agronómica e Florestal da Universidade Zambeze, é que começaram a circular as minibus intraurbanos, os quais têm maior aderência em dias de chuva.



A esse respeito, em entrevista a Bagão (2015), referiu-se que operam na cidade de Mocuba 300 moto-táxis e 150 táxis de bicicleta no transporte de pessoas e seus bens. Existem também sete operadores locais de transporte semi-colectivo de passageiros inter-distrital, além de duas empresas de transporte interurbano, bem como outros de outras praças, como se pode observar na figura 4.

Foto 4. Tipo de transporte para mobilidade da população



Fonte: Autor, 2015

Nas imagens das fotos, facilmente se constata que a mobilidade interna na cidade de Mocuba é assegurada por moto-táxis, apesar de operarem táxis em carros e bicicletas. Já para a mobilidade externa, o transporte inter-distrital é assegurado por carrinhas de 15 lugares (*mini-bus*) ou por carrinhas de caixa aberta (vulgo *my love*), e para o transporte inter-provincial são os machimbombos de 50 e mais lugares. Enquanto os sujeitos de renda média a alta, e as instituições, possuem viaturas próprias para a sua mobilidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana na cidade de Quelimane está voltada para o transporte particular e ao ciclo-taxismo, onde se denota cada vez mais a circulação de automóveis particulares em detrimento do transporte público, enquanto na cidade de Mocuba operam moto-taxis. Refira-se igualmente que as condições das vias não são adequadas para dar suporte ao transporte motorizado, desta forma o trânsito torna-se um dos problemas urbanos com os acidentes, provocando danos materiais e imateriais.

Estudos de mobilidade nas cidades tem grande importância nas pesquisas sobre a organização do espaço urbano, auxiliando na compreensão das redes de transportes e dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Desse modo, uma visão mais crítica



ajudará a compreender as desigualdades socio-espaciais e a propor uma mobilidade mais inclusiva.

Diferentemente das grandes cidades do país, tanto em Quelimane, como em Mocuba o uso de transporte semi-coletivo é recente, dada a concentração das atividades comerciais, industriais e de serviços na parte central das mesmas. No entanto, com a sua pequena expansão para áreas periurbanas, e com a desconcentração desses serviços, estão a surgir novas formas de mobilidade, mas a mais expressiva é de ciclo-taxismo (em Quelimane) e moto-taxismo (em Mocuba).

REFERÊNCIAS

AMOUZOU, K. D. **Transporte na cidade**: uma análise socioeconómica do conceito de deslocamento urbano e dos impactos dos meios de transporte público urbano.

Associação Educacional Dom Bosco, Resende, 2001. Disponível em:

<http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos04/68_Transporte%20na%20cidade%20SPS.doc>. Acesso em: 19 jul. 2023.

AYUB, U.; KOURY, A. P.. Mobilidade Urbana: uma questão em aberto no novo Plano Diretor da cidade de São Paulo. **Revista Projetar (Projeto e Percepção do Ambiente)**, v.2., n.1, p. 69-84, abr. 2017.

BERNADET, M.; LASSERE, J. C. (org.) **Le secteur des transports**: concurrence, compétitivité. Paris : Éditions Economica, 1985.

CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE QUELIMANE (CMQC). **Breve História da Cidade de Quelimane**. Quelimane : CMQC, 1997.

_____. **Relatório do ambiente urbano da Cidade de Quelimane**. Quelimane : CMQC, 2008.

_____. **Informe sobre mobilidade na Cidade de Quelimane**. Quelimane : CMQC, 2008.

CRESSWELL, T. **On The Move: mobility in the modern western world**. New York : Routledge, 2006.

ESCRITÓRIO, N. E.. **Redes de Solidariedade e estratégias de reprodução social dentro da prática do ciclo-taxismo no espaço urbano**: o caso do Bairro Chirangano na cidade de Quelimane. Trabalho de conclusão de curso (Licenciatura em Antropologia), Faculdade de Letras e Ciências Sociais, Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, 2012.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Perfil dos Distritos**, Imprensa Nacional : Maputo, 2007.



LANG, N.; RUSSMAN, M.; DAUNER, T.; KOMIYA, S.; MOSQUET, X.; DOUBARA, X.; MEI-POCHTLER, A. **Self-driving vehicles, robo-taxis and the urban mobility revolution**. The Boston Consulting Group, 2016. Disponível em: <https://www.bcg.com/publications/2016/automotive-public-sector-self-driving-vehicles-robo-taxis-urban-mobility-revolution> . Acesso em: 19 jul. 2023.

LEMOS, A. Cidade e Mobilidade. Telefones celulares, funções pós-massivas e territórios informais. **MATRIZES**, v.1, n.1, out. 2007.

LIMA, J. C. M. Planificação Territorial, Desenvolvimento Urbano: Tendências Históricas de Quelimane (no prelo). **Seminário sobre o Ordenamento Territorial**, CEDE, mai. 2013.

SILVA, A. **Fotos da Cidade de Quelimane**. Agência LUSA, 2011.

SILVA, T. C.. Determinantes globais e locais na emergência de solidariedade sociais: O caso do sector informal nas áreas periurbanas da cidade de Maputo. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Centro de Estudos da Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, n. 63. p. 75-89, out. 2002.

YIN, R. K. **Case Study Research Design and Methods**. Thousand Oaks: Sage Publication, 2003.

Entrevistas

BAGÃO, F. C. Vereador de Feiras e Mercados no Conselho Municipal de Mocuba, Entrevistado em Julho de 2015.

DIONÍSIO, A. Entrevista sobre o ciclismo em Quelimane, realizada em Abril de 2017.



ATUALIDADES: ÁFRICAS EM MOVIMENTO(S)

ENTREVISTA



A ÁFRICA, A NIGÉRIA E OS IORUBÁS: DIÁLOGOS COM O BRASIL, ONTEM E HOJE.

Entrevista de Félix Ayoh'Omidire. Por Antonio Gomes de Jesus Neto



65

Félix Ayoh'Omidire
Professor Titular de Línguas, Culturas e
Literatura na Obafemi Awolowo University,
Ile-Ife, Nigéria
<https://orcid.org/0000-0001-5455-412X>
Contato: feliomidire@gmail.com

Antonio Gomes de Jesus Neto
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Humana (PPGH), Universidade de São
Paulo;
Pesquisador do GeoÁfrica
<https://orcid.org/0000-0001-7483-7274>
Contato: antoniojneto@yahoo.com.br

Como citar:
OMIDIRE, F. A. JESUS NETO, A. G. A África,
a Nigéria e os iorubás: diálogos com o Brasil,
ontem e hoje. Entrevista de Félix Ayoh'Omidire.
Boletim GeoÁfrica, v. 2, n. 6, p. 65-69, abr.-jun.
2023.

