

# O MURO E A LINHA: NOTAS ETNOGRÁFICAS EM TORNO DE UMA CONTROVÉRSIA SOCIOTÉCNICA NO NORTE DE MOÇAMBIQUE

**Ana Luisa Jorge Martins**

Graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Minas Gerais .

**Contato:**

analuisajmartins@gmail.com

**Helena Santos**

**Assunção**  
Mestranda em Antropologia Social pelo Museu Nacional/ UFRJ.

**Contato:**

helena.sassuncao@gmail.com

**Raul Lansky de Oliveira**

Graduando em Ciências Sociais Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG.

**Contato:**

raullansky@gmail.com

**Palavras-chaves:**

Controvérsias sociotécnicas; Moçambique; Corredor Nacala.

**Keywords:**

Sociotechnical controversies; Mozambique; Nacala Corridor.

**RESUMO:** Este artigo retrata parte dos resultados de um trabalho de campo na cidade de Nampula, em Moçambique, realizado no contexto de uma pesquisa acerca das controvérsias sociotécnicas envolvidas no processo de reestruturação de uma linha férrea financiada pela Vale S.A. para o escoamento de carvão mineral. O foco deste trabalho de campo foi um trecho da linha que perpassa dois bairros de Nampula, afetando a vida dos moradores e trazendo discussões e disputas ligadas não só à linha férrea, mas também ao aparato de apoio a tal reestruturação, como muros e pontes. Construídos em meio a uma área habitada por uma comunidade que cresceu junto à linha, diferentes relações são criadas a partir da interação desses agentes humanos e não-humanos. Abordamos as dinâmicas e relações envolvidas nesse processo a partir desse estudo inicial, de cunho etnográfico.

**ABSTRACT:** This article portrays the partial results of a fieldwork in the city of Nampula, Mozambique, made as a part of a research concerning the sociotechnical controversies involved in the process of restructuring a railroad funded by Vale S.A. for the flow of coal. The focus of this field work is a particular stretch of the railroad that runs through two districts of Nampula, and which affects the lives of residents and brings related disputes connected not only to the railway line, but also to the apparatus to support such restructuring, such as walls and bridges. Built in the middle of an area inhabited by a community that grew along the line, different relationships are created from the interaction of these human and non-human agents. We address the dynamics and relationships involved in the process based on this initial ethnographic study.

## Introdução

Escrito por seis mãos, mas experienciado por cinco pessoas, este trabalho faz parte da etapa inicial de uma pesquisa maior, intitulada: "A Vale em Moçambique: mapeando controvérsias sociotécnicas em África e alhures"<sup>1</sup>. Fizemos parte da primeira equipe que fez o trabalho de campo em Moçambique, sendo acompanhados por Patrick Arley e por Eduardo Vargas.<sup>2</sup> Nosso trabalho de campo se deu principalmente na cidade de Nampula, capital da província de Nampula, a terceira maior cidade de Moçambique e a maior da região norte do país. A cidade é cortada por uma linha férrea, que há muitos anos é usada como via de transporte de passageiros e é essencial para o abastecimento de alimentos: grande parte da produção agrícola da província chega à Nampula pelo comboio. Esta linha férrea faz parte de um mega-projeto de infraestrutura nomeado Corredor Nacala, que foi planejado para possibilitar o transporte do carvão mineral no norte do Moçambique, da mina de Moatize até o porto de Nacala. Durante o trabalho de campo no bairro Natikiri, foram observadas diferentes interações criadas a partir do encontro entre as modificações da linha e a comunidade que lá vivia.

O artigo pretende abordar os sentidos e práticas que os moradores dos bairros de Natikiri e Murra-

paniua empregam para lidar com a construção de um muro de vedação em torno da linha férrea. Em um primeiro momento, tentamos situar e descrever a paisagem dos bairros periféricos de Nampula, em seguida abordamos mais precisamente o muro que está sendo construído ao longo da linha férrea, e as formas como a população local lida com ele: as táticas cotidianas que reinventam e transformam esse novo elemento. Atentamo-nos para os fluxos humanos e não-humanos afetados pelo muro, e, com isso, tentamos delinear algumas das controvérsias sociotécnicas envolvidas no processo de construção da linha e do muro, discutindo sobretudo o conceito de 'desenvolvimento' mobilizado em torno da obra.

O método de mapeamento de controvérsias sociotécnicas desenvolvido a partir da teoria ator-rede de Bruno Latour nos permite olhar para esses processos de forma dinâmica e complexa, envolvendo atores humanos e não-humanos, e para os debates gerados em torno deles.<sup>3</sup> O caráter incerto e em aberto das controvérsias é fecundo para se pensar em mega-projetos em fase de construção como é o caso da linha férrea do Corredor Nacala. Este estudo é uma etapa inicial de uma pesquisa maior que tem por objetivo realizar o mapeamento das controvérsias sociotécnicas do projeto da Vale em Moçambi-

que. Assim, apresentamos, neste texto, um estudo de caráter etnográfico, que deverá contribuir posteriormente para a realização de um mapeamento que possa tornar visível, de outra forma, os processos e dinâmicas que tentamos aqui descrever.

## Os bairros e a cidade

Pessoas indo e vindo em um ritmo cotidiano utilizam passos largos para atravessar a linha ferroviária. Os tijolos são postos um a um por funcionários uniformizados até criar-se um muro que cega a visão das casas. A vida de uma comunidade frente a uma linha ferroviária, este é o cenário inicial no qual encontramos o bairro de Natikiri. Tal localidade explorada pela equipe de pesquisa se encontra, nas palavras dos moradores, “fora da cidade” apesar de estar do lado de um dos maiores mercados de Nampula. Esse termo advém do fato que, para eles, a “cidade” corresponde ao centro da capital provincial, onde as ruas são asfaltadas, as casas enumeradas, para onde é necessário deslocar-se para acessar a maioria dos serviços disponíveis no município. Se um dos fatores marcantes da “cidade” é o asfalto, o mesmo só pode ser visto na Avenida do Trabalho, a única rua asfaltada na região da Faina, que abriga Natikiri. Não é possível coordenar o início e o fim da região por endereços, pois este é um recurso que não existe nas redondezas. No entanto, isso não impede as pessoas de se localizarem e indicarem os diferentes lugares em sua volta, assim como de nos mostrar os limites de um bairro para o outro.

Embora seja recorrente usar a palavra “cidade” para designar o centro urbano da localidade, em oposição à periferia, e isso também ocorra em Belo Horizonte ou outras cidades do Brasil, o que nos chamou atenção foi a forte diferença entre as paisagens da cidade e dos bairros em Nampula. Os bairros periféricos apresentam uma paisagem bastante distinta do centro urbanizado de Nampula, com suas ruas planejadas de uma cidade construída para abrigar os militares na época da colônia. Uma paisagem que parece transitar entre o urbano e o rural, pelo tipo de construção, pelas práticas e costumes dos moradores, e pela importância da agricultura como fonte de alimento ou de renda para muitos deles. São bairros com ruas de terra, muitos becos que se confundem em vias de passagens ou quintais das casas. As casas, em sua grande maioria, são pequenas, de barro, como o “pau-a-pique” no Brasil, com telhados de zinco; outras são construídas com blocos de areia e cimento. Há algumas vias principais com ruas de terra mais alargadas, onde passam motos e em algumas

até carros, e os locais de grande fluxo de pessoas costumam ter sacolas de plástico e outros tipos de lixo no chão acompanhando a via.

