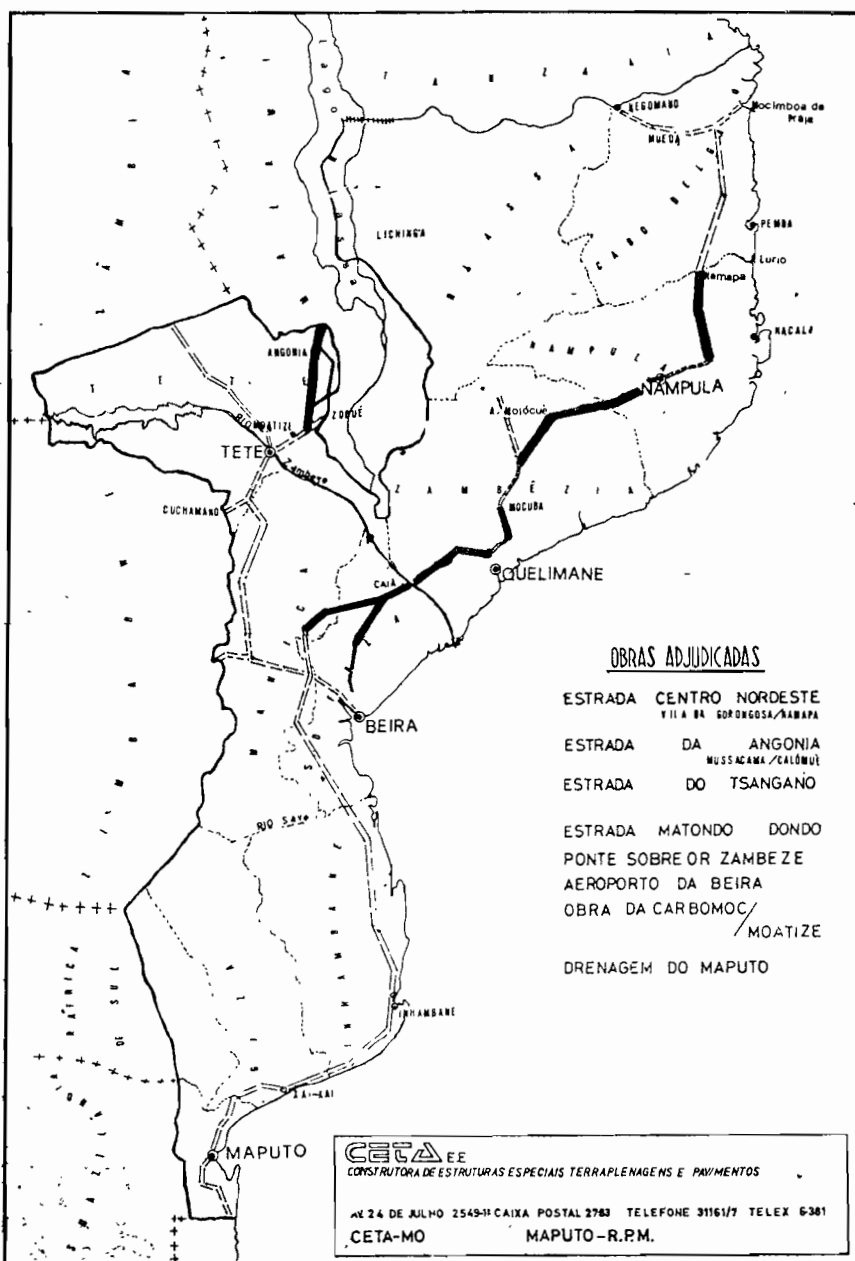


CENTRO-NORDESTE: ASFALTO ENCURTA DISTÂNCIAS

TEXTO: MÁRIO FERRO

As obras de construção da Estrada Centro-Nordeste deverão ficar concluídas em 1984*, segundo revelou ao nosso Jornal o Eng. Rocha Lobo, Director-Geral da «CETA — Construtora de Estruturas, Terraplanagens e Asfaltagem, EE». Esta empresa nacional de empreitadas tem a seu cargo a realização de várias obras no referido projecto. No 3º Congresso da FRELIMO havia sido indicado que as obras de construção desta importante rodovia deveriam ser concluídas em 1979.

* As obras deverão ficar concluídas em 1984 a cargo da «CETA»



Entretanto, a «CETA» prepara-se para receber a adjudicação da construção do troço Rio Lingonha-Alto Molôcuê, numa distância de 103 quilómetros. O valor da adjudicação é de 630 mil contos, contando-se para tanto com um financiamento de 10 milhões de dólares, cerca de 350 mil contos, do Banco Africano de Desenvolvimento.