Félix Ayoh'Omidire é Professor Titular de línguas, culturas e literaturas franco-luso-afro-brasileiras e afro-latino-americanas na Obafemi Awolowo University, Ile-Ife, Nigéria, onde foi também Diretor do Instituto de Estudos Culturais (2017-2022). Possui Licenciatura e Mestrado pela mesma IES, e Especialização em Português (Língua Estrangeira) pela Universidade do Porto, Portugal (1998). Possui ainda Especialização em Metodologia do Ensino da Língua Francesa e Literatura Africana de Expressão Francesa pela Université Nationale du Bénin, (CEBELAE/UNB), em Cotonou (2001). Recebeu o título de Doutor em estudos literários, culturais e étnicos afro-brasileiros pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) em 2006. De 2002 a 2006, foi professor e coordenador do curso de língua, cultura e civilização iorubanas no Centro de Estudos Afro-Orientais (CEAO/UFBA). Desde 2008, coordena o Posto Aplicador do exame (CELPE-BRAS) do Ministério de Educação (MEC/INEP) para a Nigéria e os países vizinhos da África Ocidental. Atua também como consultor para diversas agências e ministérios brasileiros na implementação da Lei 10.639/03. De 2018 a 2022 foi Professor Visitante no Programa de Pós-Graduação em Literatura e Cultura da UFBA, onde continua até hoje como quadro permanente e também orientador pedagógico para o curso de extensão em língua e cultura Yorubá, oferecido pelo NUPEL. Em 2023, foi contratado como Professor Visitante de Estudos da Diáspora Africana na Universidade Humboldt de Berlim, Alemanha. É pesquisador sênior da Fundação Alexander von Humboldt e da Agência DAAD (Alemanha). Desde 2003, presta serviços de assessoria em língua, cultura e tradução nagô-iorubanas para produtoras de cinema, documentários, museus e autores nos dois lados do Atlântico Negro.



Entrevista com o Professor Félix Ayoh'Omidire

Idealizador da teoria literária conhecida como *YoruBaianidade* e do conceito de *Orality* (que discutem a ontologia e epistemologia iorubá-africanas como elementos basilares na construção da identidade cultural nas sociedades afro-latino-americanas, tais como no Brasil, Cuba, Trinidad e Tobago, Colômbia, Porto Rico, Haiti, Venezuela e EUA), o professor Félix Ayoh'Omidire gentilmente nos concedeu esta entrevista, por e-mail, no dia 15 de junho de 2023. Suas construções teóricas, abordadas nos parágrafos que se seguem, foram amplamente defendidas em palestras e pesquisas apresentadas nos mais diversos contextos, em vários países dos cinco continentes.

GeoÁfrica. *Professor, antes de tudo muito obrigado por aceitar conversar conosco no GeoÁfrica. Para começar, o senhor poderia nos contar um pouco sobre sua trajetória acadêmica? Sabemos que o Brasil foi parte importante de sua formação, então gostaríamos de entender como o senhor veio para cá, e de que maneiras essas relações vêm se mantendo até hoje.*

Nasci na Nigéria, na cidade de Ile-Ife, terra ancestral e berço da civilização yorubana, onde tive boa parte da minha formação acadêmica estudando línguas e literaturas estrangeiras (Francês e Português) na Obafemi Awolowo University (antiga Universidade de Ifé). Meu primeiro contato com o Brasil se deu em 1990, quando fui aluno de intercâmbio na UFBA, e de lá para cá tenho mantido uma relação super estreita com o Brasil, sobretudo com minhas pesquisas sobre a identidade cultural, que levou à publicação do meu livro *YoruBaianidade* em 2020. A história dessa minha trajetória no Brasil (e no resto da América Latina) talvez não caiba numa entrevista como esta, pois, como se diz, muitas águas passaram debaixo da ponte nesses últimos trinta e tantos anos.

GeoÁfrica. *O professor tem um poema intitulado “Não conheço tua África”, onde a visão geral que o Brasil tem do continente é confrontada com a realidade africana vivenciada no seu dia-a-dia. Qual seria essa imagem que o Brasil tem da África, e qual seria a África que você conhece?*

Sim. Esse poema, que foi publicado na minha coleção de poemas intitulada *Se correr o bicho pega, se ficar o bicho come: A Poetics of Becoming Across the Waters of the Negro Atlantic* (2017), foi escrito no auge do meu intenso diálogo com o Brasil e com os brasileiros a respeito da identidade afro-diaspórica, quando descobri que, no Brasil, existiam duas Áfricas no imaginário dos brasileiros de modo geral – e tragicamente, isso não dependia da cor da pele das pessoas



envolvidas. Descobri efetivamente que, mesmo no imaginário dos brasileiros mais militantes da causa negra, duas Áfricas se alteram na sua relação com a África. Uma é a África boa, uma África nobre, ilustre e criativa da qual todos afro-brasileiro gostaria de se orgulhar. Porém, para muitos, essa África ficou no passado! Era a África dos orixás e heróis culturais ketu-nagô-yorubanos, a África das rainhas Nzingas e dos inkisis do antigo Kongo, das guerreiras Acotirene e Dandara que enfrentavam a escravidão e cuja memória serve até hoje para afirmar a humanidade e a grandeza dos povos africanos. Por outro lado, descobri que as mesmas pessoas que se orgulhavam dessa África, guardam também no imaginário uma outra África, menos desejada. Trata-se de uma África miserável, de fome, guerras etc. enfim, a capital mundial do atraso contemporâneo em todos os sentidos. Essas duas Áfricas convivem ativamente no imaginário dos brasileiros, e muitos não conseguem enxergar a incongruência de tal imaginário. É como se a África antiga, gloriosa, não tivesse tido nenhuma ressonância na África moderna. Como se os valores que, no Brasil, são tidos como virtudes ancestrais, tivessem deixado de existir para os próprios africanos da era moderna. Muitos acreditam que o colonialismo teria destruído toda a identidade, grandeza e agência dos habitantes da África contemporânea de forma irreversível, e que essa África está fora da história contemporânea. Daí o meu tom de recusa no poema, no qual procurei expor o ledó engano dessa visão sobre a África, apontando tanto o exagero da suposta glória do passado, como a ingenuidade do Afro-pessimismo atual promovido pela mídia globalizada. A maior mensagem desse poema é convidar os brasileiros a atentar para a realidade da África na sua diversidade e complexidade, o que a insere nas mesmas realidades e nas dinâmicas dos demais continentes do mundo contemporâneo.

GeoÁfrica. *A Nigéria, como tantos outros Estados africanos, é uma unidade nacional que contém internamente uma miríade de outras unidades territoriais e culturais, como as regiões de maioria iorubá, ibo, hausa etc. Como está a discussão, hoje, sobre uma identidade nacional nigeriana? Qual o papel da cultura nesse processo?*

Essa é uma pergunta complexa. Isso porque, pensada em termos identitários, a Nigéria quiçá não exista enquanto uma entidade. Devido a uma série de questões ligadas à educação, ambição, valores religiosos, políticas ou sociais, a Nigéria acaba se apresentando como um território ocupado por centenas de povos com muito pouco em comum. Mas, o projeto de nação continua, e



não podemos descartar a possibilidade de um convívio menos atribulado no futuro próximo – desde que cada grupo constituinte consiga se reconciliar a suas incoerências internas, para poder enxergar os demais e seus direitos iguais na preservação do federalismo (mal compreendido até então).

