



FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS
Mestrado em População e Desenvolvimento
Dissertação de Mestrado

**Infra-estruturas Rodoviárias Rurais: Sua contribuição no
Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sábié,
Distrito de Moamba.**

Supervisor: Prof. Doutor Elmer Agostinho Carlos de Matos

Discente: Sádía Banú Sultuane Jethá

Maputo, Fevereiro de 2022



FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS

CENTRO DE ANÁLISE DE POLÍTICAS

Mestrado em População e Desenvolvimento

Dissertação de Mestrado

**Infra-estruturas Rodoviárias Rurais: Sua contribuição no Desenvolvimento Territorial do
Posto Administrativo de Sábié, Distrito de Moamba.**

Sádia Banú Sultuane Jethá

Dissertação de mestrado apresentada a Faculdade de Letras e Ciências Sociais da Universidade Eduardo Mondlane em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento sob orientação do **Prof. Doutor Elmer Agostinho Carlos de Matos.**

DECLARAÇÃO DE HONRA

Declaro por minha honra que este trabalho de dissertação de Mestrado, nunca foi apresentado, para obtenção de qualquer grau académico e constitui o resultado da minha investigação pessoal, estando no texto e na bibliografia as fontes utilizadas. Esta dissertação é apresentada em cumprimento parcial dos requisitos para a obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento, da Universidade Eduardo Mondlane.

Maputo, Fevereiro de 2022

Sádia Banú Sultuane Jethá

APROVAÇÃO DO JÚRI

Este trabalho foi aprovado com a classificação de _____ com a expressão numérica de _____ valores, no dia _____ de _____ de 2022 por nós, membros do júri examinador nomeado pela Faculdade de Letras e Ciências Sociais, Universidade Eduardo Mondlane.

O Presidente do Júri

Prof. Doutora Inês Macamo Raimundo

O Supervisor

Prof. Doutor Elmer Agostinho Carlos de Matos

O Arguente

Prof. Doutor Boaventura Manuel Cau

Dedicatória

Dedico este trabalho em memória ao meu querido pai embora tenha partido muito cedo sempre incentivou-me a estudar e a nunca desistir dos estudos, e a minha avó, em memória, pelos ensinamentos da vida e a quem devo tudo o que sou hoje.

À minha querida mãe que mesmo distante e fazendo papel de pai e mãe, sempre procurou criar condições para que a minha educação fosse das melhores.

Aos meus tios que desempenharam o papel de pai, em todos aspectos da minha vida.

Aos meus primos, verdadeiros irmãos que nunca tive.

Aos meus sobrinhos.

Agradecimentos

Em primeiro lugar agradecer a Deus, pela vida, pela minha saúde e força durante toda a minha caminhada nesta longa jornada da vida, especialmente nesta fase.

Não quero deixar de expressar os meus agradecimentos a todos aqueles que tornaram possível este Trabalho Final de Mestrado.

Especiais agradecimentos vão para o Prof. Doutor Elmer Agostinho Carlos de Matos, meu supervisor pela sua disponibilidade, atenção, simplicidade e interesse demonstrados desde a concepção do projecto até à conclusão da presente Dissertação, pois sem essa simplicidade e rigor académico teria sido impossível, e ainda pelos artigos partilhados como auxílio para elaboração da presente dissertação.

Endereço os meus sinceros agradecimentos a todos os professores do curso de Mestrado, pelos ensinamentos passados durante as disciplinas que fazem parte do curso de Mestrado, em especial, aos Profs. Doutores Inês Raimundo, e Ramos Muanamoha pelos sábios conselhos, profissionalismo, simpatia e incentivos durante o curso.

Agradecer ainda a Denise, ao Armando, a Saula, e ao Júlio pela atenção e ajuda dispensada durante o curso.

A todos os colegas do curso de Mestrado, pelo companheirismo, ajuda e apoio que demos uns aos outros sempre que fosse necessário em especial, a Sónia, o Nito, a Belmira, o Hélio, o Gove, o Chissale, e ao Arsénio.

À família DPTADER - Maputo em especial ao meu pai do "Serviço" Eng^o Guiliche pois foi quem me incentivou a voltar á escola depois de tantos anos afastada do meio académico, também pelo auxílio durante a minha candidatura ao curso, o meu eterno agradecimento. À minha "irmã" e amiga de coração Gracinda pela ajuda incondicional durante o curso, pela paciência, carinho e palavras de incentivo durante esta árdua jornada, ao meu sogro do "Serviço" Bacalhau pela ajuda na escolha do local de estudo da presente dissertação. Ao amigo Madope pela disposição em me ajudar com os mapas durante o curso e na presente dissertação. Aos amigos Lima pela ajuda na presente Dissertação uma vez mais depois de ter feito o mesmo para o trabalho de Licenciatura, ao Rachid pelos debates relacionados ao tema da presente Dissertação, e a colega Laura pela paciência em ler alguns capítulos e pelas sugestões dadas.

À minha família, pelo suporte e amor incondicional sempre, sem eles não teria conseguido.

Os agradecimentos a todas instituições e individualidades que me concederam entrevistas, nomeadamente:

Ao Governo do Distrito de Moamba, em Especial ao Secretário Permanente Distrital Lourenço Tuaia Mapira, o Director do Serviço Distrital de Planeamento e Infra-estruturas Sydney de Castro Ribeiro, os técnicos locais Tembe, Cumbane, Isildo, Gama e Raquel.

Ao Posto Administrativo de Sábiè: a Chefe do Posto Helena Chivite, o Chefe da Localidade de Malengane Abdul Abdala, a Secretária do Bairro Comercial Fátima Bemate, ao Chefe do Bairro Mahungo Manuel Mavindze, e os técnicos do Posto Administrativo em especial Benjamim, Jeremias e Hortência, sempre disponíveis em fornecer a informação solicitada, bem como os agentes económicos e operadores de transporte semi-colectivos e outros com quem contactei.

Ao pessoal do Centro do Desenvolvimento Agrário de Sábié - Universidade Eduardo Mondlane (CEDAS-UEM) pela atenção e carinho durante a estadia do trabalho de campo.

À Administração Nacional de Estradas, Instituto Público (ANE, IP) Sede e em Maputo Província respectivamente Eng^o Calado Ouana - Chefe do Departamento de Redes, Joaquim R. Tembe - Chefe da Planificação e ao Eng^o Virgílio Lichucha pela disponibilidade e atenção dispensada durante as entrevistas.

Ao meu "dad" Simon pela ajuda e força na elaboração do presente trabalho.

O meu profundo e sentido agradecimento a todos os que directa ou indirectamente colaboraram para a concretização do presente trabalho.

DJAZALLAH KHAIYRAN

Resumo

As infra-estruturas rodoviárias são importantes para o desenvolvimento de um país por permitirem a mobilidade de pessoas e bens, acesso aos serviços básicos essenciais a população, atração de investimentos, geração de renda e oportunidades de emprego. A existência de infra-estruturas rodoviárias é fundamental para o desenvolvimento socioeconómico em comunidades rurais. No Posto Administrativo de Sábiè, o seu estado de conservação apresenta-se de má qualidade, onde têm grande importância, sobretudo quando se trata da actividade agrícola a principal actividade económica da região. Este estudo procura analisar a contribuição das infra-estruturas rodoviárias rurais no desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábiè. A metodologia usada procede da pesquisa bibliográfica, consultas de documentos e estudos relacionados com a temática em análise, e entrevistas semi-estruturadas para apurar as características e a contribuição das infra-estruturas rodoviárias rurais, no desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábiè. Os resultados demonstram que o actual estado destas infra-estruturas que estabelecem a ligação entre as áreas produtoras e consumidoras restringem a circulação de bens, dada a sua condição de qualidade (que tendem a ser de má, muito má e por vezes intransitável). A condição das rodovias tem sido uma limitante para o acesso aos serviços sociais básicos, como as unidades sanitárias e de ensino. As rodovias são classificadas em secundárias, terciárias e vicinais, maior parte sem asfaltagem, o que provoca impactos ambientais adversos, problemas de saúde e segurança (poluição por poeiras que afecta a saúde humana e a fitossanidade), e impossibilitam o sucesso das actividades agrícola, pesqueira, comercial, e de transporte semi-colectivos. Uma boa infra-estrutura rodoviária no Posto Administrativo de Sábiè é um desafio fundamental para promoção do desenvolvimento local, neste sentido devido a precariedade das infra-estruturas rurais faz-se necessária a manutenção periódica das mesmas em alguns casos através da Parceria-Público-Privado devido a limitação que o Estado enfrenta para fazer face.

Palavras-chaves: Infra-estruturas rodoviárias rurais, acessibilidade e desenvolvimento territorial.

ABSTRACT

Road infrastructures are important for the development of a country because they allow the mobility of people and goods, access to basic services essential to the population, attraction of investments, generation of income and employment opportunities. The existence of road infrastructures is fundamental for socio-economic development in rural communities. In the Administrative Post of Sábìè, their state of conservation is of poor quality, where they are of great importance, especially when it comes to agricultural activity, the main economic activity in the region. This study seeks to analyse the contribution of rural road infrastructures to the territorial development of the Administrative Post of Sábìé. The methodology used is based on bibliographic research, consultation of documents and studies related to the theme under analysis and semi-structured interviews to determine the characteristics and the contribution of rural road infrastructures in the territorial development of the Administrative Post of Sábìé. The results show that the current state of these infrastructures that establish the connection between the producing and consuming areas restrict the circulation of goods, given their quality condition (which tend to be poor, very poor and sometimes impassable). The condition of the roads has been a limiting factor for access to basic social services, such as health and education facilities. This causes adverse environmental impacts, health and safety problems (dust pollution that affects human health and plant health), and makes the success of agricultural, fishing, commercial and semi-collective transport activities impossible. A good road infrastructure in the Administrative Post of Sábìé is a fundamental challenge for the promotion of local development. In this sense, due to the precariousness of rural infrastructures, their periodical maintenance is necessary, in some cases through Public-Private Partnership, due to the limitations faced by the State.

Keywords: Rural road infrastructure, accessibility and territorial development.

LISTA DE ACRÓNIMOS

AEA – Alfabetização e Educação de Adultos

AFs – Agregados familiares

ANE, IP – Administração Nacional de Estradas, Instituto Público

ASS – África Sub Sahariana

ATM – *Automatic Teller Machine*

BAD – Banco Africano de Desenvolvimento

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

CCD – Conselhos Consultivos Distritais

CCL – Conselho Consultivo Local

CCP – Conselho Comunitário de Pescas

CDR's – Campos de Demonstração de Resultados

CEDAS UEM – Centro de Desenvolvimento Agrário de Sábiè/Universidade Eduardo Mondlane

CEPAL – Comissão Económica para a América Latina e o Caribe

DPMAIP – Direcção Provincial de Mar, Águas Interiores e Pescas de Maputo

EP – Escola Primária

EPC – Escola Primária Completa.

ESE – Estratégia do Sector de Estradas

ESG1 – Escola Secundária Geral do primeiro Ciclo

FDD – Fundo Distrital de Desenvolvimento

FE – Fundo de Estradas

VIH/SIDA – Vírus de Imunodeficiência/Síndrome de Imunodeficiência Adquirida

IDH – Índice do Desenvolvimento Humano

INE – Instituto Nacional de Estatística

IPEA – Instituto de Pesquisa Económica Aplicada

Km – Quilómetros

LOLE – Lei de Órgãos Locais do Estado

M³ – Metro cúbico

MAE – Ministério da Administração Estatal
MT – Meticais
ODS – Objectivos de Desenvolvimento Sustentável
OIIL – Orçamento de Investimento de Iniciativa Local
OIT – Organização Internacional do Trabalho
OMS – Organização Mundial da Saúde
ONG's – Organizações Não-Governamentais
PEDD – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Distrito
PGAS – Plano de Gestão Ambiental e Social
PIB – Produto Interno Bruto
PIDA – Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África
PPP – Parcerias Público Privados
PQG – Programa Quinquenal do Governo
PRISE – Programa Integrado do Sector de Estradas
PRONASAR – Programa Nacional do Saneamento e Água Rural
RLOLE – Regulamento da Lei dos Órgãos Locais do Estado
SDPI – Serviço Distrital de Planeamento e Infra-estruturas
SETSAN – Secretariado Técnico de Segurança Alimentar e Nutricional
SNS – Serviço Nacional de Saúde
TICs – Tecnologias de Informação e Comunicação
Tmcel – Moçambique Telecom
TVM – Televisão de Moçambique
ZIP's – Zonas de Influência Pedagógica

LISTA DE TABELAS

Tabela	1.	Infra-estruturas	e	serviços	
		associados.....			14
Tabela 2.		Divisão Administrativa e da população do Posto Administrativo de Sábiè.....			35
Tabela 3.		População do Posto Administrativo de Sábiè Censos 1999, 2009, 2019.....			37
Tabela 4.		Evolução do efectivo pecuário no Posto Administrativo de Sábiè.....			42
Tabela 5.		Distribuição da rede escolar pelos diversos níveis no Posto Administrativo de Sábiè.....			49
Tabela 6.		Rácio referente aos indicadores sanitários no Posto Administrativo de Sábiè.....			51

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. – Mapa da localização geográfica do Posto Administrativo de Sábié.....	34
Mapa 2. – Mapa da rede viária do Posto Administrativo de Sábié.....	63

LISTA DE FIGURAS

Figura1. Evolução agrícola no Posto Administrativo de Sábiè.....	40
Figura 2. Evolução pecuária no Posto Administrativo de Sábiè	43

LISTA DE FOTOS

Foto1.	Edifício	do	Posto	Administrativo	de	
	Sábiè.....					36
Foto 2.	Escola Primária do I Grau 7 de Abril na Localidade de Sunduine.....					
						50
Foto 3 e 4.	Infra-estruturas	rodoviárias	no	Posto	Administrativo	de
	Sábiè.....					65
Foto 5.	Imagem referente a travessia da Localidade Sábiè Sede para a Localidade de Malengane..					79
Foto 6.	Imagens referente a Ponte que faz ligação entre as Localidades de Sábiè Sede e Matucanhane.....					80

índice

1. INTRODUÇÃO.....	1
1.1 Contextualização.....	1
1.2 Problema de pesquisa.....	3
1.3 Justificativa.....	6
1.4 Objectivo Geral.....	7
1.4.1 Objectivos específicos.....	7
1.5 Metodologia.....	7
2. QUADRO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	12
2.1 Conceito de infra-estruturas rodoviárias.....	12
2.2 Conceito de Desenvolvimento.....	15
2.3 Abordagem conceitual do território.....	19
2.4 Infra-estruturas rodoviárias, desenvolvimento e território.....	23
2.5 Importância das infra-estruturas rodoviárias para o desenvolvimento.....	27
2.6 Qualidade das infra-estruturas rodoviárias e sua influência no desenvolvimento.....	30
3. CARACTERIZAÇÃO DO POSTO ADMINISTRATIVO DE SÁBIÈ.....	33
3.1 Localização geográfica.....	33
3.1.1 Divisão Administrativa.....	1
3.1.2 História e Cultura.....	36
3.1.3 Aspectos socio-económicos.....	37
3.1.3.1 População.....	37
3.1.3.2 Agricultura e pecuária.....	38
3.1.3.3 Actividade Pesqueira.....	43
3.1.3.4 Indústria.....	45
3.1.3.5 Comércio.....	46
3.1.3.6 Turismo.....	46
3.1.3.7 Fundo Distrital de Desenvolvimento.....	47
3.2 Serviços sociais básicos no Posto Administrativo de Sábiè.....	48
3.2.1 Educação.....	48
3.2.2 Saúde e Acção Social.....	50
3.2.3 Cultura, Juventude e Desporto.....	52
3.3 Infra-estruturas: de irrigação (agrícola), rede de abastecimento de água, rede eléctrica, rede de telecomunicações, serviços de transporte e gestão de recursos naturais.....	52
3.3.1 Infra-estruturas de irrigação (agrícola).....	52

3.3.2 Rede de abastecimento de água.....	53
3.3.3 Rede de energia eléctrica.....	54
3.3.4 Rede de comunicação.....	54
3.3.5 Serviços de Transportes.....	55
3.4 Gestão sustentável dos recursos naturais.....	55
3.4.1 Recursos Naturais.....	55
3.4.2 Riscos Ambientais.....	56
4- INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS NO POSTO ADMINISTRATIVO DE SÁBIÈ.....	58
4.1 Caracterização das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábiè: sua classificação, mecanismos de funcionamento e seus constrangimentos.....	58
4.2 Estado actual das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábiè.....	64
4.3 Impacto das infra-estruturas rodoviárias rurais no desenvolvimento do Posto Administrativo de Sábiè.....	69
4.3.1 Impactos na área económica: agrícola, pesca e comercial.....	70
4.3.2 Impacto na área dos transportes semi-colectivos.....	77
4.3.3 Impactos sociais na saúde e educação.....	80
4.3.4 Outros impactos.....	84
Conclusão.....	88
Referências bibliográficas.....	91
APÊNDICES.....	101

1. INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização

Em muitos países em vias de desenvolvimento observam-se problemas nas suas infra-estruturas rodoviárias, esta situação verifica-se particularmente em infra-estruturas rodoviárias rurais, onde a sua degradação acrescenta dificuldades sociais e económicas às comunidades locais (OIT, 2013). Como explica Dominguez-Torres Briceño-Garmendia (2011, p. 8) "a acessibilidade da população rural moçambicana a mercados domésticos e, em última análise, internacionais é um enorme desafio e é pior do que se observa noutros países da região".

A rede de estradas em Moçambique continua a ser uma das menos desenvolvidas da região da África Austral, com uma densidade inferior a 0,05 km /km² e 0,86 km *per capita*, em comparação com as médias de 0,5 km /km² e 36 km *per capita* para países em desenvolvimento no geral, estima-se que menos de 32% da população rural viva a 2 km de uma estrada que funciona durante todo o ano, devido ao estado precário, as precárias infra-estruturas condicionam a acessibilidade das zonas rurais, contribuindo para o atraso do desenvolvimento económico (ANE, IP 2021 apud PGAS, 2021).

Segundo Banze (2014), o sistema de transportes do país ainda se encontra maioritariamente na fase de reabilitação das infra-estruturas obsoletas, herdadas da colonização e destruídas pela guerra, quando uma grande parte dos pilares da economia nacional (tais como turismo, exploração mineira, agricultura, etc.) conhece fases de investimentos mais aceleradas e mais intensivas do que no período colonial, durante o qual a infra-estrutura e os serviços de transportes serviam principalmente para ligar as zonas do interior da África do Sul, da Rodésia do Sul e o Malawi ao mar. Derivado da sua localização geográfica estratégica na região Austral de África, as vias de comunicação em Moçambique proporcionam a conectividade dos países da região entre si, e a importantes portos do país, o que confere o desempenho destas, uma enorme importância económica (SIMÕES, 2016). Esta localização geográfica é também um importante trunfo para o desenvolvimento e integração regional, para além da sua proximidade com a África do Sul (BAD, 2018).

A partir dos anos 80 o país iniciou o reajustamento estrutural da sua economia, a transição para uma economia baseada no mercado nos princípios da livre concorrência, abertura da economia nacional ao investimento e à propriedade privada (nacional e estrangeira), descentralização, empoderamento das lideranças locais e a mínima intervenção estatal.

Conforme explicam Dominguez-Torres e Briceño-Garmendia (2011), durante os anos 90, o Governo iniciou várias reformas institucionais e projectos para reabilitar e manter a infra-estrutura rodoviária em determinados Distritos e corredores prioritários, aliviando os estrangulamentos rodoviários. De acordo com estes autores a rede de estradas foi alvo de uma renovação, em termos de investimento e reabilitação, e foi criado um fundo de segunda geração, com vista a imprimir maior dinamismo na materialização dos objectivos definidos nos programas do Governo foi estabelecida uma Política de Estradas que garanta o alcance dos resultados esperados na reposição do tráfego rodoviário e no desenvolvimento e manutenção da rede de estradas.

Em todas as Províncias decorreram importantes actividades de estradas levadas a cabo por empreiteiros nacionais e estrangeiros, que criaram novos postos de trabalho, com especial ênfase para os projectos de reabilitação e manutenção de estradas com uso intensivo de mão-de-obra em estradas terciárias (POLÍTICA DE ESTRADAS, 1998). Para Simões (2016), os grandes investimentos em curso, aumentam a importância das infra-estruturas de transportes (estradas e caminhos de ferro) enquanto alavancam o desenvolvimento económico do país.

As infra-estruturas desempenham um papel importante nos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável, a sua ausência foi identificada no Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) 2012-2040 como um dos constrangimentos principais para o alcance dos objectivos de desenvolvimento em África, segundo este programa é vital para a prosperidade económica e o desenvolvimento sustentável de África resolver a questão do défice de infra-estruturas (PIDA, 2012). Uma das prioridades de Moçambique refere-se as infra-estruturas rodoviárias a qual é essencial para o seu desenvolvimento económico e social, e inclusão social (PQG 2020-2024)¹.

¹ O Programa Quinquenal do Governo 2020-2024 define como objectivo central adoptar uma economia mais diversificada e competitiva, intensificando os sectores produtivos com potencial para elevar a geração de renda e criação de mais oportunidades de emprego, sobretudo, para jovens. Para a prossecução deste objectivo foram definidas opções estratégicas e uma delas refere-se a priorizar o investimento em infra-estruturas (económicas e sociais) de qualidade que facilitam a actividade económica, reduzam os custos de transação, criam emprego,

Com a abertura do país aos mercados, intensificação das actividades agrícolas, industriais e pesqueira torna-se necessário a oferta de boas infra-estruturas rodoviárias em condições para que se possa escoar a produção para as zonas de consumo com facilidade e em boas condições.

No Posto Administrativo de Sábiè assim como nas outras zonas rurais de Moçambique deparam-se com a falta de boas infra-estruturas rodoviárias que contribuam para o seu desenvolvimento territorial, estas infra-estruturas acabam criando custos económicos e sociais aos agentes económicos e a população no geral (PEDD, 2016-2025; BAD, 2018; Governo de Moçambique, 2019; PRISE).

1.2 Problema de pesquisa

As infra-estruturas rodoviárias desde tempos remotos sempre foram essenciais para as actividades económicas e o desenvolvimento das regiões (MARÉ, 2011; PACHECO, 2011; CARVALHO, 2013). A facilidade de utilização para o movimento de pessoas e bens entre diferentes locais é a principal razão para a importância das infra-estruturas rodoviárias (Oliveira, Pereira e Santos sd/), "globalmente, depois da IIª Guerra Mundial, generalizou-se a utilização do automóvel o que conduziu ao progressivo aparecimento de rodovias e sua pavimentação, permitindo uma melhor circulação, o que foi potenciando o desenvolvimento do transporte de mercadorias e passageiros por este modo" (BARROS, 2016, p. 61). Há muito se reconhece a importância de uma infra-estrutura económica adequada para a geração de um ambiente propício ao desenvolvimento (IPEA, 2010).

O problema da presente pesquisa centra-se sobre o estado precário em que se encontram as infra-estruturas rodoviárias existentes no Posto Administrativo de Sábiè que podem impedir a realização das diversas actividades económicas e sociais na região e o seu próprio desenvolvimento. Procura-se estudar esta problemática pelas restrições a que poderão estar sujeitos os agentes económicos e a população local na realização das suas actividades devido ao nível elevado de degradação em que se encontram as infra-estruturas rodoviárias a

promovam a integração nacional e regional, e melhorem as condições de vida da população.

nível local que por sua vez poderá condicionar a sua mobilidade e conseqüentemente o seu desenvolvimento.

Por conseguinte, considera-se importante analisar e registrar informações sobre o estado destas infra-estruturas, as causas da sua precariedade, os constrangimentos que os utentes enfrentam e o seu impacto sobre o desenvolvimento local.

O Governo e parceiros têm empenhado esforços para melhorar as condições das infra-estruturas rodoviárias a nível do país, embora tenham sido realizados grandes investimentos nestas infra-estruturas nos últimos anos, a população no meio rural ainda continua desprovida destes serviços (GOVAN, 2012).

Aliás como refere Dadá² (2018), em Moçambique realizaram-se avultados investimentos em infra-estruturas de transporte (estradas rodoviárias, pontes, ferrovias, entre outras), e em contrapartida, verifica-se que muitas zonas com grande potencial agrícola têm como principal dificuldade a inexistência ou mau estado de conservação das estradas, o que dificulta ou impossibilita a ligação com as zonas de consumo, as estradas rurais são ainda relativamente insuficientes para satisfazer necessidades básicas na maioria das regiões.