A empresa empreiteira tem a seu cargo a construção dos troços Nampevo-Alto Molôcuê, numa distância de 120 quilómetros, Mocuba-Namacurra, 80 quilómetros e a asfaltagem do troço Nicoadala-Rio Zambeze, numa distância de 82 quilómetros, faltando concluir 45 quilómetros. Em Julho último, concluíram-se as obras do troço Nampula-Rio Lingonha.

Do projecto da Estrada Centro-Nordeste, a «CETA» é responsável pela construção do percurso entre a Vila da Gorgosa, em Sofala, e a Vila de Nampula, em Nampula. O ritmo das obras, em alguns casos, não tem sido de acordo com os planos traçados, dependendo bastante dos fornecimentos de matérias-primas, de equipamento e de peças sobressalentes para as várias frentes de trabalho.

Segundo o Eng. Rocha Lobo, a realização de uma obra de grande envergadura, como é a da Estrada Centro-Nordeste, exige uma capacidade financeira em moeda estrangeira que o País não possui. O primeiro fi-

nanciamento foi feito em 1980, quando superiormente havia sido indicado que a Estrada deveria estar pronta em 1979.

«Em parte nenhuma do Mundo se constroem estradas sem financiamentos estrangeiros», disse-nos o Eng. Rocha Lobo. Os dois financiamentos concedidos pelo Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) ao Governo moçambicano permitirão avançar mais rapidamente, pois o País conta com disponibilidades para a aquisição de matérias-primas e equipamento no mercado externo.

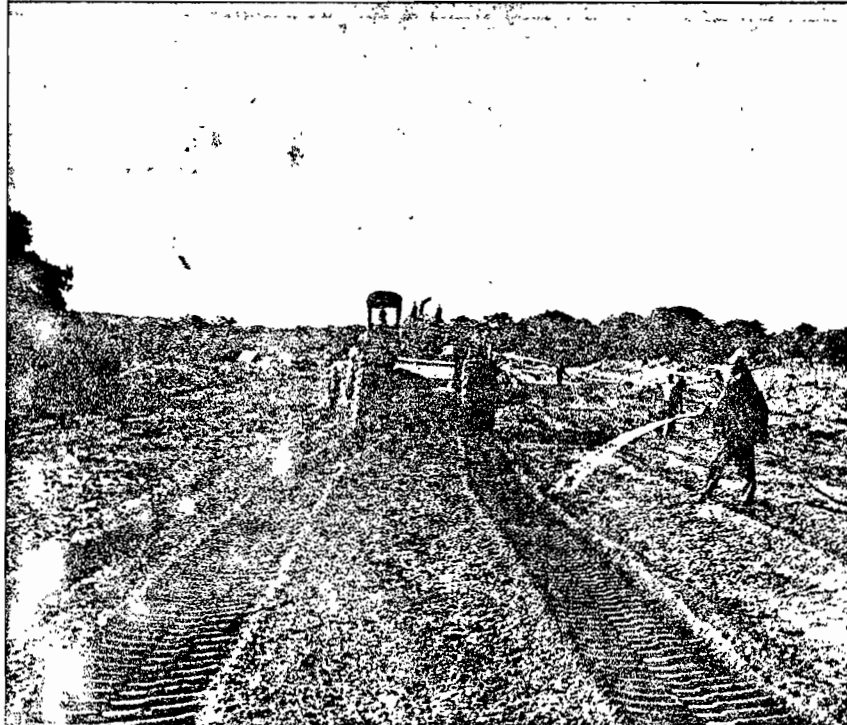
VENCEDOR DE UM CONCURSO PÚBLICO

O Director-Geral da «CETA» disse-nos que o Governo moçambicano abriu um concurso público para a adjudicação do troço Rio Lingonha-Alto Molôcuê. A empresa nacional de empreitadas foi a única concorrente, apesar de várias empresas estrangeiras se terem mostrado inicialmente interessadas na obra, acabando por desistir.