GeoÁfrica. *O professor lançou recentemente um livro intitulado “YoruBaianidade”. Você poderia comentar um pouco mais sobre suas pesquisas acerca da identidade iorubá, e de que maneira ela faz parte também do Brasil (e mais especificamente da Bahia)? Existe algo de baiano nos iorubás também?*

Acho que já abordei um pouco dessa obra nas linhas precedentes. Trata-se de uma discussão teórica que tenta reunir o intenso diálogo que venho tendo ao longo de 30 anos de atuação no Brasil e no continente americano de modo geral, numa tentativa de entender como o aporte cosmogônico e epistêmico nagô-yorubano tem sido fundamental – ao lado, claro de outros aportes culturais vindo da África – no processo de construção de identidade cultural na chamada América-Latina.

68

GeoÁfrica. *Pensando no mundo contemporâneo, e como o professor está sempre atravessando o Atlântico, o que seria possível dizer sobre esses fluxos hoje? Quem são os nigerianos que vêm para o Brasil atualmente, e para onde eles vêm? No sentido oposto, por quais motivos os brasileiros têm voado para a Nigéria nas últimas décadas?*

Pergunta interessante! Interessante porque me faz lembrar da minha multiplicidade identitária. A depender de se penso como Nigeriano ou Yorubano, a resposta a este “estar-se no mundo” hoje vai exigir de mim tons distintos, e quiçá opostos. Por isso, talvez não queira responder neste momento a essa pergunta.

GeoÁfrica. *As relações Brasil-Nigéria foram muito intensas nos anos 1970 e 1980, mas desde então, outros países africanos foram se aproximando mais do Brasil também. Qual a visão que o professor tem de uma Cooperação Sul-Sul? Seria ela necessária, e mesmo possível, apesar de suas contradições inerentes? Há algo que a Cooperação Sul-Sul ofereça, que não pode ser encontrado nas relações com o Norte?*



Começando pela segunda parte da sua pergunta, responderia com um “sim” incondicional! As relações e colaborações Sul-Sul são, e continuam cada vez mais, desejáveis e necessárias nos tempos atuais, pois há sim algo que a Cooperação Sul-Sul oferece que será difícil encontrar na relação Norte-Sul. A maior, talvez, seja a transversalidade, como se vê pelo poder de negociação que o presidente Lula aciona no seio do BRICS e dos G20.

Algumas publicações de Félix Ayoh’Omidire:

Nosso entrevistado é autor de 16 livros e mais de 100 artigos científicos na área de literatura e de estudos culturais e étnicos afro-latino-americanos. Dentre as suas obras principais destacam-se, em ordem de publicação:

OMIDIRE, Félix Ayoh. **ÀKÓGBÁDÙN: ABC da língua, cultura e civilização iorubanas.** Salvador : EDUFBA / CEAO, 2004.

_____. **Àkójopò Ìtàn Àtenudénu Ìran Omo Odùduwà ni Ile Bahia.** Tradução em yorubá de “Contos Crioulos da Bahia” de Mestre Didi (Deoscóredes Maximiliano dos Santos) para edição trilingüe. Salvador : Niger Okan, 2004.

_____. **PÈRÈGÚN e outras fabulações da minha terra (contos cantados iorubá-africanos).** Salvador : EDUFBA, 2006. + CD

_____. **Multiculturalismo, desenvolvimento e a luta pela plena cidadania dos Afrodescendentes em América Latina e no Caribe.** Lagos: Concept Publications. 2012

_____. **Peregún y otras fabulaciones de mi tierra.** Traducción al español Rodolfo Alpízar Castillo. La Habana: Editorial Arte y Literatura. Cuba, 2015.

_____. **Oxente! Viva o português brasileiro.** Edição atualizada e ampliada. Lagos: FOBEH Publishers. 2016.

_____. **Se correr o bicho pega, se ficar o bicho come: A Poetics of Becoming across the Waters of the Negro Atlantic.** Lagos: FOBEH Commercial Enterprises. 2017.

_____. **Èkó Dára!** Curso Básico de Língua e Cultura Yorubá. Salvador : Segundo Selo, 2020

_____. **YoruBaianidade: Oralitura e matriz epistêmica nagô na construção de uma identidade afro-cultural nas Américas,** Salvador: Segundo Selo, 2020.



ÁFRICAS NA PÓS-GRADUAÇÃO



A sessão *Áfricas na Pós-Graduação* apresenta resultados de pesquisas de Mestrado e Doutorado recém-concluídos cujas temáticas, linhas de abordagem, procedimentos metodológicos e/ou contribuição teórico-conceitual são considerados relevantes. Asaf Augusto, pesquisador convidado neste número, desenvolveu um estudo sobre as “Migrações Norte-Sul: imigração de trabalhadores portugueses para Angola”.

70

Asaf Augusto

Assistente Científico no Departamento de Estudos Religiosos da Universidade de Bayreuth, Alemanha.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6083-0183>

Contato: asafaugusto@gmail.com

Como citar:

AUGUSTO, A. Áfricas na pós-graduação. Entrevista de Asaf Augusto. **Boletim GeoÁfrica**, vol. 2, n. 6, p. 70-73, abr.-jun 2023.

Biografia acadêmica do pesquisador. Asaf Augusto é Mestre em Teologia Sistemática e História pela Universidade North-West (campus Potchefstroom, África do Sul). Também é Mestre em Administração de Conflitos pela Alice Salomon Hochschule Berlin (Alemanha) e Doutor em Geografia Humana pela Universidade de Bayreuth (Alemanha). Trabalha como Assistente Científico no Departamento de Estudos Religiosos da Universidade de Bayreuth (Alemanha), onde leciona sobre religião e imigração.

Tese de Doutorado: AUGUSTO, Asaf. *North to South migration: Portuguese labour migration to Angola*. Tese de Doutorado em Geografia Humana; Universidade de Bayreuth (Alemanha), 2020.



Resumo da tese: A tese fala sobre os portugueses que foram para Angola (em número significativo) como trabalhadores imigrantes depois da crise económica global de 2007/2008, à procura de melhores condições de vida. A tese argumenta que tal imigração portuguesa para Angola não está apenas ligada a crise económica, mas também a factores como o legado histórico, linguístico e cultural, que continua a dominar alguns sectores da sociedade angolana.



Foto: acervo pessoal de Asaf Augusto

Qual a relevância da pesquisa?

O estudo é bastante relevante porque demonstra como são complexos os fluxos migratórios. Geralmente, as teorias migratórias sempre falam de imigração do Sul global para o Norte global, mas neste trabalho demonstro que em alguns casos é possível termos imigração no sentido inverso (ainda que este tipo de imigração seja dominado por relações de poder). A pergunta que se levanta é: podemos considerar Portugal como um país do Norte global? O meu argumento é o de que Portugal faz, sim, parte do Norte global, por questões históricas. Até hoje, em Angola, há uma admiração enorme por tudo que vem de Portugal. As elites angolanas têm mais relações de amizade e económicas com Portugal do que com os países africanos vizinhos. Quando se trata da questão dos imigrantes trabalhadores portugueses em Angola, existem algumas vantagens que estes possuem, como por exemplo os salários mais altos, mesmo em casos em que eles não possuem as qualificações necessárias. O facto de serem portugueses, e virem da Europa, joga um grande papel em termos de aceitação e oportunidade de trabalho. Já o mesmo não acontece com os angolanos em Portugal.



