

Portagens na Circular de Maputo: Povo vai alimentar o negócio das elites frelimistas que irão “assaltar” a REVIMO



- Além de ser uma decisão descabida, a introdução de quatro (04) portagens numa via que liga bairros da mesma área metropolitana acontece num contexto em que, por um lado, os utentes já estão a pagar, através dos seus impostos, a dívida pública de 300 milhões de dólares contraída na China para financiar o projecto e, por outro, o impacto das dívidas ocultas, o conflito armado em Cabo Delgado e a pandemia da Covid-19 agravaram o custo de vida e deterioraram as condições de sobrevivência de milhões de moçambicanos.
- Ao contrário da Estrada Maputo - Witbank (EN4) que é uma parceria público privada financiada, construída, operada e mantida pela sul-africana TRAC, a Estrada Circular de Maputo é um projecto eminentemente público e sem fins lucrativos, projectado e financiado pelo Estado através de uma dívida pública contraída em nome do Povo moçambicano junto ao Exim Bank da China.
- A extinção da empresa pública Maputo Sul e a consequente concessão da gestão da Estrada Circular de Maputo e da Ponte Maputo - KaTembe à REVIMO visa permitir a entrada da elite política da Frelimo no lucrativo negócio de portagens em áreas densamente povoadas. A REVIMO é uma sociedade anónima detida pelo Fundo de Estradas, mas há uma cláusula que a obriga a dispersar parte das suas acções através de uma Oferta Pública de Venda na Bolsa de Valores de Moçambique.



Foi no dia 28 de Fevereiro de 2012, uma terça-feira, que o Governo de Armando Guebuza aprovou a resolução que ratificava o acordo de 17 de Fevereiro de 2012 assinado com o banco estatal chinês Exim Bank da China para o financiamento das obras de construção da Estrada Circular de Maputo, no valor de 300 milhões de dólares. “Foi assinado um acordo com o Exim Bank da China no valor de 300 milhões de dólares para melhorar a circulação e ligação da Cidade de Maputo com os arredores. Neste momento vamos trabalhar sobre o anel de Maputo ao abrigo do acordo que foi assinado a 17 de Fevereiro de 2012”, disse Henrique Banze, à época Vice-Ministro dos Negócios Estrangeiros e Cooperação e porta-voz do Conselho de Ministros¹.

Ao contrário da Estrada Nacional N°4 (EN4) que liga Maputo e Witbank (África do Sul) que é uma Parceria Público Privada – financiada, construída, operada e mantida pela concessionária TRAC (Trans African Concessions), a Circular de Maputo é um projecto eminentemente público, projectado e financiado pelo Es-

tado através de uma dívida pública que já está a ser paga através dos impostos de milhões de moçambicanos. As obras da Circular de Maputo foram executadas pela construtora chinesa CRBC - China Road & Bridge Corporation.

O projecto de 74 quilómetros (construção de cerca de 52 quilómetros e reabilitação e ampliação de 22 quilómetros) foi dividido em seis (6) secções, designadamente Secção I – reabilitação e ampliação da Avenida da Marginal (6,3 quilómetros); Secção II - construção de 19,9 quilómetros de estrada entre o bairro da Costa do Sol e o Distrito de Marracuene; Secção III: construção de uma estrada de 10,5 quilómetros entre os bairros de Chiango e do Zimpeto; Secção IV – reabilitação e ampliação de 15,5 quilómetros da EN1, no troço entre Zimpeto e Marracuene; Secção V - construção de uma estrada de 16,3 quilómetros, de Zimpeto até Tchumene (ligação com a EN4).

Entretanto, as obras da Secção VI – que consiste na construção de 5,5 quilómetros de estrada ligando o Nó da Machava (Município da Matola) à Praça 16 de Junho (Município de Maputo) - ainda não

foram executadas devido aos elevados custos relacionados com o reassentamento de famílias que vivem no traçado da estrada, incluindo custos de transferência de infra-estruturas públicas como condutas de água e linhas de transporte de energia eléctrica². Em Agosto de 2016, o Governo de Filipe Nyusi aprovou o realinhamento do traçado da estrada como forma de reduzir os custos. Cinco anos depois, a Secção VI ainda não foi executada e o projecto parece simplesmente abandonado, uma vez que o Governo parece não ter dinheiro para as despesas de reassentamento das famílias e transferência de infra-estruturas.