De acordo com o estudo realizado pelo Ministério da Indústria e Comércio (2001) sobre análise dos custos de transporte na comercialização agrícola em Moçambique, verificou-se que os custos são mais sensíveis ao estado da estrada do que a distância percorrida, os custos unitários do transporte reduzem muito com o aumento da capacidade do camião, da distância percorrida por dia e da vida útil da viatura. Estes factores todos relacionam-se com o tipo de estrada existente.

Conforme Dadá (2018) analisou o país fez grandes investimentos em infra-estruturas de transporte (Maputo-Katembe/ Aeroporto de Nacala), chegando a questionar se estes investimentos de momento teriam sido prioritários tendo em conta um grande número de infra-estruturas rodoviárias deficitárias em zonas rurais com potencialidade agrícola. Pergunta que ajuda a pensar na importância da necessidade de consciencialização sobre a priorização de investimentos nas infra-estruturas rodoviárias em áreas prioritárias e o seu impacto sobre o desenvolvimento destas mesmas áreas, dada a escassez de recursos financeiros para

2 Dadá, Y. A. Estradas rurais. Destaque rural n° 36, Observatório do Meio Rural. Maio 2018.

investimentos destas infra-estruturas. Este trabalho permitirá uma reflexão sobre a importância das infra-estruturas rodoviárias e como estas influenciam positivamente no desenvolvimento de uma região. Pois considera-se esta infra-estrutura como um indutor de desenvolvimento, e por ajudar a reduzir a pobreza e desigualdades sociais em áreas desfavorecidas (Grigg, Calderón e Servén citado por Carvalho, 2013).

Autores como Macêdo, Nascimento e Kuwahara (2010) apud Bertussi e Júnior (2012) explicam que a tomada de decisão para realização de investimentos em infra-estrutura de transportes é feita de forma superficial pelo governo, que não dispõe de informações e métodos adequados para alocar seus recursos de forma plenamente eficaz. Isso dificulta a conjugação dos investimentos em torno de um planeamento, com uma visão integrada capaz de construir uma infra-estrutura eficiente no sentido de facilitar o investimento privado e promover o bem-estar social.

Com a insuficiência de recursos financeiros e materiais para manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias torna-se relevante desenvolver estudos que permitam auxiliar na escolha e priorização dos projectos de infra-estruturas rodoviárias em áreas com potencial agro-económico, tendo em consideração o impacto destas infra-estruturas sobre o desenvolvimento económico de uma região.

Neste âmbito procura-se saber:

- ✓ Quais as estradas existentes a nível do Posto Administrativo de Sábiè, e em que estado encontram-se estas infra-estruturas rodoviárias?
- ✓ Quais os actores responsáveis pela manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias a nível do Posto Administrativo de Sábiè?
- ✓ Como é feita a escolha das infra-estruturas rodoviárias a intervir no âmbito da manutenção e reabilitação das mesmas, e a sua periodicidade?
- ✓ Quais os constrangimentos que o sector de infra-estruturas rodoviárias enfrenta?
- ✓ Qual o impacto das infra-estruturas rodoviárias sobre o desenvolvimento do Posto Administrativo de Sábiè?

O estudo foi orientado pela seguinte questão de partida:

- ✓ Até que ponto as infra-estruturas rodoviárias estão a contribuir para o desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sabié?

1.3 Justificativa

A escolha do Posto Administrativo de Sábiè justifica-se pelo facto de estar a verificar-se no Posto Administrativo de Sábiè segundo o PEDD (2016-2025) do Distrito de Moamba uma expansão de diversas actividades ligadas ao comércio, pesca, pecuária, actividades turísticas, forte presença de unidades produtivas de agricultura familiar, empresarial (com enfoque para exportação), e a promoção de iniciativas que valorizem a região (ampliação da barragem hidroeléctrica de Corrumane, estação de tratamento de água, reabilitação de regadios) e em contrapartida verifica-se o estado precário das infra-estruturas rodoviárias existentes no Posto Administrativo de Sábiè, o que tem dificultado o nível de desenvolvimento local.

O Posto Administrativo de Sabié possui uma localização geográfica favorável que faz uma ligação aos Distritos de Magude e Manhiça, uma boa infra-estrutura rodoviária local em boas condições permitiria a ligação entre a África do Sul e estes Distritos, bem como com as Províncias de Gaza e Inhambane, esta via ajudaria a reduzir a distância e o tráfego nas Cidades de Matola e Maputo principalmente em datas festivas. Esta região gozaria do privilégio de corredor de desenvolvimento ao facilitar a comercialização e comunicação entre estas regiões.

Embora estejam definidas e estabelecidas prioridades claras nas estratégias do Governo (PQG 2020-2024, PRISE) em relação as infra-estruturas rodoviárias, na prática verifica-se outro cenário, assiste-se a uma fraca e reduzida intervenção pública nestas infra-estruturas, esta situação permitiu-nos verificar que os programas não são implementados com eficiência e não tem beneficiado a população e muito menos ainda o seu desenvolvimento local, o que pode-se afirmar que existe uma falta de vontade em querer melhorar esta situação.

O desenvolvimento de uma região visa um desenvolvimento a partir da criação de condições sociais e económicas para a geração e atração de novas actividades produtivas,

fazendo uso dos seus factores internos como capital social, capital humano, conhecimento, informação, pesquisa e desenvolvimento, a teoria do desenvolvimento endógeno caracteriza-se por uma gestão descentralizada, onde os governos locais junto com a sua comunidade, definem e aplicam programas para o seu desenvolvimento, com objectivo de alcançar maior igualdade social BARQUERO (2001) citado por SARRETA e CRESCENTE (2004). Como aponta Neto (2000) apud Cruz et al., (2016) é a teoria do desenvolvimento endógeno que focaliza, com toda atenção, a questão regional, apresentando as maiores contribuições para a problemática das desigualdades regionais e os melhores instrumentos de política para sua correção.

Esta situação despertou a atenção de aprofundar o conhecimento sobre a temática das infra-estruturas rodoviárias e como estas influenciam na qualidade de vida da população sendo esta uma das inquietações da população a nível do Posto Administrativo de Sábiè e um dos desafios para o alcance do desenvolvimento da região.

1.4 Objectivo Geral

A pesquisa tem como objectivo central analisar a contribuição das infra-estruturas rodoviárias no desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábiè.

1.4.1 Objectivos específicos

- ✓ Caracterizar as infra-estruturas rodoviárias existentes no Posto Administrativo de Sábiè particularmente no que diz respeito a sua classificação, mecanismos de funcionamento, e seus constrangimentos;
- ✓ Examinar o estado em que se encontram as infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábiè;
- ✓ Analisar o impacto que as infra-estruturas rodoviárias trazem para o desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábiè.

1.5 Metodologia

A metodologia utilizada para o presente estudo procede das pesquisas bibliográfica, documental, e de campo, com o uso das entrevistas e observação. Para o alcance dos objectivos da pesquisa fez-se uso da abordagem metodológica qualitativa a qual estuda aspectos subjectivos de fenómenos sociais e do comportamento humano. Onwuegbuzie e Johnson (2006) citado por Barros (2016) explicam que no método qualitativo o objectivo principal é o de capturar a experiência de vida das pessoas de forma autêntica. Isto é, contornar a dificuldade da metodologia interpretativa, principalmente quando se entra na análise lógica social, embora, se esteja ciente que na pesquisa qualitativa, sempre se coloca em discussão a questão de validação da informação recolhida, exigindo-se a sua credibilidade externa principalmente, quando estes dois métodos são usados num mesmo estudo.

Quatro questões se colocam quando se fala do método qualitativo, nomeadamente, que a informação seja compreensível, verdadeira, direccionada e sincera (MINGERS 2001 apud BARROS 2016). Neste método utilizou-se fontes primárias com base nas entrevistas. Neste tipo de investigação, não há, em geral, qualquer preocupação com a dimensão das amostras nem com a generalização de resultados, no nosso caso, das entrevistas (FERNANDES, 1991 citado por MUCOPELA, 2016).

Foi adoptada uma metodologia qualitativa que se adequa a uma análise da infra-estrutura rodoviária no desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábiè. Para a recolha e análise de dados foram seguidos vários procedimentos metodológicos, subdivididos em duas etapas, pesquisa bibliográfica ou documental, trabalho de campo, análise de conteúdo e interpretação de resultados que retratam a realidade do problema em estudo.

O presente estudo começou com uma revisão bibliográfica sobre infra-estruturas rodoviárias, desenvolvimento endógeno e território com recurso a leituras desde relatórios, legislação, publicações, livros, teses, dissertações, jornais, e anuários estatísticos, para além do contacto com diferentes aspectos do desenvolvimento da Província, do Distrito e do Posto Administrativo o que possibilitou o reconhecimento dos aspectos importantes que cercam o tema estudado. As principais fontes de dados foram os relatórios recolhidos no Governo Distrital e no Posto Administrativo de Sábiè, INE, ANE-IP, PEDD, e internet.

O trabalho de campo no Posto Administrativo de Sábiè teve a duração de uma semana (entre os dias 29/09/2020 á 06/10/2020). Foram entrevistadas 31 pessoas, entre homens e

mulheres com idades compreendidas entre 20 e 67 anos, destes destacam-se os dirigentes aos seus diversos níveis Secretário Permanente Distrital, Director do Serviço Distrital de Planeamento e Infra-estrutura, Chefe do Posto Administrativo de Sábiè, Chefe da Localidade de Malengane, Secretário do Bairro Mahungo (Localidade Matucanhane), Secretária do Bairro Comercial (Localidade Sábiè Sede) técnicos distritais e do Posto Administrativo, funcionários da ANE-IP, comerciantes, transportadores, representante da empresa Pure Diets³, e alguns agregados da população local (donas de casa, agricultores, criadores de animais, pastores, chefes de família) com questões específicas para cada interveniente, cuja finalidade é obter informação referente ao uso e implantação das infra-estruturas rodoviárias e o processo de desenvolvimento no Posto Administrativo. Trabalhou-se com dois comerciantes e dois transportadores da Localidade Sábiè Sede pois é nesta Localidade onde existem barracas de venda de produtos de primeira necessidade, nas restantes a população dedica-se a agricultura, (venda de hortícolas⁴), criação de animais e pescado, quanto aos transportadores das outras Localidades não foi possível interação devido a irregularidade dos seus serviços (Anexo 1).

Foram escolhidos os intervenientes acima porque são os que fazem uso e intervenção das infra-estruturas rodoviárias e os que melhor podem dar uma visão sobre o panorama do desenvolvimento socioeconómico do Posto Administrativo, suas estratégias, perspectivas e desafios.

Para além das entrevistas a pesquisa serviu-se da gravação digital que possibilita arquivar as entrevistas caso seja necessário uma segunda audição, um bloco de notas que serviu para apontar alguns aspectos observados no campo e nas entrevistas informais, e das fotografias que contribuem na percepção, ilustração e documentação do fenómeno em estudo.

Foram realizadas algumas entrevistas informais com alguns residentes, estudantes e técnicos do Posto Administrativo de Sábiè. Os dados apesar de terem um carácter informal serviram para aprofundar a realidade vivida com o actual estado das infra-estruturas rodoviárias e o desenvolvimento local. No decorrer das entrevistas, nem todas foram satisfatórias ou bem-sucedidas, alguns actores não aceitaram fazer a entrevista⁵ e outros não permitiram a gravação da conversa.

³Esta empresa faz parte de uma das empresas existentes no Posto Administrativo e dedica-se a produção de cana sacarina e açúcar orgânico para exportação, empregava 800 trabalhadores mas devido a situação do Covid 19 o número de trabalhadores reduziu para 500.

⁴ Localmente e no mercado Zimpeto.

Os dados foram recolhidos por meio de observação sistemática com o objectivo de observar alguns fenómenos de âmbito económico, social e ambiental relacionados com a infraestrutura rodoviária, o desenvolvimento e outros aspectos importantes para a realização da presente pesquisa. Conforme explicado por Lakatos e Marconi (2003, p. 193) "neste tipo de observação o observador sabe o que procura e o que carece de importância em determinada situação deve ser objectivo, reconhecer possíveis erros e eliminar sua influência sobre o que vê ou recolhe para o alcance dos objectivos pretendidos". Neste estudo, a observação assim como a entrevista foram técnicas relevantes para se obter as respostas necessárias para se conhecer a situação das infra-estruturas rodoviárias e do desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábiè.

A análise dos resultados das entrevistas foi feita servindo-se do método de análise de conteúdo, onde fez-se uma leitura do material colectado com vista a sistematização das ideias iniciais colocadas pelo quadro teórico com o intuito de compreender o processo de desenvolvimento no Posto Administrativo de Sábiè, os actores envolvidos, sua actuação a diversos níveis e consequentemente estabelecer a interpretação das informações contidas nas entrevistas.

A presente dissertação comporta quatro capítulos que ajudarão na compreensão do tema nos seus diferentes aspectos:

No 1º Capítulo, faz-se uma breve introdução, o enquadramento e problematização do trabalho, justificativa, bem como a definição dos objectivos principais, a metodologia e a estrutura da dissertação.

No 2º Capítulo, apresenta-se o enquadramento teórico, fazendo-se uma revisão bibliográfica relacionada com as infra-estruturas rodoviárias, desenvolvimento endógeno, território e uma relação entre infra-estrutura, desenvolvimento e território. Ainda no mesmo capítulo será abordada a importância das infra-estruturas rodoviárias para o desenvolvimento e qualidade das infra-estruturas rodoviárias e sua influência no desenvolvimento.

5 Alguns agentes económicos influentes na região preferem não falar sobre o assunto das infra-estruturas rodoviárias por ser uma das inquietações que mais tem levado as estruturas locais quando se debatem problemas do Posto Administrativo.

Para um melhor conhecimento da realidade estudada e da área de estudo no 3º Capítulo fez-se uma descrição sociodemográfica e socioeconómica do Posto Administrativo de Sábié.

No 4º capítulo faz-se uma aplicação dos conceitos teóricos apresentados no capítulo 2, caracterizou-se as infra-estruturas rodoviárias existentes no Posto Administrativo de Sábié seus constrangimentos, o seu estado actual e o impacto destas infra-estruturas sobre o desenvolvimento territorial local. Por último apresentam-se as considerações finais do estudo.

2. QUADRO TEÓRICO CONCEPTUAL

2.1 Conceito de infra-estruturas rodoviárias

A rede rodoviária constitui infra-estrutura fundamental para o desenvolvimento global dos países (OLIVEIRA, PEREIRA e PICARDO-SANTOS, s/d). Para Padula (2008, p. 9), "é um elemento-chave para construção de um mercado interno e integrado e também para ligá-lo ao mercado externo". Conforme explica Carvalho (2013), ao se estudar a teoria da infra-estrutura, o melhor ponto de partida é a base metodológica dos estudos da literatura alemã da década de 1960 e 1970. Um dos trabalhos principais que veiculam essa preocupação e procuram dar um conceito de infra-estrutura é a de Reimut Jochimsen, no qual a infra-estrutura é subdividida em três categorias que serão vistas a seguir:

A infra-estrutura é definida como a soma de recursos e informações materiais, institucionais e pessoais que estão disponíveis aos agentes económicos e que contribuem a realização da equalização de recursos, disponíveis para alocação eficiente de recursos, isto é, a completa integração e o máximo nível das actividades (JOCHIMSEN 1970 apud CARVALHO 2013 p. 82).

Ainda de acordo com Jochimsen (1970) apud Carvalho (2013), a infra-estrutura começou a desenvolver-se sobre maneira sob um aspecto económico a partir da década de 1970, a doutrina alemã costuma analisá-la como um dos requisitos essenciais e fundamentais para o desenvolvimento económico. Essa necessidade económica e social para a infra-estrutura é o que justifica ao Estado levar parte das suas receitas públicas para o investimento em infra-estruturas.

Existem vários conceitos referentes as infra-estruturas, podendo ser definidas de acordo com o seu contexto. Cada ciência tem o seu próprio conceito de infra-estrutura de acordo com a sua abordagem e estudo. Quanto à sua classificação, as infra-estruturas dividem-se em infra-estruturas sociais e económicas. As infra-estruturas sociais são aquelas que promovem a educação, a saúde, etc., e infra-estruturas económicas, são aquelas que promovem a actividade económica como pontes, barragens, estradas, (TORRISI 2009 apud ZUMBIRE 2015). Schettini e Azzoni (2015) citados por Martins, Pereira e Vieira (2017),

afirmam que a infra-estrutura económica nada mais é do que a estrutura sobre a qual se organizam as actividades produtivas. O presente estudo centra-se sobre a infra-estrutura económica. De acordo com Araújo (2006), quando se fala em infra-estrutura económica, o sector de transporte ocupa papel de destaque devido a sua clara importância em potenciar fontes de eficiência económica de um país.

Conforme Hernandez (2015), citando o IPEA (2010), o Banco Mundial considera que a infra-estrutura económica inclui os sectores de energia, transporte, telecomunicações, tratamento e distribuição de água e saneamento básico, habitação e de hidrocarboneto. De acordo com o IPEA (2012), citando Sánchez (2009), segundo a Comissão Económica para a América Latina e o Caribe (Cepal), este termo é bem abrangente e inclui a prestação de serviços públicos de abastecimento de água, energia eléctrica, gás natural, colecta de resíduos, tecnologias de informação e comunicação (TICs), rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, drenagem e irrigação.

Entretanto os estudos realizados pelo IPEA (2012) desagregam em duas linhas de estudo: a infra-estrutura social e urbana, cujo foco prioritário é o suporte aos cidadãos e seus domicílios, aí constituído por habitação, saneamento e transporte urbano; a infra-estrutura económica, cuja função principal é a de dar apoio às actividades do sector produtivo, englobando os sectores de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia eléctrica, petróleo e gás natural, biocombustíveis e telecomunicações.

Hernandes (2015), servindo-se de Prud'homme (2004) explica que a principal característica das infra-estruturas é que elas são bens de capital⁶, que fornecem serviços que são complementadas com trabalho, ela não é consumida directamente, possui uma relação com o serviço associado conforme a tabela abaixo ilustra:

⁶ Bens de capital - são bens (equipamentos e instalações) que servem para a produção de outros bens.

TABELA 1: Infra-estruturas e serviços associados

Serviços de infra-estrutura	Infra-estrutura associada
Transporte	Estradas, ferrovias, portos, aeroportos, túneis, pontes.
Água	Represas, encanamento, estações de tratamento.
Saneamento	Estações de tratamento, rede de esgoto.
Telecomunicações	Antenas, linhas de telefone, cabos de internet.
Energia	Plantas para transmissão e distribuição.

Fonte: Adaptado de Prud'homme (2004).

Ainda para Prud'homme (2004) citado por Hernandez (2015), as infra-estruturas tem outra característica de não ser possível aumentar regularmente a oferta de um serviço conforme o aumento da sua demanda, e os atrasos para realizar estes ajustes geralmente levam a congestionamentos e a falta de capacidade que pode resultar na limitação do crescimento da região.

As infra-estruturas rodoviárias são o conjunto de infra-estruturas associadas às redes de estradas, que asseguram o tráfego de veículos ligeiros e pesados. Incluem, entre outros, as plataformas rodoviárias, sistemas de drenagem, equipamento de segurança e sinalização, túneis rodoviários, viadutos, pontes rodoviárias e restantes obras de arte que permitem a correcta circulação de veículos de transporte de pessoas e mercadorias (REVISTA ENGENHARIA e CONSTRUÇÃO, 2001).

Segundo Cunha e Kerniski (2014, p. 1), "estradas são entendidas como elementos geográficos de (forma linear) presente nas paisagens rurais, o qual permitem o acesso de pessoas e mercadorias aos pontos mais remotos de uma nação". Conforme explica Castro (2014, p. 59), "as rodovias são os principais meios de mobilidade e integração dos espaços geográficos de um país".

2.2 Conceito de Desenvolvimento

O Governo de Moçambique adoptou como uma das estratégias para as áreas rurais a descentralização dos poderes de decisão a nível dos Distritos, sendo estes os que têm conhecimento exacto das reais preocupações e potencialidades locais, permitindo proximidade junto ao cidadão facilitando a coordenação⁷ entre os vários intervenientes no processo de desenvolvimento, esta estratégia permite uma maior coordenação na solução dos problemas prioritizados e uma planificação virada para resultados concretos. De acordo com o Regulamento da Lei dos Órgãos Locais do Estado da República de Moçambique, de 10 de Junho de 2005, Capítulo II – Organização Territorial – artigo 8, define que para o exercício das suas funções, os órgãos locais do Estado organizam-se nos escalões de Províncias, Distritos, Postos Administrativos⁸, Localidades⁹ e Povoações¹⁰. (RLOLE, 2005, p.10)

Com esta reduzida intervenção estatal, verifica-se um certo dinamismo socioeconómico a nível do Posto Administrativo de Sábiè, assiste-se o empoderamento das lideranças locais, entrada de novos agentes económicos (nacionais e estrangeiros), ONG's acções de empreendedorismo, o surgimento de associações através da mobilização social, existência de projectos de geração de emprego e renda exemplo vulgo "7 milhões", "Sustenta", e conta ainda com a existência de um centro de pesquisa o Centro de Desenvolvimento Agrário de Sábiè - Universidade Eduardo Mondlane (CEDAS - UEM). Assiste-se também a sistemas

⁷ No exercício das suas funções, o Governo Distrital articula com os órgãos centrais e locais de escalão inferior, nomeadamente Postos Administrativos, Localidades e comunidades (através de contacto directo com estas ou via autoridades comunitárias), e com as chamadas Instituições de Participação Comunitária – os Conselhos Consultivos e Fóruns Locais.

⁸ Posto Administrativo- é uma unidade territorial inferior ao Distrito, tendo em vista garantir a aproximação efectiva dos serviços da administração local do Estado às populações e assegurar maior participação dos cidadãos na realização dos interesses locais.

⁹ Localidades- é uma unidade territorial base da organização da administração local do Estado e constitui a circunscrição territorial de contacto permanente dos órgãos locais do Estado com as comunidades locais e respectivas autoridades.

¹⁰ Povoações- compreendem aldeias e outros aglomerados populacionais localizados no respectivo território.

territorializados de produção específicas (agricultura com enfoque na exportação de banana e cana sacarina, pecuária, pesca e comércio local), actividade turística e residencial. Estas observações justificam a adequação da escolha da abordagem do desenvolvimento endógeno para o presente estudo com intuito de compreendermos a dinâmica e configuração do Posto Administrativo de Sábiè.

A idéia de descentralização implica em aumentar o poder, a autonomia de decisão, o controle sobre os recursos e as responsabilidades dos níveis subnacionais. Como idéia, "a descentralização logra alguns objectivos nobres, como facilitar a democratização, a participação popular nos processos decisórios e o alcance da justiça social, podendo assumir uma feição progressista por ampliar e aprofundar a democracia" (VITTE, 2006 p. 80).

A precariedade das infra-estruturas rodoviárias e de outras infra-estruturas básicas (agrícolas, saúde, educação e outras) podem retrair o processo de desenvolvimento do Posto Administrativo de Sábiè. O desenvolvimento tem como objectivo melhorar a qualidade de vida da população e redução da pobreza, através do aproveitamento das potencialidades e recursos existentes, mediante aplicação de incentivos e realização de investimentos em infra-estruturas. O conceito de desenvolvimento adoptado integra as dimensões: económica, social, política e ambiental, visto que estas se relacionam entre si e estão presentes no processo de desenvolvimento da sociedade actual.

Ao consultarmos a palavra desenvolvimento no dicionário de língua portuguesa *online* podemos verificar que ela tem como significado acção ou efeito de desenvolver; de crescer; progredir; se tornar maior (PORTO EDITORA, 2003).

Logo após a Segunda Guerra Mundial o desenvolvimento afirma-se definitivamente na arena política internacional (Ferreira e Raposo, 2017), "como resultado das transformações políticas económicas que ocorreram naquela época, o desafio da construção europeia e o processo de independência da maioria das antigas colónias europeias o qual aspiravam caminhar para a prosperidade e riqueza total como as suas antigas colónias" (AMARO, 2003, p. 4).

Como aponta Nogami (2012, p. 231) "as definições de desenvolvimento e crescimento suscitam, muitas vezes, confusões conceituais. Para este autor os dois termos combinam-se no

progresso das nações, mas nunca podem ser definidos como palavras sinónimas". O processo de desenvolvimento, por sua vez e via de regra, traz consigo o crescimento. Mesmo com tanta controvérsia, o crescimento económico, apesar de não ser condição suficiente para o desenvolvimento, é um requisito para superação da pobreza e para construção de um padrão digno de vida (OLIVEIRA, 2002).

