

# Xitarato

Revista trimestral da ANE | Ano 1 | Nº 1 | Novembro 09 - Janeiro 2010

Magazine



## Ponte Armando Guebuza é o motor de Moçambique



Administração Nacional de Estradas  
Avenida de Moçambique Nº 1225, Caixa Postal 403, Telef. 21 476 163/7, Telefax 21 475 533  
E-mail: [Comunicacao@ane.gov.mz](mailto:Comunicacao@ane.gov.mz) ; <http://www.ane.gov.mz>  
Maputo - Moçambique

## Editorial

## Xitarato, a nova via

Iniciar um projecto que se preze sério é um desafio, mas com muita vontade, garra, determinação e coragem iniciámos o processo da edição e publicação da nossa revista. Xitarato Magazine vem para servir de veículo de comunicação entre os seus leitores e a Administração Nacional de Estradas (ANE), que visa a troca de ideias e divulgação das principais realizações da Instituição, em busca de uma reflexão em prol da melhoria da qualidade da Rede de Estradas de Moçambique.

Xitarato é uma palavra extraída de uma língua Bantu usada em Moçambique que designa "estrada". Com este nome, pretendemos que esta revista sirva como um canal sempre aberto através do qual flua a informação que contribua para a educação dos utentes das nossas rodovias, no que à sua conservação e segurança diz respeito, rumo à erradicação da pobreza absoluta.

Esta é uma das formas de comunicação que a ANE encontrou para expressar

a lógica pela qual se orienta para materializar a sua missão, expressar os seus valores e consolidar os seus princípios e convicções.

Estamos convictos de que Xitarato será um elo entre os diversos actores que, ainda que seja no anonimato, intervêm no quotidiano da gestão das artérias que calcorreiam a nossa Pátria Amada, rumo ao seu progresso.

Cabe aqui convidar a preciosa participação de todos quantos tenham ideias, projectos e conteúdos que se identifiquem com o Xitarato, através da página designada A voz do povo.

O Xitarato Magazine não é só feito da Voz do Povo, há outras páginas que levam aos nossos amigos leitores o panorama actual do sector de estradas, em forma de entrevistas, reflexões, notícias e algumas curiosidades.

Desejo a todos vós, amigos, uma boa leitura e até breve.

O Director Geral da ANE,  
Nelson Nunes

Desde Dezembro último

## Avenida Joaquim Chissano tem duas faixas



O Presidente do Conselho Municipal da Cidade de Maputo abriu, no último dia do ano passado, a segunda faixa da avenida Joaquim Chissano, para a circulação de viaturas, e que garante o rápido acesso ao centro da capital moçambicana. O troço parte da Praça da OMM até a Ponte do Bairro de Jardim numa extensão de cerca de quatro quilómetros. No seu todo, esta estrada estende-se num percurso de cerca de 13 quilómetros, da Praça da OMM até ao Nó da Machava, um dos principais pontos de cruzamento das estradas que dão acesso a diversos bairros do vizinho Município da Matola.

O projecto de construção da segunda faixa desta estrada, conhecida como Via Rápida, é da ANE e está orçado em 25 milhões de dólares.

Além da própria estrada, o projecto prevê a construção de barreiras de protecção ao longo da drenagem situada no centro das duas faixas da avenida e duas pontes para a travessia de peões. "As obras estarão totalmente concluídas em finais

do presente ano de 2010. Agora, decidimos abrir a estrada ao tráfego enquanto decorrem os acabamentos de pintura da via, passeios, pontes, entre outros", disse o Director Geral da ANE, Nelson Nunes, falando minutos após a abertura deste troço.

O edil de Maputo, David Simango, disse que a abertura deste troço (Praça da OMM/Ponte do Bairro de Jardim) visa aliviar o tráfego rodoviário registado, tanto naquela avenida, como noutras estradas que dão acesso ao Centro da cidade de Maputo. "A outra razão é que a ANE já adjudicou as obras (de reabilitação e ampliação) da Estrada Nacional Número Um (EN1) no troço Jardim/Benfica (cidade de Maputo) e para que as obras se efectivem é necessário encontrar vias alternativas ao tráfego", disse Simango.