Qual o objetivo que norteou a pesquisa?

A pesquisa foi norteada por quatro objetivos. O primeiro foi analisar as características e complexidades da imigração portuguesa para Angola em relação à situação social de Angola, como um país em vias de desenvolvimento e com problemas sociais muito sérios. Por outro lado, temos um país como Portugal, membro da Comunidade Europeia e enfrentando uma crise económica sem precedentes. Como segundo objetivo, a pesquisa critica as teorias de imigração por serem deterministas e normativas, por pensarem que a imigração sempre acontece de países predominantemente ricos para países predominantemente pobres. A pesquisa usa outras teorias (a que chamo teorias do Sul global, como pós-colonial e colonialidade) para entender a imigração portuguesa para Angola. Terceiro, a pesquisa analisa o mito dos imigrantes portugueses qualificados em Angola, e demonstra que nem todos os portugueses que foram para Angola eram qualificados (mas todos eram assim considerados). Isto tem a ver com aquilo que a geógrafa feminista Britânica Doreen Massey chamou de “geometrias de poder”. Em quarto, e último lugar, a pesquisa apresenta um estudo empírico com trabalhos de campo em Angola e Portugal, e com respostas obtidas através de entrevistas e observação participativa.

Quais foram os principais resultados da pesquisa?

O primeiro resultado foi o de que a imigração portuguesa para Angola não está apenas ligada às questões económicas. Existe uma série de factores que ligam essa imigração, e estes são tão importantes como a questão económica: as questões culturais, linguísticas e os laços de família. Em segundo lugar, a pesquisa contribuiu para entender como os espaços que foram colonizados continuam a viver um legado colonial, que prioriza antigos colonizadores e os considera qualificados e mais inteligentes. Em outras palavras, há um complexo cultural por parte de sectores da sociedade angolana, de que um imigrante português em Angola deve ganhar mais, e ter um tratamento especial, porque vem da Europa. Terceiro, as questões raciais também jogam um grande papel nessa imigração, pois os imigrantes portugueses no Lubango estão a imigrar em um espaço já racializados, onde ser branco é visto como alguém que deve ser respeitado e competente. Por último, a pesquisa contribuiu na área teórica de estudos migratórios, apresentando um caso de imigrantes Europeus em África no período pós-colonial.



Quais foram os principais obstáculos enfrentados ao longo da pesquisa?

Para este tipo de pesquisa, não é fácil conseguir participantes. Acho que um dos maiores obstáculos foi conseguir participantes portugueses. No começo da pesquisa, em Angola, alguns participantes portugueses não queriam participar, mas depois, quando disse que vinha de uma instituição alemã, foi mais fácil encontrar participantes. Eu fiz pesquisa em Angola e Portugal, e em Portugal foi praticamente impossível encontrar participantes.



EXPRESSÕES CULTURAIS



A MÚSICA COMO ARMA NA ÁFRICA ANTI-(E PÓS-)COLONIAL

Por Antonio Gomes de Jesus Neto

Antonio Gomes de Jesus Neto

Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana (PPGH) da Universidade de São Paulo (USP)

Membro do GeoÁfrica

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7483-7274>

Contato: antoniogineto@yahoo.com.br



Quem é Antonio Gomes de Jesus Neto?

Bacharel e Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP), atualmente é doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana (PPGH) da mesma instituição, estudando a circulação Brasil-África no período técnico-científico-informacional.

Como citar

JESUS NETO, Antonio Gomes. A música como arma na África anti-(e pós-)colonial. **Boletim GeoÁfrica**, v. 2, n. 6, p. 74-80, abr.-jun. 2023



Lançado em 1982, o documentário “Fela Kuti: Music is the Weapon” é o primeiro de muitos realizados sobre o lendário músico nigeriano, dentre os quais se destacam: “Meu amigo Fela” (2019), dirigido pelo brasileiro Joel Zito Araújo e conduzido pelo escritor afro-cubano Carlos Moore (autor de sua biografia oficial); e “Finding Fela” (2014), que reconstitui a história do criador do afrobeat a partir de um espetáculo sobre ele montado na Broadway nos anos 2000.

Precursor em diversos aspectos, o filme dos anos 1980 tem como argumento central o de que, em uma Nigéria atravessada por uma guerra interminável e com múltiplas camadas, Fela Kuti combatia com o saxofone (e com seu exército de músicos e dançarinas), emplacando sucessos atrás de sucessos sempre com a política no centro de suas composições. Se o argumento é inquestionável (e se as polêmicas posições políticas do artista são atualmente questionadas), a utilização da música como arma não foi, porém, uma invenção de Fela. Pelo contrário, o uso político da música na África é bem mais antigo do que o músico nigeriano, e continuou a existir bem depois de sua morte.

Obviamente a questão é complexa, e não parece possível dissociar a arte da política em nenhum período histórico. A música existe para os africanos desde muito antes da chegada dos europeus, e certamente foi elemento fundamental na manutenção de uma identidade local quando dos avanços do escravismo e do colonialismo – mas sem dúvidas, a massificação das gravações e das transmissões radiofônicas, aliada à popularização do movimento anti-colonial, potencializou as articulações entre música e política no continente.

Décadas antes de Fela Kuti, durante o processo revolucionário no Egito ainda nos anos 1950, “as ruas do Cairo transbordaram com a voz da diva do leste, Umm Kulthum, cantando *Misr Tatahaddath An Nafseha* [Egito fala de si mesmo]” (PRASHAD, 2022, p. 104). Já uma estrela quando estourou a revolução, a cantora se aproximou tanto de Gamal Abdel Nasser quando este assumiu o poder que um de seus sucessos, “*Walla Zaman Ya Selahy*”, tornou-se o hino nacional oficial durante quase 20 anos.

Na mesma época (e na mesma atmosfera terceiro-mundista e de descolonização), o documentário “*The Rumba Kings*” (2021) conta que as rádios do Congo belga começaram a captar as ondas eletromagnéticas que cruzavam o Atlântico provindas de Cuba, transmitindo não apenas a rumba caribenha, mas também a mensagem revolucionária que de lá emanava. Tornada um sucesso nas ruas de Kinshasa, a assim batizada rumba congoleza teve seu ápice político em 1960,



quando o músico Le Grand Kallé (e seu grupo L’African Jazz), compuseram “Independence Cha-Cha”, canção que embalou a independência do país narrando a conferência que lhe deu origem – e citando, claro, os principais nomes envolvidos no processo, como Patrice Lumumba.

