

Uso Intensivo de Mão de Obra: Uma alternativa para construção e reabilitação de estradas secundárias e terciárias

Os residentes das zonas rurais do país poderão passar a partir deste ano a ser mais envolvidos nas obras de construção e/ou reabilitação de estradas secundárias e terciárias. A ideia foi apresentada durante o XIX Conselho Coordenador do Ministério das Obras Públicas e Habitação (MOPH), realizado de 04 a 06 de Maio, pelo Director Geral da ANE, Cecílio Grachane.

Segundo Cecílio Grachane esta iniciativa visa proporcionar emprego às comunidades atravessadas pelas rodovias em obras e reduzir os custos dos trabalhos, na medida em que se usarão menos máquinas que agora.



Cecílio Grachane apresentando o tema Estradas e Emprego no XIX Conselho Coordenador do MOPH

O que se pretende, em última análise, é fazer com que as comunidades directamente beneficiadas sintam-se como donas das estradas e se envolvam vigorosamente na sua construção e manutenção.

Contrariamente ao cenário actual, doravante a abertura das valas de drenagem, por exemplo, será manual e alguns outros trabalhos realizados por máquinas passam a ser feitos por instrumentos não mecanizados.

O Director Geral aponta 4 vantagens associada a implementação desta ideia, nomeadamente a redução do movimento migratório, do campo para a cidade; representa uma economia de cerca de 30%, comparativamente ao trabalho mecanizado, para a mesma actividade; geração de Emprego 6 vezes o volume de emprego por USD e disponibilização de emprego através dos empreiteiros locais.

O uso das máquinas nas obras públicas é que eleva sobremaneira os custos, sendo que o envolvimento da mão-de-obra intensiva e local contribui para a inversão da situação.

Segundo o Vice-ministro das Obras Públicas e Habitação, Francisco Pereira, as máquinas usadas na construção de estradas chegam a consumir cerca de 800 litros de gasóleo por dia, o que multiplicado pelo seu número no período dos trabalhos torna a factura das obras extremamente alta.

A metodologia só será usada em obras de estradas secundárias e/ou terciárias não asfaltadas, nas quais o Estado drena mais de 60 milhões de dólares norte-americanos por ano só em manutenção.

Apesar da mudança na forma de trabalho a qualidade das obras não será afectada.