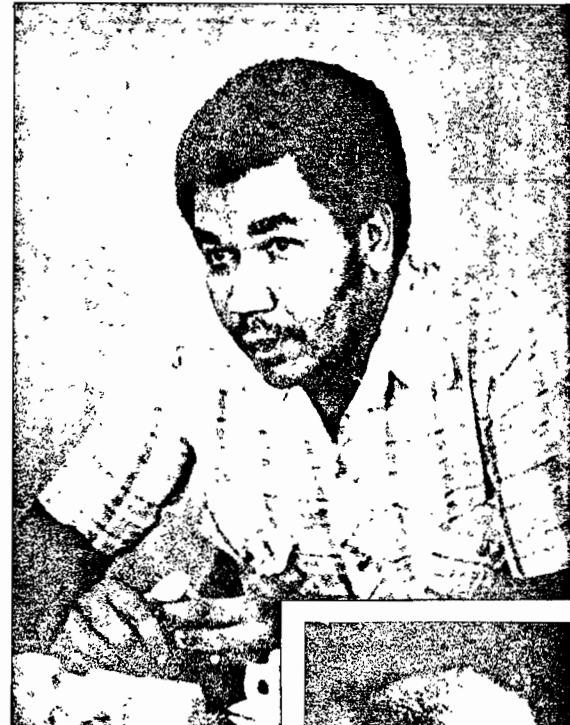
A desistência foi motivada, ao que parece, pelo elevado custo das propostas de cada uma dessas empresas, sempre bastante superior ao apresentado pela «CETA». A posição da empresa nacional no terreno é



Eng. Rocha Lobo, Director-Geral da «CETA»: as obras da Estrada Centro-Nordeste deverão ficar concluídas em 1984



As ligações rodoviárias são extremamente importantes para o desenvolvimento económico e social de uma Nação. A Estrada Centro-Nordeste, quando concluída, contribuirá para ligar Moçambique do Sul ao Norte



Eng. Carlos Fragoso, Director da Frente Rio Lingonha-Alto Molócuê, com o deficiente fornecimento de materiais, recorre-se ao princípio de contar com as próprias forças

bastante favorável para a redução dos custos de construção, já que qualquer empresa estrangeira é obrigada a fazer deslocar equipamento de uma distância de milhares de quilómetros para o local das obras.

Enquanto isso, no concurso público para a fiscalização da obra, o trabalho foi adjudicado à firma internacional «Louis Bergen», que será o consultor do Governo moçambicano, como proprietário, e do Banco Africano de Desenvolvimento, como financiador da mesma.

Este é o segundo financiamento desta instituição bancária a ser utilizado na construção de um troço do projecto da Estrada Centro-Nordeste. O primeiro foi destinado às obras em curso de construção do trajecto Nampevo-Alto Molócuê, numa distância de 120 quilómetros. O valor da adjudicação é de 539 mil contos, sendo o valor do financiamento de oito milhões de dólares, cerca de 280 mil contos. Cerca de dois milhões de dólares foram para pagar o projecto.

OBRAS DA CETA

A «CETA» tem a seu cargo a realização de várias obras importantes. Do projecto da Estrada Centro-Nordeste, a empresa moçambicana é a responsável pela construção do trajecto entre as Vila da Gorongosa (Sofala) e de Namapa (Nampula). Aqui, inclui-se, portanto, a construção dos troços já mencionados e da ponte sobre o Rio Zambeze, em Caia.

Segundo o Eng. Rocha Lobo, a «CETA» também foi responsável pela execução das obras de uma ponte para a «CARBO-MOC», em Moatize. Esta ponte permite acesso a uma zona, onde aquela empresa pretende explorar uma mina de carvão de céu aberto.

Na região da Angónia, em Tete, a «CETA» concluiu a construção de um armazém com uma capacidade para oito mil toneladas e tem a seu cargo a construção da Estrada da Angónia, entre Mussacama e Calômuê, e a Estrada do Tsangano.

Por outro lado, na Província de Sofala, para além de um troço entre Caia e a Gorongosa, da Estrada Centro-Nordeste, a «CETA» recebeu a responsabilidade de construir a estrada Caia-Inhamitanga-Dondo.

Em Março ou Abril do próximo ano, a «CETA» iniciará a construção da primeira fase do sistema de saneamento da Cidade do Maputo, com a abertura de uma vala de drenagem, que se estenderá da ex-Avenida do Brasil até ao Vale do Infule. A segunda fase deste projecto será a drenagem do próprio Vale do Infule. Para a realização deste projecto, os estaleiros da obra estão a ser construídos junto ao Bairro Lindena, próximo do Aeroporto.

De acordo com o Eng. Rocha Lobo, nas várias frentes de obras, os trabalhadores e equipamento da «CETA» têm sido chamados a realizar outros trabalhos, considerados prioritários, inclusive a destronca de terrenos para a agricultura.

Na frente da Estrada Caia-Inhamitanga-Dondo, a empresa realizou obras de melhoria na linha férrea; em Caia, foi necessário construir um acesso de terraplanagem para permitir a utilização do batelão na travessia do rio; a reparação de estradas e pontes, necessárias para a vida de uma determinada região, é tarefa executada, por vezes, pela «CETA».

Em Mocuba, as obras de construção da estrada foram interrompidas, pois foi necessário fazer durante seis meses o

aterro para a fábrica têxtil, que irá ser construída naquela localidade da Zambézia.

