

Circula-se com dificuldades porque a "espinha dorsal" está má

N. 23/4/93

— Ministro João Salomão aborda a questão em entrevista ao "Notícias"

A destruição que sofreram as vias de comunicação em Moçambique no período da guerra fratricida, que durou mais de 16 anos, é considerada como seriamente grave. Parte significativa das estradas, que correspondem a 29 mil quilómetros em todo o país, no sentido Norte-Sul, Este-Oeste tornou-se intransitável, por sabotagens, falta de manutenção ou devido à ausência de utilização, condicionada por razões de segurança. O Ministério da Construção e Águas, segundo o titular da pasta, João Salomão, numa longa entrevista ao "Notícias", está "a virar meio mundo" para a médio prazo pôr o país em comunicação, remando contra a exiguidade financeira do Governo, a espera dos financiamentos estrangeiros e a fragilidade dos técnicos e equipamentos nacionais disponíveis. Em mente estão os regressados, os deslocados, o recenseamento geral da população, a campanha eleitoral e a comida para os necessitados, que não podem esperar tanto tempo, segundo o ministro.

Actualmente, de acordo com o ministro João Salomão, a comunicação interprovincial pode ser estabelecida entre Maputo-Beira-Chimoio e Tete. A transposição Sofala-Zambézia é praticamente impossível, fundamentalmente porque as estradas atravessam zonas sob influência da Renamo, que não permite, segundo João Salomão, a circulação de viaturas.

O Ministro da Construção e Águas afirma que, nestas zonas, mesmo considerando a existência de algumas estradas precárias, ou pontes com alguns problemas, como na ligação Dondo-Caia, rapidamente poderiam ser recuperadas para permitir uma ligação global interna no país.

Nesta primeira abordagem sobre o assunto, que corresponde também ao primeiro de uma série de artigos sobre as estradas do país, o ministro João Salomão fez uma explanação do estado em que se encontram as vias de comunicação no país, considerando-se naquelas que considerou de **espinha dorsal**. João Salomão disse que apesar de várias dificuldades, já se pode circular em mais de cinquenta por cento da referida "espinha dorsal", que ainda não liga ao Niassa.

Iniciando a especificação, a partir do norte do país, João Salomão considerou serem precárias as vias de comunicação, apontando o Niassa como uma província isolada, em termos de estradas neste momento, nos sentidos Norte-Sul e Este-Leste. Niassa pode ser alcançada a partir de Pemba, por uma estrada que passa por Montepuez-Marrupa, que neste momento está intransitável. Está também intransitável a via a partir de Quelimane, Namacurra, Mocuba, Errego, Gurulé, em direcção a Cuamba-Mandimba-Lichinga. De Nampula será necessária a reabilitação, a partir do porto de Nacala, Ribaué, Malema, em direcção a Cuamba, e depois a Lichinga.

Em relação a outra alternativa que eu referia, a partir da Zambézia-Gurulé-Lioma-Cuamba, não se pode ir, ou não se podia ir no mês passado de Gurulé a Lioma, porque havia uma ponte que na época da chuva não dava passagem. E agora que pararam as chuvas, ou com a sua redução, é que se vai começar a trabalhar no sentido de se fazer a reabertura para a ligação de Gurulé a Lioma e depois de Lioma a Cuamba. Mas nesta região estamos a pôr maior atenção para a ligação com a província do Niassa através da estrada Montepuez-Marrupa-Lichinga, e outra a partir de Nampula em Ribaué, em que já se fez o troço Nampula-Namline, e avançar em direcção a Ribaué, passando por Matema. Outra acção será apontada em direcção a Cuamba, Mandimba e para Lichinga.

Com déficiente acessibilidade, ainda no Norte do país, apresenta-se igualmente a estrada que vai de Nacala ou de Nampula em direcção a Pemba e mais acima para Mocimboa da Praia e Mueda. Trata-se de uma via importante e vital que permite fazer a circulação no sentido Norte-Sul cobrindo a zona costeira das províncias de Nampula e Cabo Delgado.

Na província da Zambézia, naquilo que corresponderá a "espinha dorsal", a comunicação em direcção ao centro e sul do país, através da via que partindo de Quelimane atravessa Namacurra em direcção ao rio Zambeze, seguindo até Caia, Matombo, Inhama, Muanza, Dondo e Beira. Esta é, segundo João Salomão, uma comunicação vital para a circulação Norte-Sul, para a atravessada da Zambézia, praticamente intransitável devido à Renamo.