Como a política é complexa, Lumumba foi assassinado no ano seguinte, entrando em seu lugar o militar Mobutu Sese Seko, apoiado não apenas pelos EUA, mas também por outra estrela da rumba congoleza: Franco Luambo, que liderava o grupo OK Jazz. Considerado um gênio musical e um virtuose da guitarra, Luambo teria para sempre seu nome associado ao ditador (e não à independência congoleza, como seus colegas), ainda que, mais tarde, tenha se desentendido (e até sido preso) por Mobutu.

A contribuição de Cuba à música africana, porém, não se restringiu ao Congo. Como parte de sua política revolucionária (e do nascente processo de Cooperação Sul-Sul), o governo cubano convidou, em 1964, dez músicos do Mali para serem formados gratuitamente em Havana, devidamente autorizados pelo então presidente Modibo Keita. Na ilha caribenha, os músicos malineses, sob liderança de Boncana Maïga, criaram o grupo Las Maravillas de Mali, que por alguns anos apresentaram seus sucessos afro-cubanos como símbolo de uma solidariedade terceiro-mundista que deu certo – até eles serem convocados de volta ao seu país por Moussa Traoré, militar que depôs Keita em um golpe de estado em 1968 e que temia as ideias potencialmente “subversivas” do grupo, conforme narrado no documentário “Africa Mia” (2019).

Mas não tinha mais volta: o combo “música + descolonização” tinha vindo para ficar, e grande parte dos movimentos anti-coloniais na África dos anos 1970 tinham uma trilha sonora engajada politicamente. Na costa do oceano Índico, um conjunto musical foi fundamental no processo de independência do Madagascar – como resgatado no documentário Mahaleo (2005) –, assim com os Ghorwane (Moçambique) e o 4 Mars (Djibouti) tiveram seu quinhão na construção de uma identidade nacional dos Estados recém-independentes. Do lado do Atlântico, o Super Mama Djombo (Guiné-Bissau) também narrou o nascimento e as contradições de uma nação que optou pelo socialismo, desde o clássico álbum “Na Cambança” até a icônica canção dedicada a Amílcar Cabral, “Sol maior para Comandante”. Em Angola, porém, essa ligação entre música e política ganhou contornos não apenas complexos, mas também trágicos.

Complexos, pois o próprio processo de descolonização angolana assim o foi, envolvendo três movimentos distintos de libertação (MPLA, UNITA e FNLA) apoiados por também diferentes parceiros internacionais (URSS, EUA, China) – todos, vale ressaltar, interessados no abundante



petróleo da então colônia portuguesa. Como a História conta, o MPLA saiu vitorioso do processo, e parte dessa narrativa foi construída pelas músicas de Teta Lando (“Angolano segue em frente”), Santocas (“Valodia”) e David Zé (“O guerrilheiro”, e todo o álbum “Viúvas da liberdade”). Apesar do comprometimento com a luta de libertação angolana, porém, David Zé foi vitimado pelo próprio processo político ao qual ajudou a construir, tendo sido assassinado em maio de 1977 durante a chamada “purga” ao fraccionismo de Nito Alves.

Fora de Angola, contudo, a grande referência musical histórica do país é José Adelino Barceló de Carvalho (conhecido como Bonga), autor de dois álbuns hoje obrigatórios para se entender o processo de independência angolana: “Angola 72” e “Angola 74”. Radicado no exterior, Bonga virou um embaixador da música angolana pelo mundo, mas apesar de sua ligação com a independência, suas desavenças com o MPLA tornaram-no *persona non-grata* no país, sendo associado mais à oposição do que aos responsáveis pela libertação de Angola – mais ou menos como no caso de Franco Luambo na República Democrática do Congo.

Assim, e apesar de suas contradições, o processo de descolonização africana marcou toda uma geração de músicos dispostos a narrar o nascimento de seus países, em um movimento tão potente que acabou se espraiando inclusive para fora da África, onde uma diáspora cada vez mais engajada acompanhava atenta (e esperançosa) os ventos provindos do continente. Especialmente na Jamaica, ilha caribenha igualmente recém-saída de um processo de independência, o pan-africanismo acabou sendo incorporado a um movimento político-musical então em franca ascensão: o reggae.

Ainda no final dos anos 1970, Bob Marley lança o álbum “Survival”, onde além de estampar todas as bandeiras africanas independentes na capa, também cantava “Africa Unite”, pressionando em outra música por uma das poucas independências restantes no continente: a do “Zimbabwe”. Na mesma linha, Peter Tosh, antigo parceiro de Marley no The Wailers, musicava em 1977 a grande discussão identitária pan-africanista do período, dizendo que não importava de onde se vinha – contanto que você fosse negro, você era “African”.

A despeito dessa empolgação anti-colonial, porém, e como já explicitado pelo caso angolano, as independências africanas não significaram, como celebrememente advertiram Amílcar Cabral e Frantz Fanon, o fim da violência, da opressão e das relações de classe na África pós-colonial. A sucessão de golpes de Estado em diversos países independentes, e a ascensão de governos militares nestes (muitas vezes apoiados pelas ex-colônias e outras potências ocidentais),



criou novamente um caldeirão de insatisfações políticas na África dos anos 1970 e 1980, e talvez nenhum artista tenha encarnado melhor a potência criativa desse período como o nigeriano Fela Kuti.

Filho de uma reconhecida ativista política e de um pastor protestante, Fela teve uma formação europeia, e ainda jovem mudou-se para a Inglaterra para estudar. Acabou formando uma banda por lá, e em turnê pelos EUA, entrou em contato com o movimento negro estadunidense de então (incluindo os Panteras Negras), transformando radicalmente sua vida e sua música. Até ali, Fela tocava apenas músicas dançantes e sem nenhum conteúdo político – mas a relação com Sandra Isidore nos EUA, e o retorno à Nigéria governada pelos militares, revolucionaram sua relação com a música, passando a compor canções politicamente afiadas ao longo de mais de duas décadas de carreira.

Enquanto o foco era os militares nigerianos, que invadiram sua casa, espancaram-no e atiraram sua mãe pela janela, Fela compôs músicas como “Zombie”, “Shuffering and Shmiling”, “Sorrow Tears and Blood”, “Colonial Mentality” e “Power Show”. Quando ele se deu conta das articulações políticas internacionais que moldavam a política interna do seu país, compôs obras como “International Thief Thief (ITT)” e “Beasts of No Nation” – esta última considerada uma obra-prima de sua discografia e de seu afrobeat político, levado adiante por Sean Kuti (um de seus filhos) em canções como “International Mother Fucker (IMF), sobre o Fundo Monetário Internacional.

Numa possível linha do tempo da associação entre música e política na África do século XX, seria possível afirmar que, de uma vinculação estreita ao Estado e aos movimentos de libertação no início, os músicos foram pouco a pouco se distanciando do poder político, com Fela Kuti sendo o grande marco dessa virada. Como a História não se desenrola, porém, de maneira evolutiva e homogênea, é possível encontrar contradições, avanços e recuos nessas tendências a partir dos anos 1980, com os músicos ainda buscando encontrar a melhor relação possível com o Estado nacional. Neste sentido, a África do Sul e a Costa do Marfim parecem dois exemplos ilustrativos dessa valsa – ou melhor, desse jazz e desse reggae – com a política.