Segundo Sach (2004) citado por Rosário (2014), o desenvolvimento pretende habilitar cada ser humano a manifestar potencialidades, talentos e imaginação na procura de auto realização e da felicidade, mediante empreendimentos individuais e colectivos, numa combinação do trabalho autónomo e heterónimo (regulado pelo outro) e de tempo dedicado a actividades não produtivas. A boa sociedade é aquela que maximiza essas oportunidades, enquanto cria, simultaneamente, um ambiente de convivência e, em última instância, condições para a produção de meios de existência viáveis, suprimindo as necessidades materiais básicas da vida (comida, abrigo, roupas), numa variedade de formas e de cenários (famílias, redes e comunidades).

No entender de Sen (2000), a avaliação de desempenho de uma sociedade deve ir além do crescimento económico, é importante uma avaliação de como as pessoas estão na saúde, na educação e nas demais dimensões de seu bem-estar. O objectivo é a liberdade, a fim de que os indivíduos não sofram privação de capacidades e estejam livres para viver do modo que preferirem.

De acordo com Bresser-Pereira (2006, p. 5), o desenvolvimento é, portanto, "um fenómeno relacionado com o surgimento das duas instituições fundamentais do novo sistema capitalista: o Estado e os mercados". "A liberdade de entrar em mercados pode ser ela própria, uma contribuição importante para o desenvolvimento, independentemente do que o mecanismo de mercado possa fazer ou não para promover o crescimento económico ou a industrialização" (SEN, 2000 p. 21).

"A ausência de liberdades substantivas relaciona-se directamente com a pobreza económica, que rouba das pessoas a liberdade de saciar a fome, de obter uma nutrição satisfatória ou remédios para doenças tratáveis, a oportunidade de vestir-se ou morar de modo apropriado, de ter acesso a água tratada ou saneamento básico" (Ibidem, p. 19). "Ainda para este autor, a privação da liberdade económica pode gerar a privação da liberdade social, assim

como a privação da liberdade social ou política pode, da mesma forma, gerar a privação da liberdade económica" (Ibidem, p. 23). Na opinião de Sen (2000, p. 33) "ter mais liberdade melhora o potencial das pessoas para cuidar de si mesmas e para influenciar o mundo, questões centrais para o processo de desenvolvimento".

O desenvolvimento é um processo endógeno de mudança, que leva ao dinamismo económico e à melhoria da qualidade de vida da população, em pequenas unidades territoriais e agrupamentos humanos. Para ser consistente e sustentável, o desenvolvimento deve mobilizar e explorar as potencialidades e contribuir para elevar as oportunidades sociais e a viabilidade e competitividade da economia; ao mesmo tempo, deve assegurar a conservação dos recursos naturais, que são a base das potencialidades e condição para a qualidade de vida da população (BUARQUE 2002 apud NUNES et al., 2016).

Boisier (1999) citado por Nunes et al., (2016) considera que o desenvolvimento endógeno depende da existência, do nível e da interação de seis factores do desenvolvimento: os actores sociais, as instituições, a cultura, os procedimentos utilizados, o efeito ou estrutura familiar e o entorno ou meio externo que, em geral, estão presentes, segundo ele, em qualquer território, caracterizam o desenvolvimento endógeno.

De acordo com Amaral e Filho:

O desenvolvimento endógeno pode ser definido como desenvolvimento realizado de baixo para cima, partindo das potencialidades socioeconómicas originais do local, no lugar de um modelo de desenvolvimento de cima para baixo partindo do planeamento e intervenção conduzidos pelo Estado nacional, isto é o desenvolvimento é realizado pelos actores locais da região (1996, p. 38). Para o mesmo autor pode ser entendido ainda como um processo de transformação, fortalecimento e qualificação das estruturas internas de uma região processado no sentido de criar um ambiente óptimo e atrativo para capturar e consolidar um desenvolvimento originalmente local, e/ou permitir a atração e localização de novas actividades económicas numa perspectiva de economia aberta (e mesmo globalizada) e de sustentabilidade (Ibidem, p. 45).

Para Oliveira (s/d) crescimento bem como o desenvolvimento da região não está somente ligado à forma como são construídas as políticas, mas também ao grau de

permissividade (liberdade) que é dado para a construção dessas políticas por parte do Estado. A democratização da elaboração de propostas e a inversão de prioridades (no sentido de recuperar infra-estrutura e serviços urbanos nos bairros mais carentes) são políticas necessárias para a qualificação da vida, preparando um ambiente propício para o desenvolvimento.

Como nos diz Amartya Sen (2000, p. 25- 26):

As liberdades não são apenas os fins primordiais do desenvolvimento, mas os meios principais. De acordo com este autor existem várias liberdades instrumentais que contribuem, directa ou indirectamente, para a liberdade global que as pessoas têm para viver como desejariam. Destacam-se tipos distintos de liberdade, liberdades políticas referem-se às oportunidades que as pessoas têm para determinar quem deve governar e com base em que princípios. Oportunidades sociais (na forma de serviços de educação e saúde) facilitam a participação económica. Facilidades económicas (na forma de oportunidades de participação no comércio e na produção) podem ajudar a gerar a abundância individual, além de recursos públicos para os serviços sociais. Liberdades de diferentes tipos podem fortalecer umas às outras. (...) Com oportunidades sociais adequadas, os indivíduos podem efectivamente moldar seu próprio destino e ajudar uns aos outros.

Henner (2002) citado por Cardoso (2005) fez a sua análise, pondo ênfase nas infra-estruturas económicas, em especial nas de transporte constatou que essas infra-estruturas promoveriam um aumento de transações e o crescimento económico, com efeitos imediatos sobre o emprego, sobretudo quando se tratava de empresas de alta intensidade de mão-de-obra.

A revisão da literatura apresentada mostra-nos que estamos perante um fenómeno multifacetado com proporções políticas, económicas, sociais e ambientais interligadas de maneira complexa. O desenvolvimento é também o reflexo de um constante desequilíbrio das relações de classe e de hegemonia de alguns Estados. Um conceito muito usado para explicar a realidade das sociedades actuais.

2.3 Abordagem conceitual do território

O presente trabalho tem como enfoque as características e uso das infra-estruturas rodoviárias, bem como o reflexo da sua importância no desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábiè. A análise territorial foi utilizada como um meio de descrição e compreensão do território no que concerne a implementação e oferta dos serviços das infra-estruturas rodoviárias, e o impacto da precariedade das mesmas sobre o desenvolvimento territorial do Posto Administrativo. Para a presente análise foram utilizados os pensamentos de autores como Prado Júnior (1987), Raffestin (1993), Andrade (1995), Haesbaert (2001), Saquet (2003) e Santos (2007).

Ao começarmos a definição do território, precisamos esclarecer que a abordagem em uso é concebida numa abordagem de múltiplas territorialidades (multiterritorialidade) onde cada tipo de território tem sua territorialidade, relações e interações. Conforme Fernandes (2008, p. 280) explica a "multiterritorialidade une todos os territórios através da multidimensionalidade e por meio das escalas geográficas, que podem ser representados como camadas sobrepostas (layers), em que uma acção política tem desdobramento em vários níveis ou escalas: local, regional, nacional, internacional". (Ibidem, p. 280) ainda explica "que ao explorar uma dimensão do território, ele atinge todas as outras por causa dos princípios da totalidade, da multiescalaridade e da multidimensionalidade".

Nesta análise a concepção do conceito de território é analisada tendo em conta as relações marcadas por poder (poder este exercido pelo Estado, pessoas, empresas ou grupos sem o qual não se define o território), uso, ocupação económica e política do mesmo e as modificações estabelecidas pelas classes dominantes. O estudo dará maior importância a vertente económica e política. Através da explicação acima percebe-se que o Posto Administrativo de Sábiè pode ser entendido como um território, pois administrativamente apresenta-se estruturado em Localidades, Povoados e Bairros os quais exercem o poder aos seus diversos níveis, e a presença do Estado como regulador do desenvolvimento a nível local. O Posto Administrativo de Sábiè é uma instância de poder político e um recorte territorial, sendo uma das formas de domínio territorial.

Como explica Rosário (2014), a palavra território, deriva do latim *territorium*, que é derivado de terra que, em outras palavras, significa pedaço de terra apropriada e administrada politicamente. Gottmann (1973) citado por Schneider e Tartaruga (2005) defende que o significado de território se foi modificando com o passar do tempo – da História ocidental. A partir do século XVII, um dos elementos de destaque neste período, era o das oportunidades económicas advindas dos territórios, sobretudo como espaço físico – concomitante ao surgimento do capitalismo. A partir desse período histórico, o território, de maneira incontestável, assume o papel de receptáculo dos meios económicos das pessoas; ou seja, a agricultura e a indústria nascente (meados do século XVIII) devem ser auxiliadas pelos Estados territoriais.

Para Raffestin (1993), espaço e território não são termos equivalentes, para o autor é essencial que se compreenda bem que o espaço é anterior ao território, o território se forma a partir do espaço. "O território se apoia no espaço, mas não é o espaço, é uma produção a partir do espaço, e esta produção, por causa de todas as relações que envolve, se inscreve num campo de poder" (Ibidem, p. 144).

Como aponta Silva (2015), para além de uma área delimitada, o território, em sua essência, é marcado pelo domínio e poder exercido de acordo com suas intencionalidades. Várias concepções são estabelecidas de acordo com as suas influências históricas vinculadas a diferentes correntes de pensamento. Raffestin defende a existência de múltiplos poderes que se manifestam nas estratégias regionais e locais, assim coloca-se em proeminência uma geografia do poder ou dos poderes, e uma melhor significação da geografia política que assume uma análise da multiplicidade de poderes e, portanto, dos múltiplos actores (RAFFESTIN, 1993 apud SCHNEIDER e TARTARUGA 2005).

Giddens (1998) apud Ruckert (2005), por sua vez, entende o poder como o uso de recursos, de qualquer natureza, para assegurar resultados. O poder torna-se um elemento da acção e diz respeito à categoria de intervenções de que um agente é capaz. O poder, em sentido mais amplo, é equivalente à capacidade transformadora da acção humana, à capacidade dos seres humanos de intervir em uma série de acontecimentos de modo a alterar o seu curso.

O território exprime a relação que um grupo mantém com uma porção do espaço. A vida é tecida por relações, e daí a "territorialidade poder ser definida como um conjunto de relações que se originam num sistema tridimensional sociedade — espaço — tempo em vias de atingir a maior autonomia possível, compatível com os recursos do sistema" (RAFFESTIN, 1993, p. 160). Salienta-se que todas as relações do território são relações de poder. As relações de poder não são externas a outras relações (sociais, económicas, entre outras), são intrínsecas a elas. O poder é algo relacional, multidimensional e imanente, vinculando-se ao espaço-tempo. Suas relações são intencionais e não subjectivas, portanto, objectivas.

Fernandes (2009) apud Silva (2015) salienta que quando o território é concebido como uno, ou seja, apenas como espaço de governança e se ignora os diferentes territórios que existem no interior do espaço de governança, temos então uma concepção reducionista de território (...). Diante disso é necessário analisar cada território/propriedade enquanto totalidade, dotada de multidimensionalidade política, económica, social, cultural e ambiental.

Como evidencia (Raffestin, 1993), é entendido como território nacional, espaço físico onde se localiza uma nação, onde se delimita uma ordem jurídica e política, medido e marcado pela projecção do trabalho humano com suas linhas, limites e fronteira.

Becker (1983) citado por Saquet e Cichoski (2013) entende o território formado pelas relações de poder existentes entre diferentes actores sociais. O território é, portanto, regulado pelas relações políticas e determinado pelos processos económicos. O território, de acordo com a autora, ganha importância, não só para o Estado-Nação, mas também para os diferentes actores sociais, pois o território é gerado pela prática social e produto consumido, vivido e utilizado como meio, sustentando a prática societal.

De acordo com Andrade:

O território está associado à ideia de poder, quer seja o poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas, que se expande por grandes áreas, ultrapassando, muitas vezes, fronteiras políticas. Para este autor o território associa-se mais à ideia de integração nacional, de uma área efectivamente ocupada pela população, economia, produção, comércio, transporte e outros. É no território que as relações capitalistas se fazem presente (1995, p. 19).

Por sua vez Caio Prado Júnior (1987), entende o território como o palco de actuações dos acontecimentos económicos e transformações sociais.

A conceituação do território na perspectiva de Haesbaert (2001) é feita a partir de três vertentes básicas: 1) jurídico – político – quando o território é entendido como um espaço delimitado e controlado por um poder, especialmente estatal; 2) a cultura – onde o território é visto como produto de apropriação feito através do imaginário e ou identidade social sobre o espaço; 3) económica – quando o território é encarado como um produto espacial de embate entre classes sociais e de relação entre classe-trabalho.

Actualmente torna-se difícil enquadrar o conceito de território em apenas uma destas dimensões (política, natural, económica ou cultural). Saquet (2003) argumenta que o:

O território é produzido, ao mesmo tempo, por relações económicas, nas quais as relações de poder estão presentes num jogo contínuo de dominação e submissão, do controlo dos espaços económico, político e cultural. O território é apropriado e construído socialmente, fruto do processo de territorialização (SAQUET, 2003, p. 24).

Assim para Milton Santos (2007, p. 13), o território "é o lugar em que desembocam todas as acções, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir de manifestações da sua existência".

Moraes (2003) dá ênfase ao papel da população no território. Para este autor no ambiente do território é onde interagem as organizações comunitárias, as unidades empresariais, as redes de infra-estrutura e os intermediários comerciais e financeiros. "Isso exige o desenvolvimento de instituições que sejam democráticas, modernas, representativas, transparentes, competentes e que possibilitem o planeamento com participação da população. Para isso, são necessários mecanismos diferenciados de gestão, que articulem os governos e as instituições locais com a sociedade" (MORAES, 2003, p. 6).

Conforme Schneider (2003), para Abramovay (s/d) territórios podem ser definidos como lugares de interação entre sociedades humanas e ecossistemas. O território é a maneira como uma determinada sociedade se organiza em sua relação com a natureza. Esta organização supõe formas de coordenação entre organizações sociais, actores económicos e representantes políticos necessariamente específicos e com uma história própria a cada lugar

2.4 Infra-estruturas rodoviárias, desenvolvimento e território

Rodrigue, Contais e Slack (2009) e Iacono e Levinson (2008) citados por Andrade et al., (2015) destacam que economias ou regiões que dispõem de melhores condições de mobilidade desfrutam de mais oportunidades para o desenvolvimento económico. O nível de mobilidade regional torna-se, então, um confiável indicador de desenvolvimento e sua importância, em termos macroeconómicos, está associada ao nível de produção, do emprego e da renda, em termos microeconómicos, está associada à formação dos custos de produção e ao alcance dos mercados.

Aschauer (1989) por sua vez ressalta também o papel dos gastos públicos em infra-estruturas para estimular a produtividade dos sectores da economia. Para este autor os gastos públicos com infra-estruturas como construção de estradas, ruas, aeroportos, saneamento básico entre outros, foram responsáveis por estimular os ganhos de produtividade de investimentos privados e fomentar o crescimento económico.

Na mesma linha de pensamento Andrade et al., (2015), acreditam que investimentos em infra-estruturas rodoviárias apresentam usualmente como objectivo básico a redução dos custos de transporte. Alcançado este objectivo espera-se estimular o aumento da mobilidade e do potencial de atratividade da área beneficiada com resultados de dinamização económica, que podem ser medidos pela elevação do PIB, crescimento do emprego, atração de novas empresas, aumento da arrecadação tributária, incremento no consumo, ampliação do património e infra-estruturas públicas e privadas, valorização da terra, entre outros.

Hernandes (2015), servindo-se de Rostow (2010), reconhece a importância do investimento nas infra-estruturas como um pré-requisito capaz de estimular outros sectores industriais. Este autor considera que a infra-estrutura de transporte tenha sido um factor primordial para o processo de decolagem das economias norte-americanas, alemã, sueca e japonesa, e conseqüentemente para o desenvolvimento autossustentado nessas economias.

Hirschman (1961), citado por Silva et al., (2016), alerta que ao se promover o desenvolvimento das regiões atrasadas através do investimento público em infra-estrutura

deve-se buscar fortalecer actividades económicas dessas regiões, visto que a infra-estrutura possui um carácter permissivo e, por si só, não garante a promoção do desenvolvimento económico.

Para Barquero:

A actividade económica, social e institucional está baseada nas relações entre indivíduos, empresas e organizações, razão pela qual pode ser identificada uma grande variedade de redes. Os sistemas produtivos locais, por outro lado, constituem um tipo especial de rede, marcado pelo forte enraizamento no território e pela manutenção de relações comerciais baseadas sobretudo na confiança. Além disso, nas últimas décadas, proliferaram os acordos e as alianças entre empresas cujas relações se distinguem por ter um carácter contratual. (BARQUERO, 2001, p. 98).

Nos últimos anos, as teorias sobre o desenvolvimento regional sofreram grandes transformações provocadas, de um lado, pela crise e pelo declínio de muitas regiões tradicionalmente industriais e o surgimento de novos paradigmas de industrialização e de desenvolvimento local. Por sua vez essas causas estão associadas, ao fenómeno da globalização das economias (AMARAL FILHO, 1996).

Para Barquero (2001):

O processo de globalização traduz-se por um aumento da concorrência nos mercados, o que implica a continuidade dos ajustes do sistema produtivo de países, regiões e cidades. Dado que as empresas não competem de forma isolada, fazendo-o juntamente com o entorno produtivo institucional do qual fazem parte, esse processo estimula a formação de uma nova organização do sistema de cidades e regiões, de acordo com a nova divisão internacional do trabalho (BARQUERO, 2001, p. 13).

Além da globalização, outro factor que obrigou um rearranjo na maneira de actuação das regiões e municípios foi a implantação, por parte dos governos, da ideologia neoliberal de Estado mínimo que culminou com o enfraquecimento do Estado. Mesmo reconhecendo que o governo local não dispõe dos principais instrumentos tradicionais de política económica, o Estado foi dividindo o “poder”, fazendo com que a governança local passasse a liderar acções

e projectos, interagindo os diversos segmentos económicos e sociais da cidade e/ou da região (OLIVEIRA s/d).

Incapaz de acompanhar as rápidas mudanças em curso, o Estado passou a sofrer sucessivas alterações nas suas funções e incumbências, que lhe haviam sido atribuídas com maior intensidade a partir de meados do século XX. Modificam-se desde as suas estruturas até o carácter de suas acções, deixando de ser o indutor do desenvolvimento económico e passando a ser o seu regulador, alterando o seu carácter centralizador para uma forma mais susceptível e permeável à participação das diversas instâncias e organizações da sociedade civil (SCHNEIDER e TARTARUGA, 2005).

Araújo (2006, p.13) considera que "os transportes e demais infra-estruturas económicas devem fazer parte de uma estratégia de planeamento público de longo prazo". Como enfatiza Santos (2018, p.16), "investimentos em infra-estruturas físicas são consideradas fundamentais nas políticas públicas dos Estados, por possuírem efeitos de externalidades para todos os outros sectores económicos e conseqüentemente para o desenvolvimento económico do país". As políticas de oferta de bens públicos, em particular, as estradas têm uma dimensão socioeconómica e territorial importante, na medida em que promovem a transformação de crescimento em desenvolvimento na faixa do domínio da estrada (LOPES et al., 2008).

Devido à importância da infra-estrutura no desenvolvimento de uma nação, e diante a realidade de falta de recursos para investimentos em expansão e manutenção das vias de transporte, muitos países encontram no sector privado o financiamento e operação da infra-estrutura, buscando investimento e *know-how* para a melhor prestação de serviços aos usuários (GUASCH 2004 apud CERQUEIRA e SOUSA 2009). Para Cerqueira e Sousa (2009, p. 1), "as concessões rodoviárias surgiram como alternativa frente às dificuldades do sector público em gerenciar a infra-estrutura de transportes rodoviários sem onerar ainda mais os cofres públicos, garantindo-se assim investimentos necessários para a recuperação da malha viária".

Neste sentido, de acordo com Castro (2014, p. 36):

As Parcerias Público Privados (PPP) são uma alternativa para projectos financeiramente inviáveis, onde o Estado complementa o investimento dos sectores privados, tornando viáveis projectos que são vitais para o

desenvolvimento económico. Independente da participação ou não do sector privado, o Estado possui papel central na regulamentação, estrutura do financiamento, planeamento e execução de projectos de infra-estruturas.

Nesse sentido, Boisier (1999) citado por Nunes et al., (2016) define que o desenvolvimento territorial é como um jogo do qual participam dois jogadores, o Estado e a Região (que é simplesmente um território organizado, que contém seu próprio potencial endógeno de desenvolvimento). É fácil entender que, ao primeiro jogador, o Estado, corresponde o papel de criar as condições para o crescimento económico (mediante o maneio dos processos e a determinação do quadro da política económica) e que, ao segundo jogador, a Região, corresponde uma área muito completa de transformar o crescimento em desenvolvimento.

Deste modo partilhamos a ideia de Pires (2007), quando afirma que desenvolvimento territorial pode ser entendido como um processo de mudança social de carácter endógeno, capaz de produzir solidariedade e cidadania comunitária, e de conduzir de forma integrada e permanente a mudança qualitativa e a melhoria do bem-estar da população de uma localidade ou região.

Conforme explicam Lopes et al., (2008), os activos económicos e sociais, os bens públicos, desenvolvidos por políticas de desenvolvimento territorial, devem gerar resultados mensuráveis, tanto económicos (emprego, renda) quanto sociais (IDH), caso contrário as políticas de bens públicos não foram eficazes, eficientes e efectivas.

Os sistemas de transportes funcionam como agentes propulsores nos processos de ocupação do território, depreendendo-se que, muitas vezes, o desenvolvimento económico está associado ao desenvolvimento regional, quando são observados processos de expansão territorial e densificação da população (LIN, 1999; BOARNET E HAUGHWOUT, 2000; BAUM-SNOW, 2010 apud TOMITA E MANZATO, 2017).

2.5 Importância das infra-estruturas rodoviárias para o desenvolvimento

Ao longo dos tempos as infra-estruturas de transporte têm sido fundamentais para o desenvolvimento económico e melhoria da qualidade de vida. Para o Banco Mundial (2003) citado por Calderón e Severón (2014), a infra-estrutura facilita o acesso dos pobres a oportunidades produtivas, eleva o valor de seus activos, melhora seus resultados de saúde e educação, aperfeiçoando assim seu capital humano, isto é, o acesso e uso de serviços de infra-estrutura — incluindo telecomunicações, electricidade, estradas, água segura e saneamento, desempenham um papel fundamental na integração dos indivíduos e famílias na vida social.

A disponibilidade de uma rede rodoviária regional bem desenvolvida tem sido reconhecida como um factor essencial para o desenvolvimento económico (ANDRADE, MAIA, E NETO, 2015). A disponibilidade de infra-estruturas públicas ou privadas, susceptíveis de conduzir a uma melhoria na qualidade de vida, a uma maior eficácia do esforço humano, à diminuição dos custos, a uma maior produtividade e capacidade de acesso aos mercados mundiais permitiria um reforço de crescimento económico e de desenvolvimento (BANCO MUNDIAL 1994 apud CARDOSO 2005). Para Araújo (2006, p.13) "as infra-estruturas de transporte encurtam distâncias e aumentam o acesso da população aos bens e serviços".

De acordo com Oliveira e Silva (S/d, p. 6),

Uma rede de transportes adequada fomenta, ao sector agrícola, rapidez e segurança suficientes para que a produção seja transportada, ao respeitar o carácter perecível da carga, além de representar a conexão entre os pontos de escoamento e os mercados nacional e internacional com competitividade.

Para Almeida, Gomes e Silva (2009, p. 656), "quanto melhores as condições de infra-estruturas de transporte, maiores são os níveis de integração entre a produção e o comércio".

Carvalho (2013) fazendo referência a Mcquaid, Leitham e Nelson (2001), explana que uma infra-estrutura rodoviária considerando o seu carácter de consumo e de produção ela pode: melhorar a saúde de todos (diminuição da poluição concentrada local, e a redução dos acidentes), possibilidade do aumento de actividades (melhora no acesso as localidades e regiões, como na filosofia "just in time"), trazer oportunidades económicas (para as localidades mais distantes dos pólos económicos) e promover o lazer (proporcionando mais tempo de lazer as pessoas).