Do Alto-Ligonha em direcção a Quelimane, temos troços de estrada que chegaram a ter base pronta, faltando só a asfaltagem, que não foi feita por razões que se prendem com a guerra, mas que neste momento esta base está a ser destruída pelo facto de não ter sido feita a asfaltagem, disse João Salomão, referindo que nesta província as estradas asfaltadas foram seriamente sabotadas. Em grandes extensões era colocada lenha no tapete asfáltico, que depois era incendiada. Em outras zonas eram feitos cortes transversais. São esses cortes que podem ser reparados com a base apropriada, mas onde não há asfalto é preciso utilizar alternativas para o tratamento desses buracos, disse.

CENTRO-NORTE/CENTRO-SUL

Ainda na apresentação do que chamou visualização da "espinha dorsal", o ministro João Salomão considerou ser importante em Manica a via Changara-Vandúzi e, em Tete,

a estrada que faz a ligação Teta-Malawi-Zimbabwe, e Tete-Zobue e Tete-Cassacatize, neste momento destruída e a precisar de ser reabilitada.

Temos uma estrada no sentido Este-Oeste, que é a estrada Beira-Machipanda, que foi objecto de reparação de emergência, concluída em Abril e Maio do ano passado. Neste momento nós estamos a preparar a empreitada para a reabilitação do troço Inchope-Machipanda, que se pode dizer que está novo, está em boas condições, mas, precisamente, a estratégia deve ser preventiva. Se nós descarmos para o Sul, a partir de Inchope, Estrada Nacional nº 1, vamos descendo para Maxixe, depois Xai-Xai, Maputo. Mas é de referir que a alternativa, a partir do Inchope, no sentido de comunicação Norte-Sul é a estrada Inchope-Gorongosa-Matombos. É um troço de estrada que estava em construção e que foi interrompida quando as condições da guerra se agravaram, semelhante a outras alternativas, como seja Inchope-Caia e Dondo-Caia.

No Sul, segundo o Ministro da Construção e Águas, importantes vias da rede nerválica do país a ter em consideração são, nomeadamente, a Maputo-Namacurra, para a comunicação com a Suazilândia e com a África do Sul, e a estrada Maputo-Balavista-Salamanga, até a fronteira com a África do Sul, em Catuane.

Isto é o que eu poderia dizer que é a "espinha dorsal" da comunicação, acrescentando, a título de exemplo, na província de Gaza, a transversal existente na Estrada Nacional nº 1, que é a que corresponde a Macia-Bilene, em direcção à costa, e a Macia-Massingir, passando por Chôitwe, no sentido a Massingir, ou rio dos Elefantes. Esta é a "espinha dorsal" que temos que tentar assegurar que esteja em condições de transitabilidade para que se possa ir fazendo a circulação dentro do país. Há, naturalmente, as estradas secundárias que alimentam estas estradas, a partir das quais a produção agrícola é canalizada das zonas rurais.

De acordo com o ministro João Salomão, dum modo geral pode-se considerar que há circulação razoável ao longo da considerada "espinha dorsal", diferindo de ponto para ponto, de estrada para estrada, e, por vezes, ao longo da mesma estrada. Referiu, a título de exemplo, o troço de estrada de Mocimboa da Praia em direcção a Cabo Delgado, no limite Cabo Delgado/Nampula. Esta estrada, que está asfaltada, tem zonas de pavimento que precisam de atenção urgente, porque com a passagem do tráfego, neste momento pós-guerra, alguns troços estão a ser prejudicados.

Na estrada Nacala-Nampula e Nampula-Alto Ligonha, vai-se bem, a estrada está razoável, mas, de Nampula em direcção a Nacala, a via está em piores condições, com o asfalto reassido (...). Ainda no sentido Norte-Sul, está em reabilitação a estrada Zobue-Tete com o fundo do Orçamento Geral do Estado, estando recuperada a via Tete-Cuchamano. Descendo de Tete a Changara e de Changara a Vandúzi, podemos considerar que esta estrada está boa, está numa fase que com uma resselagem iríamos esquecer os problemas desta via por dois a três anos. Entretanto, temos uma ponte a reconstruir, a que atravessa o rio Púngue, dinamitada no tempo da guerra para a independência do Zimbabwe. Hoje há uma ponte improvisada que dá a passagem para uma viatura de cada vez.

De Inchope ao Save, segundo o Ministro, apesar de alguns cortes feitos pela Renamo, há circulação. Esses cortes, segundo adiantou, estão igualmente a ser reparados. Contudo, há neste momento uma atenção urgente no troço Inchope-Maputo, devido ao crescente tráfego.

Por outro lado, há um concurso para a reabilitação dum troço de 400 quilómetros de estrada, que correspondem ao troço Save-Lindela e Boane Moamba. Sabendo-se que há outros troços que necessitam de reabilitação, a filosofia do Ministério da Construção e Águas é ir atacando os troços mais precários, em função das disponibilidades financeiras.

