

Estradas da Zambézia estão em más condições

— considera Ministro João Salomão em entrevista ao "Notícias", após concluir visita àquela província

por Arlindo Mustafa, nosso correspondente

N. 29/3/93

Foram necessários quatro dias para João Salomão, Ministro da Construção e Águas, percorrer de carro cerca de 600 quilómetros de estrada na Zambézia. Alto-Molôcué foi a última etapa da digressão pela Zambézia, na sequência da Inspeção da rede rodoviária que aquele governante está a efectuar pelo país. Junto à ponte sobre o Alto-Ligonha, que delimita as províncias da Zambézia e de Nampula, João Salomão era aguardado por uma delegação de Nampula, chefiada pelo respectivo director de Construção e Águas.

Depois de ter sido recebido por representantes de Nampula, João Salomão dirigiu-se directamente à nossa Reportagem, pois a entrevista havia sido já combinada durante as viagens pela Zambézia.

«Notícias» — Senhor Ministro, foram cerca de 600 quilómetros, o percurso que fez de estrada, na província da Zambézia, no quadro das visitas que está efectuando pelo país. Depois de inspecionar as estradas de Tete, manica e Sofala, que comparação se pode fazer com as da Zambézia?

João Salomão — As estradas da província da Zambézia estão em muito más condições. Quer as estradas de terra batida, quer as secundárias e classificadas, estão em condições difíceis. O trajecto que eu fiz de Milange ao Gurulé, segundo a informação que me tinham dado em Maputo, fazia-se em cerca de 4 horas, mas acabei por fazê-lo em 9 horas e 30 minutos. Tivemos, durante a viagem, de fazer o uso de meios de apoio para libertarmos o carro, que ficou enterrado por três vezes, e isto dá uma ideia das condições precárias de circulação hoje existentes.

Por outro lado, as estradas asfaltadas (...) também estão em más condições. Vamos dizer que isto pode ser devido à limitada ou quase ausência de manutenção às estradas, enquanto o país se encontra em guerra. Verifiquei também que algumas estradas de terra batida e asfaltadas sofreram sabotagens e danos com cortes imensos feitos transversalmente, prejudicando a velocidade de circulação do tráfego e obrigando a paragens forçadas. Também se vêem nas estradas asfaltadas e de terra, zonas que acabaram por ficar isoladas pelo facto das pontes de acesso terem sido dinamitadas. Eu também pude constatar que o Departamento de Estradas e Pontes existente na Direcção Provincial não tinha grande dinamismo e por essa razão, pelo facto de, nesta viagem, me fazer acompanhar o Director Nacional de Estradas e Pontes, foram tomadas medidas concretas com a indicação de um novo quadro, que terá a responsabilidade de chefiar o Departamento do órgão executivo da DPCA (...).

Há um trabalho exemplar na província da Zambézia, no que diz respeito à colocação de pontes. Muitos distritos e localidades estariam isolados se não fosse o programa de colocação de pontes metálicas de emergência, que tem sido realizado pela Empresa de Construção e

Manutenção de Estradas e Pontes (...) e, noutros pontos, onde há necessidade de substituir os tabuleiros, pontes de madeira ou mesmo a sua substituição por terem sido dinamitadas pela Renamo, há já material que se encontra colocado para que a ECMEP possa passar a trabalhar na substituição das pontes e no melhoramento das condições de travessia dos rios.

A situação do distrito de Milange é preocupante. O distrito encontra-se hoje praticamente isolado. Nesta altura em que acaba de chover, o acesso a Milange faz-se por uma via que acrescenta mais 300 ou 400 quilómetros ao trajecto directo, e uma das preocupações que eu senti e pude recolher é a necessidade de se promover a abertura da estrada entre o Milange e a cidade de Quelimane. Esta estrada atravessa zonas sob influência da Renamo. Até este momento, tem havido uma oposição da Renamo para que esta estrada seja reparada e o Ministério, através de mecanismos existentes no âmbito do Acordo Geral de Paz, vai insistir para que sejam encontradas as formas de abertura desta estrada.

N — Senhor Ministro, há informações de que o Departamento de Estradas e Pontes da DPCA e a ECMEP na Zambézia debatem-se com o problema de capacidades, em termos de meios e equipamentos para dar resposta às grandes solicitações concernentes à reparação de estradas. Nesta ordem, quais as perspectivas para esses dois sectores no sentido de serem reforçados com meios de que necessitam?