Ele disse que a ANE continua a trabalhar, em colaboração com a edilidade, no sentido de encontrar vias alternativas para aliviar o trânsito em caso de obras. AIM

## REFLEXÃO

Algumas vezes, quando ouvimos falar na reabilitação de grandes vias rodoviárias, surge-nos imediatamente a imagem dos transtornos que poderá causar, sobretudo ao nível do tráfego, uma vez que, vezes sem conta, as reabilitações implicam o corte ou restrição de circulação da via em causa.

Em alguns casos as restrições duram um longo período e causam muito embaraço aos normais utilizadores das vias, que passam a levar mais tempo para chegar ao trabalho ou a escola, desviando as suas rotas normais ou tendo que suportar trafegos condicionados. Os transeuntes sentem também alguns embaraços, desde a situação de terem que compartilhar o mesmo espaço com entulhos de pedras e areia à situação de serem obrigados a suportar o barulho ensurdecidor das máquinas, passando pela situação de terem que conviver com indivíduos desconhecidos (engenheiros e trabalhadores da obra).

O estimado leitor vai concordar connosco que são muitos constrangimentos. Mas, se olharmos para as recém inauguradas vias da Praça dos Combatentes, vulgo "Xiquelene", da magestosa Ponte Armando Emílio Guebuza, da via Joaquim Chissano, o estimado leitor também vai concordar

## Reabilitação de estradas em Moçambique: problema ou solução?

Por Luís Canhamba<sup>1</sup>



que os resultados são excelentes, e, de acordo com aquilo que os nossos olhos vêem não há dúvidas que os sacrifícios são compensados pelos resultados.

Quantas pessoas já podem ir aos seus afazeres e regressar muitos mais rápido, usando a via do Xiquelene? Quantos comerciantes já podem fazer o seu negócio em muito menos tempo e para muitos mais lugares, a partir da Ponte Armando Emílio Guebuza? Quantas famílias estão mais à vontade e seguras quando vêem um membro seu a sair de Chimurra para vender o produto em Vilanculos? E aquele cidadão que num passado recente deveria aguardar alguns dias a espera do famoso Batelão, na ida e na volta? Quantos empresários poderão ter desistido de investir na regiões de Caia, por causa das vias de

acesso? E quantos pensam em investir agora, em Caia, em Morrumbala, em Namacurra, em Morrupula, em Mecuburi, em Montepuez, e outros mais distritos?

Com uma melhor fluidez das vias de acesso a economia melhora, sem dúvidas nenhuma, uma vez que as vias constituem um dos principais incentivos à produtividade e comercialização. Alguém uma vez disse-nos que o moçambicano é um produtor por natureza, não sabemos quão correcta é esta afirmação, mas somos testemunhas de que muitos moçambicanos produzem, e produzem muito, mas muitas vezes não conseguem escoar o seu produto por falta de vias de acesso.

É exactamente por isso que a reabilitação de vias de acesso rodoviária é uma solução. São,

por excelência, a alavanca de desenvolvimento de qualquer nação que se preze. Na verdade, estamos cientes de que esta resposta ao título é um cliché, mas propositamente trouxemos o falso dilema que serviu de pretexto para o título do texto da primeira edição, exactamente para convidar a todos para uma breve reflexão sobre o tipo de apoio que todos nós temos que dar aos operários e engenheiros que reabilitam e constroem as nossas estradas. Julgamos que todos nós temos o dever moral de apoiar a construir o nosso belo País. E apoiamos como podemos, e uma das formas é submeter-mo-nos alguns sacrifícios, tal como aturar as máquinas e os entulhos, que vezes sem conta tornam-se nossos vizinhos por algum tempo.