Com uma história particular no continente africano, a música sul-africana mostra um caminho diferente nessa dinâmica: foram décadas de luta contra o violento Estado do *apartheid*, até sua dissolução e a ascensão de Mandela ao poder. O documentário “Amandla! a Revolution in Four Part Harmony” (2002) acompanha a história política da África do Sul a partir de sua música,



desde a canção de protesto contra o deslocamento forçado da população de Sophiatown (Joanesburgo) para o bairro de “Meadowlands”, nos anos 1950; passando pelo aviso de dias contados ao arquiteto do *apartheid* em “Beware Verwoerd”; até o apoio à independência moçambicana em “A Luta Continua”. Todas essas músicas foram interpretadas pela lendária Miriam Makeba, que em outro documentário (“Mama Africa”, 2011) lamentou o fato de seu maior sucesso internacional, “Pata Pata”, ser uma das poucas músicas não politicamente engajadas de seu repertório. Parte deste, a propósito, incluindo “Soweto Blues” (música sobre a revolta e massacre em Soweto, em 1976), foi composto por seu ex-marido, Hugh Masekela, que entre seus sucessos solo também emplacou canções de luta contra o *apartheid*: “Stimela”, que homenageia os trabalhadores mineiros que cruzavam a África Austral de trem para ganhar poucos salários e enriquecer o regime do *apartheid*; e “Bring Him Back Home”, que embalou a libertação de Nelson Mandela da prisão após 28 anos no início dos anos 1990.

A luta musical contra o *apartheid*, contudo, não se restringiu ao jazz sul-africano. Herdeiro do compromisso político do reggae de Bob Marley, o marfinense Alpha Blondy também dizia, em 1985, que “Apartheid is Nazism”, no mesmo álbum em que endeusava o então presidente da Costa do Marfim (e símbolo da Françafrica), Félix Houphouët-Boigny (“Jah Houphouet”). No ano seguinte, escreveu “Politiqui”, sobre as alternâncias de poder na África pós-colonial, e 20 anos depois (em 2007) continuava a cantar a política regional, lembrando a figura de um dos mais míticos presidentes africanos (“Sankara”). A essa altura, porém, Alpha Blondy já tinha deixado herdeiros musicais, e outro artista marfinense, Tiken Jah Fakoly, também incluía a política em seu reggae. De outra geração, Fakoly criticava a “Françafrique” apoiada por Houphouët-Boigny, assim como clamava por uma abertura das fronteiras europeias para os africanos (“Ouvrez les frontières”) e chegava ao ponto de dizer que esquerda e direita eram a mesma coisa (“Gauche droite”). A desilusão com a política, e com o Estado independente, tinha se consolidado.

Além do jazz e do reggae, outros ritmos nascidos no Atlântico também adentraram o continente africano, e talvez nenhum outro tivesse tanto potencial de protesto político quanto o rap. Em Moçambique, já nos anos 2000, o publicitário Edson da Luz, mais popularmente conhecido como Azagaia, começou a questionar veementemente as tão propaladas conquistas de 40 anos de independência no país (“As mentiras da verdade”), culpando o partido responsável pela independência pelos problemas sociais de Moçambique do século XXI, e propondo uma democracia mais representativa como solução (“Povo no poder”).



Azagaia morreu jovem, em 2023, em um momento em que o Estado nacional – não só em Moçambique, como em todos os países africanos – volta a ser entendido como elemento fundamental para o desenvolvimento do continente (consideravelmente influenciados pela ascensão econômica da China). Certamente novos músicos irão repensar e dar novos contornos a essa relação, e surgirão novas canções ora defendendo, ora se distanciando, do poder em exercício. Independente do alinhamento, a política seguirá no centro das atenções da música na África, pois em nenhum momento os artistas africanos duvidaram do poder da cultura (assim como Amílcar Cabral pensava a teoria) como arma para combater os combates historicamente julgados necessários.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CABRAL, Amílcar. A arma da teoria. In: MANOEL, Jones; LANDI, Gabriel (org.). **Revolução Africana**. Uma antologia do pensamento marxista. São Paulo : Autonomia Literária, 2019. p. 119-156.

FANON, Frantz [1961]. **Os condenados da terra**. Lisboa : Ulmeiro, s/d.

MOORE, Carlos [1982]. **Fela**. Esta vida puta. Belo Horizonte : Nandyala, 2011.

PRASHAD, Vijay. **Uma história popular do Terceiro Mundo**. São Paulo : Expressão Popular, 2022.

FILMOGRAFIA

Africa Mia. Direção: Richar Minier; Édouard Salier. França. 2019. (81 min).

Amandla!: a Revolution in Four-Part Harmony. Direção: Lee Hirsch. África do Sul/Estados Unidos. 2002. (108 min).

Fela Kuti: Music is the Weapon. Direção: Jean Jacques Flori; Stéphane Tchal-Gadjieff. França. 1982. (53 min).

Finding Fela. Direção: Alex Gibney. Estados Unidos. 2014. (119 min).

Mahaleo. Direção: César Paes; Raymond Rajaonarivelo. França/Madagascar. 2005. (102 min).

Mama Africa. Direção: Mika Kaurismäki. Finlândia. 2011. (90 min).

Meu Amigo Fela. Direção: Joel Zito Araújo. Brasil. 2019. (94 min)

The Rumba Kings. Direção: Alan Brain Delgado. Estados Unidos/Peru. 2021. (94 min).



GeoÁfrica divulga...

Eventos



II SEMINÁRIO INTERNACIONAL GEOÁFRICA – ÁFRICAS EM MOVIMENTOS

Espaços e sociedades na África subsaariana

Rio de Janeiro (RJ), Maputo (Moçambique) e Online - de 06 a 09 de novembro de 2023



O grupo de estudos e pesquisa *Espaços e Sociedades na África Subsaariana* - GeoÁfrica, (Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGG/UFRJ), criado no ano de 2020, organiza o Segundo Seminário Internacional **GeoÁfrica. Áfricas em Movimentos. Economias, sociedades e Espaços na África Subsaariana**. Em colaboração do Programa de Doutorado de Geografia da Universidade Pedagógica de Maputo (Moçambique) e o Departamento de Geografia da Universidade Eduardo Mondlane (Maputo, Moçambique), o Seminário pretende promover a divulgação de pesquisas e estudos sobre o continente africano, a troca de experiências, ideias e debates entre pesquisadores de diversos países, a cooperação acadêmica interinstitucional e atividades de extensão. O Seminário será realizado remotamente entre os dias **06 e 09 de novembro de 2023**, a partir do Rio de Janeiro e de Maputo. O encontro será estruturado em **13 eixos temáticos** abrangendo problemáticas econômicas, sociais, ambientais, geopolíticas e territoriais que constituem desafios maiores para as sociedades e os governos africanos. **Os trabalhos apresentados pel@s pesquisador@s serão publicados posteriormente.**