A linha férrea que estudamos divide os bairros de Natikiri e Murrapaniua. O Natikiri é um bairro circunscrito pela estrada (Avenida do Trabalho) de um lado – a região também conhecida pelo nome de Faina, uma antiga padaria que era referência no local – e a linha férrea do outro, e se estende entre o mercado Resta e o mercado Trentren. O Murrapaniua é um bairro maior, cujo único limite claro é a linha férrea, e se estende em profundidade até as divisas do distrito de Nampula com o distrito de Rapale. Muitos moradores desses bairros ainda têm pequenas “machambas” (roças) perto de suas casas ou no distrito de Rapale, e se alimentam com o que plantam. Outros têm pequenas vendinhas, fazem bicos, muitas mulheres vendem uma bebida tradicional chamada “cabanga” (uma espécie de mingau de milho fermentado alcoólico), mas a grande maioria dos jovens e adultos não possui emprego formal.

As diferenças entre bairro e cidade são marcadas também pela língua. Moçambique possui uma grande diversidade étnica e linguística, e na província de Nampula a maioria da população tem como sua primeira língua o macua (*emákhwa*). Trata-se, para estas pessoas, da primeira língua, aquela que se aprende em casa; enquanto o português é ensinado mais tarde nas escolas. Nos bairros, como no Murrapaniua e no Natikiri, a língua macua é completamente predominante. Já na cidade o macua é também falado na rua, mas nas instituições e estabelecimentos mais formais o português predomina.<sup>4</sup>

Quando chegamos ao apartamento<sup>5</sup> que nos abrigou em Nampula não tínhamos ideia dessa diferença entre bairro e cidade. Se em um primeiro momento estranhámos um pouco a localização - um prédio na beira de uma estrada recém-construída (uma avenida urbana que se torna estrada regional à medida que se afasta da cidade) - na primeira incursão pelo bairro que se estendia atrás do prédio, descobrimos que, coincidentemente, estávamos muito perto da linha férrea que estávamos estudando. Nas incursões pelo bairro, passamos pelos quintais ou na frente das casas moradores. Algumas pessoas ficavam sentadas em frente às suas moradias com o olhar atento ao movimento dos vizinhos e estranhos, por vezes com a iniciativa de cumprimentar primeiro (“ehale!”) e perguntar sobre o itinerário, de onde está vindo e para onde está indo? (“munro wowi?”). A resposta da equipe se repetia regularmente durante os três meses: vamos até a linha ferroviária (“kinro ochiporo”).<sup>6</sup>

**1** A pesquisa foi realizada em uma parceria da UFMG com a Universidade Lúrio (Moçambique), contemplada pelo Edital Pro Mobilidade CAPES/AULP 48/2014.

**2** Patrick Arley é doutorando do PPGAN-UFMG e Eduardo Vargas é professor do Dept. Antropologia da UFMG, coordenador da pesquisa e do Laboratório de Antropologia de Controvérsias Sociotécnicas, LACS-UFMG. Patrick ficou conosco durante os quatro meses em que permanecemos em Moçambique, entre Janeiro e Maio de 2015, dos quais três meses foram passados na província de Nampula. Eduardo Vargas esteve conosco nos primeiros vinte dias em Nampula e nos últimos vinte dias em Maputo. Somos gratos aos moradores do bairro e demais que nos acolheram e contribuíram para essa pesquisa, em especial Agostinho, Atumane, Ilda, Esmeralda, Julieta, Daniela, Ossa, Victor e Jacinto (Ajas). Também agradecemos a parceria e apoio providos pela Universidade do Lúrio, especialmente ao reitor Jorge Ferrão, a Seana, Helder e Miguel. Utilizamos os nomes reais das pessoas no texto pois elas estavam cientes da pesquisa e aceitaram ser entrevistadas ou que as conversas fossem registradas.

**3** Sobre a teoria ator-rede e o mapeamento de controvérsias sociotécnicas ver, entre outros, VENTURINI, Tommaso. (2010), “Diving in Magma: How to Explore Controversies with Actor-Network Theory”, in Public Understanding of Science, 20:4.

LATOUR, B. Reagregando o social: uma introdução à teoria do ator-rede (2012).

**4** No banco Barclays, por exemplo, havia um comunicado dizendo que “todos os instrumentos de pagamento apresentados devem ser integralmente expressos em língua portuguesa”; caso algum cliente tivesse dúvidas ou dificuldades ele deveria pedir assistência para os agentes.

**5** Apartamento gentilmente cedido pela UniLúrio, em contrapartida ao acolhimento dos estudantes moçambicanos pela UFMG.

**6** Ehale é o cumprimento macua, equivalente a um “como vai?”. “Munro wowi” seria “para onde vais?”; nos

Figura 1- A "ponte": passarela provisória que conecta os bairros de Natikiri e Murrapaniua



Foto: Helena Assunção

chamou atenção como as pessoas tinham o hábito de perguntar para os outros onde estão indo. Claro que no nosso caso éramos transeuntes, estrangeiros ("vientes"), estávamos sempre passando por eles, mas mesmo entre eles essa pergunta é muito frequente. "Kinro ochiporo" "vou pra linha", "chiporo" também é o nome do próprio comboio. Durante os três meses que lá estivemos nos esforçamos para tentar aprender a língua macua, mas evidentemente o tempo foi insuficiente para aprendê-la. Nos impressionou como o pouco que 'apanhamos' da língua era capaz de transformar nossa relação com um falante: parecia que éramos recebidos com uma simpatia muito maior a partir de simples 'ehale'. Tal situação em geral gerava algo de "cômico" ou ao menos um estranhamento seguido por risadas por parte dos macuas, surpreendidos ao ver brancos tentando aprender a língua nativa.

7  
"Daqui a nada" é uma expressão local muito eloquente que remete ao "daqui a pouco tempo". Essa expressão deu nome a um documentário realizado por Mariana Santarelli e Leonardo Nabuco sobre o Corredor Nacala, encomendado pela ONG ActionAid. Eles estavam filmando na época em que chegamos em Nampula. O documentário está disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=z7lo70TXNmk>.

### A linha e o muro: delineamentos e projeções

Descobrimos que o local onde estávamos morando se situava entre duas vias primordiais de acesso e fluxo de pessoas e mercadorias para a cidade de Nampula e arredores, a via de asfalto e a via férrea (ver Fig. 2 abaixo). Atravessávamos cotidianamente essas duas vias. Na estrada, apenas uma travessia rápida, que requeria agilidade e atenção, pelo grande movimento de caminhões, carros, motos e "chapas" (as vans que funcionam como transporte coletivo e fazem paradas em vários pontos da estrada). Na linha férrea, o movimento já era outro: podíamos tangenciar os trilhos, cruzar com crianças brincando, jovens conversando e adultos sentados nos trilhos

e dormentes. Assim, se por um lado o movimento dos pedestres e a sociabilidade na estrada parecia determinado pelo tempo e ritmo dos veículos, o fluxo de pessoas na linha já seguia uma outra lógica, funcionando como espaço de sociabilidade (distinto daquele da estrada), pela ausência de comboios (quando chegamos, a linha estava interrompida, mas em tempos normais circulam apenas um ou dois por dia). Mas o que acontece com esse fluxo de pessoas quando *se projeta* que o fluxo das máquinas locomotivas vai aumentar drasticamente? O que acontece com esse espaço e com as pessoas que vivem e circulam nele, quando *daqui a nada* ele se tornará um local de risco, e a possibilidade de acidentes irá aumentar?