<sup>1</sup>O Editor

### Ficha Técnica

Propriedade  
Administração Nacional de Estradas  
Director  
Nelson Nunes  
Editor  
Luis Canhamba  
Redacção  
Xavier Zandamela  
Revisor  
Joaquim Cossa  
Assistente Técnica  
Maria Macuácuá  
Layout e Impressão  
Nachingwea Editores

# A qualidade das estradas está cada vez melhor

- Felício Zacarias, ex-Ministro das Obras Públicas e Habitação

Na primeira edição do Xitarato Magazine apresentamos um breve balanço (em forma de entrevista) do quinquénio 2005-2009 em relação ao sector de estradas, feita pelo anterior Ministro da Obras Públicas e Habitação, Felício Zacarias. Nesta entrevista Felício Zacarias fala dos acontecimentos marcantes, da qualidade das obras, do nível de coordenação entre as instituições na gestão de estradas bem como das suas alegrias e frustrações.

XM: Quais os acontecimentos que considera marcantes, ao nível de expansão e melhoria das condições da Rede de Estradas, durante o quinquénio, 2005-2009?

R: A resposta para esta questão encontra-se no Programa Quinquenal do Governo (PQG). Como deve saber, no âmbito desse programa, nós tínhamos, entre outros, que construir as pontes sobre o Rio Rovuma, ligando o nosso país e a República Unida da Tanzânia, na Província de Cabo Delgado; sobre o Rio Zambeze, ligando o País do Rovuma ao Maputo, nas províncias de Sofala e da Zambézia; sobre o rio Lugela, ligando os Distritos de Mocuba e de Lugela, na Província da Zambézia; sobre o Rio Limpopo (do Guijá), ligando os Distritos de Guijá e de Chókwè, na Província de Gaza; sobre o Rio Incomati, ligando o Posto Administrativo do Sábìe com o resto do Distrito de Moamba. Tínhamos ainda que construir pontes que ligassem os distritos de Moma e de Angoche e a ponte da Ilha de Moçambique, tudo isto na Província de Nampula.

Para além da construção e



reabilitação destas pontes, devíamos efectuar a reabilitação e manutenção de vários troços da Estrada Nacional No 1, bem como reabilitar estradas como Litunde-Murrupa, na província do Niassa, Namitil-Angoche, na Província de Nampula, Mussacama-Calómuè, na província de Tete e Chissano-Chibuto, na Província de Gaza.

Não só fizemos isto, que estava previsto no PQG, como a construção das pontes de Lucite e de Mussapa, na Província de Manica.

Portanto, o cumprimento na íntegra da agenda do sector do estradas é que foi marcante para nós.

XM: Nota-se que o nível de qualidade das obras públicas

tem aumentado, comparativamente ao passado recente. O que mudou para que isso acontecesse agora?

R: É natural que assim seja. Saimos de uma guerra injusta que, para além de matar pessoas, destruiu várias infra-estruturas e não permitiu que outras fossem erguidas de uma forma adequada.

## ENTREVISTA

Como resultado da guerra, algumas estradas foram construídas com algumas dificuldades. Em alguns casos tivemos que fazer o levantamento para a reabilitação via aérea, porque havia minas e a segurança não era adequada. Pode imaginar o que significa fazer o levantamento de uma obra estando lá em cima?! Com o fim da guerra, a qualidade das obras de estradas está a conhecer melhorias, porque estamos a trabalhar numa situação de paz e os dados são recolhidos directamente no terreno. Os empreiteiros já não têm medo de movimentar os seus equipamentos e técnicos para as obras. Essa é a razão principal por que agora temos boa qualidade das obras.

XM: Qual é o estágio da reabilitação da rede de estradas?

R: O estágio da reabilitação e manutenção de Estradas é bom, o que permite que o País esteja ligado por estradas. Das capitais provinciais facilmente se chega às sedes distritais e destas aos postos administrativos. Os produtos estão sendo escoados e comercializados porque existe uma rede de estradas funcional. Também, já está na rotina da vida das pessoas viajar por estrada para vários cantos do País, quer fazendo turismo, quer fazendo negócios e até para estudar.

XM: Qual o nível de articulação entre o Governo, conselhos municipais, governos locais na gestão da rede de estradas?