No que se refere a distribuição da renda segundo alguns autores citados por Castro (2014), Brenneman e Kerf (2002) fizeram estimações onde melhorias no sector de transporte estão relacionadas de forma positiva com maiores índices de presença nas escolas, por sua vez Jacoby (2000) enfatiza que a provisão extensiva de estradas na zona rural deve reduzir custos de transportes relacionados as zonas rurais pobres, o que por sua vez, elevaria o valor de mercado dessas terras, ainda fazendo menção a Carneiro (2007) a infra-estrutura também é responsável por estabilizar as expectativas dos agentes, reduzindo incertezas, e assegurando a disponibilidade de insumos gerais via transporte.

Como se pode constatar, as infra-estruturas rodoviárias constituem uma área que desempenha um papel importante no seguimento dos objectivos de crescimento e desenvolvimento.

No entanto, apesar das infra-estruturas rodoviárias serem claramente um factor positivo no processo de crescimento/desenvolvimento, também são portadores de impactos negativos. Bertussi e Ellery Jr. (2012), citando o estudo realizado por Bartholomeu e Caixeta Filho (2008), enfatizam que os índices de poluição do modal rodoviário dependem do estado de conservação das rodovias. Ainda segundo os pesquisadores quanto pior o estado das rodovias, maior será o desgaste do veículo no trajecto, o que por sua vez aumenta o consumo de combustíveis fósseis (principalmente o óleo diesel no caso dos camiões) e a emissão de gás carbônico na atmosfera.

Barros (2016), citando Pinto (2006), elucida que os acidentes rodoviários, em algumas regiões constituem um sério problema de saúde pública, devido a sua elevada taxa de mortalidade, assim como as incapacidades prolongadas e permanentes. Eles são uma importante ameaça à segurança e um dos grandes desafios sociais e políticos das sociedades automobilizadas.

Concluindo, as infra-estruturas rodoviárias, conforme explana Pacheco (2001), a procura de meios de subsistência, as questões bélicas ou as descobertas de novos espaços, contam-se entre os diversos motivos da história das sociedades que terão suscitado a necessidade de abrir/construir caminhos, de descrever rotas e itinerários e de clarificar a função dos transportes no território. Conforme aponta Biehl (s/d) apud Carvalho (2013) a infra-estrutura pode ser usada como uma forma de desenvolvimento regional. Carvalho (2013) citando ainda Périco o qual explica que a própria doutrina económica já vem considerando essa hipótese,

sobretudo no aumento do emprego e na expansão da economia local, na melhoria da competitividade da indústria, como por exemplo o aumento da sua produtividade.

Assim, Maciel (2006), citado por Castro (2014) atribui à infra-estrutura, como objectivo social e político, o papel de aumentar o bem-estar da população, através da provisão de serviços relevantes para a vida e produção de pessoas, permitindo o desenvolvimento sustentado da economia e reflectindo a competitividade internacional do país. "Os sistemas de transportes, em particular, desempenham um importante papel na integração e organização do espaço, permitindo o fluxo de bens, serviços e oportunidades para atender às demandas da população" (TOMITA e MANZATO, 2017, p. 2499).

No entanto, conforme Camara et al., (2017, p. 2536):

O transporte, apesar de ser considerado uma actividade-meio do ponto de vista económico, é tido na actualidade, como um influente factor de desenvolvimento regional, mostrando-se um importante eixo para o planeamento, desenvolvimento e gestão das cidades.

Costa e Nassi (2009) apud Camara et al., (2017) afirmam que ele é capaz de viabilizar diversas actividades socio-económicas e, ainda, facilitar a inclusão social, sobretudo das pessoas mais carentes.

2.6 Qualidade das infra-estruturas rodoviárias e sua influência no desenvolvimento

Um eficiente sistema de transporte rodoviário é de extrema importância para o desenvolvimento de um país. Porém, as dificuldades por parte do Governos e Estados em manter a qualidade das vias já sobrecarregadas comprometem a eficiência, a capacidade logística e, conseqüentemente, o serviço ofertado aos usuários (CERQUEIRA e SOUSA, 2009).

Mello (1984) citado por Oliveira e Silva (s/d) afirma que não haverá, jamais, país desenvolvido, económica ou socialmente, com sistemas de movimentação de pessoas e cargas deficientes. Para este autor as exportações, frente ao comércio internacional, são necessárias para promover o crescimento e o desenvolvimento económico dos países. Como explica

Oliveira e Silva (s/d) a infra-estrutura rodoviária se apresenta intimamente relacionada com o processo de exportação.

De acordo com Novaes (1998) apud Oliveira e Silva (s/d) desde a Segunda Guerra Mundial, a logística de transporte apresentou uma evolução continuada, sendo hoje considerada como um dos elementos-chave na estratégia competitiva das empresas. Conforme este autor percebe-se a importância do transporte à competitividade das empresas junto ao comércio internacional, o aumento do preço das commodities seria uma situação mais favorável se as condições da malha viária fossem outras. Uma redução de custos de transporte pode também contribuir para o aumento da concentração espacial da indústria e as desigualdades inter-regionais de emprego e renda (COMBES e LAFOURCADE, 2001 apud CASTRO, 2002).

Limão e Venables (2004) apud Souza et al., (2010) concluíram que uma infra-estrutura de transporte simples e empobrecida isola países desabilitando-os a participarem das redes de produção global. Para Andrade (2010) a existência de infra-estruturas adequadas e de elevada qualidade faz mais do que aumentar o estoque de capital, proporcionar serviços de melhor qualidade e conseqüentemente aumentar o nível de vida de uma determinada sociedade é igualmente um factor importante na promoção do investimento privado que é essencial para o crescimento económico e para o nível de vida no presente e futuro.

Calderón e Servén (2004) apud Silva, Martins e Neder (2016) analisaram a relação entre o estoque de infra-estrutura e a taxa de crescimento do PIB utilizando dados em painel de 121 países, para o período de 1960 a 2000. Os resultados mostram que: a) o estoque de infra-estrutura tem um efeito positivo e significativo sobre o crescimento económico de longo prazo; e b) a quantidade e a qualidade da infra-estrutura têm um impacto negativo e significativo sobre a concentração de renda. Com base nesses resultados, os autores concluíram que o desenvolvimento da infra-estrutura pode ser uma questão-chave para reduzir a pobreza e aumentar o nível de renda da população.

Para Souza et al., (2010) alterações na qualidade e estoque de infra-estrutura de transporte influenciam a acessibilidade da população aos bens e serviços disponíveis. Como explica Andrade (2010):

Um estoque de infra-estruturas de qualidade e consequentes condições favoráveis de acessibilidade entre as regiões de um determinado país, e entre estas e as regiões de países adjacentes, permite uma maior atractividade de actividades estruturantes, assim como fluxos de entrada de pessoas, favorecendo assim a captação de capital (IDE) e rendimento (pessoas/turismo) para o território nacional (ANDRADE, 2010, p. 23)

Como explica Andrade et al., (2015) em geral, nos meios técnicos responsáveis pelas políticas públicas e pelo planeamento governamental, apresentam fortemente consolidada a compreensão de que melhoramentos nas infra-estruturas rodoviárias influenciam na ampliação das potencialidades económicas das regiões, conduzindo a uma distribuição mais eficiente da população, da indústria e da renda. Reforçando essa argumentação, os autores serviram-se dos estudos de Horst e Moore (2003) o qual destacam ainda que o nível de qualidade de uma rodovia influencia no desenvolvimento económico regional ao longo do tempo, ocorrendo maior diversidade económica nas áreas servidas por rodovias mais rápidas e eficientes.

Como refere Andrade:

A qualidade das infra-estruturas de um país consiste num indicador primordial do seu nível de desenvolvimento económico, e como tal, o investimento, de natureza pública ou privada, na garantia das condições adequadas para a maximização da produtividade e eficiência dos agentes económicos e bem-estar e qualidade de vida social deverá consistir uma prioridade (ANDRADE, 2010, p. 23).

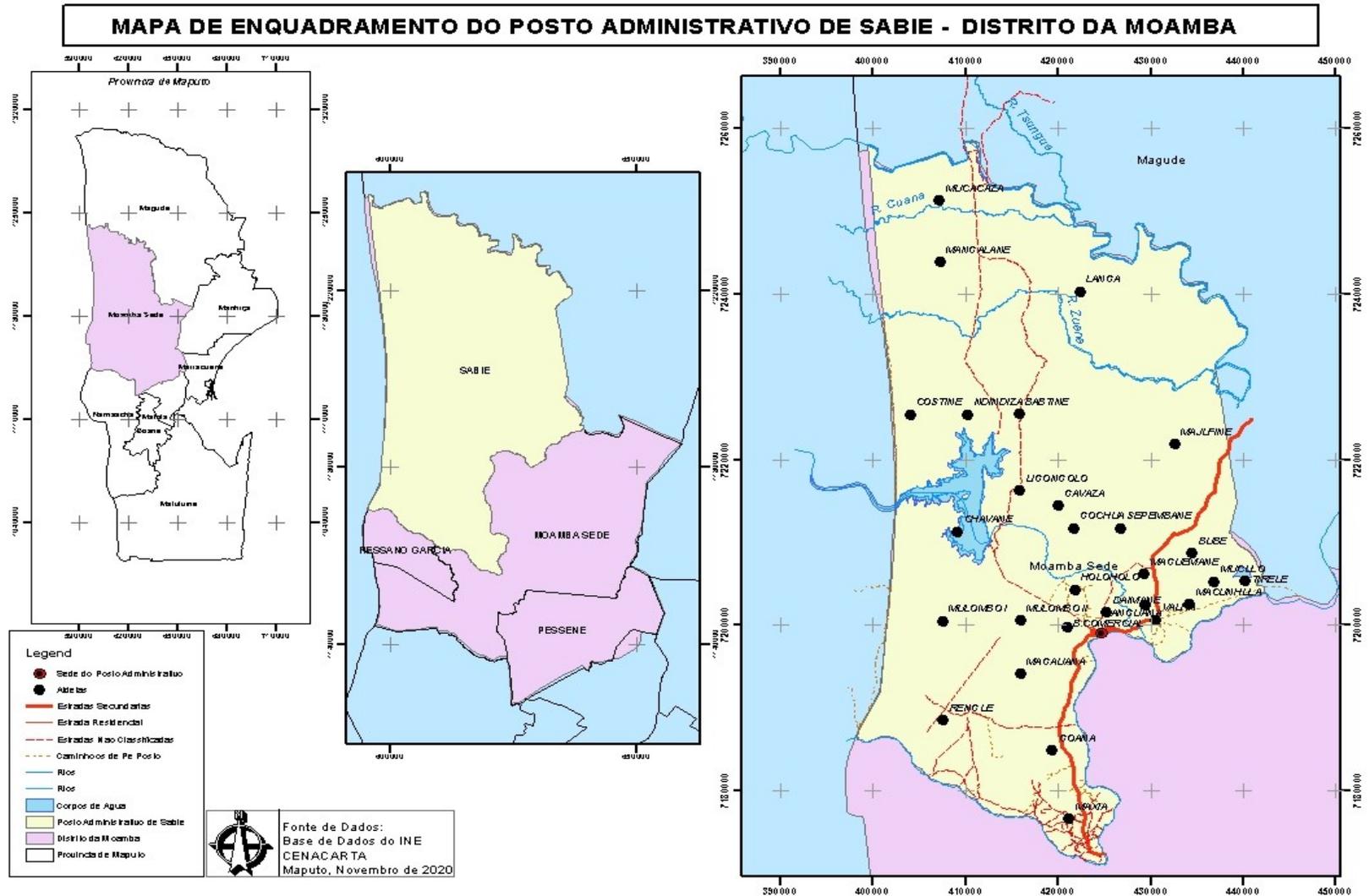
3. CARACTERIZAÇÃO DO POSTO ADMINISTRATIVO DE SÁBIÈ

Apresenta-se uma descrição das características gerais do Posto Administrativo de Sábiè para facilitar a compreensão da realidade estudada.

3.1 Localização geográfica

O Posto Administrativo de Sábiè compreende uma área de 2.945 Km², localiza-se a norte do Distrito de Moamba, faz fronteira a norte e a este com os Distritos de Magude e Manhiça, a sul com a Localidade de Vundiça no Posto Administrativo de Pessene e a oeste com a República da África do Sul através do Kruger National Park.

Mapa 1: Localização geográfica do Posto Administrativo de Sábie.



Fonte: Cenacarta, 2020

3.1.1 Divisão Administrativa

O Posto Administrativo de Sábiè possui 5 Localidades, nomeadamente: Sábiè Sede, Sunduine, Malengane, Matucanhane, e Macaene. Em Sábiè Sede situa-se a Secretaria do Posto Administrativo de Sábiè. O Posto é constituído por 33 povoados distribuídos pelas Localidades. A Localidade de Sábiè Sede apresenta-se com 11 bairros e 15 povoados, a de Sunduine tem 7 povoados, Malengane 6 povoados e Matucanhane 5 povoados.

TABELA 2: Divisão Administrativa e da População no Posto Administrativo de Sábiè.

Localidades	Superfície (Km ²)	Povoados	Bairros	População Censo (2017)
Sábiè Sede		Magawane, Chilhonine, Mulombo II, Chihahene, Valha, Mbuve, Languane, Macunhula, Muculu, Tirela, Incomanine, Sepembane, Uaisso, Mafufine, Nwachicomo	Sábiè - Sede: Incomáti, Chiquizela, Matadouro, Comercial, Massicate, 1º de Maio, Tsacane, Quenhene, Panganine, Aviação, e 7 de Fevereiro	
Sub- Total		15	11	11.238
Sunduine		Goane II, Mabane, Djoni, Mbatchene, Incomáti, Rengue e Sunduine-Rengue		
Sub- Total		7		1.725
Malengane		Malengane, Nwamungolombi, Nwamanhanga, Bondoia, Mubuto, Chinhanganine		
Sub- Total		6		3.045
Matucanhane		Mahungo, Ligongolo, Mazitulele, Godjua, Gavaza		
Sub- Total		5		1.420
Total	2.945	33		17.891

Fonte: Governo Distrital de Moamba.

O Posto Administrativo de Sábiè seguindo a lei dos órgãos locais do Estado, lei nº 8/2003, no seu funcionamento é apoiado pela Secretaria Administrativa, Concelho Consultivo do Posto, e Autoridade Comunitária. O Conselho Consultivo a nível do Posto Administrativo e a nível das Localidades, conta com 40 membros a nível do Posto Administrativo dos quais 32 homens e 8 mulheres, a nível das Localidades, a Localidade de Malengane possui 20 membros sendo 15 homens e 5 mulheres, as Localidades de Sábiè Sede, Matucanhane e Sunduine contam com 20 membros por Localidade sendo 14 homens e 6 mulheres respectivamente para as três Localidades.

Foto 1- Edifício do Posto Administrativo de Sábiè



Fonte: Acervo pessoal

3.1.2 História e Cultura

A ocupação Portuguesa das terras de Moamba aumentou em 1.833, com a construção das primeiras povoações comerciais. Devido à sua situação geográfica e à passagem da linha férrea a importância desta povoação aumentou consideravelmente, passando em 1927 a ser a Sede do Distrito. Em 1929, o exercício do comércio aumentou, estando a sede do Distrito localizada na povoação de Sábiè. A povoação de Moamba era, então, conhecida por 53 Km da linha férrea Maputo-Pretória. Em 1964, pela portaria nº 17.731 de 18 de Abril, a povoação de Moamba foi elevada à categoria de Vila, tendo na altura 34 casas de alvenaria. A Localidade de Matucanhane foi parcialmente absorvida pela albufeira de Corrumane, sendo a sua administração feita directamente pelas estruturas da Sede do Posto de Sabié. Situação

semelhante ocorre na Localidade de Rengué, embora fazendo parte do Posto de Sábiè, seja administrada pelo Posto de Ressano Garcia (MAE, 2014).

3.1.3 Aspectos socio-económicos

Aqui abordam-se os aspectos relacionados com a população e suas actividades económicas nomeadamente agricultura, pecuária, pesca, turismo, comércio, indústria e outros aspectos que caracterizam a dinâmica socio-económica do Posto Administrativo de Sábiè.

3.1.3.1 População

De acordo com o último Censo Demográfico realizado no país em 2017 a população do Posto Administrativo de Sabié é de 17.891 habitantes. Em comparação ao Censo Demográfico realizado em 2007 em que a população era de cerca de 16.041 habitantes podemos verificar que a população teve um crescimento de 12%. Entre os Censos de 2007 e 1997 houve uma redução da população em 1.176 o que representa um decréscimo de 6,8%, com cerca de 17.217 habitantes em 1997, e 16.041 habitantes em 2007.

TABELA 3: População do Posto Administrativo de Sábiè, segundo os Censos de 1997, 2007 e 2017.

População			
Ano	Homem	Mulher	Total
1997	7.994	9.223	17.217
2007	7.860	8.181	16.041
2017	8.503	9.388	17.891

Fonte: INE, 1999, 2009 e 2019.

Dos 17.891 habitantes que constituem a população do Posto Administrativo de Sábiè, 48% representam homens e 52% mulheres. Quanto a distribuição espacial pelo Posto, as Localidades de Sábiè Sede e de Malengane são as que apresentam maior concentração populacional com 11.238 e 3.045 habitantes respectivamente e as de Matucanhane e Sunduine com a menor concentração populacional 1.420 e 1.725 habitantes respectivamente.

3.1.3.2 Agricultura e pecuária

A economia moçambicana é basicamente dependente da agricultura, este sector constitui a principal fonte de renda e a base da segurança alimentar e nutricional para a maior parte das famílias moçambicanas (SETSAN, 2014 citado por ABBAS 2017). O potencial económico do país para a atracção de investimentos na agro-indústria, agricultura, turismo, pesca e mineração é enorme. O Distrito de Moamba tem como visão recuperar o estatuto de celeiro da Província de Maputo na produção agrária, explorando de forma sustentável as infra-estruturas de irrigação e a terra arável do Distrito, o Posto Administrativo de Sábiè é o que mais produz a nível do Distrito em relação aos outros Postos Administrativos.

A agricultura de sequeiro¹¹ e de subsistência¹² são as mais praticadas pela população, envolvendo maioritariamente o sector familiar através de pequenas explorações em áreas inferiores a 1 hectare, é praticada também a agricultura comercial. Segundo o PEDD (2017), os solos dos vales do Incomáti e do Sábiè são aluvionares e têm fertilidade média a elevada, com uma boa aptidão agrícola. De acordo com o extensionista, as principais culturas são o milho, amendoim, feijão-nhemba, abóbora, cana sacarina, batata-doce e mandioca, alimentando-se a população de cereais e tubérculos (milho, arroz e mandioca), verduras, feijões, amendoim, peixe e carne de caça. Ainda segundo o extensionista as principais culturas de rendimento são: tomate, cebola, couve, repolho, pimento e pepino. As de exportação banana, manga, macadâmia e açúcar orgânico. Estas culturas são produzidas nos povoados de Goane II, Ligongolo, Gavaza, Sábiè Sede, e Malengane.

As empresas que se dedicam a agricultura comercial são JCP Rang (Povoado de Valia), Runburg (Bairro Matadouro), Agri-Sábié (Bairro Incomáti), Incomáti Plantações (Sunduine), e dedicam-se a produção e venda de hortícolas e frutas (exportação)¹³. No ano de 2021 deu entrada uma empresa produtora e exportadora de banana na Localidade de Sunduine, e espera-se a entrada em funcionamento da empresa Cofamosa (Bairro Incomáti) de plantação e agro-processamento de cana-de-açúcar o que irá contribuir para a criação de novos postos de trabalho. Em Matucanhane está em construção uma fábrica de citrinos. Para a obtenção de rendimentos monetários, o sector agrícola recorre à venda de hortícolas (tomate e cebola), cana sacarina com que fabricam bebidas alcoólicas e peixe da bacia de Corrumane. As

11 Regime de espera de chuva.

12 Regime sequeiro e a rega, na rega de agricultores de renda baixa.

13 Culturas de exportação (Banana, manga, macadâmia e açúcar orgânico).

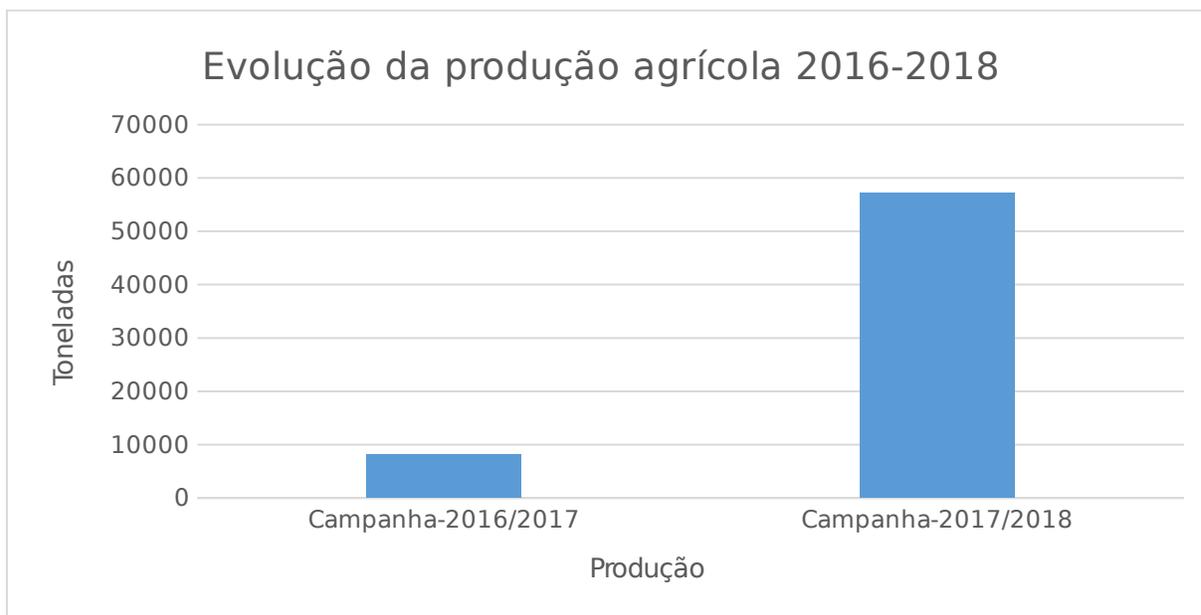
remessas de trabalhadores na África do Sul, a venda de carvão, lenha e carne de caça constituem, igualmente, importantes fontes de rendimento familiar.

Segundo o Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábìè (2018), para a campanha agrícola 2017/2018 estava planificado produzir 94.058 toneladas de culturas diversas, tendo produzido 57.182,64 toneladas correspondentes a uma realização de 61% em relação ao plano. A campanha agrícola 2017/2018 foi caracterizada por diversos fenómenos climáticos como quedas pluviométricas irregulares, seguidas de temperaturas altas, factores esses que em alguns casos contribuíram de uma forma negativa na produção e produtividade de algumas culturas.

De acordo com o Balanço Anual de 2016, para a campanha agrícola 2015/2016 a produção de culturas alimentares registou cerca de 8.168,5 toneladas de culturas diversas, das 32.013,59 toneladas planificadas o que corresponde a uma realização de 26% (Anexo 3). A campanha Agrícola 2015/2016 foi caracterizado por pequenas quedas pluviométricas abaixo do normal, em quase toda a campanha, associado a elevadas temperaturas, acompanhada de correntes frias nas madrugadas, elevada evapotranspiração e redução drástica dos caudais nos dois rios que banham esse Posto e por consequente a salubridade das águas do rio Incomáti. Esses factores contribuíram na fraca produção e produtividade ao nível do Posto Administrativo de Sábìè, com maior enfoque para o sector familiar que a maior parte destes depende das chuvas.

A agricultura enfrenta o problema da falta de chuvas, financiamento para o seu funcionamento e manutenção dos regadios visto que os camponeses não têm capital suficiente e não conseguem enfrentar os custos elevados de produção e de transporte. Segundo a chefe do Posto Administrativo nas Localidades existe o problema de bolsas de fome. A insuficiência de represas, e um sistema de rega não eficiente em alguns campos de produção, reflecte-se negativamente nos resultados da produção total, sendo necessário abertura de mais represas e a implementação de rega gota a gota. Apesar destes problemas, a produção agrícola tem vindo a ter significativo crescimento nos últimos anos. A assistência técnica aos produtores é assegurada por 4 extensionistas do sector público ao nível do Posto Administrativo de Sábìè.

Figura 1- Evolução da produção agrícola no Posto Administrativo de Sábiè (2016 e 2018)



Fonte: Balanços Anuais do Posto Administrativo de Sábiè, 2016 e 2018. Adaptado pela autora.