Figura 2 - Mapa dos bairros Natikiri e Murrapaniua



Fonte: Google Maps

Figura 3 - Mapa do Corredor Nacala



fonte: <http://cdn.co.mz/sobre-a-cdn-2/>, acesso em 17/08/2016.

Considerar o efeito do que está por vir sobre o que vivemos no momento presente<sup>8</sup> nos ajuda a pensar o que acontece nessa linha, e mais genericamente, em muitas localidades por onde passam os mega-projetos. Trata-se justamente de projetos, uma realidade que ainda está por vir, um carvão a ser retirado do solo<sup>9</sup>, transportado, escoado, vendido, consumido. Um trem de carvão que vai passar ali. Essa cadeia ainda não está completa, mas ainda assim parece fazer sentido. Todo um curso de ações se segue operando na lógica do desenvolvimento, o que influencia fortemente as condições e possibilidades do presente. Por várias vezes foi ouvido em campo que este desenvolvimento seria algo inevitável e até mesmo desejável, tanto na fala de parte da população quanto por instituições como a Vale e CDN. No entanto, como veremos no caso dessa linha, as possibilidades não são barradas pelos muros da lógica desenvolvimentista. É necessário olhar para as dinâmicas e fluxos já existentes naquele local para compreender as ações e os sentidos que serão mobilizados junto ao muro e à linha.

A linha vivenciada por nós traça o limite entre os bairros de Natikiri e Murrapaniua, mas não chega a dividi-los, pois as pessoas circulam ali, passam de um lado para o outro para buscar água, ir à escola ou ao posto de saúde. No início do nosso trabalho de campo, em janeiro e fevereiro de 2015, não era raro ver no final da tarde vários grupos de pessoas sentadas nos trilhos a conversar – de adolescentes a senhoras, para não falar das crianças que estão sempre ali brincando<sup>10</sup>.

Com o comboio passando uma ou duas vezes ao dia, não parecia ser algo urgente ou imperativo a construção de um muro de vedação da área da linha. Pela quantidade de pessoas que circulava pela linha, e mesmo sentava nos trilhos como ponto de encontro ou brincadeira, a linha nos pareceu integrada à cidade e às áreas imediatamente ao seu redor. Um bom

exemplo dessa integração são os mercados – pelo menos três – que estão bem ao lado da linha; muitas vezes o comércio era feito até em cima dela. Perto da Estação do Comboio na cidade existe um mercado onde grande parte das mercadorias é vendida em cima e ao lado dos trilhos de uma antiga linha; a atual – ainda não reabilitada – fica bem ao lado, a menos de três metros, e é passagem para se ter acesso ao restante do mercado.

Havia alguns pontos certos para se cruzar a linha, e quando começamos a frequentá-la já havia um muro de concreto, de aproximadamente 2m de altura, construído de um dos lados. Assim, chegávamos até ela por um caminho de terra que era uma das vias principais daquela área do bairro, e tínhamos que pular o muro para chegar ao bairro vizinho ao Natikiri, o Murrapaniua. Do “nosso lado”, o muro ainda não havia sido construído devido a problemas de indenização: algumas casas ainda teriam que ser demolidas por estarem “no caminho” do muro, ou seja, a menos de 6 metros de distância da linha. Sr. Agostinho, o secretário do bairro de Natikiri<sup>11</sup>, nos informou que esses trechos seriam terminados assim que se resolvesse a questão da indenização. Assim, a cada semana, um novo trecho era construído, sem necessariamente seguir uma continuidade, e víamos o acesso à linha e a possibilidade de cruzá-la ficar cada vez mais complexa. A cada semana, o nosso ponto de cruzamento poderia estar mais afastado por conta disso.

O propósito primeiro do muro, para aqueles que o constroem e nos discursos oficiais, é impedir o acesso das pessoas à linha, por medidas de segurança. Se naquele momento específico, janeiro/fevereiro de 2015, não havia comboios passando (houve interrupção das vias férreas devido às chuvas), *projeta-se* que em pouco tempo aquela população veria vinte comboios, com uma extensão de 2 km, levando carvão mineral a céu aberto, circulando a cada dia<sup>12</sup>. No entanto,

**8** Essa noção foi discutida por Gabriel Tarde em um interessante ensaio intitulado A ação dos fatos futuros. Para nossos propósitos, vamos apenas utilizar a implicação dessa ideia para nosso objeto de estudo.

**9** O carvão da mina de Moatize já vem sendo explorado há muito tempo, mas pela primeira vez será escoado pelo Norte do país.

**10** Quando chegávamos o número de crianças na linha aumentava ainda mais. Elas vinham com um estranhamento nos seguindo, admiradas e com medo, querendo brincar com a gente ou simplesmente curiosas. As primeiras vezes que fomos à linha para filmar nos deparávamos com 30 a 40 crianças nos seguindo, querendo tirar fotos, fazendo estripulias. No último mês, isso já não acontecia: nossa presença ali já não era novidade e nem éramos tão estranhos mais.

**11** Ele se apresentou como secretário do bairro, representante da Frelimo ali (partido no poder desde a independência). Recentemente a Frelimo perdeu as eleições municipais para um novo partido, MDM, portanto havia também um recente secretário do bairro da MDM com quem se disputava a autoridade no bairro. Isso ilustra um pouco uma situação que vivenciamos muito em Moçambique: a superposição de autoridades locais tradicionais e administrativas/formais de vários tipos. Como interagimos mais com o Sr. Agostinho, ele foi a figura de autoridade local que nos contou sobre a história do bairro, da construção da estrada e do muro na linha.

**12** Essas informações nos foram fornecidas em uma conversa com Vanessa Oliveira, do gabinete de comunicação e imagem do CDN (Corredor de Desenvolvimento do Norte – uma concessionária vinculada à Vale S.A. que opera os trilhos da CFM Caminhos de Ferro de Moçambique nessa região).

enquanto isso não se torna uma realidade mais palpável para essa população, enquanto os comboios

não circulam, o muro não funciona exatamente como uma proteção (que será sua intenção futura).

Figura 4 - O "muro-varal", visto do quintal de D. Ilda



Foto: Raul Lansky

**13** Impressionou-nos o fato de que diversas vezes algum morto apareceu como um dos atores afetados pelo empreendimento. A morte se faz muito presente no cotidiano daquelas pessoas, assim como os laços com seus antepassados aparecem fortes em suas falas. De acordo com os costumes macua os mortos devem ser enterrados no mesmo lugar de sua família para que ele possa ter descanso. Esse ponto ganhou maior destaque quando o secretário do bairro, Sr. Agostinho, nos levou até o cemitério da comunidade. Ele chamou a atenção para o fato de que, apesar do cemitério estar localizado do lado de Natikiri, muitas famílias que moram no Muruapaniua também o escolhem para poder enterrar os seus mortos. A construção do muro traz uma incógnita para a população que é obrigada a achar soluções e alternativas para que as suas tradições possam ser seguidas.

