

Corte da EN1 isola norte de Moçambique e revela, mais uma vez, graves deficiências das infra-estruturas rodoviárias

- Desde às 13h00 deste sábado, o trânsito rodoviário na Estrada Nacional Nº1 está interrompido devido ao corte da estrada no distrito de Nicoadala, província da Zambézia. A Estrada Nacional Nº1 (EN1) é a única via rodoviária que liga o sul e o norte de Moçambique e o corte registado ontem deixa as províncias de Nampula, Cabo Delgado e Niassa isoladas do resto do País.



As chuvas intensas que caíram nos últimos dias na Zambézia provocaram o transbordo do rio Eledje e a consequente destruição do aqueduto que liga as duas margens. A reposição da via está dependente da diminuição do nível das águas, por isso as autoridades ainda não sabem dizer quando é que a circulação de pessoas e bens será reposta. O isolamento da região norte de Moçambique terá consequências económicas, visto que a Estrada Nacional Nº1 é a principal via usada para garantir o abastecimento das diferentes províncias do País.

Em Nampula, a estrada que liga a capital da província à autarquia de Angoche, também está cortada ao trânsito. Na sequência das chuvas intensas provocadas pela passagem do ciclone “Gombe”, um dos rios atravessados pela estrada que liga a cidade de Nampula a Angoche transbordou e arrastou a ponte metálica. Ora, está a tornar-se rotineiro a destruição de infra-estruturas a cada tempestade que assola Moçambique. E as estradas e pontes são as que mais sofrem.

Esta situação acontece numa altura em que o Governo defende a construção de infra-estruturas resilientes às mudanças climáticas como forma de minimizar os efeitos de desastres naturais. Mas o que se verifica no terreno é que sempre que uma tempestade tropical, ciclone, chuvas intensas e cheias afectam o País, há registo de destruição de infra-estruturas públicas, com destaque para salas de aulas, hospitais e estradas e pontes. Em alguns casos, trata-se de infra-estruturas construídas há menos de um ano. Em contrapartida, situações há em que as infra-estruturas construídas há décadas resistem aos eventos extremos.

Na verdade, o corte de estradas e destruição de pontes revela que o Governo não está a investir em infra-estruturas resilientes às mudanças climáticas. Não faz sentido que a cada época chuvosa o País assista ao isolamento de várias regiões devido ao corte de estradas e destruição de pontes inauguradas há um ano.

Em Março de 2019, o então Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos visitou a ponte sobre o rio Revúbue, na Estrada Nacional Nº7, que separa os municípios de Tete e Moatize, na província de Tete¹. À época, a ponte de 400 metros construída em 1965 tinha sido destruída pelas cheias registadas durante a passagem do ciclone Idai. No âmbito da reconstrução de infra-estruturas destruídas pelo Idai, a reabilitação da ponte sobre o rio Revúbue foi adjudicada à construtora portuguesa Mota Engil, em Agosto de 2019.



Orçadas em 3,7 milhões de dólares, as obras foram executadas em um ano e a ponte foi reaberta em Outubro de 2020. A Administração Nacional de Estradas (ANE), instituto público tutelado pelo Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, garantiu que os trabalhos de reabilitação da ponte tinham sido projectados para garantir a resiliência da infra-estrutura. “O que significa que, caso voltemos a ter correntes de água da mesma magnitude, elas não vão danificar a infra-estrutura”, disse o representante da ANE em Tete, Jeremias Mazoio².

As chuvas que caíram nos últimos dias de Janeiro devido à passagem da tempestade tropical “Ana” provocaram a subida do caudal do rio Revúbue. A ponte não resistiu à forte corrente das águas. A infra-estrutura descrita

como resiliente a eventos extremos pela ANE não resistiu ao primeiro teste. Citada pelo jornal Carta de Moçambique, a Mota Engil diz que as obras de reabilitação da ponte sobre o rio Ruvúbue foram feitas com base no projecto desenhado pela empresa de consultoria, a MZ Betar. Os estudos hidráulicos também foram realizados pela MZ Betar, a mesma empresa que fez a fiscalização.

“O nosso trabalho foi apenas a reabilitação dos aparelhos entre os pilares e a plataforma, os pavimentos e os guarda corpos”, disse o engenheiro Jorge Martins, da Mota Engil, citado pela Carta de Moçambique³. Ou seja, a construtora da ponte nega qualquer responsabilidade na destruição da ponte sobre o rio Revúbue. O então Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos apareceu

¹ <https://recac.org.mz/index.php/2019/03/12/machatine-visita-a-ponte-sobre-o-rio-rovubue/>

² <https://www.dw.com/pt-002/mo%C3%A7ambique-a-vida-em-tete-um-ano-depois-das-cheias-do-rovubue/a-52720445>

³ <https://cartamz.com/index.php/politica/item/9828-reabilitacao-da-ponte-sobre-o-rovubue-mota-engil-diz-que-sua-intervencao-foi-parcial>

a informar que o Governo estava a mobilizar infra-estruturas metálicas para reparar os danos causados na ponte, nomeadamente o vão aberto pela corrente das águas. Osvaldo Machatine não fez nenhuma referência à necessidade de se investigar o que efectivamente aconteceu para o rompimento da ponte inaugurada há menos de dois anos.

Na mesma altura, as intensas chuvas que caíram devido à passagem da tempestade tropical “Ana” também provocaram o aumento do caudal do rio Licungo, destruindo a ponte metálica que liga os distritos de Namacura e Maganja da Costa, na província da Zambézia. A ponte sobre o rio Licungo foi inaugurada em Dezembro último pelo então Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, e foi construída para substituir a antiga infra-estrutura destruída pelas cheias de 2015. A sua reabilitação custou aos cofres do Estado 900 milhões de meticais, e as obras foram executadas por uma empresa chinesa, bastante elogiada pelo antigo Ministro Machatine na cerimónia de inauguração da infra-estrutura.

“Todas empresas nacionais foram unânimes em dizer que não estavam em altura de responder a este desafio sobretudo nas condições colocadas pelo Governo. E a empresa CRBC foi a única que abraçou este projecto dentro das nossas dificuldades. Não é normal



nós fazermos isto porque nós pagamos, mas sabemos o quão foi difícil esta negociação e o que ainda temos pela frente para podermos saudar os nossos compromissos com esta empresa”, disse o governante⁴.

O CDD defende que o Governo deve abrir uma investigação independente para apurar

as reais causas da destruição das duas pontes recentemente inauguradas. Não faz sentido que infra-estruturas entregues há menos de um mês voltem a necessitar de uma nova intervenção. É chegada a hora de o Estado começar a responsabilizar as pessoas envolvidas em obras públicas sem qualidade.


⁴ <https://4vesreporter.com/2021/12/17/joao-machatine-inaugura-ponte-sobre-rio-licungo/>



INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: Emídio Beula
Autor: Emídio Beula
Equipa Técnica: Emídio Beula, Dimas Sinoa, Américo Maluana
Layout: CDD

Contacto:
 Rua de 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



PARCEIROS DE FINANCIAMENTO