Prazo para submissões de resumos

12/06/2023 - 24/07/2023



Eixos temáticos

- 01: Mudanças climáticas, riscos e gestão do território
- 02: Meio ambiente e desafios da sustentabilidade
- 03: Dinâmicas da urbanização e da gestão dos espaços urbanos
- 04: A geografia diante da questão do desenvolvimento: espaços, recursos, atividades
- 05: Questões geopolíticas contemporâneas e relações internacionais
- 06: Dinâmicas populacionais e migratórias
- 07: Circulações, transportes, logística e mobilidades
- 08: Desigualdades socioespaciais em múltiplas escalas
- 09: Geografias da saúde e a conjuntura (pós)pandêmica
- 10: Culturas, espaços e sociedades
- 11: Geotecnologias, cartografias e gestão do território
- 12: Ensino de África e África na Geografia Escolar
- 13: Cooperação Brasil/África: ciência, cultura(s), desenvolvimento

Inscrições e informações: <https://www.even3.com.br/ii-seminario-geoafrica/>



XV ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, Palmas - TO de 09 a 13 de outubro de 2023

GEOGRAFIAS DA ESPERANÇA:
REVISITAR O BRASIL,
DIALOGAR COM O MUNDO.

09 a 13 DE OUTUBRO DE 2023

PALMAS/TO



XV ENANPEGE
ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO
E PESQUISA EM GEOGRAFIA

Os encontros acadêmicos consistem em momentos consagrados no debate científico na medida em que permitem a socialização da pesquisa construída em diferentes campos do conhecimento. Sob esta perspectiva a realização do XV ENANPEGE proporcionará à comunidade geográfica nacional de pós-graduação dar continuidade à troca de experiências científicas e profissionais prejudicadas durante este momento de pandemia, através da apresentação de trabalhos científicos e pesquisas, realizadas nos mais diferentes subcampos da Geografia e áreas afins, bem como discutir os principais temas que envolvem o contexto político e social do país, e, em particular as perspectivas da educação, da pesquisa, da formação acadêmica, da ciência e tecnologia frente ao contexto contemporâneo atual, sobretudo no Brasil.



Nesta XV edição do ENANPEGE o tema do evento será “Geografias da Esperança: revisitar o Brasil, dialogar com o mundo” e norteará as temáticas debatidas nas Conferências, Mesas Redondas e Grupos de Trabalho (GTs). Esta será a primeira edição presencial do evento após a pandemia do Coronavírus/Covid-19. Não obstante, acontecerá ainda num contexto de crises institucionais, notadamente política e econômico-financeira, cujo reflexo se projetou diretamente sobre a organização das universidades e, nelas, sobre os programas de pós-graduação. Isso nos leva a compreender a necessidade de um evento que represente uma transição de cenários. Contudo, nesta edição poderemos também lançar um olhar mais panorâmico sobre os efeitos da pandemia na pesquisa e na produção geográficas e na formação de docente de alto nível. Nesta perspectiva, temos a intenção de realizar um encontro em que a pós-graduação em Geografia brasileira possa olhar para si dentro de contextos nacionais, reconhecer-se e projetar possibilidades, a serem vislumbradas numa perspectiva dialógica com Geografias de outros países

A construção do ENANPEGE aponta uma esperança necessária, concreta e definitivamente assegurada na coragem e na luta, mesmo em tempos sombrios. Isso significa defender a liberdade de pensamento, o diálogo de saberes, a circulação de ideias, a bibliodiversidade e o direito de todos e todas de se expressarem, não só na esfera da academia, mas também do largo tecido social. Do mesmo modo, defender o direito de exporem a sua visão e a sua experiência sobre o mundo do trabalho, a estrutura territorial, a cultura e qualquer tema e assunto que requeiram uma interpretação lúcida para que não redundem em constatações opressoras, muito próprias dos regimes autoritários.

O XV ENANPEGE é uma realização da ANPEGE (diretoria do biênio 2022-2023: Outros Outubros Virão) em associação com o Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFT. Este programa é sediado no campus de Porto Nacional, município distante da capital, Palmas, em 65 km, tendo sido criado no ano de 2011. Próximo de completar doze anos de existência, o PPGG conta com 107 dissertações defendidas até o momento e no ano de 2022 a sua nota no sistema de avaliação da CAPES foi elevada de 3 para 4.

Quando de seu surgimento, em 2011, foi de fundamental importância o estágio de Professor Visitante Nacional Sênior PVNS/CAPES de Ariovaldo Umbelino de Oliveira (USP) na UFT. Doze anos depois, o programa conta hoje com 17 professores, sendo 13 permanentes e 4 colaboradores. Eles estão distribuídos em três linhas de pesquisas: Análise e Gestão Geoambiental; Estudos Geoterritoriais; e Ensino de Geografia, componentes de uma única área de concentração: Dinâmica Geoterritorial e Geoambiental.

O PPGG conta com o suporte dos núcleos: NURBA – Núcleo de Estudos Urbanos, Regionais e Agrários (responsável pela Revista Produção Acadêmica); NEMAD – Núcleo de Educação, Meio Ambiente e Desenvolvimento (responsável pela Revista Interface); e NEUCIDADES – Núcleo de Estudos Urbanos e das Cidades. Além desses núcleos, o PPGG conta ainda com o OPTE – Observatório de Políticas Territoriais e Educacionais e com os laboratórios LEGEO – Laboratório de Ensino de Geografia; LAGET – Laboratório de Estudos Geoterritoriais e LGA – Laboratório de Análises Geoambientais.



Eventos internacionais



UNIVERSITÉ ASSANE SECK DE ZIGUINCHOR -
SÉNÉGAL
UFR DES LETTRES, ARTS ET SCIENCES
HUMAINES
Centre de Recherches Interdisciplinaire
sur les Langues, les Littératures, l'Histoire, les
Arts et les Cultures



6^o Colóquio Internacional

O ESTADO: ENTRE O UNIVERSALISMO E VARIABILIDADE DAS PRÁTICAS

ZIGUINCHOR
Senegal

07, 08 et 09
décembre 2023

UNIVERSITÉ ASSANE SECK

Chamada de
Comunicações

Data limite para a submissão de
propostas : 30 de Janeiro 2023
para os e-mails:
sndong@univ-zig.sn et
ml.manga@univ-zig.sn.