**14** Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN): Empresa concessionária, controlada pela VALE, que possui os direitos sobre a construção e manutenção da linha férrea do Corredor Nacala. A CDN contrata empresas terceirizadas para a construção do muro.

**15** Isso foi uma situação muito recorrente em nosso trabalho de campo. Diversos funcionários públicos ou de empresas tiveram receio de falar abertamente e demandavam uma autorização prévia de seus superiores. Muitas vezes esses superiores estavam em Maputo, a capital, onde está a sede do governo e das empresas, e não conseguíamos, portanto, gravar o que queríamos. Muitas informações foram recolhidas em conversas informais.

### Transpor o muro, reinventar o muro

No planejamento oficial, o muro deveria impedir, sobretudo, as crianças de circularem naquela área. Esmeralda, uma mulher de 28 anos que mora ao lado da linha com suas três filhas pequenas e seu marido e que viu o muro sendo construído em seu quintal, (muitos moradores inclusive chamam o próprio muro de "quintal"), nos contou que se sentia mais segura em relação às suas filhas, que agora não ficam o dia todo brincando na linha férrea. No entanto, se a interrupção do fluxo de passagem ali representou uma maior segurança, sobretudo para crianças menores, a canalização desse fluxo em um ponto específico gerou outros problemas. O "lugar certo" de atravessar era uma "ponte" (no Brasil, passarela), que ficava a mais ou menos 1 km de onde costumávamos atravessar. Trata-se de uma construção de andaime muito precária, muito alta e muito instável (balançava muito quando passávamos em cima). As crianças gostavam de usar as barras metálicas para se dependurar, e Esmeralda nos contou que já havia ocorrido três mortes por acidente desde a implantação. Os degraus eram muito íngremes, e os adultos reclamavam: *como é que passarão as senhoras ali? Ou uma mulher grávida? Como passar com a mota? Como é que levaremos o morto para o cemitério? Passar com o caixão na ponte?*<sup>13</sup>

Portanto, enquanto o muro não está completamente fechado, poucas pessoas se dispõem a utilizar aquela passarela, por sua inconveniência e periculosidade, apesar das tentativas de "conscientização" da população. Uma das intervenções da CDN<sup>14</sup> se

baseou na conscientização para mudança de hábitos: a linha deveria deixar de ser um local de passagem de pessoas ou mesmo de encontro. Esse trabalho se deu por pessoas contratadas pela empresa como "monitores sociais" para fiscalizar e estimular essa mudança de hábito, antes que esse fosse impossibilitado pela vedação do muro. Durante todo o dia havia monitores sociais lembrando aos moradores que não era bom andar ou sentar sobre os trilhos, que as pessoas não deveriam pular o muro, que tinham que começar a usar a ponte para atravessar. Além disso, davam broncas e afugentavam as crianças, sobretudo aquelas que gostavam de brincar nas estruturas da passarela. Apesar de serem pequenas, parecia ser sempre mais difícil conduzir o fluxo de crianças do que de adultos, determinar por onde elas iriam passar. Chegamos a presenciar um monitor social se irritando com algumas e jogando pedras para afugentá-las da passarela. Os monitores sociais conversavam conosco, mas ficavam muito desconfiados, sobretudo quando estávamos gravando alguma coisa na linha. Nenhum deles concordou em ser entrevistado, pois é sempre necessária a autorização dos superiores.<sup>15</sup>

Um muro – a princípio para garantir a segurança das pessoas – é erguido, e os fluxos de passagem já estabelecidos são cortados. A opção de passagem disponibilizada, entretanto, não corresponde aos costumes e usos que tinham as passagens antigas. Naquela região – como em tantas outras de Namíbia e Moçambique em geral – muitas mulheres vão buscar água no poço ou em alguma torneira na casa de alguém, e voltam trazendo os baldes de água na cabeça. Como prosseguir agora, se um muro tampou

a passagem antiga? Como atravessar a altíssima passarela com um balde de 20 litros na cabeça?

Enquanto o comboio não está na condição de atropelar as pessoas, o muro não está na condição de proteger ninguém. O muro ganha outros sentidos no contexto do presente: o primeiro é o da interrupção do fluxo de pessoas. Assim torna-se necessário pular o muro, atravessar esse obstáculo. Nos primeiros dias que passeamos pela linha, vimos buracos no muro e pensamos que eram vestígios de ações "contra" o muro, "resistências", tentativas de quebrá-lo, de danificá-lo.

Um dos primeiros contatos que fizemos foi Atumane, um estudante universitário que morava com a família em Murapaniua. No segundo encontro com ele, quando estávamos na linha ele nos convidou para sentarmos com ele no quintal de sua casa (que ficava logo atrás do muro), o que levou Ana a descrever em seu diário de campo: "Atumane nos encorajou a pular o muro sem nenhum alarde. E foi apenas quando procurei algum lugar para colocar o meu pé para pegar impulso para o pulo que percebi que o muro possuía vários buracos bem no meio dele, na altura perfeita para afixar o pé. Atumane explicou que esses buracos foram feitos pela própria população para poder facilitar o pulo"<sup>16</sup>. Pouco tempo depois, vimos várias

pessoas usando esses mesmos buracos para subir, escalar o muro e assim poder atravessá-lo ou até brincar nele. Tais buracos eram feitos discretamente, provavelmente à noite, e muitos disseram que eram feitos pelas crianças. Os buracos eram muito mais do que negações do muro: eram o próprio muro transformado, apropriado pelas crianças, apropriado para as crianças.

Os buracos-degraus possibilitavam a continuidade do fluxo; tornaram-se uma opção mais acessível do que dar grandes desvios até passagens onde o muro ainda não estivesse erguido. Os buracos-degraus se espalhavam ao longo dos trechos habitados por onde o muro passa, mas se concentravam exatamente nos antigos caminhos de maior fluxo de pessoas, agora bloqueados pelo muro. O salto não era feito sem dificuldades, especialmente para os mais velhos ou por pessoas com debilidades; mas outros objetos foram mobilizados para facilitar o acesso. Durante algum tempo foi utilizada uma rampa de madeira que facilitava o acesso das mulheres, por exemplo, pois, devido à roupa que se usa cotidianamente – a capulana, um tecido amarrado na cintura como uma saia comprida – a mobilidade das pernas fica um tanto restringida e dificulta o movimento de saltar o muro.

Figura 5 - Os "buracos-degraus"



Foto: Raul Lansky

Erguidos a princípio para impedir a circulação de pessoas, os muros ganharam então outros usos e significados: nas paredes intransponíveis surgiram esses buracos-degraus; cores e estampas de roupas lavadas e capulanas começaram a colorir o concreto cinza do agora muro-varal; e para as crianças o muro

era também um novo lugar de subir, brincar e 'passar ar'<sup>17</sup>

Essas ações que transformam o muro e reinventam usos e significados para ele poderiam ser chamadas de *táticas*, retomando o conceito de Michel de Certeau (CERTEAU, 2000). Elas se opõem às ações

<sup>16</sup> Optamos por manter alguns trechos na primeira pessoa, explicitando de quem é a fala, pois eles evidenciam as dificuldades de se produzir textos etnográficos em equipe. Estávamos juntos e pensamos nesse texto juntos, mas a experiência (e sobretudo a corporal) é sempre subjetiva e particular a cada um de nós. Se nos textos acadêmicos é muito comum utilizar-se um "nós" que mascara a subjetividade do "eu" que enuncia, aqui os nós reflete três sujeitos ou mais que nem sempre podem ser aglutinados.