J.S. — Os meios existentes na ECMEP da província da Zambézia, não são meios de tal maneira limitados que não se possa realizar nenhum trabalho. A empresa recebeu recentemente algum equipamento, incluindo camiões basculantes, viaturas ligeiras de tracção às 4 rodas, para fazer circular os seus técnicos e pessoal. O maior problema que eu penso existir na empresa é a gestão; a capacidade de gestão para que os meios existentes possam ser utilizados de maneira eficiente, por forma a obter-se maiores rendimentos de trabalho. Vi, por exemplo, que em determinados troços de estrada, é preciso fazer o corte de capim, ao longo das bermas. É preciso, em pontos onde foram feitos cortes transversais às estradas asfaltadas, cortar esse capim. Ainda que não haja asfalto na província da Zambézia pelo facto de, mesmo o abastecimento em materiais à Zambézia, por terra, se fazer dificilmente e, essencialmente, se fazer por via marítima,

o próprio gasóleo que é necessário para a operação do equipamento tem sido racionado, afectando a ECMEP, há algum trabalho que deve ser feito sem depender do gasóleo, nem de máquinas pesadas. Mas sim de uma boa programação e planificação convenientemente feita para que o trabalho possa ser desenvolvido. Um exemplo positivo que eu encontrei na ECMEP da Zambézia está patente nas pontes metálicas, em que já existe uma rotina de montagem de pontes metálicas. Devo dizer que na província da Zambézia é onde há maior número de pontes metálicas instaladas e essa montagem tem sido feita por técnicos da ECMEP, nalguns casos com assistência de um engenheiro da Direcção Nacional de Estradas e Pontes. Mas existe já na ECMEP da Zambézia a capacidade para a montagem de pontes metálicas. A minha recomendação aos quadros da ECMEP e do Departamento de Estradas e Pontes da DPCA é que aquele exemplo de organização, de eficiência que se encontra na ECMEP da Zambézia, no que diz respeito à montagem de pontes metálicas, deve ser copiado e reproduzido para outras acções de manutenção de estradas, tais como a assistência de bermas e o tapamento de buracos, actividade que mesmo quando não há asfalto pode ser feita com materiais que existem em abundância na província, nomeadamente, latrões e pó de pedra produzido na pedreira.

N — Qual é a evolução das negociações entre o Governo e a comunidade doadora com relação ao trabalho de reparação de estradas e pontes no país?

J.S. — Há contactos bem encaminhados com diferentes doadores. Posso citar, a título de exemplo, alguns, tais como a CEE que disponibilizou 10 milhões de ECU — cerca de 14 milhões de dólares americanos — para o programa de emergência de reparação de estradas e abastecimento de água, valor este em que seis milhões e meio de ECUS serão utilizados para a conservação ou reabertura de estradas de emergência. Neste momento está a ser delineado, através de negociações finais, que estão a decorrer entre a DINEP e a representação da CEE em Maputo, para a definição dos pontos em que estes fundos serão aplicados pelo país, para a manutenção de estradas. Uma das províncias em relação a qual a CEE fez recomendações de entendimento é a da Zambézia. Refiro, como exemplo de que, tratando-se de emergência, interessa agir

rapidamente, porque estão a ser elaborados e realizados os levantamentos necessários aos estudos técnicos que devem ser submetidos para o estudo das viabilidades das estradas que vão ser reparadas. Com efeito, encontra-se neste momento na Zambézia uma equipa de construtores contratados para a realização do estudo técnico de algumas estradas, nomeadamente a estrada Quelimane/Namacurra, Mocuba/Nampevo e Rio Ligonha. De tal maneira, é urgente que nós tenhamos que ter o documento do estudo técnico que será o meio de suporte à alocação de fundos para a reparação de estradas de emergência. Nesta altura está também em curso o processo de elaboração e abertura de estradas de navegação costeira, financiado pelo Banco

Mundial e outros países interessados. Foi igualmente proposto ao Banco Mundial que, face à assinatura do Acordo-Geral de Paz, houvesse alocação de fundos de emergência para a reparação de estradas que não estavam inicialmente previstas. Estes fundos iriam ser utilizados a partir de 1994. O Banco Mundial respondeu positivamente. Para a província da Zambézia, é útil referir que o Governo britânico, através da sua agência para o desenvolvimento e recuperação, tem estado a disponibilizar regularmente há alguns anos, fundos para o programa de construção e manutenção de estradas e a montagem de pontes metálicas.