DIFICULDADES DE ORDEM VÁRIA

O Eng. Carlos Fragoso, 29 anos, Director da Obra Rio Lingonha-Alto Molócuê, e o Eng. José Cossa, 26 anos, Director Regional da Zambézia e Director da Obra Nampevo-Alto Molócuê, disseram que há bastantes dificuldades para a realização dos trabalhos, o que causa problemas ao cumprimento dos planos traçados.

Ambos referiram-se a problemas nos fornecimentos de matérias-primas, entre elas cimento, asfalto, combustível e óleos, de equipamento e peças sobressalentes, nomeadamente máquinas para a destronca e terraplanagem, britadeiras, compressores e martelos.

O Eng. Fragoso deu exemplos de que, para evitar paralisações, se utiliza o princípio de contar com as próprias forças. Ele disse que, não havendo fornecimento de pregos, «pusemos ferreiros a trabalhar em arame galvanizado e varões de ferro de seis milímetros para fazerem de modo artesanal os pregos indispensáveis».

Na parte mecânica, o Eng. Fragoso deu conta da fabricação de peças ao torno — «umas trabalham bem, outras trabalham mal». Referiu-se às peças chamadas maxilas, das britadeiras, que se desgastam muito ao desfazer a pedra. Essas maxilas são cheias por soldadores, que trabalham ininterruptamente, por turnos, durante vários dias.

A qualidade delas não é boa e o custo é elevado, mas «a britadeira é que não pode parar, pois há que asfaltar uma data de quilómetros». Tanto o Eng. Fragoso, como o Eng. Cossa fizeram referência à qualidade de certas matérias-primas fornecidas, a qual não corresponde aos padrões exigidos.

Eng. José Cossa, Director Regional da «CETA» na Zambézia, trabalhadores e máquinas da «CETA» são chamados a executar outros trabalhos em apoio a outros projectos, inclusive a destronca de terrenos para a agricultura

Em todas as obras da Estrada Centro-Nordeste o processo de construção é semelhante. Os trabalhadores têm de construir a sub-base e a base da estrada, têm de fazer obras de destronca e terraplanagem, têm de construir pontes, arcos, dutos e outras obras-de-arte, até que o asfalto seja aplicado.

OS ASPECTOS SOCIAIS NÃO SÃO DESCURADOS

Todas as frentes de trabalho possuem os chamados acampamentos, onde se instalam os trabalhadores da empresa, transferidos para o local das mesmas, acompanhados dos seus familiares. Nesses acampamentos, constroem-se infra-estruturas, entre residências, centros desportivos e recreativos, lojas, campos de jogos, escolas e postos de Saúde.

Segundo os técnicos da «CETA», com quem contactámos, essas infra-estruturas ficam no local, em benefício da respectiva população, logo que as obras fiquem concluídas e os trabalhadores avancem para outra frente de trabalho. «São pequenas localidades, com água e luz, nascidas nas zonas do interior», disse o Eng. Rocha Lobo.

O Eng. Fragoso afirmou que, para a frente entre o Rio Lingonha e o Alto-Molócuê, iniciou-se a construção, nesta última localidade, de um acampamento com 320 casas, das quais 250 definitivas em cimento e as restantes em pré-fabricado. Com água e luz, o acampamento irá possuir um salão,

de festas, um campo de futebol de 11, um campo de futebol de salão, ambos iluminados, uma messe de trabalhadores, uma pousada e uma biblioteca.

Na frente entre Nampevo e Alto Molócuê foi construído um acampamento em Mugulamo, com 128 casas de alvenaria e 42 casas de pré-fabricado e com várias infra-estruturas sociais. Também há um bairro comunal, sobretudo para os trabalhadores da zona, a quem a empresa fornece apoio para a melhoria das suas condições de habitação.

O número de trabalhadores de cada frente é variável. Enquanto na Frente Rio Lingonha-Alto Molócuê calcula-se que mil pessoas irão exercer a sua actividade, na Frente Nampevo-Alto Molócuê existem cerca de 500 trabalhadores. O acampamento de Mocuba tem 120 casas de alvenaria e fica localizado a 1,5 quilómetro da vila.

Os engenheiros Fragoso e Cossa disseram que o grande problema é a ocupação dos tempos livres dos trabalhadores e seus familiares, pelo que a criação de certas infra-estruturas, tais como centros desportivos e de recreação, serve para o pastatempo das pessoas.

Embora os acampamentos estejam dependentes do abastecimento em géneros de primeira necessidade, tais como óleo, sabão e açúcar, há machambas próprias e pequenas hortas, assim como a criação de gado e de pequenas espécies, para consumo dos trabalhadores e seus familiares.