<sup>17</sup> 'Passar ar' é uma expressão que ouvimos muito em Nampula, algo que pra nós seria 'tomar ar'; lugar aberto onde se pode refrescar com o vento e a passagem de ar.

*estratégicas* - como a estratégia da empresa ao criar um muro de proteção que isola a linha férrea e corta o fluxo de pessoas – que delimita um objetivo, estabelece regras e modos de procedimento; possui a capacidade de produzir e impor. As *táticas* seriam os procedimentos “minúsculos e cotidianos” que se insinuam, se fazem na ocasião, sem um projeto específico, um traçado, um espaço delimitado. Essa dicotomia é ressaltada para dar visibilidade a essas ações mais escorregadias que acontecem na vida cotidiana, mas é claro que existem dimensões táticas na construção do muro e no trabalho de uma empresa, bem como existem ações estratégicas que são tomadas pela população, sobretudo quando se organiza enquanto sociedade civil para pautar suas demandas.

Não se trata tampouco de pensar que as estratégias são ações em escala macro e as táticas em escala micro, mas apenas lembrar que as condições e possibilidades nunca conseguem ser totalmente previstas e controladas na esfera onde são tomadas as decisões das grandes empresas. As condições também concernem a criatividade das pessoas, a transformação da matéria, do concreto do muro, condições que alteram drasticamente e ampliam o horizonte de

possibilidades. O que vimos ali, naquele momento, é que a realidade do muro não se limita à certeza de sua função.

Se o projeto da empresa implica mudanças no momento presente, não é possível, no entanto, prever tudo que vai acontecer. As possibilidades do presente e do futuro não podem ser capturadas em uma única direção, como a linha férrea ideal do projeto, ligando um ponto ao outro para passar o carvão. Elas se desdobram em várias linhas, dificultando cercar o caminho futuro, o que acontecerá. As ações táticas e estratégicas usadas pela população local e pela empresa, as disputas travadas com organizações da sociedade civil ou as atitudes do governo, vão moldando um caminho tortuoso permeado de incertezas, que nos permite em alguma medida apreender a complexidade dessa controvérsia sociotécnica ainda em aberto. Não podemos deixar de levar em conta que alguns atores têm mais poder de decisão, que existem conflitos de interesse, mas acreditamos ser importante não subestimar a capacidade das pessoas de transformar aquilo que lhes é imposto, inventando novas possibilidades e novos sentidos para as coisas.

Figura 6 - o muro como obstáculo transposto



Foto: Raul Lansky

### Outros fluxos, outros obstáculos

Para além da questão mais óbvia e direta do impedimento de passagem das pessoas, os muros provocaram também danos indiretos, com consequências e táticas talvez inesperadas. A construção dessas duas extensas paredes de concreto afetou também a passagem e o escoamento das águas pluviais. Na construção foram deixados vãos do tamanho apro-

ximado de um bloco de concreto para passagem de água, de tantos em tantos metros. Acontece que essa nova barreira ao livre escoamento das águas causou desconforto e provocou algumas intervenções. Ali no bairro do Natikiri, em frente à casa de um senhor, as águas de uma chuva encontraram a nova barreira e, mesmo com os vãos de escoamento, represaram em uma quantidade que o incomodou. A tática utilizada foi quebrar partes do muro para aumentar o tama-

nho do vão, para que a água escoasse mais facilmente. Já do outro lado da linha os problemas foram mais sérios. Os vãos deixados para escoamento das águas foram tampados por alguns moradores – com terra, sacos, areia, entulho – para impedir que as pequenas corredeiras de água represada entrassem diretamente em seus quintais. Isso fez com que a água represasse ainda mais; e a força dessa água acabou por derrubar uma parte do muro. Com isso, formou-se ali um pequeno riacho que escoou toda a água represada pelo muro na área; essas águas foram descendo pelo bairro com uma velocidade e força inesperadas, passando por locais onde antes não passava e causando destruições, partindo e levando casas de adobe pelo caminho.

Xavier Marchá é um senhor que vive no bairro de Murapaniua, logo em frente à linha. Indagado sobre o motivo de ele ter fechado o vão para escoamento de água no muro logo em frente a sua casa, Xavier respondeu: “Acabaram de cair casas aqui, através das águas. Por isso que a população arranja formas de tapar os furos. (...) O próprio muro da linha férrea caiu por causa das águas. (...) Até outras pessoas que viviam da outra margem arranjaram tentativa para aquelas águas que invadiam casas deles para poder água sobressair para a linha férrea. Porque não havia alternativas né? (...) Por isso que, de lá mesmo até aqui, não só esse bairro, outras pessoas fecharam mesmo. Por isso que água que vem de lá vem com alta velocidade. Uma criança dessas pode vir ser recolhido. A própria linha férrea está a sofrer. Teria mesmo de arranjar formas de fazer uma valeta melhorada até lá mesmo em baixo. Estamos a passar mal. A própria linha férrea está a passar mal, está a se partir”.

Além das mudanças nos fluxos das águas, também existe a questão da falta de poços em uma parte do bairro. É difícil pensar como as mulheres vão fazer para buscar água quando o muro for completamente fechado, e quando colocarem o arame em cima para que ele termine de completar sua função de vedação. Em conversa com Esmeralda, ela nos relatou que o “quintal” (muro) é bom (“tá bonito pra nós que temos crianças”), mas que era preciso deixar um caminho para passar, e às vezes havia problemas de água (o poço fica do outro lado). Além disso, ela nos relatou que os moradores estão muito preocupados, principalmente com o assunto de bandidagem a partir das 18h, 19h, 20h (com a canalização do fluxo de pessoas nos locais onde o muro não foi construído, os “marginais” sabem onde podem assaltar os moradores mais facilmente). Quando perguntamos o que vai acontecer quando colocarem o arame em cima do muro, Esmeralda respondeu: “a maioria tão a dizer

que vão estragar o quintal quando passar o arame” e sobre o problema de água, “por enquanto, a chuva está a nos ajudar, não sei amanhã quando a chuva for embora”.

Essa conversa ocorreu um mês antes de colocarem telas de arame em cima do muro para impedir as pessoas de saltarem. No dia seguinte em que estas foram colocadas por funcionários de empresas contratadas pela CDN, já começaram a aparecer “dobras” nas telas nos pontos em que as pessoas mais saltavam – ou seja, em frente às ruas de terra principais que chegavam até a linha. Helena relata em seu diário de campo a sua experiência com o ocorrido: “Levei um susto quando, após uma semana viajando, descobri que não era mais possível saltar o muro, pensei instintivamente, ‘como vou fazer agora para chegar ao outro lado?’ (onde ficavam as casas que eu mais frequentava). Decidi que saltaria o muro com arame ali mesmo onde haviam retirado um pedaço, sem desviar meu caminho. Uma moradora que estava comigo, Ossa, me recomendou que não saltasse enquanto estavam passando os “trabalhadores de capacete” (monitores sociais). Vendo várias crianças subindo o muro, perguntei por que eles implicariam comigo. ‘Eles vão dizer, ‘epa, portuguesa tá a saltar o muro, o que macua há de fazer?’.’ *Eu não podia dar o mau exemplo, sendo brasileira ou portuguesa, eu era uma branca ali. Quando os monitores sociais estavam passando um deles resmungou em macua que eles acabaram de fazer a cerca e já estavam estragando, que não tinham educação, e alguém ia morrer ali. Ossa ouviu e respondeu: ‘isso aqui é caminho de há muito tempo (ephiro iakalai), caminho grande, não era pra fechar, porque não colocaram uma porta aqui pra passarmos?’.*”

Ossa não era a única que falava em construir portas no muro para passarmos. Ouvimos outras mulheres e homens argumentando que não tinham um problema com a construção do muro em si (embora algumas casas tivessem tido problemas com a indenização), mas que era necessário ter uma passagem nesse muro para não bloquear os fluxos cotidianos.