Sem a Secção VI e antes da conclusão da ligação com a EN4 (Nó de Tchumene), Estrada Circular de Maputo foi oficialmente aberta em meados de 2015, representando um dos grandes investimentos feitos no sector de estradas na Área Metropolitana de Maputo. Além de melhorar a circulação de pessoas e bens, a estrada dinamizou a expansão urbana em Maputo, Matola e Marracuene, com milhares de jovens a apostar em bairros novos para a construção de habitação.

¹ https://macua.blogs.com/moambique_para_todos/2012/02/china-desembolsa-300-milh%C3%B5es-de-d%C3%B3lares-para-financiar-circular-da-cidade-de-maputo.html

² <https://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Imprensa/Noticias/Governo-reajusta-tracado-da-seccao-vi-da-estrada-circular>

Da extinção da Maputo Sul (empresa pública) à constituição da REVIMO (sociedade anónima)

Em Fevereiro de 2019, o Governo extinguiu a Empresa de Desenvolvimento de Maputo Sul, abreviadamente designada Maputo Sul E.P, que tinha sido criada em Agosto de 2010 para desenvolver e gerir os projectos da Estrada Circular de Maputo e da Ponte Maputo-KaTembe, incluindo as respectivas estradas de ligação. Citado pela imprensa, o Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, Osvaldo João Machatine, explicou que a extinção da Maputo Sul deveu-se ao facto da empresa ter concluído a missão para a qual tinha sido criada³. O Governo decidiu que a Administração Nacional de Estradas (ANE) seria responsável pela manutenção, enquanto o Fundo de Estradas iria assegurar a rentabilização dos dois projectos.

Entretanto, 10 meses depois, concretamente em Dezembro de 2019, o Governo decidiu concessionar, por um período de 20 anos, a Circular de Maputo, a Ponte Maputo-KaTembe e a Estrada Nacional N°6 (entre Beira e Machipanda, na fronteira com o Zimbábue) à Rede Viária de Moçambique (REVIMO). Constituída em Setembro de 2018 no cartório notarial privativo do Ministério da Economia e Finanças, a REVIMO é uma sociedade anónima detida pelo Fundo de Estradas, instituição pública tutelada

pelo Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos.

A REVIMO detém um capital social de 670 milhões de meticais e tem como objecto social a construção, conservação e exploração, sob sistema de portagens, de estradas e pontes e suas infra-estruturas conexas, construídas ou por construir⁴. Futuramente, a REVIMO deverá dispersar parte das suas acções através de uma Oferta Pública de Venda (OPV) na Bolsa de Valores de Moçambique, uma operação que vai permitir a entrada de outros accionistas para o lucrativo negócio de portagens nas estradas.

Na verdade, o argumento de “fim da missão” usado para justificar a extinção da empresa pública Maputo Sul é falacioso e oportunista. Além de ser responsável pela construção, gestão e manutenção da Estrada Circular de Maputo e da Ponte Maputo-KaTembe, a Maputo Sul tinha como missão promover o desenvolvimento da parte sul da baía de Maputo, com destaque para o Distrito Municipal da KaTembe. Mas a Maputo Sul foi extinta antes mesmo de desenvolver um único projecto na KaTembe.

Quando foi extinta, a Maputo Sul já era responsável pelas portagens instaladas na Ponte Maputo - KaTembe e na estrada Ka-

Tembe – Ponta D’Ouro, em Matutuíne, o que significa que a empresa tinha vocação e experiência no negócio de portagens. Portanto, a sua extinção não tinha nada que ver com o “fim da missão”, mas com a necessidade de passar o lucrativo negócio das portagens para a REVIMO, uma sociedade anónima que futuramente passará a integrar outros accionistas. Ou seja, extinguir uma empresa pública e concessionar os seus projectos já concluídos para uma sociedade anónima foi o golpe de mestre do Governo de Filipe Nyusi para permitir a entrada da elite política da Frelimo no negócio das portagens.

Em Novembro de 2020, a REVIMO anunciou a instalação de quatro (04) portagens na Estrada Circular de Maputo, prevendo que as mesmas entrem em funcionamento a partir do segundo semestre deste ano. As praças de portagens estão a ser construídas na Costa do Sol (Cidade de Maputo), Zintava (Marracuene); Kumbenza (Marracuene) e Matola-Gare (Município da Matola)⁵. O Governo ainda não aprovou as tarifas e o PCA da REVIMO, Ângelo Lichanga, disse que estava em curso um “trabalho de socialização” sobre a introdução de portagens naquela via.