R: Nós temos estado a articular com os municípios e governos locais sobre o desenvolvimento da rede rodoviária. Não só articulamos, como também desembolsamos fundos para o desenvolvimento da rede rodoviária dos municípios e dos

distritos.

Devo dizer que em 2009, para cada um dos distritos desembolsámos cerca de 40.000 USD, valor que sobe para 50.000 USD, em 2010, para o desenvolvimento das estradas. Aos municípios, desembolsámos valores que variam de 600.000 a 160.000 USD, dependendo da dimensão de cada município. A articulação também é do nível da coordenação. Por exemplo neste momento temos estado a trabalhar com o município com vista a encontrarmos vias alternativas de acesso à cidade, tendo em conta que algumas artérias, como o caso do troço Jardim-Benfica, serão reabilitadas.

XM: A construção de estradas tem, sem dúvidas nenhuma, impacto directo na vida das pessoas. Entretanto, este processo traz algumas vezes conflitos entre o empreiteiro e a população que vive nas zonas onde as obras são executadas. Como gerir este processo?

R: O Processo de construção de estradas, nunca pode trazer conflitos entre o empreiteiro e a população. Como sabe, antes do início das obras, são feitos estudos de âmbito económico, ambiental e social, que devem, em princípio, viabilizar uma obra. Por outro lado, as obras de estradas são implantadas onde o Estado fez previamente uma reserva para o efeito. Caso o Estado tenha necessidade de fazer uma estrada fora daquilo que é a sua reserva, há lugar a indemnização. Devo dizer que o Estado tem pago indemnizações, mesmo à pessoas que construíram dentro da reserva do Estado por uma questão conjuntural. Como sabe, o nosso país foi assolado por uma guerra injusta, movida pela Renamo, que fez com que as pessoas não só se refugiassem

para as grandes cidades, como também ocupassem espaços que não deviam. Portanto, nunca pode existir um conflito entre o empreiteiro e a população, pelo contrário a população olha para a construção e reabilitação de Estrada como um processo de desenvolvimento.

XM: Quais são as perspectivas para o próximo quinquénio?

R: As perspectivas para o próximo quinquénio são, naturalmente, o início das obras que estão previstas no Programa do Governo, bem como a conclusão das que foram iniciadas no quinquénio anterior. Temos algumas obras de grande vulto que gostaríamos de ver realizadas, como as de Mocuba/Milange, Namputa/Cuamba, Montepuez/Lichinga e

Lichinga/Cuamba.

XM: Durante o mandato que está prestes a terminar, qual foi a sua maior alegria e qual a maior frustração?

R: A maior alegria foi termos conseguido realizar as acções que estavam previstas no PQG. A construção da Ponte Armando Emilio Guebuza foi outro feito que nos deixou bastante satisfeitos.

Felizmente tenho poucas frustrações. Diria até que não me sinto frustrado em relação às actividades sob minha tutela. Entretanto, gostaria de ter visto os técnicos da ANE a envolverem-se mais na gestão de obras. O meu conselho é que os técnicos desçam às províncias e até aos distritos convista a ganharem mais experiência. XM



## GRANDES PROJECTOS

# Ponte Armando Emílio Guebuza: a concretização de um sonho

A história da Ponte Armando Emílio Guebuza (AEG) confunde-se com a história da construção da nossa Nação, pelo menos em termos de idade, ambas têm mais de 30 anos. Exactamente por isso é que, quando se inaugurou a Ponte, a 1 de Agosto de 2009, não se estava apenas a inaugurar uma ponte que ligasse Caia à Chimuara, mas estava-se finalmente a consolidar a ligação rodoviária de Moçambique, como um todo. A construção da Ponte não só se confunde com a história de Moçambique como também é símbolo das vicissitudes históricas do país, sobretudo da última década, marcada pela guerra civil. Pode também ser considerada como o prémio da persistência de um povo, que quando persegue o seu sonho, nunca desiste. O facto é que a construção da Ponte começou há trinta anos, mas infelizmente foi permanentemente interrompida.