### O projeto e “o dono”

Entre os moradores da região o muro nem sempre é identificado como um problema em si, a principal questão é não terem deixado passagens. A ponte não é bem aceita como opção, afinal ela limita a circulação de pessoas e dos objetos que as acompanham – motos, caixões, carregamentos, baldes de água. Mas com quem reclamar?

Em Moçambique ouvimos muito a expressão “do



dono”, para falar do proprietário ou responsável de alguma coisa. Raul afirma em seu diário de campo que “ouvi várias vezes: “Se pegar fruta da árvore ‘do dono’ você pode morrer” - um alerta avisando que alguns costumam fazer feitiços pra ninguém roubar suas frutas do pé. Uma amiga moçambicana em uma situação foi questionar um jovem que tinha me roubado: “Levava dinheiro ‘do dono’ porque?” – exclamou brava.”

Coloca-se então a pergunta: quem é ‘o dono’ do projeto do Corredor Nacala? Sem saber exatamente a quem reportar as reivindicações, muitos moradores reclamavam com quem viam: trabalhadores de empresas terceirizadas, e muitas vezes conosco, pesquisadores estrangeiros. A Vale<sup>18</sup> não é quase nunca reivindicada como proprietária ou mandante nesse processo; quem está realizando e se responsabilizando pelas obras é a CDN. Essa é justamente uma empresa formada majoritariamente pela Vale S.A em sociedade com outras empresas de Moçambique e a CFM, a estatal controlada pelo governo moçambicano. Apesar de alguns estarem mais revoltados que outros, na maioria das vezes as pessoas pareciam conformadas: havia uma ideia de que se é o governo que está realizando não há muito o que fazer. Certo dia Alan<sup>2</sup>, um músico de 20 e poucos anos, relatou que “morador em Moçambique não interfere em decisão do governo, (...) eles vêm e fazem. Aqui não temos conselho, num sei que...”. Alan<sup>2</sup> disse isso quando lhe foi perguntado sobre o que os seus vizinhos estavam achando da construção do muro no bairro.

O Governo moçambicano é o principal parceiro da Vale no Corredor de Nacala. O Estado moçambicano é proprietário de todas as terras, herança do regime socialista que o país viveu. Além de ser acionista na CDN, o Estado é o “dono” de todas as terras; e o seu empenho e participação no projeto facilita o trabalho de indenizações e reassentamentos para viabilizar as obras.

Não são poucos aqueles que veem a presença da Vale no país com bons olhos, por um grande motivo: empregos. Em Moçambique, grande parte da população procura ou gostaria de ter um emprego formal (muitas vezes nos pediram empregos, dizendo que qualquer coisa serviria: “não escolho emprego”). A Vale é conhecida em Nampula não apenas por empregar muitas pessoas nos seus grandes projetos, mas também pelos altos salários e benefícios de seus trabalhadores, como plano de saúde para o empregado e dependentes - algo raro e valorizado. Para além desses aspectos, pouco se fala da atuação da empresa, uma vez que é a CDN que aparece na linha de frente.

## Mapeando e etnografando um ‘Desenvolvimento’ controverso

A pesquisa “A Vale em Moçambique: mapeando controvérsias sociotécnicas em África e alhures” se inspira nos trabalhos de Bruno Latour de mapeamento de controvérsias sociotécnicas, um método desenvolvido para trabalhar com a teoria ator-rede. Atualmente este método é utilizado e ensinado por diversos centros de pesquisa e universidades. Segundo Tommaso Venturini, trata-se de uma aplicação da teoria ator-rede que mantém a característica da complexidade, mas evita os problemas e sutilezas conceituais que perpassam a teoria ator-rede<sup>19</sup>. As controvérsias sociotécnicas envolvem humanos e não-humanos (trata-se pois, de dar tanta importância aos elementos “técnicos” - o comboio, a linha e seus dormentes, o muro de proteção - quanto se daria tradicionalmente aos humanos em pesquisas antropológicas); elas geram debate entre os atores humanos, e estes muitas vezes não estão debatendo os mesmos termos (por exemplo, o que seria o “desenvolvimento” gerado pelo mega-projeto estudado)<sup>20</sup>. É possível captar os processos sociais de forma dinâmica e complexa através delas, e, mais importante, elas dão espaço para as incertezas, já que elas tratarão situações que não estão estabilizadas, assuntos que não estão encerrados (o caráter “em aberto” da controvérsia contrasta com as definições, metas e expectativas típicas dos mega-projetos, e nos permitem escapar de alguns fatalismos).

Preferimos a palavra “delinear” para nosso estudo, pois ainda não recolhemos material suficiente para realmente “mapear” esses processos: ou seja, dar a ver as controvérsias sociotécnicas que acompanham e constituem essa linha férrea. Como apontado no início do texto, este estudo faz parte de uma pesquisa de longa duração, que ainda deve contar com outras equipes e trabalho de campo em outras localidades. Assim, trata-se de uma etapa inicial da pesquisa, onde levantamos alguns dados e impressões sobre o processo de construção do muro que acompanha a linha férrea na cidade de Nampula. Por isso, nos esforçamos neste texto para desenvolver um trabalho com caráter mais etnográfico, que poderá complementar outros trabalhos que ainda devem ser realizados no âmbito desta pesquisa.

Residindo naquele bairro, passávamos com muita frequência pelos mesmos caminhos, conversávamos com moradores e lideranças locais, como o secretário do bairro, e fazíamos o que ficou convencionado como “observação participante” desde Malinowski, um método onde quem pesquisa cria vínculos e passa a participar da vida dos nativos e nativas. Tendo mais

**18** Em 2004 a empresa brasileira Vale S.A ganhou um concurso internacional promovido pelo governo moçambicano e obteve a concessão de extração de carvão mineral da bacia carbonífera de Moatize. Nos últimos anos a empresa decidiu realizar este ambicioso projeto de infra-estrutura ferroviária para poder duplicar a sua extração e transporte do carvão nos próximos anos.

**19** Para mais detalhes sobre essa metodologia, ver o artigo “Diving in Magma: how to explore controversies with actor-network theory” (2010) de Tommaso Venturini.

**20** “In controversies, actors tend to disagree on pretty much anything, including their disagreement itself.” (VENTURINI, 2010, p. 262)

tempo para conhecer um lugar, “apanhar” um pouco da língua<sup>21</sup>, pudemos ter contato com os “imponderáveis da vida real”: os fenômenos do cotidiano, as situações inesperadas e espontâneas, os sentimentos dos nativos. O registro desses fenômenos está sujeito à própria subjetividade do antropólogo, por isso é importante que sejam registrados o quanto antes e desde o início da pesquisa, pois “certos fatos que impressionam enquanto constituem novidade, deixam de ser notados à medida que se tornam familiares” (MALINOWSKI, 1976, p.31).