Vie Colloque international
L'ÉTAT :
ENTRE UNIVERSALISME ET
VARIABILITÉ DES PRATIQUES
UNIVERSITÉ ASSANE SECK



Temas :

- O Estado: definições, teorias, ideologias, funções e funcionamento;
- Fronteiras estatais e relações internacionais;
- Estados da África Ocidental: nascimentos, evoluções, escolhas políticas e constrangimentos;
- O Estado: relação entre constituições e convenções internacionais;
- Estado, religiões, empresas, sociedade civil e mídia;
- O Estado: imaginários, representações e formas de contestação nas letras e nas artes;
- O Estado e os direitos humanos na era das redes sociais;
- O Estado entre o local e o global face às alterações climáticas



Vie Colloque international
**L'ÉTAT :
ENTRE UNIVERSALISME ET
VARIABILITÉ DES PRATIQUES**
UNIVERSITÉ ASSANE SECK



Condições de participação:

Aberto a todos os pesquisadores de letras, artes, ciências humanas e sociais, com prioridade para abordagens multidisciplinares

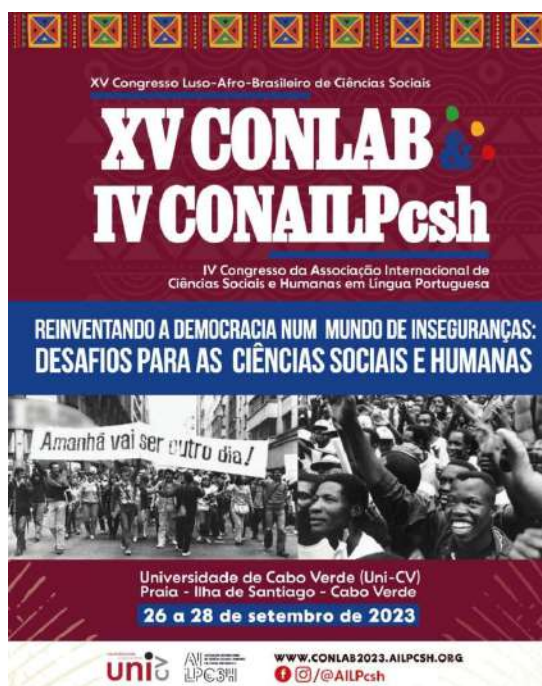
Apresentação de trabalhos:

Idiomas aceites: francês, inglês e português
Titulação mínima: mestrado

Tamanho máximo: 3 000 caracteres
prazo: **30 de janeiro de 2023**

para os e-mails:
sndong@univ-zig.sn e
ml.manga@univ-zig.sn

Taxa de inscrição: 50 000 FCFA



A Associação Internacional de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa (AILPcsh) e a Universidade de Cabo Verde (Uni-CV), universidade anfitriã, tem a satisfação em lançar a **1ª Circular do XV Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais (CONLAB) e do IV Congresso da AILPcsh (CONAILPcsh)**, a serem realizados no período de 26 a 28 de setembro de 2023 na Uni-CV, na cidade da Praia, Ilha de Santiago, em Cabo Verde.



Conclamamos a comunidade científica e a sociedade civil a engajar-se nessa mobilização acadêmica e social em torno de uma temática da mais alta relevância em escala mundial – Reinventando a Democracia num Mundo de Inseguranças: Desafios para as Ciências Sociais e Humanas.

São encontros e encantos à vista em setembro de 2023, na Ilha de Santiago em Cabo Verde! Acompanhem as redes sociais da AILPcsh e fiquem atentos/as para o lançamento do site e abertura e inscrições para submissão de propostas

<https://www.ailpcsh.org/2023/03/01/1a-circular-internacional-xv-conlab-e-iv-conailpcsh/>



RECONFIGURATIONS IN AFRICA - AND IN AFRICAN STUDIES

30 September - 02 October 2024, Bayreuth

The Institute of African Studies at the University of Bayreuth will be hosting the biannual conference of the Association for African Studies in Germany e.V. (VAD) from 30 September - 02 October.

The conference theme is Reconfigurations in Africa - and in African Studies, addressing current and past crises and processes of transformation on the African continent, as well as the need to critically reflect on the means — academic, artistic and otherwise – by which we approach them globally to expand knowledge production. To this point VAD2024 aims to bring Africa-related institutions outside of Africa, including museums, universities and associations, into conversation with parallel institutions in Africa.

VAD2024 will be held in a hybrid format to enable wide participation. Seven unique streams invite academics, activists, politicians, and artists to explore these themes from inter- and transdisciplinary perspectives.

KEY DATES

- 28 June 2023 : Call for Panels begins
- 30 September 2023: Call for Panels ends
- 4 December 2023: Call for Papers begins
- 31 January 2024: Call for Papers ends
- 12 February 2024: Deadline for accepting / rejecting papers
- 29 September 2024: Young Scholars Day
- 30 September - 2 October 2024: VAD Conference

More information at: <https://nomadit.co.uk/vad/vad2024/>



The 23rd Annual Africa Conference
The University of Texas at Austin

Call for Papers

Theme: African Knowledge Systems
Conference Model: In-person & Virtual

Date: April 4th to 7th, 2024

Email: austinafricaconference2024@gmail.com

The 23rd Annual Africa Conference at the University of Texas at Austin calls for submissions of papers in the humanities, social sciences, sciences, and other disciplines on the multifaceted nature of African knowledge systems. The objective of this conference is to encourage conversations rooted in the rich and diverse knowledge of the African people, focusing on African epistemologies and ontologies that have shaped the continent's worldview.

African knowledge systems, which are built on a profound understanding of the relationship between humans, nature, and the universe, place a strong emphasis on culture. African knowledge systems are dynamic, not static, and they are always developing to meet the diverse demands of African civilizations. Indigenous knowledge, deeply ingrained in the history and cultural traditions of the African continent, is abundant. Agriculture, medicine, technology, philosophy, linguistics, and spirituality are just a few of the many disciplines covered by this knowledge. African knowledge systems are being marginalized, neglected, and erased in modern-day African society, among other problems. By analyzing the significance of African knowledge systems in the development of Africa, the conference seeks to solve these issues.



We welcome submissions for papers, roundtable discussions, panels, and creative works/performances that critically address these and other relevant themes pertaining to African knowledge systems.

Accordingly, we welcome submissions that include but are not limited to the following sub-themes and topics:

- Temporalities of African Knowledge Systems
- African Agriculture and Sustainable Development
- African Arts and Ritual Practices,
- African Music, Dance, Film and Theater
- African Cosmology and Astronomy
- African Cultural Heritage and Museums
- African Economic Systems and Entrepreneurship
- African Education and Pedagogy
- African Environmental Ethics and Conservation
- African Film and Theater
- African Food Systems and Culinary Arts
- African Gender and Sexuality Studies
- African History and Archaeology
- African Knowledge Systems and Conflict Resolution
- African Knowledge Systems and Decolonization
- African Knowledge Systems and Globalization
- African Knowledge Systems and Social Justice
- African Knowledge Systems and Sustainable Development Goals
- African Languages and Linguistics
- African Literature and Literary Criticism
- African Oral Tradition and Storytelling
- African Philosophy, Epistemology, and Ontology
- African Political Systems and Governance
- African Science and Technology in Indigenous Knowledge Systems
- African Spirituality and Religion
- African Traditional Medicine and Healing Practices

Scholars from different fields and regions will be able to communicate, share ideas, and get feedback at the conference. As in past years, participants will be chosen from all over the world. Attendance and paper presentations by graduate students are also encouraged. According to similarities in theme, topic, discipline, or geographic focus, submitted papers will be assigned to panels. Selected articles will then be published in several book volumes. Submissions examining the complexity of African knowledge systems and their significance in determining the future of African cultures are welcome.

Conference information and registration will open on **September 01, 2023**.