Alcântara Santos foi o ministro das Obras Públicas do governo de transição que mandou prosseguir com o projecto, reconhecendo a importância que este empreendimento poderia ter para o desenvolvimento sócio-económico de Moçambique.

Logo após a independência, Júlio Carrilho criou a primeira equipa que pôs a mão na massa, como diriam os nossos amigos brasileiros, e iniciou com a execução do projecto. Foi num ambiente de satisfação e de esperança que iniciou a construção da ponte. Ao mesmo tempo que se construía a Ponte, edificava-se uma nação, sob a égide do então carismático Presidente Samora Machel. O país investiu muito



dinheiro, muito *know how*, mas sobretudo muita alma e esperança. Infelizmente a guerra civil ruiu os sonhos e as expectativas dos moçambicanos: o sonho de uma Ponte sobre o grande rio Zambeze transformou-se numa desilusão para os técnicos, operários e o povo moçambicano que já sonhava como progresso.

Para a alegria dos moçambicanos, depois do marasmo veio a lufada de ar fresco com os Acordos Gerais de Paz de 1992. A esperança renovou-se e o entusiasmo também. Iniciaram as negociações para o financiamento e, volvidos 13 anos, o Governo de Armando Emílio Guebuza decidiu por decreto que a obra deverá recomeçar. Meses depois foi assinado o contrato de

concessão das obras.

O dia 13 do Mês de Março do ano 2006, uma segunda-feira, iniciou a obra consolidando-se assim as esperanças dos milhões de moçambicanos.

As obras levaram 3 anos. O que significa que se fez em 3 anos o sonho de 30 e tal anos. Durante os 3 anos, cerca de 500 pessoas, entre moçambicanos e estrangeiros trabalham arduamente para ligar o Norte ao Sul de Moçambique, através dos Distritos de Caia e Chimuara por via de uma Ponte. A ideia era construir uma via muito segura, catapultando dessa forma a economia nacional.

Até esse momento, os moçambicanos atravessavam o Grande Rio Zambeze por Batelão. Este meio não era muito seguro, era lento e não chegava para todos. Como é óbvio, isso inibia o

desenvolvimento, sobretudo, da zona norte do País.

Foi por isso que o governo, os técnicos, engenheiros e os operários envolveram-se nas obras com um notável espírito de patriotismo, conscientes de que a conclusão daquele empreendimento seria uma vitória de 20 milhões de moçambicanos.

O governo investiu cerca de 2 biliões e meio de Meticais, os técnicos e engenheiros investiram a sua técnica, arte e inteligência e os operários a suas incumensurável força e paciência. E o resultado foi notável.

No dia 1 de Agosto de 2009, o mundo inteiro foi testemunha de que os moçambicanos podem, como diria o Presidente americano *Yes we can*.

*Continua na pag. 7*

## CURIOSIDADES

Sabia que:

- Moçambique tem uma Rede Nacional de Estradas com cerca de 30 000 Km;
- A ponte Armando Emilio Guebuza custou cerca 2 biliões e meio de Meticais e é uma das obras de engenharia mais relevantes realizada em Moçambique e em todo o continente africano;
- A distância entre Caia (Sofala) e Chimuara (Zambézia) pela ponte atinge cerca de 2.500 kms de cumprimento.
- A Ponte tem ainda 16 metros de largura com duas faixas de rodagem que permitem a circulação de veículos nos dois sentidos, duas bermas para estacionamento das máquinas em caso de avarias e a circulação de motociclos e ciclistas, para além de dois passeios para os peões;
- As distâncias entre os pilares da ponte AEG principal atingem os 135,5 metros, assim dimensionados para permitir a navegabilidade do



rio;

- Os vãos na ponte de aproximação estão distanciados entre si por 56 metros, o que permitirá uma segura circulação de viaturas em caso de inundações.
- O tráfego rodoviário da Ponte AEG em Agosto de 2008 foi de um total de 4.332 viaturas contra 7.395 que passaram agora sobre aquela majestosa infra-estrutura em

Agosto deste ano, o que significa um incremento de cerca de 71 por cento.