Os dados da figura acima mostram que a produção agrícola no Posto Administrativo de Sábiè aumentou em 49.014,14 toneladas, o que representa 85,7 %, como resultado dos programas agrícolas existentes a nível local. Os principais programas de apoio a actividade agrícola existentes no Posto Administrativo de Sábiè são: assistência técnica aos produtores dos vários sectores: privados, familiar e associados com o propósito de disseminar novas tecnologias agrárias como controlo de pragas e doenças em diversas culturas; monitoramento dos Campos de Demonstração de Resultados (CDR's) montado no Bloco 5 junto a Associação Bendzulane Vavassate, adubação nitrogenada e pulverização do campo de multiplicação rápida da mandioca consociado com o milho na Associação Kwesine contra a lagarta do funil do milho.

Disponibilização de sementes de milho Matuba e feijão Nhemba melhorado (híbrido) e foram ainda alocados produtos fitossanitários para o controlo da lagarta do funil do milho. As principais culturas alimentares são: mandioca, batata-doce, feijão e amendoim, milho e hortícolas. No âmbito do desenvolvimento rural e fortalecimento da resiliência das comunidades no Distrito, fez-se a entrega oficial de sistemas de rega gota a gota nas Associações de produtores Lhuvukani Goane I, Agropecuária de Gavaza, Ligongolo e Bloco 48. Entretanto, os sistemas foram construídos pelo parceiro Helpcode e cada um é constituído

por um tanque com capacidade de 5 m³, motobomba, tubo com 50 mm de diâmetro onde se encontram acoplados os gotejadores, (Balanço Anual do Distrito de Moamba, 2018).

Como forma de melhorar as actividades agrícolas no Posto Administrativo o extensionista explicou que têm sido realizadas feiras agrícolas em parceria com as ONG's que operam no Distrito, de vendas de insumos e produtos agrícolas como forma de facilitar a compra de insumos por parte dos produtores e venda dos seus produtos agrícolas, embora nem todos produtores consigam fazer parte destes eventos devido a distância que tem de percorrer, e dos custos que incorrem ao deslocar-se ao local do evento. As feiras de insumos agrícolas são realizadas nas Associações agro-pecuárias de Ligongolo, Gavaza e Bloco 48 (Balanço Anual do Distrito de Moamba, 2018).

O extensionista deu-nos a conhecer que a nível de Sábiè Sede temos agricultores em Valha, Magawane e Incomanine, em Sunduine existem vários agricultores ao longo da margem do rio Incomáti, além destes agricultores existem 9 associações agrícolas nomeadamente: em Localidade de Sábiè Sede Associação dos regantes de Daimane Bloco 48, Associação Bendzulane Vavassate Bloco 5, Associação 7 de Abril, Associação Chivonanhelete, Localidade de Malengane Associação Mubuto/44 hectares, Associação Kwesine e Ntuanano, Associação Nwamanhanga, Localidade de Matucanhane Associação dos jovens de Mahungo, Associação de Ligongolo, Associação de Gavaza e Associação agro-pecuária de Mahungo. No Posto Administrativo de Sábiè, os pequenos produtores encontram-se maioritariamente associados, segundo o técnico para eles é mais fácil obter empréstimos dos bancos dentro das associações do que individualmente, e também serve para fazer face a dificuldades como a compra de insumos de produção ou o transporte, uma vez que estes custos reduzem quando o uso é colectivo.

No que se refere a actividade pecuária, segundo o Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè (2018), as principais espécies de animais existentes no Posto Administrativo de Sábiè são: aves, caprina, ovina, bovina e suínas. O Posto tem potencialidades para a prática desta actividade, com a existência de grandes áreas de pasto de boa qualidade próximas ao rio, e também a tradição da criação de gado existente na região maioritariamente em Sábiè Sede e Langa. Existem no Posto Administrativo de Sábiè 2.530 criadores de animais, sendo a maior parte efectuada pelo sector familiar. Ainda de acordo com

o Balanço Anual (2018), o Posto Administrativo de Sábiè conta com um efectivo de 34.773 cabeças de gado bovino, contra 33.673 de igual período de 2017 (tabela 4), equivalente a um crescimento de 3%. O incremento do efectivo teve como causas tratamento de várias doenças (conjuntivite, raquetisiose, anaplasnose, babesiose, paralisias, ferimentos e metrite), participação dos criadores nos programas de vacinação e banhos, treinamento de criadores.

TABELA 4: Evolução do efectivo pecuário no Posto Administrativo de Sábiè- 2018

Espécie	Efectivos		Crescimento (%)
	2017	2018	
Bovina	33.673	34.773	3,2
Caprina	54.316	54.7	0,7
Ovina	5.687	5.82	2,3
Suína	934	1.406	50,5
Aves	30.432	7.502	(75,3)

Fonte: Posto Administrativo de Sábiè, 2017 e 2018.

O Posto Administrativo de Sábiè possui infra-estruturas de produção animal constituídas por: 1 represa operacional para o abeberamento do gado, 8 tanques carracidadas sendo 4 operacionais (Missão, Sábiè Sede, Valha e Gavaza), corredores para tratamento dos animais todos operacionais e um matadouro. A assistência técnica aos criadores é assegurada por 1 técnico veterinário do sector público. Esta actividade contribui para a melhoria da renda e da dieta alimentar das famílias bem como na preparação das áreas de produção através da tração animal.

Os principais problemas que afectam estas actividades são: falta de acompanhamento dos animais aos tanques de banho carracidadas para pulverização, doenças (conjuntivite, raquetisiose, anaplasnose, babesiose, paralisias, ferimentos e metrite) que resultam em rejeição de órgãos, ataque de animais selvagens, secas periódicas, queimadas descontroladas, a carência de meios circulantes, a resistência dos criadores em aderir as campanhas de vacinação, altos custo dos medicamentos, insuficiência de tanques carracidadas, número baixo de banhos por animal, fraca existência de pastos o gado percorre longas distâncias para pastagem e abeberamento, a falta de corredores em algumas zonas de criação, aumento do roubo de gado na região são alguns dos factores que condicionaram o desenvolvimento animal, afectando deste modo o seu crescimento.

Com a finalidade de garantir uma melhor e maior produção futura, espera-se o aumento no número das sensibilizações aos criadores. Em relação a sanidade animal são realizadas vacinações obrigatórias as diversas espécies, divulgação de medidas de prevenção da saúde dos animais. Foram produzidas em 2018, 155.220 Kg contra 338.200 Kg de 2016, o que representa um decréscimo de (54%) em relação a 2016 (figura2).

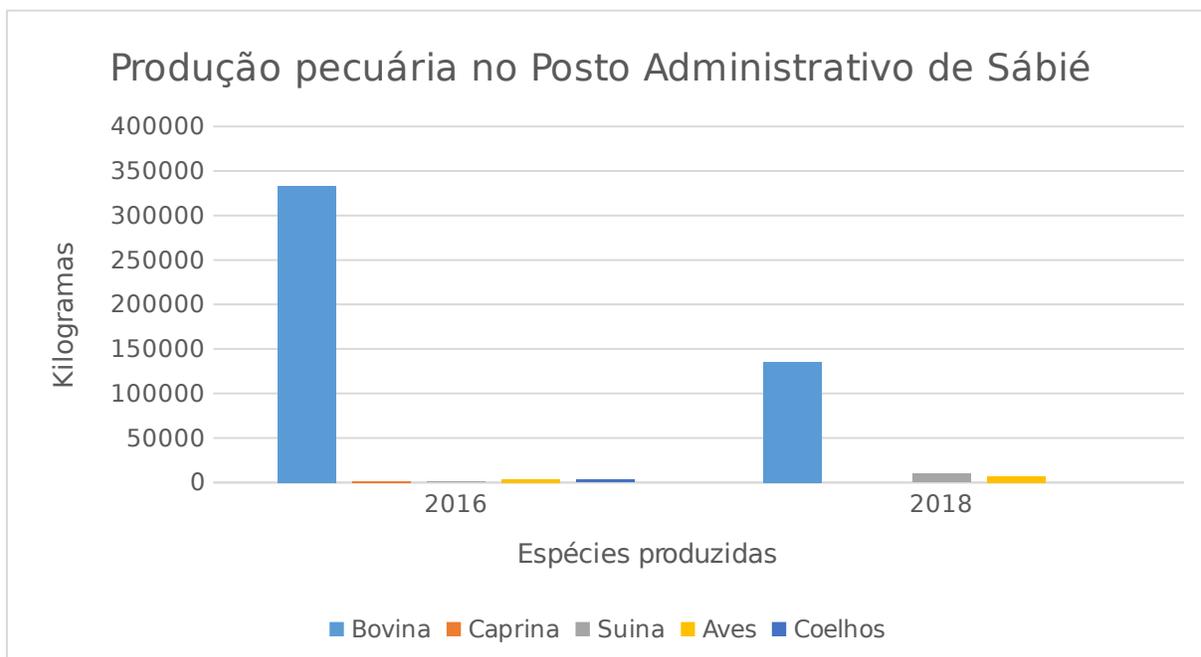


FIGURA 2- Produção pecuária no Posto Administrativo de Sábiè (Kg/unidade)

Fonte: Posto Administrativo de Sábiè, 2016 e 2018.

3.1.3.3 Actividade Pesqueira

A actividade pesqueira é fundamentalmente artesanal e desenvolvida na Albufeira de Corrumane. A pesca artesanal de pequena escala desempenha um papel fundamental na produção de alimentos proteicos e fonte de rendimento para várias famílias. A actividade pesqueira é praticada por homens e mulheres e tem contribuído para geração de renda, criação de emprego e melhoria da dieta alimentar local. Segundo o Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2019, as intervenções nestas componentes de actividades são materializadas pela via da extensão pesqueira asseguradas pelo DPMAIP- Direcção Provincial

de Mar, Águas Interiores e Pescas de Maputo, através do Posto de Pesca de Corrumane que conta com 3 técnicos (1 Extensão Geral e 2 amostradores¹⁴) que acompanham as actividades, e tem como principal objectivo promover o desenvolvimento tecnológico e de modelos de organização social que facilitam a utilização racional, social e económica viável dos recursos pesqueiros bem como dos resultados da pesca. Em consequência de redução ou desaparecimento das espécies do pescado surge a necessidade do cultivo do peixe em cativeiro.

No que concerne as infra-estruturas para a actividade pesqueira em 2017, foram abertos 19 tanques de 100 m² cada em Mahungo e Gavaza, com a capacidade de albergar 10.000 alevinos cada. Importa referir que foram povoados 9 tanques com 52.500 alevinos (Balanço Anual do Posto Administrativo de 2017). As espécies capturadas no Posto de Administração Sábìè são a tilapia, peixe barba e tigre. Os rios, lagos e os riachos existentes no Posto Administrativo são recursos que contribuem para a prática da actividade pesqueira.

O licenciamento da pesca artesanal é realizado em coordenação entre o sector das pescas, Posto Administrativo de Sábìè e o CCP¹⁵ de Corrumane, segundo **LOLE** (Lei de Órgãos Locais do Estado) no ano de 2018 foram averbadas 161 licenças das 250 planificadas, o que corresponde a uma realização de 64,4%, contra 165 licenças correspondente a 66% no igual período de 2017, tendo-se verificado um decréscimo de 1,6% (Balanço Anual de 2018). A causa da baixa aderência ou participação dos pescadores deve-se a dispersão dos pescadores devido a veda prolongada e a consequente fraca produção. Segundo Ivo Timba¹⁶ ao nível do Posto Administrativo de Sábìè existem 300 pescadores (162 em Matucanhane, 98 em Fungotuine, 10 em Mahungo e 5 em Tirela e 25 em Corrumane), e 3 associações pesqueiras nomeadamente: Associação pesqueira de Corrumane, Associação 7 de Abril e Associação 25 de Setembro.

Os mercados a que se destinam a comercialização do pescado são: mercado de Chavane em Corrumane, assim como nas residências dos pescadores em Mahungo (Matucanhane), mercado de Sábìè Sede, mercado da Vila de Moamba, em Malhampsene no Município da Matola e Cidade de Maputo que absorve cerca de 85% do pescado (Balanço Anual do Posto

14 Pessoal que controla as embarcações, quantidade e tipo de pescado capturado.

15 CCP - Conselho Comunitário de Pescas.

16 Técnico do SDAE ao nível do Posto Administrativo de Sábìè.

Administrativo de Sábiè de 2019). Devido a veda que estava a decorrer desde Dezembro de 2017 à Março de 2018, não houve registo da produção pesqueira ao nível da Albufeira (Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2018). Deste modo, a produção pesqueira registada dos 5 meses, de Abril à Agosto de 2018, totalizou em 169 toneladas contra a planificação de 200 toneladas de pescado diverso nas águas correntes, representando 84,5% do realizado.

Conforme o Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2016 o sector das pescas sofreu efeitos negativos resultantes da estiagem que decorreu desde o ano de 2015 até 2016, existem bolsas de fome nas famílias dos pescadores, redução da água na própria barragem a desistência dos pescadores e conseqüente abandono da actividade. Outros constrangimentos que esta actividade apresenta referem-se a falta de mecanismos eficazes de comercialização do pescado, o elevado custo de transporte do pescado, e a fraca fiscalização da actividade, insuficiência de fundos e meios circulantes para assistência técnica aos pescadores. Existe também as actividades de aquacultura que estão viradas para a reabilitação e remodelação de tanques piscícolas com problemas na sua estrutura (Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2019).

3.1.3.4 Indústria

A indústria é pouco desenvolvida no Posto Administrativo de Sábiè, existem 3 indústrias 1 de fabrico de tijolo queimado, 1 de processamento de milho (moageira), e 1 de processamento de açúcar (cana sacarina) a Pure Diet (Povoado de Malengane). Constituem potenciais para o desenvolvimento da indústria local os recursos florestais, agropecuários, pesqueiros e minerais. Os principais problemas a indústria local são: infra-estruturas destruídas e paralisadas, falta de capital por parte do sector privado local, e de uma indústria transformadora de diversos produtos agrícolas, contribui para o desperdício de uma parte dos mesmos, o Posto Administrativo é rico em matéria-prima para a indústria cerâmica. Apesar dos constrangimentos acima mencionados é possível perceber o reaparecimento de algumas indústrias através de investidores estrangeiros.

3.1.3.5 Comércio

Segundo alguns entrevistados a rede comercial do Posto Administrativo de Sábiè foi bastante destruída durante a guerra civil. A reposição da rede comercial tem sido lenta, devido a falta de capital e as altas taxas de juro bancárias. Os produtos de comércio são de origem agrícola e manufacturados diversos. De acordo com o Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2018, actualmente a rede comercial é constituída por: lojas, barracas, bancas, pequenos talhos, e ambulantes. A tendência nos últimos anos é crescente, por conta de factores como o empreendedorismo, e destaque para a existência de um número de cidadãos de nacionalidade estrangeira que praticam a actividade comercial (borundenses, nigerianos, sul-africanos e do Bangladesh). Os principais produtos comercializados no Posto Administrativo de Sábiè são: milho, couve, repolho, alface, feijão-verde e manteiga, banana, produtos de primeira necessidade e diversos. Na sua maioria os produtos mais comercializados são agrícolas visto que maior parte dos residentes no Posto Administrativo tem como sua principal actividade a agricultura. O sector empresarial dedica-se à agricultura, principalmente milho, ao cultivo de hortícolas, frutas e cana sacarina para exportação, à criação de gado bovino (gado de corte), caprino e suíno e à exploração florestal.

Os constrangimentos que mais afectam estas actividades são: a fraca produção e de condições de armazenamento, a insuficiência de fundos para exercerem a actividade, deficiente sistema de registo e controle, e vias de acesso degradadas.

3.1.3.6 Turismo

O Posto Administrativo de Sábiè possui um óptimo potencial turístico baseado em recursos naturais (animais, florestas e hídricos), sendo a sua localização nas proximidades da fronteira com a África do Sul – um factor de sucesso. As áreas identificadas como potenciais para o turismo são: Barragem de Corrumane, Sábiè Game Park, com condições ecoturísticas para o Game Farm, Incomáti Conservação, com condições ecoturísticas (fazendas de bravio).

O Posto Administrativo de Sábiè possui os seguintes locais de acomodação: Barragem de Corrumane, com casas e quartos de aluguer e piscina, Esplanada Esperança de Sábiè com 5

quartos para dormidas, Restaurante/ Esplanada Coca-cola e Complexo Bambo-Corrumane. Foram criados 5 postos de trabalho empregando 418 trabalhadores destes 68 são mulheres (Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2018). Embora o Posto Administrativo de Sábiè apresente potencialidades naturais, depara-se com a falta de infra-estruturas fulcrais para o sucesso de desenvolvimento do turismo. O desenvolvimento da actividade turística para além de exigir a criação e reabilitação de infra-estruturas turísticas, exige também uma coordenação entre vários sectores, os responsáveis pela reabilitação e manutenção das estradas, pistas aéreas e de unidades hoteleiras.

3.1.3.7 Fundo Distrital de Desenvolvimento

Em 2006, o Governo de Moçambique introduziu o Orçamento de Investimento de Iniciativa Local (OIIL), popularmente conhecido por "7 milhões" para contribuir para a redução da pobreza através do financiamento de projectos individuais de produção de comida e geração de emprego e renda. Em finais de 2009, o OIIL foi transformado em Fundo Distrital de Desenvolvimento (FDD), com personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira gerida localmente.

O FDD é tutelado pelo Governador Provincial que homologa os planos e relatórios das actividades autoriza a recepção de donativos e abertura de contas e realiza inspeções regulares. A execução das actividades do FDD é da responsabilidade dos Conselhos Consultivos Distritais (CCD). Assim, o FDD pode recorrer aos reembolsos às subvenções do Estado, donativos e fundos comunitários para dar crédito as pessoas pobres (Conselho de Ministros, 2009). Conforme explicado no regulamento do FDD, as actividades financiadas através deste fundo beneficiam de juros bonificados que visam estimular o empreendedorismo local, actividade de produção e comercialização de comida, geração de emprego e renda, e outras actividades produtivas.

Segundo o Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2018, entre 2007 e 2015, foram financiados 110 projectos dos quais 34 são pertencentes a jovens locais, com um valor desembolsado de 13.770.458,64 MT e um reembolso acumulado de 1.174.650,00 MT o que corresponde a 8,5% do valor desembolsado. O fraco reembolso do FDD é resultado da

ausência de um mecanismo eficiente de cobrança aos mutuários devedores, existência de beneficiários desaparecidos (houve falta de transparência e prestação de contas no processo de seleção destes beneficiários), e projectos falidos. A nível do Posto Administrativo organizam-se reuniões com os beneficiários com a intenção de sensibilizá-los a devolver o valor emprestado.

3.2 Serviços sociais básicos no Posto Administrativo de Sábìè

3.2.1 Educação

A situação global descrita reflecte, para além de factores socio-económicos, o facto de a rede escolar existente e o efectivo de professores, terem vindo a evoluir a um ritmo significativo, continuam insuficientes, o que é agravado por baixas taxas de aproveitamento e altas taxas de desistência em algumas Localidades do Posto Administrativo, devido ao facto de ocorrerem muitos casamentos prematuros, caça furtiva e forte emigração de jovens para a África do Sul e capital do país.

O investimento no sector da educação tem estado a crescer, elevando para 28 o número de escolas existentes em 2019 no Posto Administrativo de Sábìè (15 do Ensino Primário, 12 do Ensino Primário Completo e uma Escola Secundária do 1º Ciclo). Estas escolas estão distribuídas em 5 ZIP's (Zonas de Influência Pedagógica). Possui ainda três Centros de Alfabetização e Educação de Adultos distribuídos em 12 turmas nos seguintes povoados: Mulombo II, Magawane e Malangatana. Ao nível do Posto Administrativo existem 93 salas de aulas sendo 85 convencionais em mau estado e 8 feitas com material precário, e 63 residências para professores sendo 47 residências de material convencional e 16 de material precário. Apesar de esforços para a construção de novas salas, problemas ainda se registam em alguns povoados com turmas funcionando ao ar livre na ordem de 5 salas de aulas na EP1 de Malangatana. A distribuição de livros escolares abrange o primeiro ciclo e todos os professores receberam o manual (Balanço Anual 2018).

TABELA 5 - Distribuição da rede escolar pelos diversos níveis do Posto Administrativo de Sábiè

Ano	Nº de Escolas	Cent. de AEA	Níveis de ensino		
			EP1	EPC	ESG1
2016	27		21	5	1
2018	28	3	15	12	1

Fonte: Posto Administrativo de Sábiè, 2016, 2018.

O número de escolas do EP1 apresenta um decréscimo em 11 escolas comparativamente ao ano de 2016, resultante da e levacão dos níveis do ensino do EP1 para EPC, nas Localidades de Sábiè Sede, Malengane e Matucanhane. O Posto Administrativo dispõe de professores e alfabetizadores voluntários, que asseguram o ensino nas 28 escolas e 3 Centros de Alfabetização e Educação de Adultos. Este número coloca o Posto numa situação de insuficiência, resultando no rácio professor/alunos de 30 e o rácio aluno/turma de 25. De acordo com o balanço anual de 2018 do Posto Administrativo de Sábiè foram contratados 18 docentes, representando uma realização de 34,3%, e foram matriculados 4.511 alunos, sendo 2.174 mulheres. Foram avaliados 4.401 alunos destes 3.780 com situação positiva, sendo 1.856 mulheres que corresponde a 85,3%. A população escolar é mais numerosa no ensino primário e tende a diminuir no ensino secundário devido ao abandono escolar, por razões financeiras.

Dentre os problemas que afectam a educação no Posto Administrativo destacam-se: a distância percorrida pelos alunos até a escola, durante a época chuvosa algumas vias ficam interrompidas o que dificulta a deslocação dos alunos a escola, em alguns casos chegam mesmo a faltar, escassez de meios circulantes para a supervisão pedagógica, insuficiência de salas de aulas algumas assistem as aulas ao ar livre e de baixo de árvores, colocando as crianças em risco principalmente quando faz mau tempo, fraco apetrechamento das escolas, e escolas em situação precária, alguns entrevistados anseiam pela introdução do curso nocturno para continuar os seus estudos. Nas Localidades logo após terminar a 7ª classe as crianças tem problemas em frequentar o nível seguinte, no Posto Administrativo de Sábiè existe uma única Escola Secundária em Sábiè Sede, o qual não consegue dar resposta ao número de alunos que desejam frequentar o nível Secundário.

FOTO 2 Escola Primária do I Grau 7 de Abril na Localidade de Sunduine.



Fonte: Acervo pessoal.

3.2.2 Saúde e Acção Social

A rede de saúde do Posto Administrativo de Sábiè, apesar de estar a evoluir a um ritmo significativo, é insuficiente, evidenciando os seguintes índices de cobertura média: a cobertura da rede sanitária no Posto Administrativo de Sábiè é feita através de 4 Centros de Saúde (Sabié Sede, Chinhanguanine, Nkolele e Chavane), e todos possuem maternidade e casa de espera para mulher grávida como forma de minimizar a ocorrência de partos não institucionais, 10 Postos de Saúde, nomeadamente: Mulombo II, Baptine, Mavunguane, Mahungo, Boi, Goane II, Ndindiza, Incomanine, Sasseca - Muculo e Mucacaze, albergando cerca de 41 funcionários, dos quais 31 são mulheres. O Posto conta ainda com 1 médico geral. A rede sanitária do Posto Administrativo de Sábiè, apesar de estar a evoluir a um ritmo significativo, ainda é insuficiente, evidenciando os seguintes índices de cobertura:

TABELA - 6 Rácio referente aos indicadores sanitários ao nível do Posto Administrativo de Sábiè

Nº de ordem	Designação	Rácios	Actual	Padrão recomendado pela OMS
1	Rácio Habit/Méd.	Méd./Hab	17.891	Um médico para 10.000 habitantes
2	Rácio Habit/Enf.	Enf./Hab	1.118	Um enfermeiro para 1000 habitantes
3	Rácio Habit/ US	US/Hab	5.964	Uma Unidade Sanitária para 10.000 habitantes

Fonte: Centro de Saúde de Sábiè.

O crescimento da rede e a melhoria do atendimento do pessoal tem permitido aumentar o acesso da população aos serviços do Sistema Nacional de Saúde e a população local encontra-se satisfeita com os serviços prestados, embora existam regiões em que a população percorre distâncias para o acesso a Unidade Sanitária mais próxima. As principais doenças que mais afectam a população local são: diarreia, malária, mordedura canina, tuberculose, mal nutrição e HIV/SIDA. As principais causas dos óbitos no Posto Administrativo são: a malária, a diarreia, tuberculose e HIV/SIDA aliados com a chegada tardia dos doentes aos Centros de Saúde e em estado avançado da doença. Com os esforços desenvolvidos no sector esses casos tendem a diminuir, de acordo com o Balanço Anual de 2018 do Posto Administrativo de Sábiè os casos de diarreia diminuíram em 45,5%, a malária em 3,92%, e houve também a redução dos casos de mordedura canina.