Assim, existe uma questão de escala em nossa pesquisa que perpassava essas duas metodologias; não queremos dizer com isso que as duas sejam opostas, a etnografia sendo mais adequada para uma escala menor e o mapeamento de controvérsias envolvendo uma escala maior. Na verdade, as duas são complementares, e acreditamos ser positivo que o trabalho de observação-participante esteja implicado para se fazer tal mapeamento. Algumas das premissas apresentadas por Venturini nos parecem poder convergir com princípios do trabalho etnográfico, tais como: observar a partir do máximo de pontos de vista possível, e, sobretudo, dar mais ênfase ao que os atores têm a dizer do que nossas próprias pressuposições (VENTURINI, 2010).

Nesse primeiro momento concentramos nossos esforços em acompanhar as interferências que esse projeto do Corredor Nacala vem causando na cidade de Nampula, e as controvérsias que tem suscitado. Entretanto, a presente pesquisa pretende ser de longa duração (dois anos renováveis por mais dois), e envolver outros pesquisadores, com o intuito de acompanhar o restante do Corredor de Nacala: da mina ao porto. Apontaremos, agora, outras controvérsias que surgiram e ainda devem surgir no futuro, quando o carvão já estiver passando pela linha férrea, envolvendo também outros atores e outros locais deste Corredor.

Uma delas, ainda não resolvida, mas muito especulada, trata do escoamento do carvão; mais especificamente da cobertura ou não dos vagões. Para a ONG Justiça Ambiental, o transporte do carvão mineral em vagões sem nenhum tipo de proteção ou cobertura terá consequências trágicas em níveis de poluição. Já os rumores<sup>22</sup> dizem que a Vale S.A pretende sim fazer o transporte sem cobertura, para não atrapalhar o funcionamento do virador automático de vagões que construiram no porto de Nacala-à-Velha. Ao visitarmos o porto da Vale em Nacala-à-Velha, Guilherme Chirida, do setor de comunicação da empresa, nos contou que será adicionada uma substância no transporte do carvão para que este fique umedecido e não haja poluição do ar por meio do

transporte do carvão.

A apreensão com a passagem dos 20 comboios diários foi ouvida em poucas situações. A primeira delas foi com o Alnício – jornalista e ativista social que presta assessoria para a Plataforma das ONGs de Nampula – que nos falou sobre o ‘desastre’ eminentemente causado pelos 20 comboios diários carregados de carvão mineral<sup>23</sup>. Essa passou a ser também uma apreensão compartilhada por nós. Mas as preocupações e reclamações do dia-a-dia daqueles moradores próximos à linha não remetiam ao futuro turbulento causado pelo trânsito de 20 comboios diários, e sim ao impedimento de circulação que eles próprios já estão enfrentando.

O próprio sucesso do projeto vem sendo colocado como incerto e controverso, principalmente pela enorme queda do preço do carvão no cenário mundial. Isso significaria a possibilidade do projeto fracassar. Ouvimos de Vicente Adriano, do setor de Comunicação da UNAC – União Nacional dos Camponeses – que, na opinião dele, há, para além do carvão, um grande interesse no Corredor de Nacala por parte de empresas do agronegócio. Vicente acredita haver uma grande intersecção entre acionistas da mineradora e de empresários do agronegócio. Para Vicente muitos interesses no Corredor Nacala partem das grandes empresas do agronegócio, que estariam sendo estimuladas pelo programa Pró-Savana<sup>24</sup> a se instalarem na região norte do país.<sup>25</sup>

Afinal o que Moçambique e sua população ganham com a extração do carvão? As pessoas ali no caminho já estão sendo afetadas pelas interrupções de passagens e pelos deslocamentos, e muitos estão sendo reassentados ou deslocados pelas obras. Ainda assim, não se sabe que tipo de ganho elas poderão vir a ter, nem que tipo de desfecho terão as controvérsias suscitadas. Mas, infelizmente, parece que para esses vizinhos da linha o pior ainda está por vir; afinal, serão vizinhos de uma via de passagem sem descanso do carvão, que, de acordo com a apreensão de vários grupos, passará sem nenhum tipo de cobertura ou proteção.

Uma fala de Basílio, homem macua e morador da região, demonstra como as expectativas de muitos sobre o projeto não eram exatamente esperanças. Perguntado sobre quem se beneficiaria com a extração e exportação do carvão, Basílio respondeu: “Quem está a gostar é o próprio Estado, porque o rendimento é pra ele, ele é quem faz negócio. (...) É possível os brasileiros explorar o carvão de Moatize em vão? Não entrar nada para o cofre do Estado? (...) Se fosse normalmente, ia nos beneficiar. Mas quando formos a ver na íntegra, estamos a ver né, muitos empresariais que estão aqui a viver, moçambicanos,

**21** A língua falada no bairro era o macua, uma língua de matriz bantu, e a mais falada em Moçambique, superando o português. A língua falada atualmente usa muitas expressões e palavras em português, tratando-se de uma variante bastante híbrida, como um créole. Usamos o termo “apanhar” tanto no sentido local, de “entender”, “aprender”, “sacar”, quanto no sentido brasileiro de “ter de fazer um grande esforço para falar a língua”.

**22** Muitas informações que recebíamos quando estávamos em Nampula eram “rumores”, cujos sujeitos que as enunciam nunca apareciam. Isso refletia uma dificuldade de liberdade de expressão que encontramos, sobretudo em Nampula, por medo de represálias políticas, etc. Assim, tínhamos que matizar os discursos oficiais com os rumores que circulavam acerca do projeto que estávamos estudando.