Não, não e não às portagens na Circular Maputo

O Centro para Democracia e Desenvolvimento (CDD) entende que não faz sentido a introdução de portagens numa das principais vias da Área Metropolitana de Maputo. Além de melhorar a ligação entre vários bairros de Maputo, Matola e Marracuene, a Estrada Circular de Maputo permitiu uma rápida expansão urbana na Área Metropolitana de Maputo, onde milhares de jovens foram fixar residências. Instalar portagens quatro (04) portagens naquela via significa agravar ainda mais o custo de vida de milhares de pessoas que vivem e trabalham na Área Metropolitana de Maputo.

Numa altura em que vários Governos do mundo tentam reanimar as suas economias e proteger as famílias vulneráveis dos choques económicos causados pela pandemia da Covid-19, em Moçambique está a acontecer exactamente o contrário: o Governo está a introduzir portagens para onerar os já precários orçamentos familiares. Ou seja, no lugar de

aliviar o custo de vida causado pela crise da Covid-19, sobretudo em famílias vulneráveis, o executivo está a investir em formas criativas de “extorquir” os poucos rendimentos de milhões de pessoas que (sobre) vivem na miséria.

A crise económica da Covid-19 forçou o encerramento de milhares de micros, pequenas e médias empresas, empurrando milhões de trabalhadores para o desemprego. O impacto das dívidas ocultas e o extremismo violento em Cabo Delgado também contribuem para a contínua deterioração das condições de vida de milhões de moçambicanos. Razões mais do que suficientes para um Governo responsável evitar, a todo custo, a introdução de taxas que só vão agravar ainda mais o custo de vida. Na verdade, instalar portagens numa via que inicia e termina na mesma área metropolitana, como é o caso da Estrada Circular de Maputo, equivale a introduzir um “imposto de circulação” a ser pago diariamente em vá-

rias praças de cobrança.

A concepção do projecto da Estrada Circular de Maputo não tinha em vista a geração de lucro e muito menos a agravar o custo dos utentes, mas facilitar a circulação de pessoas e bens na Área Metropolitana de Maputo. O projecto foi financiado através de uma dívida pública, cujo pagamento é da responsabilidade de todos os moçambicanos. Ora, cobrar taxas pela circulação na Estrada Circular de Maputo aos moçambicanos que, através dos seus impostos, estão a pagar a dívida dos 300 milhões de dólares ao Exim Bank da China, significa uma dupla tributação ao cidadão. A legislação proíbe a dupla tributação pelo mesmo bem à mesma pessoa. Ademais, a decisão de instalar portagens não foi antecedida por um debate franco e aberto, envolvendo todas as partes interessadas. Por isso, o Governo deve instruir a REVIMO a parar imediatamente com a construção de portagens na Estrada Circular de Maputo.

³ <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/1074-governo-extingue-empresa-publica-maputo-sul>


⁴ <https://macauehub.com.mo/pt/2019/12/30/pt-fundo-de-estradas-controla-a-totalidade-do-capital-social-da-rede-viaria-de-mocambique-sa/>

⁵ <https://www.opais.co.mz/portagens-na-estrada-circular-de-maputo-vaio-funcionar-a-partir-de-2021/>

**INFORMAÇÃO EDITORIAL:**

Propriedade: CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: Emídio Beula
Autor: Emídio Beula
Equipa Técnica: Emídio Beula, Ilídio Nhantumbo, Isabel Macamo, Julião Matsinhe, e Ligia Nkavando.
Layout: CDD

Contacto:
Rua Dar-Es-Salaam Nº 279, Bairro da Sommerschild, Cidade de Maputo.
Telefone: +258 21 085 797

 CDD_moz
E-mail: info@cddmoz.org
Website: <http://www.cddmoz.org>

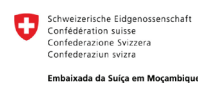
PARCEIRO PROGRAMÁTICO



Comissão Episcopal de Justiça e Paz, Igreja Católica



PARCEIROS DE FINANCIAMENTO



Embaixada da Suíça em Moçambique

