

ARTIGO REF: 6829

MOBILIDADE URBANA: RASTREIO EM MAPUTO E MATOLA

Silva J. Magaia^(*)

Universidade Eduardo Mondlane, Departamento de Engenharia Civil, Maputo, Moçambique

^(*)*Email:* magaiasv@tvcabo.co.mz

RESUMO

No último ano do Século passado, um artista plástico e dois engenheiros civis, todos Moçambicanos mas de gerações distintas, inspirados na poesia de José Craveirinha e guiados pelo instinto do mais jovem na equipa, introduziram uma tese segundo a qual no futuro seria forçoso separar o tráfego rodoviário e a vida. Em particular o jovem engenheiro defendia que nesse amanhã a concepção e construção de estradas deviam seguir os mesmos princípios que norteiam a aviação e o transporte ferroviário.

Na altura o conceito de Mobilidade ainda era localmente pouco conhecido e estando em pleno final do Milénio, os autores da comunicação estavam convencidos que as suas projecções tinham em vista um horizonte muito distante, razão pela qual decidiram intitular o trabalho por “Prospectivas das Vias Urbanas e Rurais [Mankeu, Magaia & Brito, 1999]. Mal sabiam que em menos de duas décadas as suas percepções sobre a eternidade e a urgência de mudanças neste campo do conhecimento estariam confirmadas por factos.

Se no campo a convivência entre as vias e a natureza, que inclui os seres vivos, é pacífica e até desejável, com a rápida urbanização que se assiste no presente, nas zonas urbanas a estrada e a vida começam a mostrar-se fortemente antagónicas. Para melhor enquadramento, vale a pena transcrever dois parágrafos da tese acima citada:

“Hoje o tráfego urbano significa desordem e confusão. A circulação no amanhã será organizada e harmoniosa: trânsito separado para peões, ciclistas, veículos ligeiros, semipesados e pesados. Estacionamento fora das pistas de circulação. Estradas a diversos níveis com espaços intermédios ocupados por unidades de trabalho e de lazer.

Na inconstância do futuro as coisas mudam rápida e drasticamente. Nestas condições o homem apenas tem uma alternativa: procurar apoios eternos! Entre eles destaca-se a cultura.”

Fascinados por esta percepção, os autores do estudo não hesitaram em recomendar a construção de estradas aéreas diferenciadas por tipo de tráfego como solução para os congestionamentos. Defendiam ainda que com esta solução as áreas livres na parte inferior das vias aéreas seriam facilmente aproveitadas para todo o género de edifícios, incluindo de habitação.

Tal como está a acontecer a nível global, com o tempo Moçambique vai-se tornando um país cada vez mais democrático e urbanizado. Cresce a população, sobretudo nas cidades, e alarga-se o acesso dos chamados nativos às facilidades urbanas. Em contrapartida começa a escassear a terra, como resultado do rápido crescimento dos assentamentos informais na periferia. Assim aumentam as distâncias entre o lar e o local de trabalho. Com a facilidade de compra e importação de viaturas usadas, aumentou drasticamente o número de veículos que se fazem às estradas, na maior parte dos casos transportando um único ocupante. Agrava-se a desordem, aumentam os congestionamentos, reduzem as velocidades de circulação

recomendáveis, agravando a poluição atmosférica, o *stress* e as doenças associadas. Na pressa dalguns, aumenta a frequência e a gravidade dos acidentes, perdem-se recursos e população activa, e baixa consequentemente a produtividade. No final das contas, perde a economia nacional. Perdemos todos. Não há planificação nem orçamento capazes de resistir a tamanha informalidade.

Neste trabalho procede-se ao rastreio, através da simples introdução de dados actualizados, da tendência de degradação na relação entre o crescimento populacional e o aumento do parque automóvel na região de Maputo e Matola, partindo das constatações dum estudo realizado em 2012 com base nas estatísticas do INE e nos registos do INATTER. A análise continua a sugerir que ao contrário de resolver o problema dos congestionamentos, na falta de serviços de transporte público fiáveis, o aumento e a melhoria da rede viária local só favorecem as soluções individualizadas nas deslocações entre a casa e o trabalho, resultando em enormes filas de automóveis nas estradas.

A figura 1 ilustra o rácio anual entre o crescimento da população de Maputo e Matola e o número de viaturas ligeiras que entram no parque automóvel desta mesma região. No gráfico é notável o efeito da recessão económica registada em 2015, à semelhança do que já havia acontecido há cerca de 10 anos atrás, portanto uma situação que pode ser considerada normal, pontual, cíclica, e passageira.

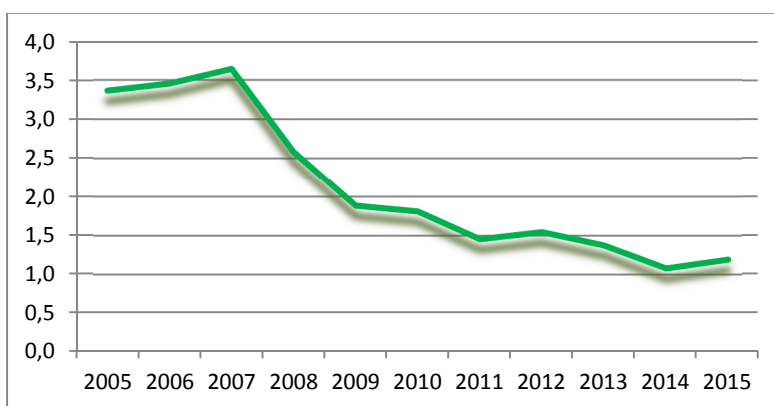


Fig. 1 - Rácio do crescimento anual da população por aumento de viaturas ligeiras.

Mesmo reconhecendo que boa parte das viaturas registadas em Maputo e Matola é imediatamente transferida para outros pontos do país, está claro que a manter-se esta tendência, nos próximos anos por cada novo cidadão na população de Maputo e Matola entrará mais do que uma viatura no parque automóvel, situação inaceitável e insustentável numa economia tão fragilizada como a nossa.

Como é apanágio neste tipo de dissertações, o presente estudo não se cingiu às constatações mas avança algumas hipóteses de solução, particularmente encorajando o estado a investir mais em soluções inovadoras e menos na ampliação de vias ou na construção de novas infraestruturas. Sugere-se também que, pela sua especificidade, a Mobilidade passe a ser assunto sob a alçada do sector de Transportes e não do sector de Obras Públicas, sob pena de os investimentos neste domínio continuarem a ser direccionados para intervenções puramente materiais e com efeitos puramente cosméticos.

REFERÊNCIAS

[1]-Mankeu; Magaia, Silva Jacinto & Brito, Joao Eduardo Lemos, Prospectivas das Vias Urbanas e Rurais, *Proceedings* do 1º CLME, (1999) G81- G95.