A integração e assistência social a pessoas, famílias e grupos sociais em situação de pobreza absoluta dão prioridade à criança órfã, mulher viúva, idosos e deficientes, doentes crónicos e portadores de HIV-SIDA, tóxicos dependentes e regressados. No Posto Administrativo de Sábiè 333 idosos beneficiam-se do subsídio social básico.

3.2.3 Cultura, Juventude e Desporto

No Posto Administrativo de Sábiè está em curso o torneio com o lema " Jovens de Sábiè fora da caça furtiva" no qual participam as 12 equipas de futebol em representação das 3 Localidades do Posto (Matucanhane, Sábiè Sede e Macaene), e um clube de Corrumane que representa o Posto a nível Provincial. Apesar da evolução em termos de número de equipas, ainda persistem problemas de falta de infra-estruturas desportivas para o incremento das diferentes modalidades. O Posto Administrativo conta com 4 campos de futebol. A construção de campos multiusos constitui a principal ansiedade para os desportistas locais e o público em geral. O Posto Administrativo conta ainda com 8 grupos culturais, sendo 5 de Makwai, 1 de Chingomana, 1 de canto Coral e 1 de música ligeira.

3.3 Infra-estruturas: de irrigação (agrícola), rede de abastecimento de água, rede eléctrica, rede de telecomunicações, serviços de transporte e gestão de recursos naturais

3.3.1 Infra-estruturas de irrigação (agrícola)

A Barragem de Corrumane, no rio Sabié, afluente do Incomáti, a cerca de 90 quilómetros a noroeste do Maputo, destina-se essencialmente à regularização dos caudais do rio Sábiè, para utilização, quer na rega de 36.000 hectares, no vale do mesmo nome, quer no reforço dos caudais de estiagem no médio e baixo Incomáti. Possui uma capacidade de armazenagem de cerca de 1.380 milhões de m³ dos actuais 880 milhões de m³. Possui uma central hidroeléctrica com uma potência instalada de 14.5 Megawatts (PEDD, 2017). Com a ampliação da Barragem estão criadas condições para o aumento dos campos irrigáveis, redução de risco de cheias, maior capacidade de retenção da água, surgimento de novas infra-estruturas e melhoramento da quantidade e qualidade de energia no Distrito e na Província.

3.3.2 Rede de abastecimento de água

Foi implantado o PRONASAR (Programa Nacional do Saneamento e Água Rural), tendo sido identificadas comunidades que se beneficiaram das fontes de água. De 2015 à 2017 a taxa de cobertura de água variou de 30 fontes dispersas em 2015, para 53 fontes dispersas em 2017 (Censo 2017), tendo registado um crescimento de 77%. O Posto Administrativo de Sábiè possui 33 furos públicos, dos quais 15 operacionais e 18 inoperacionais, e 12 furos/operadores privados dispersos pelas Localidades sendo 8 operacionais e 4 inoperacionais conforme as tabelas em anexo (Anexo 3 e 4).

Existem neste momento 622 ligações domiciliárias que beneficiam cerca de 3.110 pessoas, e 53 fontes (furos, fontenários, cisternas e alpendres) que beneficiam 15.700 pessoas o que corresponde a uma taxa de cobertura de 87,7% num universo populacional de 17.891 habitantes (CENSO 2017).

Entre 2018 e 2019 foram construídos 8 furos de água com o financiamento do Governo Chinês nas seguintes Localidades: Sábiè Sede 2 furos (Incomanine e Xichonile), Macaene 3 furos (Mucacaze I, Mucacaze II e Mavivine), Matucanhane 2 furos (Massitulele e Mavunguane) e Sunduine 1 (Goane II), e espera-se ainda a construção de 4 fontes de água para as Localidades de Malengane (Mobuto) e Matucanhane (Mahungo, Massitulele e Ligongolo), SDPI, 2019. Uma boa parte da população do Posto Administrativo de Sábiè continua a consumir a água dos rios (Incomáti e Sábiè), surgindo aqui o conflito homem - fauna bravia, ambos disputam as mesmas áreas para a satisfação das suas necessidades básicas, colocando em risco a vida da população¹⁷. Outra inquietação referente ao consumo de água nos rios, segundo os entrevistados está ligada a proliferação do lixo para as águas do rio durante a época chuvosa resultando na poluição do mesmo.

3.3.3 Rede de energia eléctrica

¹⁷As pessoas chegam a perder a vida ou parte dos seus membros a procura do precioso líquido.

O Posto Administrativo de Sábiè beneficia da cobertura de energia eléctrica da rede de Electricidade de Moçambique. Conta com credelec incluindo SPLTY MEETER, PT ligando as empresas agro-pecuárias, e outras. Por conseguinte de acordo com a população local entrevistada a corrente é de fraca qualidade causando danos aos seus equipamentos devido as constantes oscilações. As fontes de energia em uso no Posto Administrativo de Sábiè compreendem candeeiros, geradores e painéis solares. Os geradores e painéis solares são geralmente mais usados pelas empresas, Centros de Saúde (Chanculo, Mahulane e Chinhanguanine). Foram efectuadas 20 novas ligações nas seguintes zonas: 5 Bairros (Incomáti, Chiquizela, Matadouro, Comercial, 07 de Fevereiro), 5 Povoados (Sepembane, Mulombo II, Chavane, Mahungo e Ligongolo (Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2016). O Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2018 também registou uma redução no sector no que concerne ao aspecto de contratação e ligação a novos clientes devido a vários factores nomeadamente a distância da rede em relação as residências, e a queda de tensão em alguns pontos que eram alimentados por fios pbts. Existem Localidades e Povoações que ainda não estão ligadas a rede de energia eléctrica o que constitui uma limitação socio-económico para o desenvolvimento destas comunidades.

3.3.4 Rede de comunicação

A rede de telecomunicações existentes no Posto Administrativo de Sábiè compreende: rede móvel, Rádio (sintonizam rádio comunitária de Moamba e emissoras de rádio sul-africanas) e Televisão (TVM, e emissoras sul-africanas) embora haja dificuldades de captação em alguns pontos, os outros canais são possíveis sintonizar mediante antenas da televisão (DSTV, ZAP e Startime). Existem actualmente três operadoras de telefonia móvel a saber: a Moçambique Telecom, SA (Tmcel), Vodacom e Movitel. O Posto Administrativo beneficia de serviços de internet através do Wi-fi disponível na Secretaria do Posto Administrativo de Sábiè e no Centro de Desenvolvimento Agrário de Sábiè - Universidade Eduardo Mondlane (CEDAS - UEM).

3.3.5 Serviços de Transportes

No Posto Administrativo de Sábiè os serviços de transporte são feitos fundamentalmente, por veículos fechados mini-bus vulgo "Town Hiace" e por pequenos barcos. Segundo os transportadores entrevistados na Localidade Sábiè Sede existem as seguintes rotas: Cidade de Maputo/Sábiè, Moamba/Sábiè, e Komatipoort/Sábiè com as seguintes tarifas respectivamente: 150,00 MT, 100,00 MT, e 200,00 MT, que operam uma vez ao dia e no final de cada mês¹⁸ podem operar a rota Moamba/Sábiè 2 a 3 vezes por dia. Em Matucanhane existe a rota Sábiè/Mahungo/ Cidade de Maputo com a tarifa de 150,00 MT e com a tendência de aumentar devido ao estado precário das vias de acesso. Segundo o Chefe da Localidade de Malengane¹⁹ existem as rotas Chinhanganine/ Moamba Sede, Mobuto/ Moamba Sede e Bondoia/ Moamba Sede com as tarifas de 180,00 MT para os dois primeiros destinos e para o último 150,00 MT.

3.4 Gestão sustentável dos recursos naturais

3.4.1 Recursos Naturais

O Posto é potencial em Recursos Naturais, alguns em exploração como Recursos Hídricos (Barragem de Corrumane), Recursos Florestais (carvão vegetal e lenha), Recursos Pesqueiros (Pesca Artesanal). Durante o ano de 2018 foram registados conflitos Homem/ Fauna Bravia, nos povoados de Macaene tendo sido devoradas cabeças de gado bovinos por leões, para além da devastação de culturas agrícolas pelos elefantes, javalis e hipopótamos em quase todas Localidades com maior enfoque para zona de Macaene concretamente em Mucacaze I numa área de 185 hectares de milho.

O Posto tem dado prioridade o afugentamento dos animais com recurso a caçadores profissionais, fazendeiros e comunitários em coordenação com os Serviços Provinciais de

¹⁸ No Posto Administrativo de Sábiè não tem nenhuma agência bancária ou ATM onde os funcionários públicos possam levantar o seu salário e outros serviços bancários.

¹⁹ Abdul Abdala.

Florestas e Fauna Bravia. As medidas letais são usadas como último recurso, pois a prioridade é a defesa de pessoas e bens, e a criação de fazendas do bravio ao longo dos limites. Registaram-se 2 conflitos de limites em Goane I – Malengane e Magude – Malengane, com o ponto de situação o primeiro ainda em processo de resolução e o último com resultados insatisfatórios. Existem no Posto Administrativo 2.545 infra-estruturas de saneamento do meio que beneficiam cerca de 10.687 pessoas (latrinas melhoradas e fossas sépticas). Foram parcelados durante o ano de 2018, 198 talhões no âmbito de reassentamento das famílias abrangidas pelas obras complementares da conclusão da Barragem de Corrumane nos povoados de Mulombo II, Ndindiza, Baptine e Fungotuine (Balanço anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2018).

3.4.2 Riscos Ambientais

As áreas ambientalmente sensíveis encontram-se localizadas em zonas onde existem recursos naturais e biodiversidade importante, dominadas por espécies em extinção ou protegidas por Lei, mas facilmente expostas à degradação humana e/ou natural. Os recursos naturais têm causado danos ambientais ao Posto Administrativo nomeadamente: desflorestamento das matas para o fabrico do carvão e corte de lenha e erosão nas margens dos rios Incomáti e Sábiè. Para fazer face a estes efeitos foram criados no Posto Administrativo de Sábiè os seguintes Comités: Comité Local de Co-gestão das Pescas de Corrumane; Comités de gestão de recursos florestais (Xicomo, Godjua, Sasseca, e Incomanine); e Comité de Gestão de Calamidades Naturais (Malengane, Matucanhane, Sábiè-Sede e Sunduine) (Balanço Anual 2017). No âmbito do Programa de Educação Ambiental, foram realizadas campanhas de educação ambiental em Sábiè. As campanhas estavam viradas a preservação da floresta, riscos ambientais e poluição atmosférica (Balanço Anual do SDPI, 2019). O projecto ProSuL encontra-se a desenvolver estratégias que permitam um ambiente de conservação dos recursos naturais sustentáveis.

A harmonia social prevalecente no Posto Administrativo de Sábiè, é caracterizada pelas relações estáveis entre o Governo, sector privado e as Comunidades, incluindo a sociedade

civil (confissões religiosas e ONGs), pelo envolvimento destes nos processos de desenvolvimento social e económico.

4- INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS NO POSTO ADMINISTRATIVO DE SÁBIÈ

4.1 Caracterização das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábiè: sua classificação, mecanismos de funcionamento e seus constrangimentos

O sistema das estradas em Moçambique segundo as normas locais obedece a seguinte hierarquia: estradas classificadas²⁰ e estradas não classificadas²¹ e de acordo com o Diploma Ministerial nº 103/2005 de 1 de Julho a rede de estradas classificadas dividem-se em estradas Nacionais (vias primárias²² e secundárias²³) e estradas Regionais (vias terciárias²⁴ e vicinais²⁵). De acordo com Govan (2012), em Moçambique existe um número não conhecido de estradas não classificadas que incluem estradas urbanas e distritais.

A nível do Posto Administrativo de Sábiè existem estradas classificadas e não classificadas. De acordo com o SDPI (2019), o Posto Administrativo possui uma rede de estradas com uma extensão total de 634,7 Km, das quais 329,2 km classificadas e 305,5 Km não classificadas (Anexo 5 e 6). O Posto Administrativo de Sábiè é atravessado pelos dois eixos de ligação dos mais importantes do Distrito, nomeadamente, R402 (Moamba Sede – Sábiè) e a R802 (Sábiè – Mapulanguene). A estrada Moamba Sede – Sábiè – Corrumane, com 50 Km, está alcatroada de Sábiè Sede a Corrumane (12km), precisando de nivelamento e asfaltagem de Moamba Sede a Sábiè (38 km). Usando esta estrada (Moamba Sede a Sábiè) chega-se a Magude, num percurso de 106 Km partindo de Moamba Sede. A estrada Moamba – Chinhanganine (Localidade de Malengane), com cerca de 65 Km, liga o Distrito de Moamba aos Distritos de Magude e Manhiça, via margem direita do rio Incomáti.

Desde os anos 90 o país aprovou várias reformas institucionais especialmente responsáveis pela rede de estradas e pela sua gestão financeira, estas reformas culminaram

20 Estrada a qual tenha sido atribuída uma classe (Políticas de Estrada - 2008).

21 São todas aquelas que não constam da lista do sistema de classificação de estradas, incluindo as estradas municipais (Políticas de Estrada - 2008).

22 Ligando capitais provinciais, cidades, portos e postos fronteiriços.

23 Complementam a malha principal, estabelecendo ligação entre estradas primárias, portos marítimos e fluviais.

24 Estabelecem ligação entre a malha estradas nacionais, Sedes de Distritos, Postos Administrativos e empreendimentos económicos.

25 Estabelecem ligações entre estradas terciárias, Postos Administrativos e centros populacionais.

com o estabelecimento da implementação de regulamentações institucionais e financeiras, um Fundo de Estradas (FE) autónomo e específico, simplificação da estrutura organizacional da Administração Nacional de Estradas (ou ANE) e o desenvolvimento de uma Política para comercializar a gestão da rede rodoviária (TORRES e GARMENDIA, 2011).

Conforme explica o Chefe do Departamento de Redes²⁶ ANE, IP²⁷ – Sede a Administração Nacional de Estradas (ANE, IP), é responsável pela gestão completa da rede de estradas classificadas, e as estradas não classificadas são da responsabilidade dos Municípios e Distritos apoiados pela delegação provincial da ANE, IP. Segundo o entrevistado o Fundo de Estradas (FE) é a entidade financiadora de estradas em Moçambique, alocando recursos a nível da ANE, IP Sede e Províncias, Municípios e Distritos.

Em Moçambique existe o Programa de Conservação de Estradas Distritais e tem como principal objectivo o incremento da mobilidade de pessoas e bens nas regiões com potencial agro-económico, contribuindo para o alcance dos objectivos do Governo²⁸ de aumento da produção e produtividade agrícola, pesqueira e de promoção do emprego. O principal objectivo deste programa é de dotar as Administrações Distritais de capacidade interventiva e de gestão da rede de estradas não classificadas sob a sua jurisdição, (PRISE, 2016). O Programa de Conservação de Estradas Não Classificadas enquadra-se no processo de descentralização em curso no Sector de Estradas, para o qual o Fundo de Estradas atribui parte das receitas consignadas²⁹ para o financiamento das obras realizadas nas redes de estradas distritais e urbanas (PRISE, 2019).

26 Calado Ouana.

27 Administração Nacional de Estradas, Instituto Público- A ANE, IP, foi criada pelo Decreto nº15/99 de 27 de Abril de 1999 e ajustado pelo Decreto nº 65/2019 de 30 de Julho, como Administração Nacional de Estradas – Instituto Público (ANE, IP), como entidade autónoma com poderes gerais de autoridade de estradas no território nacional e responsabilização de gestão e desenvolvimento de projectos de estradas no país.

28 Enquadram-se no terceiro objectivo estratégico do Plano Quinquenal do Governo 2015-2019 de “melhorar e expandir a rede de estradas e pontes vitais para o desenvolvimento socioeconómico de Moçambique”; da prioridade IV de “desenvolvimento de infra-estruturas económicas e sociais” do PQG 2015-2019. A melhoria e expansão das infra-estruturas rodoviárias nacionais, orienta-se para aquelas que apresentam grande impacto para o incremento da transitabilidade e da mobilidade, como contribuidoras para o incremento da capacidade do Governo de provisão de serviços sociais básicos à população e para a promoção da actividade produtiva do sector privado. (PRISE, 2019).

29 As dotações do Fundo de Estradas visam por outro lado, reforçar a capacidade de intervenção dos Governos Distritais e dos Conselhos Municipais na gestão das redes de estradas sob sua jurisdição.

Como forma de garantir mais poder aos órgãos locais a nível distrital e urbano a ANE, IP descentralizou a gestão e manutenção das estradas não classificadas, segundo o chefe do Departamento de Redes ANE, IP Sede os Distritos definem as suas prioridades no uso dos recursos financeiros a eles destinados pelo Fundo de Estradas, submetem e justificam as suas escolhas a nível Provincial e se possível podem ser feitas algumas intervenções ou correções a nível técnico.

Embora estejam definidas e estabelecidas prioridades nas estratégias do Governo (PQG 2020-2024, PRISE 2019) em relação a infra-estrutura rodoviária, na prática verifica-se outro cenário, assiste-se a uma fraca, e até mesmo inexistente intervenção pública nestas infra-estruturas a nível local o que coloca entraves ao seu desenvolvimento. O Governo Distrital e a ANE, IP Provincial têm mostrado fraquezas no exercício das suas funções de manutenção, reabilitação, fiscalização e monitoria. Estes dois organismos não mostram capacidade para apresentar soluções concretas para os problemas das infra-estruturas rodoviárias, o que podemos deduzir como uma possível falta de vontade ou interesse em melhorar o estado destas infra-estruturas.

Para que uma região defina uma estratégia de desenvolvimento local deve centrar seus elementos no fortalecimento da capacidade organizacional de seus agentes económicos e de suas instituições, bem como deve estimular a capacidade de aprendizagem da rede de actores locais para que estes possam dar respostas às necessidades e problemas da economia local (SARRETA e CRESCENTE, 2004).

Um aspecto negligenciado em relação aos programas de estradas distritais refere-se ao fraco envolvimento comunitário. É notório que, quanto maior for o envolvimento dos utentes e dos diversos organismos interessados na gestão das estradas maior será a satisfação dessas comunidades e mais cuidadosos e responsáveis serão os intervenientes no processo de gestão, manutenção e reabilitação destas infra-estruturas. A ANE, IP Provincial e o Governo Distrital não asseguram a promoção da participação dos utentes e dos diversos organismos interessados na gestão das estradas. O envolvimento comunitário é escasso e consiste essencialmente em raras reuniões de auscultação pública. Sobre a participação dos utentes e dos diversos organismos Dallabrida (2000) apud Xavier et al., (2013) socorre-se do termo governança regional onde às iniciativas ou acções expressam a capacidade de uma sociedade organizada

territorialmente, gerir os assuntos públicos a partir do envolvimento conjunto e cooperativo dos actores sociais, económicos e institucionais.

Para a manutenção da rede de estradas nacionais, provinciais e distritais, são implementados contratos anuais por quantidades e nível de serviço onde for aplicável. A fiscalização é feita através de consultores provinciais que são responsáveis pela fiscalização da manutenção de toda a rede de estradas nacionais, provinciais e distritais (ANE, 2017).

A crescente demanda de infra-estruturas rodoviárias, de sustentação da actividade económica, de facilitação da abrangência dos serviços sociais e da acção governativa, e de contribuição para o aumento da produção e produtividade e do bem-estar da população moçambicana, induziu a uma crescente pressão do Sector de Estradas na competição pelos poucos recursos existentes, resultando na necessidade de revisões constantes dos programas elaborados de modo a adequá-los ao volume de recursos existentes (PRISE, 2015).

Barros (2016, p. 283) explica:

Desde o ano de 2011, o Governo de Moçambique, iniciou a descentralização de fundos (através do Fundo Nacional de Estradas), alocando 1.250.000,00 MT/ano para cada Distrito do país, para a fiscalização, abertura, reabilitação e manutenção de estradas terraplanadas, como forma de permitir o processo de restauração física de algumas vias não classificadas, para que se possam alcançar áreas potencialmente agrícolas, faunísticas e florestais no interior dos Distritos.

Como refere a técnica³⁰ ao longo dos últimos anos, os recursos internos sofreram ajustamentos tendo culminado, com um orçamento actualizado de 2.000.000,00 MT/ano para cada Distrito do país. Embora tenha ocorrido um ajustamento no orçamento distrital para o fundo de estradas o valor ainda continua insuficiente para as inúmeras estradas do Distrito.

Para fazer face a esta situação a nível do Posto Administrativo de Sábiè e do Distrito no geral como faz notar o Director³¹ do SDPI para intervenção no melhoramento das vias de acesso a nível local, o Governo Distrital prioriza vias de acesso com maior impacto na comunidade (que ligam os pontos estratégicos do Distrito, podendo ser de produção agrícola, pecuária, indústria, comércio, turismo e serviços) que estejam a precisar de manutenção

30 Rachel Zunguene. Chefe de repartição de finanças da secretaria distrital de Moamba.

31 Sydney Ribeiro

prioritária ou de urgência. Esta escolha segundo a técnica é feita a nível do Conselho Consultivo Distrital³² (CCD) onde são arroladas estradas que necessitam de intervenção a nível de todo o Distrito e de acordo com o valor disponibilizado escolhem-se as de maior impacto a nível distrital.

Por sua vez para as estradas classificadas de acordo com Chefe da Planificação da ANE, IP- Provincial³³ embora existam dificuldades financeiras a ANE, IP tem garantido a manutenção anual destas vias.

Devido a limitação de ordem financeira, a melhoria e expansão das infra-estruturas rodoviárias nacionais, orienta-se para aquelas que apresentam grande impacto para o incremento da transitabilidade³⁴ e da mobilidade³⁵, como contribuidoras para o incremento da capacidade do Governo de provisão de serviços sociais básicos à população e para a promoção da actividade produtiva do sector privado (PRISE 2019).

Autores como Banister e Berechman (2000) citados por Andrade et al., (2015) destacam que administradores públicos de uma maneira geral tendem a justificar suas decisões sobre investimentos em infra-estruturas de transportes com o objectivo principal de reduzir custos de transportes, propiciando o aumento da competitividade, da produtividade económica e do nível de emprego, com estímulo ao investimento privado, além de promoverem a integração regional e a revitalização económica de áreas congestionadas ou mal atendidas.

32 Instituições de participação e consulta comunitária, os membros destas instituições, representam as comunidades de onde são oriundos (Postos Administrativos e Localidades), expressam suas sensibilidades relativamente aos assuntos da vida local nas sessões dos Conselhos Consultivos.

33 Roni Tembe.

34 Transitabilidade é a capacidade da estrada de permitir ou não a passagem de viaturas sem tração as quatro rodas durante os doze meses do ano, sem interrupções superiores a quinze dias.

35 Mobilidade refere-se a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das actividades económicas e sociais nelas envolvidas (Gomide 2006 apud Lessa et al., 2017).

Mapa 2 : REDE VIÁRIA DO POSTO ADMINISTRATIVO DE SÁBIÊ



Fonte: Cenacarta 2020

4.2 Estado actual das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábiè

De acordo com Armas (2014), a rede de estradas em Moçambique é fraca, especialmente nas zonas rurais. As infra-estruturas viárias são deploráveis, que chegam a tornar-se intransitáveis no período chuvoso ROSÁRIO (2014). Como analisou Barros (2016), o sistema viário em Moçambique, embora tenha evoluído ao longo dos anos, ainda não satisfaz as necessidades da maneira mais eficiente, conforme explica o Ministro Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos³⁶ parte significativa dos milhares de quilómetros não revestidos dá acesso a zonas de produção agrícola e seriam um importante catalisador do desenvolvimento das comunidades rurais, que teriam uma ligação facilitada e ininterrupta com mercados.

A rede de estradas do Posto Administrativo de Sábiè faz parte destas estradas pois encontram-se em situação precária, onde maior parte é de terra batida, num estado péssimo de conservação e de difícil transitabilidade, principalmente na época chuvosa (Dezembro à Abril). Apenas um local apresenta estrada asfaltada que vai da Localidade de Sábiè Sede até a Albufeira de Corrumane. A condição actual das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo é considerada pelos moradores locais como péssimas.