- A construção da Ponte Armando Emilio Guebuza durou aproximadamente 3 anos, tendo empregado cerca de 500 pessoas;
- A ANE é o órgão público que tem competência para projectar, construir e manter estradas classificadas. As

mesmas competências em relação às estradas não classificadas são atribuídas as autarquias e os órgãos locais do Estado;

- Por lei, a ANE pode ordenar o encerramento, a médio ou longo prazo, de estradas ou faixas de rodagem, tendo em conta o interesse público e mediante aviso prévio num jornal de maior de circulação.

### *continuação da pag. 6*

Foi apresentada ao mundo uma ponte com cerca de 2.5 kms de comprimento, 16 metros de largura com duas faixas de rodagem que permitem a circulação de veículos nos dois sentidos, duas bermas para estacionamento das máquinas em caso de avarias e a circulação de motociclos e ciclistas, para além de dois passeios para os peões. As

distâncias entre os pilares principais da ponte chegam a atingir os 135,5 metros que permitem a navegabilidade do rio. Também pensou-se na segurança das viaturas, de tal modo que os vãos na ponte de aproximação estão distanciados entre si por 56 metros.

Estas dimensões demonstram por que é que a Ponte Armando Emilio Guebuza já é considerada uma das obras de

engenharia mais relevantes realizada em Moçambique e em todo o continente africano. Durão Barroso, o presidente da Comissão Europeia, após visitar o majestoso monumento, no dia da inauguração, afirmou que se trata de "um grande impulso ao desenvolvimento e integração do país e da África Austral".

No momento da inauguração o

moçambicano, Armando Emilio Guebuza, disse que a conclusão desta obra é "mais uma vitória na luta contra a pobreza e um vector fundamental na consolidação da unidade nacional". Armando Guebuza disse ainda que a infra-estrutura "galvaniza a visão de uma coluna vertebral entre o centro de produção e o consumo em Moçambique".

## A voz do povo

Esta página do Xitarato Magazine visa auscultar a sociedade sobre as acções da ANE. Decidimos chamar A voz do povo porque pretendemos contar com o apoio do caro leitor no cumprimento da nossa missão.

Para que o caro leitor participe, envie os seus comentário sobre as actividades da ANE, ao nível

de projecção, construção, manutenção e fiscalização de estradas, através do seguinte endereço electrónico: comunicacao@ane.gov.mz.

Para esta edição escolhemos 4 (quatro) depoimentos sobre a ponte Armando Emilio Guebuza:



"Trata-se da maior obra de engenharia a ter lugar no País depois da Independência Nacional e trata-se de uma mãe das maiores infra-estruturas sócio-económicas erguidas

neste País nos últimos trinta anos."

*Editorial do Blog "Reflectindo sobre Moçambique"*



A Ponte vai "facilitar a circulação de pessoas e bens, promovendo a actividade comercial e dando um novo impulso à economia

moçambicana".

[http://dn.sapo.pt/inicio/economia/interior.aspx?content\\_id=1321982](http://dn.sapo.pt/inicio/economia/interior.aspx?content_id=1321982)



"O sofrimento vai baixar. Este é sinal de que estamos a combater a pobreza. Hoje, o tempo de viagem vai reduzir consideravelmente. As viagens serão mais agradáveis, as paisagens mais atractivas, ao

mesmo tempo incluirá a ligação entre o produtor e o consumidor", disse um dos cidadãos residente em Caia.

<http://abc.blogs.sapo.mz/7291.html>



A ponte Armando Guebuza, (...), será uma das mais importantes vias terrestres do país e colocará termo ao "calvário" da travessia do rio Zambeze através de

batelões, numa das regiões mais ricas de Moçambique.

<http://www.portalangop.co.ao>

Lêla na próxima edição

- ? ANE prepara Conselho Nacional de Estradas;
- ? Ponte sobre o rio Rovuma será inaugurada.