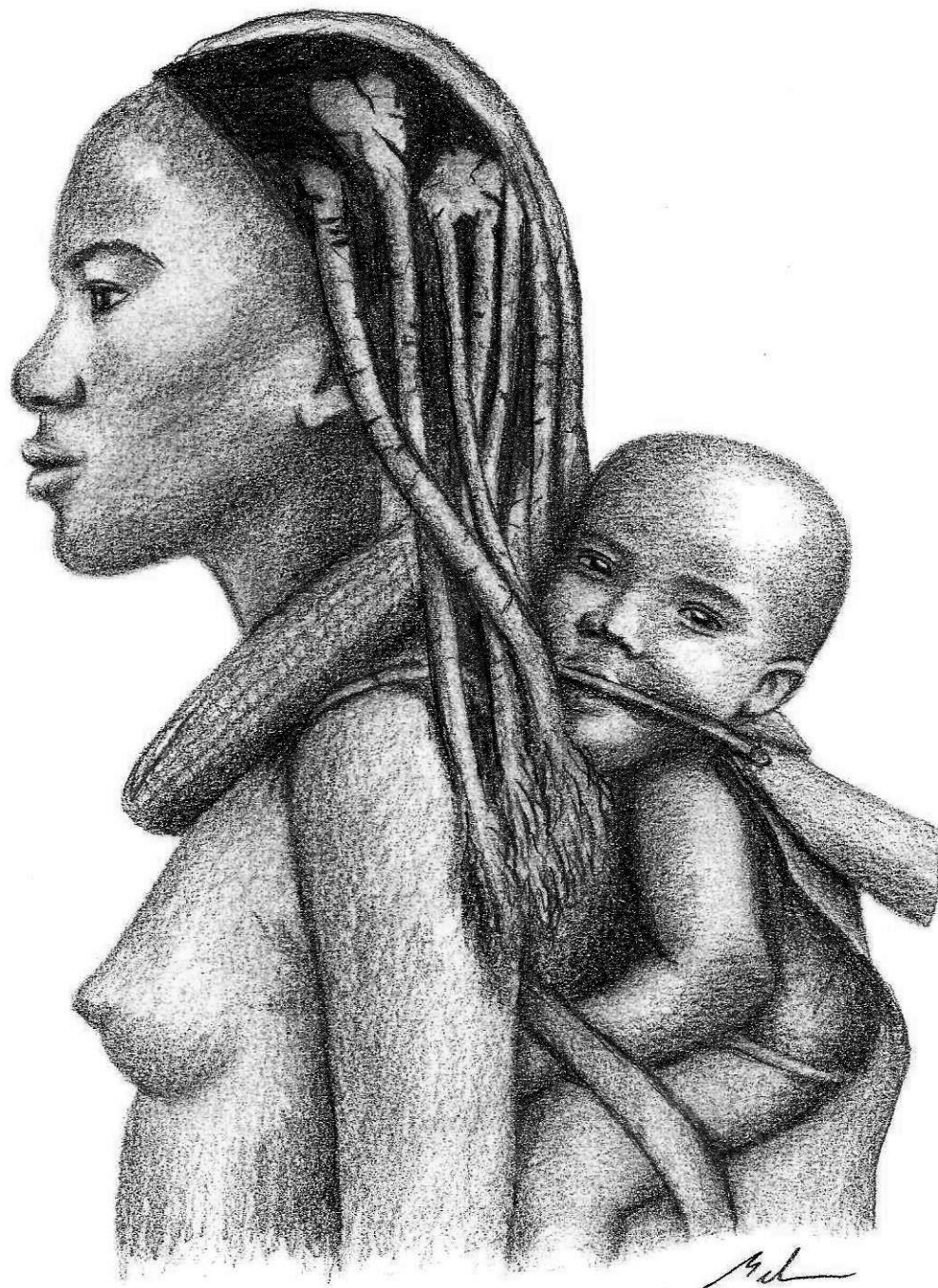
**23** Entrevista realizada dia 06/04/2015, em Nampula.

**24** O Pró-savana é um programa de desenvolvimento agrícola do norte de Moçambique idealizado a partir da parceria entre os governos brasileiro, japonês e moçambicano, que pretende tratar a terra da savana para o cultivo de culturas nos moldes do programa Pró-cerrado desenvolvido no Brasil.

**25** Entrevista realizada dia 11/05/2015, na sede da UNAC em Maputo.

que dependem entre eles. Porque não vai velar a nós, não há de velar a nós. Há de velar a eles. (...) Primeiro, não pressentimos o valor da riqueza. Segundo, estão a prejudicar nossas passagens. Isso já é prejuízo."

O secretário do bairro do Naticiri, Sr. Agostinho, também nos ajudou a compreender a complexidade de um mega-projeto na escala do bairro. Sendo secretário da região, ele nos recebeu e fez questão de



Rafaella Melisse

mostrar toda a área na qual tinha jurisdição. Agostinho explicou que ele foi eleito há muitos anos quando o partido Frelimo era o responsável pelo governo municipal. Durante décadas a Frelimo comandou as eleições em todos os âmbitos, mas na última o partido que ganhou a eleição municipal foi a MDM, o

que fez com que houvesse uma nova eleição de um secretário da MDM para esta região. De acordo com Agostinho o seu título foi conseguido pelos votos da população da área e ainda tem validade hoje, pois dura a vida inteira, mas por essa exata razão a situação do bairro se encontra meio confusa, com dois

secretários interagindo de maneiras diferentes com a população. Em certas situações, sabendo que a responsabilidade é do outro secretário, ele diz preferir “deixar a bola no campo do outro”, e deixar a situação fora de controle. Um dos pontos sensíveis desse conflito político local são as obras que estavam ocorrendo na linha. Ele disse que as empresas marcaram reuniões apenas com o secretário e a organização da MDM, e por isso ele não estava por dentro de todas as circunstâncias das obras. No entanto, obteve informações a partir de sua observação e de conversas com as famílias que estão negociando com a empresa construtora do muro. Falando sobre o controverso ‘desenvolvimento’, começou usando uma metáfora, depois terminou com outra. Primeiro comparou o desenvolvimento com uma machamba (roça): primeiro há trabalho, com esforço e sofrimento, mas depois vem a colheita. A segunda foi mais incisiva, pondo em cena o próprio corpo: apontou para a ferida que tinha no pé. Disse então que o desenvolvimento é como a sua ferida: você sofre, dói, mas quando cura, você fica bem de novo...

### Conclusões em aberto

Acreditamos que não seria sensato ou interessante finalizar esse texto com uma conclusão. Tudo que pudemos observar em nosso trabalho de campo permanece amplamente aberto: a finalização do

muro, bem como da linha, que ainda está em construção. Logo, a nossa pesquisa permanece na mesma situação. Com o tempo que passamos em Nampula, pudemos perceber que nem o caso específico analisado nesse texto, o muro e a linha, pode ser fechado ou concluído, pois isto levaria a crer que as controvérsias existentes possuem um caráter estático e permanecerão as mesmas no futuro. O que observamos, na verdade, foi o contrário. Novos elementos, como, por exemplo, o arame de vedação surgiu enquanto estávamos lá, bem como novas táticas da população para burlá-los: são questões que podem parecer pontuais ou minúsculas se pensarmos na escala de um mega-projeto do Corredor Nacala, mas que revelam a complexidade da vida social cotidiana, bem como a complexidade de qualquer controvérsia sociotécnica.

Para além do futuro, algumas expectativas iniciais não foram cumpridas. Durante o tempo presente em Moçambique, não foi possível ver o carvão que iria passar a céu aberto trilhar a sua rotina de viagem até o porto, como se previa. Esperamos que as próximas equipes possam aprofundar cada vez mais nas controvérsias e nas miudezas envolvidas nesse mega-projeto. Finalmente, a ferida da metáfora de Agostinho também pode permanecer muito tempo em aberto, afinal, nem sabemos ao certo se esse “caminho inequívoco do desenvolvimento” vale a pena.

### Referências Bibliográficas

- CERTEAU, Michel. (2000), *A Invenção do Cotidiano: artes do fazer*. Petrópolis, Editora Vozes.
- LATOUR, Bruno. (2012), *Reagregando o social: uma introdução à teoria do ator-rede*. Salvador, EDUFBA-EDUSC.
- MALINOWSKI, Bronislaw. (1976), *Argonautas do Pacífico Ocidental*. São Paulo, Abril Cultural.
- TARDE, Gabriel. (2007), “A ação dos fatos futuros” in *Monadologia e Sociologia – e outros ensaios*. São Paulo, Cosac Naify.
- VENTURINI, Tommaso. (2010), “Diving in Magma: How to Explore Controversies with Actor-Network Theory”, in *Public Understanding of Science*, 20:4.

Recebido em 05 de outubro de 2015

Aprovado em 14 de setembro de 2016