Apesar dos gestores públicos evidenciarem que as rodovias se encontram numa situação de razoabilidade, permitindo a circulação de viaturas transportando pessoas e bens, os comerciantes, os transportadores e agricultores familiares consideram que as estradas são péssimas, em estado avançado de degradação e que só melhoram em períodos em que o Posto Administrativo recebe visitas dos governantes ou quando se aproximam as campanhas eleitorais. Conforme afirmado nas entrevistas:

A via não está boa, quando chove há uma baixa que a estrada atravessa e dificulta a travessia da viatura, próximo da ponte tem uma curva que provoca acidentes, já capotaram diversas viaturas, a estrutura da ponteca que liga Sábiè Sede até Matucanhane sobre o rio Sábiè está degradada e a qualquer momento pode desabar nas próximas épocas. (Agricultor e criador de gado familiar de Matucanhane).

36 João Osvaldo Machatine em entrevista ao Jornal Notícias, 10/07/2018.

A estrada não é boa, quando chove fica difícil andar, a estrada fica escorregadia, não se anda. (Dona de casa entrevistada n° 2 de Malengane).

As estradas estão em boas condições somente no tempo das eleições como forma de ganhar votos (Chefe de família entrevistado n° 4 Sábiè Sede).

Os governantes:

Todas as vias são transitáveis embora com deficiências (Director do SDPI),

As infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábiè são razoáveis (Chefe da Planificação da ANE, IP Provincial).

Estas estradas como foi possível notar durante o trabalho de campo e conforme a imagem abaixo ilustra apresentam-se em mau estado de conservação condicionando de forma negativa a vida da população local.

Fotos 3 e 4 – Imagem referente as infra-estruturas rodoviárias do Posto Administrativo Sábiè.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

De acordo com o Director do Serviço Distrital de Planeamento e Infra-estruturas uma das causas para o actual estado destas infra-estruturas é o deficitário orçamento disponibilizado para manutenção e reabilitação das mesmas, daí que o que é feito acaba não trazendo resultados satisfatórios.

De acordo com o PRISE (2014) o volume dos recursos de financiamento do programa de estradas continuam a estar longe de satisfazer a demanda necessária para os projectos de estradas indutores do incremento dos índices de transitabilidade e de mobilidade de resposta aos desafios de desenvolvimento do Governo de Moçambique. Os orçamentos dotados ao sector de estradas no país para as actividades de manutenção tendem a decrescer de ano para ano, com a óbvia consequência no cumprimento dos princípios fundamentais de preservação do bem público (ANE, 2017).

A manutenção das vias de acesso ao nível do Posto Administrativo de Sábiè é deficitária, principalmente nas zonas de produção, como alega o Secretário Permanente Distrital não é possível abranger todas Localidades ainda é um desafio para nós chegar a todas as áreas, o trabalho de manutenção a nível distrital tem sido feito de acordo com o orçamento disponibilizado e não chega para cobrir o Distrito todo. Esta actividade de manutenção geralmente é feita por empreiteiros contratados fora do Distrito e poucas vezes tem usado mão-de-obra local segundo alguns entrevistados.

No Posto Administrativo de Sábiè durante o ano de 2016 foram construídas e melhoradas 3 pontecas na estrada Moamba Sede – Sabié e 1 ponteca na estrada Sabié – Incomanine, (Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè, 2016). De acordo com o Balanço Anual do Governo de Moamba 2017 foram melhoradas estradas não classificadas, no Posto Administrativo de Sabié 2.3 km, e reabilitação da estrada R 811/Bloco 2 (Estrada Classificada). Segundo o Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè (2018), foram melhoradas as estradas Moamba Sede – Sábiè (34 Km) e Moamba Sede – Bondoia – Magude, pela ANE e parceiro TONGAAT, no percurso de 56 Km, reabilitada e ampliada a estrada Goane II – Sunduine, pelos parceiros Incomáti Conservação, no percurso de 14 Km.

A incapacidade do Estado em garantir a manutenção e reabilitação constante das infra-estruturas rodoviárias faz com que algumas entidades privadas optem por fazer melhoramentos nas estradas que dão acesso aos seus empreendimentos. O SDPI (2019), indica que as estradas classificadas do Posto Administrativo de Sábiè que apresentam dificuldades de transitabilidade são: Moamba Sede – Sábiè (34 Km), Sábiè – Mapulanguene (118 Km). O Posto Administrativo de Sábiè é revestida de terra vermelha (saibro) para terraplanagem de estradas no entanto, constrangimentos ligados à capacidade técnica reduzida e a insuficiência

de fundos, fazem com que este recurso não seja devidamente aproveitado. No geral, a situação das infra-estruturas rodoviárias do Posto Administrativo de Sábiè são precárias, e as vias de acesso que se encontram numa situação razoável são: Sábiè – Corrumane e 10,2 Km de estrada de Moamba Sede – Posto Administrativo de Sábiè.

Embora tenham se realizados os trabalhos de melhoramento nas infra-estruturas rodoviárias a manutenção das vias de acesso ao nível do Posto Administrativo de Sábiè é deficitária e não satisfaz as necessidades dos seus utentes, principalmente nas zonas de produção. A população local tem contestado o serviço feito por estes empreiteiros e da fraca fiscalização por parte de quem os contrata na execução das suas obras afirmando que se pudessem iriam impedir que eles fizessem o trabalho, visto que a situação em vez de melhorar após intervenção do empreiteiro torna-se pior do que já estava. A chefe do Posto Administrativo de Sábiè³⁷ e o chefe da Localidade de Malengane³⁸ por sua vez também se mostraram insatisfeitos com os trabalhos realizados pelas empresas de manutenção³⁹ das infra-estruturas rodoviárias, que ao invés de solucionar ou melhorar o estado destas infra-estruturas elas ajudam a danificar ainda mais o seu estado e lamentam o facto de não poder intervir na situação visto que não tem autoridade para tal. Por sua vez o Chefe do Departamento de Planificação da ANE IP - Provincial alega que a fraca fiscalização das obras é resultante dos escassos recursos financeiros para a sua efectivação.

Como razões para a situação precária actual em que se encontram as infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábiè estão a frágil manutenção destas infra-estruturas, a sua deficitária capacidade técnica para construção e manutenção, e a fraca capacidade de fiscalização das obras. Este contexto foi também reconhecido no estudo de Barros (2016) sobre "Políticas Públicas de transporte rodoviário de passageiros e o seu impacto na promoção do desenvolvimento socio-económico em Moçambique – O caso da Província de Nampula" o qual faz referência a questão da qualidade das infra-estruturas rodoviárias em Moçambique, em que está em causa a própria construção, manutenção e mesmo fiscalização, por parte dos empreiteiros e serviços no sector, o que tem resultado na má qualidade dos trabalhos levados nestes âmbitos. Outro estudo realizado por Deus e Quadros (2019), refere-se a escassez de

37 Helena Alfredo Chivite.

38 Abdul I. Osman Abdala.

39 Contratadas pelo Governo Distrital no caso das estradas não classificadas e para estradas classificadas contratadas pela ANE, IP Provincial.

meios materiais e humanos a nível distrital e urbano, segundo os autores os Governos Distritais e Municipais estão muitas delas desprovidas de recursos (humanos, equipamentos, financeiros, etc.) para realizar as manutenções.

De acordo com o técnico do SDPI⁴⁰ a degradação das vias de acesso é resultante também dos factores naturais erosão (eólica⁴¹ e hídricas⁴²) dos solos que se verifica em algumas áreas do Posto Administrativo, como a água das chuvas que desce das montanhas e danificam a estrada e os desastres naturais, como fez saber o técnico a água é um dos grandes inimigos das estradas. A maioria das estradas em áreas rurais são estradas de baixo volume de tráfego (EBVT⁴³), Henning et al., (2008) apud Jorge (2014) explicam que o pó pode contribuir para a degradação de produtos agrícolas, afectar a saúde, reduzir a segurança rodoviária, aumentar o desgaste dos veículos e resultar num aumento da taxa de deterioração do pavimento. A poeira é causada tanto pela perda de partículas finas (inferiores a 0,075 mm) resultando de um enfraquecimento dos materiais de pavimentação e da perturbação da camada de desgaste causada pela acção do tráfego e das condições climatéricas.

Estas infra-estruturas permitem a ligação entre as diferentes Localidades, Povoados, Postos Administrativos e Distritos, mobilidade, trocas comerciais, e acesso aos serviços essenciais básicos (saúde e educação), e necessitam de acompanhamento constante devido ao seu estado de conservação e utilização.

Para o Chefe do Departamento de Planificação da ANE IP - Provincial a solução a curto prazo para o estado destas infra-estruturas seria através de monitorias constantes e a longo prazo asfaltagem das vias principais. Faz-se necessário o estudo de propostas para melhorar a situação destas infra-estruturas por exemplo a introdução do sector privado para o

40 Justino Cumbane.

41 Erosão ocasionada pelos ventos ocorre em geral em regimes planos, de pouca chuva, onde a vegetação natural é escassa e sopram ventos fortes.

42 Erosão resultante das chuvas.

43 São estradas que têm baixa utilização (um taxa media diária inferior a 400 veículos por dia), baixas velocidades base (normalmente menos de 80 km/h), e características geométricas correspondentes à baixa velocidade base considerada. Em estradas rurais, os volumes de tráfego são relativamente mais baixos e grande parte desta rede apresenta valores de tráfego num intervalo entre 50 e 200 veículos por dia. Pelo seu baixo volume de tráfego, os pavimentos das EBVT não são habitualmente dotados de uma camada superficial de revestimento. São construídos directamente com o material natural, ou sobre uma camada constituída geralmente por um solo local com alguma percentagem de cascalho (JORGE, 2014, p. 15-16).

financiamento destas infra-estrutura através da Parceria – Público – Privada. Acerca desta iniciativa o Chefe do Departamento de Planificação da ANE IP – Provincial afirma que está em carteira a proposta de uma Parceria – Público – Privada para solucionar o problema das infra-estruturas rodoviárias a nível do Posto Administrativo de Sábiè.

4.3 Impacto das infra-estruturas rodoviárias rurais no desenvolvimento do Posto Administrativo de Sábiè

Todas as regiões necessitam de infra-estruturas rodoviárias para alcançar seus objectivos de desenvolvimento, diariamente pessoas e bens fazem uso destas infra-estruturas. Por conseguinte, o seu desenvolvimento surge como uma prioridade estratégica sem os quais os vectores de crescimento não se desenvolverão. Conforme explica Barros (2016) citando TICIDI (1981) Moçambique sofre assim de desvantagens particulares em matéria de meios e infra-estruturas no domínio dos transportes, constituindo um obstáculo a consecução de objectivos do desenvolvimento da produção, segurança alimentar e agrícola, e ainda na sua organização social e económica.

Deus e Quadros (2019) apontam que um dos principais factores limitadores do desenvolvimento económico local nas áreas rurais em Moçambique, é a falta de infra-estruturas que facilitem a produção e o acesso aos mercados, o que é evidenciado pelas dificuldades logísticas e, dentre outros, inclui a fraca capacidade da rede de transportes, que acabam elevando os custos das actividades comerciais nestas zonas. O desenvolvimento de uma região está intimamente ligado aos seus recursos internos e à qualidade de suas organizações sociais, portanto, directamente relacionada à união dos seus diversos actores sociais locais. Segundo Pecqueur (2001) citado por Oliveira (2005), cada processo de desenvolvimento local decorre de três condições básicas: da capacidade de se inovar, da capacidade de se adaptar e da capacidade de se regular, é a acção dinâmica das redes de actores formais e informais que permite a realização conjunta dessas condições.

As vias de acesso têm desempenhado um papel crucial, quer na circulação de pessoas e bens, e nas diversas actividades de comercialização agro-pecuária, industrial, pesqueira, turística, e sociais, uma vez que o Posto Administrativo é basicamente agrícola e com algumas

actividades pesqueira, turística e industrial, e procura por serviços de educação e saúde. Ademiluyi e Solanke (2002) apud Adeniyi, Akinrinmade e Abiodun, (2018) afirmam que uma adequada e eficiente rede de estradas rurais serve como um dos canais para a recolha e troca de bens e serviços, movimento de pessoas e divulgação de informação, portanto, as estradas rurais ajudam a melhorar a produtividade do mundo rural, bem como o reforço socio-económico, actividades culturais e políticas das comunidades rurais.

4.3.1 Impactos na área económica: agrícola, pesqueira e comercial

De acordo com Sarreta e Crescente (2004), para impulsionar o desenvolvimento endógeno, o sistema produtivo de uma região precisa reestruturar progressivamente as suas actividades económicas, sejam elas a agricultura, a indústria ou actividades comerciais melhorando a sua capacidade de competir no mercado local e globalizado.

Um dos pressupostos do desenvolvimento endógeno tem como objectivo aumento do emprego, do produto e da renda, com intuito de aumentar a autonomia da região através do uso dos seus recursos locais existentes bem como das suas potencialidades.

O Posto Administrativo de Sábiè assim como outras áreas rurais de Moçambique enfrentam problemas na área agrícola resultante de precárias infra-estruturas rodoviárias, conforme referiu o extensionista do Posto Administrativo de Sábiè⁴⁴ temos grandes problemas desde a aquisição de insumos até a comercialização do produto final, é difícil a aquisição de insumos agrícolas para a produção de culturas, e pagam-se valores elevados para colocar o produto final nos mercados Distrito da Matola e cidade de Maputo (Mercado Zimpeto). Chega-se a pagar em média 6.000,00 MT a 12.000,00 MT dependendo do tamanho do camião, e estas mesmas viaturas tem sofrido avarias estando carregadas e a caminho do mercado.

Estas limitações têm dificultado a actividade agrícola no Posto Administrativo sendo esta a actividade praticada por maior parte da população local e empresas agrícolas e de agro-processamento ligadas a exportação, e podem comprometer a colocação do produto no mercado internacional devido aos elevados custos de transporte e morosidade na entrega do

44 Jaime Cumbe.

produto, tornando-os menos competitivos. De acordo com Amaral Filho (2001), o termo competitividade é relevante para o fortalecimento do desenvolvimento endógeno.

Como referiu o representante da empresa Pure Diet a entrada que dá acesso ao empreendimento era péssima e a empresa teve de melhorar a via como forma de facilitar o acesso até a empresa. O Chefe da Localidade de Malengane e outros entrevistados afirmaram que outras empresas têm melhorado as vias de acesso que chegam ao seu empreendimento nomeadamente Tongaat, Incomáti Conservação, Bananalândia, Carthage e Horta Boa estas duas últimas fazem parte do Posto Administrativo de Moamba Sede e os seus empreendimentos estão na fronteira entre a Localidade de Malengane e este Posto Administrativo, o que acaba beneficiando a Localidade em termos de manutenção destas vias de acesso.

As deficientes condições das vias de acesso (sobretudo das estradas secundárias e terciárias) e os altos custos de transporte retiram ao agricultor capacidade de negociação dos preços, tornando-o no actor mais fraco da cadeia de valor (MOSCA e ABBAS, 2016; LOPES, 2016 apud, FEIJÓ, 2018). A existência de rodovias e meios de transporte em condições ajudaria os pequenos e médios produtores a aumentarem a sua produção e produtividade e permitiria o escoamento dos respectivos excedentes/produção com melhor qualidade, quantidade e rapidez, com impacto no seu empoderamento (CAMERON, 1997 apud BARROS, 2016). O não-investimento em infra-estruturas de transporte pode resultar no insucesso dos programas de investimento na agricultura⁴⁵ DADÁ (2018).

O sector agrícola depende da interação com os outros sectores para o seu desenvolvimento, um deles é o sector responsável pelas infra-estruturas rodoviárias. A melhoria do sector agrícola depende, da cooperação entre diferentes sectores do Governo Distrital pois estes funcionam isoladamente uns dos outros, para um melhor funcionamento deste sector ele depende de factores como água, técnicas e pesquisas agrícolas, técnicos profissionais qualificados, estradas de boa qualidade, transportes fiáveis e a preços acessíveis, entre outros factores que estão sob a responsabilidade de outros sectores. Numa perspectiva endógena

⁴⁵ Os grandes investimentos realizados ou em curso (silos, irrigação, parques de máquinas, entre outros) aumentam a necessidade de infra-estruturas de transportes (estradas e caminhos-de-ferro). O trabalho realizado pelo autor, ao longo de 2017 e 2018, em torno destes investimentos, permite concluir que, de entre outras, as condições desfavoráveis das infra-estruturas de estradas são um dos factores que justificam os resultados menos satisfatórios destes programas.

Normann (2012) apud Xavier et al., (2013) evidencia que o desenvolvimento endógeno deve contemplar preceitos como a inovação e processos de colaboração entre os sectores sociais de uma determinada Localidade.

O serviço de extensão⁴⁶ é influenciado negativamente por estas infra-estruturas rodoviárias dificultando a deslocação dos técnicos principalmente para áreas mais distantes, fazendo com que os agricultores destas áreas fiquem sem assistência técnica, e por sua vez reduz também o tempo útil de vida das motorizadas usadas por estes técnicos nas suas actividades, segundo o extensionista não é possível chegar a todos povoados pela dimensão do Posto Administrativo e pelas condições em que estas infra-estruturas se encontram, explicou ainda que as motorizadas costumam ter avarias constantes o que faz com que se estraguem mais cedo do que o previsto.

De acordo com a Chefe do Posto Administrativo de Sábìe, a nível do Posto Administrativo existe o problema de bolsa de fome a nível de todas Localidades devido a seca dos afluentes dos rios Incomáti e Sábìe o que provocou a perda da produção agrícola, e por conseguinte reduziu a possibilidade de praticarem a agricultura nas zonas baixas. A nível do Posto Administrativo a população encontra-se dispersa pelos diferentes povoados os quais a maior parte não possuem nenhum estabelecimento comercial ou barracas de venda de produtos de primeira necessidade e tem de percorrer longas distâncias para chegar ao mercado, por sua vez o preço do transporte é elevado e maior parte da sua população é pobre e sem recursos financeiros para sua sobrevivência (maior parte depende da agricultura e criação de animais), o que dificulta a sua deslocação, pois estas zonas também não oferecem outras opções de rendimento como outros empregos. Como explica Abbas, (2017) os rendimentos dos pequenos produtores são muito baixos devido ao limitado ou nulo acesso a serviços de extensão agrária, assim como a insumos melhorados, e grandes perdas pós-colheita.

Podemos considerar o estado precário das infra-estruturas rodoviárias rurais como um dos factores que contribui para a insegurança alimentar a nível local. De acordo com Abbas (2017) a insegurança alimentar é maior nas zonas rurais do país atingindo 27% dos AFs, conforme explica a autora o acesso foi considerado como uma das dimensões da segurança

46 Os serviços de extensão rural consistem na transferência de conhecimento ou tecnologias para os agricultores, com o objectivo destes melhorarem os seus processos de produção, aumentarem a produtividade, entre outros.

alimentar⁴⁷, acesso este relacionado com as infra-estruturas de transporte e de mercados. Segundo esta autora o mercado tem importância no acesso aos alimentos, primeiro, é necessário que os alimentos estejam disponíveis no mercado para venda, e segundo, é importante que as famílias tenham rendimento suficiente para adquiri-los.

Carvalho (2013) citando Fourie (sd/) destaca o impacto das infra-estruturas rodoviárias nas desigualdades sociais, exemplificando com o caso do Marrocos onde o desenvolvimento das rodovias rurais promoveu melhores condições de saúde ao permitir aprimorar a dieta das pessoas com acesso a maiores variedades de alimentos.

Sendo o Posto Administrativo de Sábiè basicamente agrícola o sector é de extrema importância para o seu desenvolvimento contribuindo com cerca de 54,9 % do PIB (Balanço Anual do Posto Administrativo de Sábiè de 2018). De acordo com SETSAN (2014) apud Abbas (2017) este sector constitui fonte de diversificação de alimentos e também fonte de emprego e auto emprego proporcionando a geração de renda às populações rurais, por conseguinte, a infra-estrutura rodoviária constitui um factor importante para o seu desenvolvimento e de outros sectores (Pecuária, pesca, comércio e turismo), o que se traduz de crucial importância a oferta de uma infra-estrutura rodoviária em condições para que possa induzir a uma maior integração da estrutura produtiva tendo em conta os ganhos da competitividade que daí possam resultar. Este Posto Administrativo é de grande importância para o Distrito de Moamba que procura reconquistar o lugar de celeiro da Província de Maputo, pois em termos de produção agrícola é o que mais contribui a nível dos Postos Administrativos.

Sem uma infra-estrutura rodoviária em condições a população local dificilmente pode deslocar-se de um lugar para o outro para fazer as suas compras. Esta limitação do mesmo modo atinge a actividade comercial que tende a aumentar nos últimos anos no Posto Administrativo (Sábiè Sede), os produtos do comércio são de origem agrícola e manufacturados diversos. Conseguiu-se notar o aumento de número de barracas especialmente

47 Na Cimeira Mundial da Alimentação de 1996 definiu-se que a segurança alimentar existe quando todas as pessoas têm, a todo momento, acesso físico e económico a alimentos seguros, nutritivos e em quantidades suficientes para satisfazer as suas necessidades dietéticas e preferências alimentares por forma a desenvolver uma vida activa e saudável (ABBAS, 2017).

de venda de produtos de primeira necessidade e algumas delas pertencentes a cidadãos estrangeiros como já tinha sido referenciado no capítulo anterior.

Estes comerciantes queixam-se dos elevados custos na sua actividade resultante da condição em que se encontram as infra-estruturas rodoviárias, eles consideram-nas péssimas, o primeiro comerciante entrevistado afirmou que desloca-se ao Distrito de Boane para adquirir mercadoria para a sua actividade e para tal aluga viatura a um preço elevado e como justificativa o transportador alega o estado precário destas infra-estruturas, o outro comerciante possui viatura e reclama da manutenção constante da sua viatura resultante do estado das infra-estruturas, este comerciante adquire a sua mercadoria na cidade de Maputo.

O estado em que se encontram estas infra-estruturas resulta no aumento dos custos de transporte e consequentemente no custo dos bens de primeira necessidade excluindo o seu uso aos menos favorecidos, desgaste constante dos veículos e viagens mais longas, situação esta reclamada pelos residentes e agentes económicos locais. O Banco Mundial (s/d) citado por Carvalho (2013) aponta, que os pobres são os que mais sofrem com a falta de uma infra-estrutura ou o parco acesso a elas. Abbas (2017), citando SETSAN (2014) alega que a comercialização também constitui um grande desafio para os agricultores, pois estes têm grandes dificuldades de acesso aos mercados, sendo uma delas os elevados custos de transporte, a ausência de comerciantes, e longas distâncias até ao mercado.

Como forma de melhorar a actividade económica a nível local conforme já explicado no capítulo 1 no Posto Administrativo de Sábiè registaram-se diversas iniciativas de investimentos públicos de valorização da região (ampliação da barragem hidroeléctrica de Corrumane, estação de tratamento de água, e a reabilitação de regadios) e em contrapartida verifica-se o défice nas infra-estruturas rodoviárias existentes localmente, estas iniciativas tem como objectivo o aumento da produção e produtividade da região, promoção do emprego e da renda conforme definidas no PQG (2020-2024), embora tenham sido realizados estes investimentos nota-se porém que o estado das infra-estruturas rodoviárias acaba reduzindo o impacto destes investimentos nesta região. Conforme explicam Dominguez-Torres e Briceño-Garmendia (2011, p. 10) "de forma a manter os elevados níveis de crescimento económico, a reduzir a pobreza e a garantir um desenvolvimento sustentável, Moçambique precisa de continuar a melhorar a implantação de infra-estruturas e a desenvolver visivelmente a ligação

de pessoas e mercados". De acordo com Andrade et al., (2015) Aschauer (1989) realizou estudos macroeconómicos, com base em dados dos Estados Unidos (1949 a 1985), que objectivaram fazer uma conexão entre investimentos em infra-estrutura e crescimento do PIB, esses estudos pioneiros mostraram que a produtividade da economia estava positivamente relacionada com investimentos públicos em infra-estruturas, inclusive rodovias, e que o resultado social do transporte era muito mais significativo do que se pensava.

Aliás, Njoh (2009) apud Queiroz e Fernandes (s/d) constata a existência de relação entre desenvolvimento económico e oferta de infra-estrutura para países africanos, segundo o autor, esta relação é ainda mais forte em países menos desenvolvidos.

Por outro lado verifica-se também na região investimento privado com aumento de iniciativas de agricultura comercial realizadas por algumas empresas locais com enfoque na exportação (Banana, manga, macadâmia e açúcar orgânico). Como analisou Niño (2014) as exportações de fruta tropical e vegetais da África Sub-Sahariana têm um custo rodoviário por tonelada exportada mais alto do que os seus competidores na América Latina, no Médio Oriente e Norte de África e na Ásia, o que significa que parte da competitividade ganha através dos muito baixos custos de mão-de-obra se perde devido aos custos logísticos mais elevados, e a proporção do preço final, reservada aos produtores, é drasticamente reduzida dada a proporção apropriada pelas transportadoras. Diversos autores como Collier, 2008; Collier & Venables, 2007; Stiglitz & Charlton, 2006 citados por Njoh (2017) têm defendido a importância de ajudar os países africanos na liberalização do mercado e no aprimoramento de sua capacidade de comércio, alegando que o comércio funciona como alavanca para o crescimento económico e a redução da pobreza.

Apesar dos investimentos acima realizados ainda existem grandes desafios a serem ultrapassados para que o potencial produtivo local seja totalmente aproveitado.

Estas infra-estruturas rodoviárias afectam também a actividade pesqueira praticada no Posto Administrativo de Sábié, o que dificulta o escoamento do pescado em boas condições aos seus diversos mercados⁴⁸. O estado não pavimentado das estradas provoca poeiras o qual diminui a visibilidade na condução, resultando na redução da velocidade a percorrer, esta

⁴⁸ De acordo com alguns entrevistados os pescadores transportam o peixe em carrinhas, vulgo caixa aberta, sendo carros que não dispõem de nenhum sistema de ar ou frigorífico para conservar o pescado até o seu destino final.

situação faz com que se leve mais tempo na deslocação o que acaba sendo uma desvantagem para esta actividade principalmente pelo tipo de viatura que se usa para o transporte do pescado. Esta acção é justificada pela intervenção da Secretária do Bairro Comercial da Localidade Sábiè Sede Fátima S. Bemat, a entrevistada lamentou a triste situação vivida pelos residentes e pescadores locais devido ao estado destas infra-estruturas visto que estes últimos fazem uso de viaturas sem câmara frigorífica para poderem transportar o seu pescado para a Vila Sede, Distrito da Matola ou até mesmo Cidade de Maputo incorrendo ao risco do pescado chegar já estragado.

Um outro ponto referenciado por um dos pescadores de forma informal refere-se as pedras que existem pelas estradas o que faz com que se estraguem os pneus⁴⁹ dos carros durante o trajecto da sua jornada, situação que ocorre constantemente (chegando a rebentar dois pneus num mês) e acaba trazendo prejuízos a sua actividade pelo custo de manutenção da viatura.

Aliás, a amostradora do Posto Administrativo também reforçou este posicionamento alegando que os pescadores têm tido dificuldades para colocar o pescado no mercado existem alguns casos em que o pescado chega estragado, como consequências das avarias que ocorrem durante a deslocação ao mercado.

Entrevistado n° 2 de Matucanhane afirma que a população local gostaria que tivesse um mercado de peixe visto que uma das potencialidades desta Localidade é a pesca, o que poderia ajudar a melhorar as condições de vida na região.

Um outro aspecto que a amostradora deu a conhecer foi a redução do número de visitas de assistência técnica e capacitação aos pescadores pelo nível central e provincial em comparação aos outros Distritos e Postos Administrativos da Província, pela condição em que se encontram as estradas locais.

Outros agentes económicos⁵⁰ influentes na região nem quiseram dar entrevista sobre este assunto de infra-estruturas rodoviárias visto ser um assunto desgastante que nunca chega a ser resolvido embora as suas constantes reclamações a quem de direito.

49 Segundo o entrevistado chega a gastar entre 4.700,00 e 4.800,00 MT pela compra de novos pneus.

50 Agricultores e criadores de gado.

Como forma de fazer face a esta situação observa-se a necessidade de um melhor relacionamento entre os agentes económicos e as instituições locais, é importante também que exista uma vontade comum entre os governantes e os outros actores locais de melhorar a qualidade de vida das pessoas, buscando estratégias conjuntas capazes de minimizar as dificuldades existentes e maximização das potencialidades locais. Pressupõem-se a colaboração entre os diversos sectores onde cada um destes tenha um papel relevante e contribua para o desenvolvimento local, e o sucesso deste desenvolvimento dependerá da articulação e interação dos actores.

Ao promover o desenvolvimento de uma região torna-se necessário investimentos no sentido de tornar a região mais atractiva e que possa responder as necessidades da população e dos seus agentes económicos locais, parte destes investimentos referem-se a melhoria das infra-estruturas rodoviárias existentes. Neste contexto, Pecqueur, 2005; Pires et al., 2017 apud Ribeiro 2021 referem que o desenvolvimento territorial (local, endógeno ou de baixo para cima) envolve a mobilização de actores, recursos e instituições com forte vínculo espacial, com objectivo de alavancar a competitividade das actividades económicas locais e propiciar bem-estar social e cultural à comunidade que vive nesse meio.

4.3.2 Impacto na área dos transportes semi-colectivos

O estado precário em que se encontram as infra-estruturas rodoviárias tem impacto na actividade dos transportadores semi-colectivos particularmente nas zonas rurais do país causando prejuízos as suas actividades. No Posto Administrativo de Sábiè esta situação fez com que os transportadores locais, bloqueassem a passagem que liga o Posto Administrativo de Sábiè à Vila Sede Distrital no Distrito de Moamba devido a degradação em que se encontra esta infra-estrutura rodoviária o qual tem provocado prejuízos a sua actividade, levando a ANE a suspender o pagamento temporário da portagem ali existente, esta foi a solução encontrada por aquela entidade que gere o empreendimento (GOVERNO DE MOÇAMBIQUE, 2019). Este acontecimento deu-se em Janeiro de 2019 e até a elaboração do presente estudo os transportadores continuavam sem pagar a referida portagem.

Os transportadores entrevistados disseram que não se importam de pagar a portagem para ter uma estrada em condições, pois facilitaria o serviço deles e poderão ter algum lucro. Aliás, como referiu Carvalho (2013), a relação transporte-custo é bem analisada pelo filósofo escocês Adam Smith ao justificar a cobrança pelo uso das infra-estruturas de transporte, cujos recursos deverão ser destinados a sua manutenção.

Os serviços de transportes semi-colectivos tem por objectivo garantir a circulação de pessoas e bens, neste contexto os transportadores tendem a evitar estradas inacessíveis e áreas muito remotas na resposta as necessidades de mobilidade das comunidades. De acordo com o transportador n° 2 o serviço de transporte a nível do Posto Administrativo é efectuado uma vez ao dia, no final do mês podendo chegar a duas ou três vezes dependendo da sua procura. Os trabalhadores⁵¹ têm por hábito fazer as suas compras na Cidade de Maputo, Matola ou Moamba Sede onde também tem a oportunidade de fazer uso dos serviços bancários, no Posto Administrativo não existe sequer uma agência bancária e a única ATM do Mozabanco que existiu foi assaltada em 2019, o que levou o banco a retirar este serviço.

Os preços dos transportes semi-colectivos vulgo “chapa” a nível do Posto Administrativo variam entre 100,00 e 200,00 MT dependendo do destino. Segundo os entrevistados estes valores são elevados, por sua vez os transportadores alegam os altos custos que incorrem ao praticar esta actividade, gastos constantes com as avarias que muitas vezes resultam na troca constante das peças das viaturas.

Entre as Localidades de Malengane e Sábìè Sede o acesso é feito através da travessia do rio Incomáti, durante a época seca a travessia é feita a pé (onde é preciso descalçar para efectuar a travessia) e durante a época chuvosa atravessa-se o rio com base em canoas⁵² e mediante pagamento de um valor que varia entre 20 e 40,00 MT por pessoa, e para carga varia de 50 à 100,00 MT. Estas dificuldades afectam os trabalhadores, alunos e utentes das unidades sanitárias, de salientar que alguns trabalhadores residentes na Localidade de Sábìè Sede que trabalham na Empresa Pure Diet, localizada na Localidade de Malengane tem de efectuar a

51 Composto por funcionários públicos.

52 Este tipo de transporte é feito de material precário e apresenta riscos pois os utentes em alguns casos sofrem ferimentos ou perdem parte dos seus membros devido aos ataques dos crocodilos que circulam pelo rio Incomáti, conforme explicou o representante da empresa Pure Diet, um dos trabalhadores da empresa ficou sem um dos membros inferiores quando se dirigia ao trabalho, muitos trabalhadores desta empresa vivem em Sábìè Sede e fazem a travessia diária para Malengane onde se encontra localizada a empresa.

travessia diária para o seu local de trabalho, o mesmo se reflecte nos alunos e utentes das unidades sanitárias residentes na Localidade de Malengane que tem de se deslocar a Localidade Sábiè Sede para assistir as suas aulas e beneficiarem-se dos serviços de saúde.

Conforme relato do entrevistado nº 1 de Matucanhane o serviço de transporte nesta Localidade é efectuada seis dias por semana e os poucos transportadores que lá existem fazem escala diária para operarem entre Baptine e Corrumane, as viaturas estão sempre em manutenção e não ganham quase nada, abastecem em Moamba e as vezes ficam sem combustível⁵³. As dificuldades enfrentadas durante a transitabilidade de veículos ligeiros e pesados constituem um dilema na mobilidade de pessoas e bens comprometendo o escoamento da produção e o acesso aos serviços básicos de saúde e educação.

Fotos 5: Imagem referente a travessia da Localidade Sábiè Sede para a Localidade de Malengane e vice-versa



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

A ligação entre as Localidades Sábiè Sede e Matucanhane é feita através de uma ponte metálica.

Fotos 6: Imagens referente a Ponte que faz ligação entre as Localidades de Sábiè Sede e Matucanhane.

⁵³ Não existe Posto de abastecimento de combustível no Posto Administrativo de Sábiè. O abastecimento das viaturas é efectuada em Moamba Sede ou recorre-se a combustível vendido nas barracas ou outros pontos locais com o risco de comprar combustível adulterado.



Fonte: Acervo pessoal, 2020.

4.3.3 Impactos sociais na saúde e educação

A situação das infra-estruturas rodoviárias limita o acesso da população as unidades sanitárias e estabelecimentos de ensino, visto que tem de percorrer longas distâncias para obter estes serviços, colocando a população local em situação de exclusão e desigualdade no acesso aos serviços de educação e saúde, sendo este um dos desafios para o alcance dos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030⁵⁴. De acordo com o estudo de Gironés et al., (2018) quase metade das pessoas em Moçambique que não utilizam os serviços de saúde enfrentam barreiras objectivas que dificultam o seu acesso (particularmente, a distância ou a falta de transporte para as unidades de saúde), enquanto sofrem de uma necessidade comparativamente grave de saúde, segundo estes autores isso afecta mais as categorias socialmente desfavorecidas, o acesso aos serviços de saúde de qualidade é crucial para uma saúde boa e equilibrada.

54 O foco actual na cobertura universal de saúde (CUS) dos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) tem potencialmente dado a oportunidade de melhorar os sistemas nacionais de saúde, especialmente àqueles em péssimas condições como os países da África Subsaariana (Nações Unidas, 2015).

A saúde é também condição essencial para o desenvolvimento sustentável do país, pois o desenvolvimento exige uma população saudável e com alta capacidade produtiva (ALBASINI, 2013).

A ausência de boas infra-estruturas rodoviárias limita o acesso da população aos serviços básicos de saúde. "Apesar do crescimento económico registado, Moçambique mostra ser, cada vez mais, um país de grandes desigualdades sociais, onde poucas pessoas têm acesso aos bens e estrutura social, como Sistema Nacional de Saúde (SNS) e outros, gerados pela economia, em detrimento da maioria da população" (MITANO et al., 2016, p. 903). Uma das fraquezas do Sistema de Saúde moçambicano e, em especial, do seu subsistema mais importante (o Serviço Nacional de Saúde) é a insuficiente cobertura geográfica, sobretudo nas áreas rurais, onde vivem cerca de 2/3 dos moçambicanos (GARRIDO⁵⁵, 2020).

"Apesar de, desde 1975, o Governo ter edificado mais de 1.000 Centros de Saúde, sobretudo nas áreas rurais, estes ainda são insuficientes para a procura. Assim se explica que ainda hoje haja moçambicanos que têm de percorrer a pé 10 ou mais quilómetros para chegarem à unidade sanitária mais próxima" (Ibid. p. 15).

Este cenário reflecte-se no Posto Administrativo de Sábié pois em alguns povoados onde não existe uma unidade sanitária próxima (Mafufine, Macunhula, Langa, Sunduine, Bondoia, Nwamanhanga, Magawane, Ligongolo, Godjua, Gavaza) a população local percorre uma certa distância para alcançar este serviço, esta acção é reportada pelos entrevistados, a entrevistada n° 1 da Localidade de Sunduine explicou que percorrem a pé até Sábié Sede para obter os serviços de saúde, o que é um grande sofrimento para nós, se a estrada estivesse asfaltada iriam existir mais chapas que facilitariam a deslocação a unidade sanitária. Na Localidade de Malengane a entrevistada n° 3⁵⁶ afirmou que é difícil ir a Sábié Sede quando vai as consultas pois tem de atravessar o rio e torna-se mais difícil ainda na época chuvosa, as comunidades mais próximas conseguem ir a Sábié Sede, e nos outros povoados da mesma Localidade durante a época chuvosa sem a existência de um Posto de Saúde próximo ficam isolados.

55 GARRIDO, I. P. Saúde, desenvolvimento e factores institucionais: O caso de Moçambique. *WIDER Working Paper 2020/131. United Union University*. 131 Outubro 2020.

56 Esta entrevistada é deficiente física e perdeu seus membros inferiores a um ano atrás resultante da diabetes, tem feito acompanhamento em Sábiè- Sede.

O entrevistado n° 1 da mesma Localidade lamentou as dificuldades enfrentadas pelos Agentes Polivalentes⁵⁷ para chegar as comunidades principalmente na época chuvosa.

A entrevistada n° 4 de Matucanhane explica que para questões mais graves de saúde tem de se dirigir a unidade sanitária existente em Corrumane, na época chuvosa é difícil a circulação o que impede a ambulância de entrar na Localidade.

Conforme o entrevistado n° 2 da mesma Localidade existe somente um Posto de Saúde minúsculo da igreja católica o qual não consegue atender a todos.

O representante da empresa Pure Diet reclamou da poeira resultante do estado destas infra-estruturas o qual afecta a saúde dos residentes locais provocando tosses, constipação e irritação nos olhos⁵⁸.

A realidade mundial dos dias de hoje mostra que saúde e desenvolvimento são intrinsecamente ligados. Basta recordar a Declaração da OMS de 1946, que define a saúde como "um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não simplesmente a ausência da doença ou enfermidade. Para isso, é preciso que as pessoas tenham de algum modo desenvolvimento, sobretudo, socioeconómico" MITANO et al., (2016, p. 904).

"A educação é considerada um factor-chave na promoção do bem-estar social e na redução da pobreza, pois pode afectar positivamente a produtividade nacional e, por via disso, determinar padrões de vida e a habilidade das nações competirem na economia global" (MÁRIO e NANDJA 2005, p. 2). Este sector também é afectado negativamente pela condição das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábiè, levando a que os alunos abandonem a escola devido a distância que tem de percorrer para chegar a escola. De acordo com o Chefe da Localidade de Malengane quase todas as comunidades locais possuem escolas primárias, a única comunidade sem escola é a de Mobuto onde as crianças têm de se deslocar até Chinhanganine ou Kolela para frequentar o ensino primário.

57 Agentes Polivalentes Elementares- são agentes formados para desenvolverem actividades de promoção e prevenção de doenças ao nível comunitário, tendo sidos treinados para prestar primeiros socorros e reconhecer sintomas e sinais de algumas doenças comuns no país.

58 A chefe do Posto Administrativo também se queixou do problema de vista quando chegou a Sábiè.

Esta situação também é referenciada pelos outros entrevistados:

A entrevistada n° 3 em Malengane houve melhorias no ensino primário agora vai até sétima classe, para a classe seguinte é preciso atravessar o rio e deslocar-se a Sábiè Sede para frequentar o nível secundário.

Para a entrevistada n° 2 de Malengane esta situação é um pouco difícil principalmente na época chuvosa pois tem dois filhos a frequentarem o ensino secundário e para chegar a escola precisam fazer a travessia através de canoa na época chuvosa e para tal é preciso pagar.

Em Sunduine como refere a entrevistada n° 3 o ensino primário vai até a sétima classe, para o nível secundário os alunos têm de se deslocar a Sábiè Sede ou Moamba Sede. A entrevistada n° 4 de Matucanhane deu a conhecer que durante a época chuvosa as crianças não têm acesso a escola porque a via fica interrompida.

A nível do Posto Administrativo de Sábiè existe somente uma escola secundária na Localidade Sábiè Sede, o que torna difícil para maior parte dos alunos continuarem os seus estudos no nível secundário, primeiro devido a distância que tem de percorrer para chegar a escola, segundo pelo custo que representa para as famílias visto que muitas delas são de baixa renda e sem condições para custear essas despesas. Como deu a conhecer o entrevistado n° 4 Sábiè Sede algumas famílias mandam os filhos para casa de alguns familiares ou conhecidos em Moamba Sede para continuarem os seus estudos mediante o pagamento de um valor mensal. Este entrevistado ainda explicou que maior parte dos funcionários dos serviços de saúde, educação e outros sectores públicos tem a sua residência na Cidade de Maputo e arredores, o que faz com que estes na sexta-feira estejam de volta as suas residências e regressam na segunda-feira ao seu local de trabalho e devido a escassez de transportes⁵⁹ chegam tarde, concretamente para o caso dos professores dificilmente conseguem lecionar nestes dois dias, o que reduz o número de dias em que lecionam.

⁵⁹ Este tipo de serviço funciona uma vez ao dia e chega a Sábiè maior parte das vezes por volta das 9 ou 10 horas. Outra alternativa é recurso a boleia mediante pagamento de um valor acordado entre ambas as partes motorista e passageiro.

No entanto, Pero e Mihessen (2012) citados por Camara et al., (2017) ressaltam que o impacto do deslocamento ineficiente é ainda mais acentuado, uma vez que os custos vão muito além dos gastos directos com passagens ou combustível. Há também os custos não monetizados ocasionados pela perda de produtividade ou oportunidades de trabalho (decorrente da menor disponibilidade de tempo para educação), aumento do desemprego friccional (quando o trabalhador opta por demitir-se devido a dificuldades relacionadas às condições de trabalho a ele oferecidas), aumento da informalidade (em função do uso de transporte ilegal ou mesmo pela opção de residir em moradias impróprias, contudo mais próximas do trabalho), danos à saúde, riscos de acidente, mal-estar ou desconforto por horas passadas em veículos usualmente lotados ou em precárias condições.

Os empregos, as instituições de ensino e outras oportunidades só podem estar acessíveis se as pessoas podem movimentar-se. Na ausência de meios que facilitem esta movimentação de um ponto para o outro de uma forma rápida, realizável e segura, a pessoa perde a oportunidade de viver ou levar uma vida totalmente livre, independente ou próspera (CAMERON, 1997 apud BARROS 2016).

Agenor (2008) apud Carvalho (2013) reconhece que melhores estradas podem aumentar a capacidade dos indivíduos para estudar e adquirir habilidades, sendo particularmente importante para os países de baixa renda. Carvalho (2013) citando Fourie (sd/) fez menção a Marrocos onde o desenvolvimento de rodovias rurais trouxe evolução na educação tendo-se verificado o crescimento das matrículas de meninas nas escolas e diminuição nas faltas dos professores e alunos.

4.3.4 Outros impactos

A ausência de uma infra-estrutura rodoviária dificulta a actuação da administração pública local, o desenvolvimento de acções políticas e cívicas e a introdução de outras infra-estruturas sociais e económicas (educação, saúde, e água). Estas infra-estruturas têm dificultado a interação entre a comunidade e os chefes das Localidades. Segundo o chefe da Localidade de Malengane, as Localidades de Malengane, Sunduine e Matucanhane não têm

Secretaria Administrativa nas suas respectivas Localidades o que dificulta a interação com as comunidades caso tenham um problema urgente a resolver tem de se dirigir a Sábíè Sede para interagir com os chefes das suas Localidades pois estes trabalham no edifício Sede do Posto Administrativo, no geral os funcionários públicos enfrentam dificuldades para chegar as comunidades.

Conforme explicado por Fraisse et al., 1987, citado por Barros, 2016 (...) os serviços públicos são os suportes de socialização, que significam integração e não a exclusão social, e que a criação dum serviço público constitui um meio, de permitir aos indivíduos de se beneficiarem de um serviço que não poderiam acede-lo apenas por meio do mercado.

Nesse sentido, conforme defendem Feijó e Ibrahim (2018, p. 110):

Importa, para tal, a existência de uma estabilidade política e governativa, assim como um ambiente económico favorável ao investimento, incluindo uma administração pública eficiente e um sistema financeiro descentralizado ou com fortes associações locais de migrantes. Estas associações podem exercer um papel fundamental a vários níveis. Por um lado, podem funcionar como veículo de pressão para o desenvolvimento de infra-estruturas socio-económicas.

Um outro fenómeno que tem ocorrido no Posto Administrativo é o abandono das Localidades pelos jovens que procuram por melhores condições de vida, como relatou o entrevistado nº 1 de Matucanhane muitos jovens tem feito migração para a vizinha África do Sul ou a capital do país a procura de emprego e melhores condições de vida. Este facto é também explicado por Give (2016), a qual enfatiza que as zonas rurais do país, mal infra-estruturadas e longe dos centros de emprego e de desenvolvimento tornaram-se progressivamente menos atractivas para reter a população aí residente.

Historicamente, as populações rurais em Moçambique não constituíram entidades estáticas, mas em permanente circulação, quer entre zonas rurais, quer para os centros urbanos ou de grande investimento, quer para os países vizinhos. A mobilidade vem constituindo, inclusivamente, uma das estratégias de reprodução e de sobrevivência das populações, (FEIJÓ, 2018).

Zapata (2007) e Coe et al., (2004) citado por Cruz et al., (2016) referem que os eixos mais importantes de uma estratégia de desenvolvimento territorial são o capital humano (pessoas com habilidades e competências), e o capital social (pessoas organizadas e devidamente articuladas). Esta é uma das limitações que ocorrem no Posto Administrativo, verifica-se uma fraca capacidade de aprendizagem ou formação dos actores locais sendo esta uma das formas de dar resposta as necessidades e problemas locais, aqui procura-se inserir o individuo no processo de desenvolvimento local, onde a sua participação é essencial para a construção ou alcance de uma vida melhor.

O estado das infra-estruturas rodoviárias acaba limitando o estudo e a formação dos jovens locais, fazendo com que estes sem muitas opções de sobrevivência e como forma de fugir a pobreza, acabam por se inserir no fenómeno da caça furtiva que ocorre neste Posto Administrativo para o caso dos rapazes. No que se refere as raparigas, a falta de condições por parte dos seus encarregados de educação para custear as despesas escolares e outras, acabam forçando as raparigas aos casamentos prematuros como forma de garantir sustento dos pais e delas próprias, casam-se com moçambicanos que trabalham na África do sul e até mesmo com os sul-africanos pois estes consideram as moçambicanas trabalhadoras e organizadas. Como refere Rosário (2014), a pobreza é causada pelo isolamento, infra-estruturas inadequadas e a consequente falta de acesso a bens e serviços.

Carvalho (2013) citando o Banco Mundial apontam que boas condições nas infra-estruturas de transporte para as regiões desfavorecidas são cruciais para a empregabilidade.

Um outro impacto que podemos verificar é a falta de oferta de serviços financeiros no Posto Administrativo o que pode estar associado a deficiente oferta das infra-estruturas rodoviárias, conforme Subrata (1995) citado por Barros 2016 explana o alargamento e desenvolvimento do sector financeiro e o consequente maior acesso e uso dos serviços por ele prestado são fortemente dependente da disponibilidade de um conjunto de infra-estruturas, como redes de estradas, energia eléctrica e telecomunicações.

Para este autor a presença destas infra-estruturas, para além de favorecer a implantação de agências bancárias, do rendimento monetário das comunidades serve igualmente de estímulo ao desenvolvimento de diferentes actividades económicas, o que por seu turno contribui para o uso de serviços financeiros, ou seja, para a melhoria da inclusão financeira, e até como recurso a novas tecnologias de informação e comunicação.

Portanto, observa-se que existe um certo grau de interligação entre a distribuição da rede de agências bancárias e as infra-estruturas rodoviárias. Como apontam Deus e Quadros (2019), a visão do desenvolvimento económico local preconizada nos instrumentos estratégicos⁶⁰ do Governo de Moçambique, compreende a realização de investimentos em infra-estruturas e no capital humano, numa base territorial, e a necessidade de expansão dos serviços financeiros nas áreas rurais para alargar o acesso ao crédito, estimular a poupança, de forma a facilitar o financiamento de iniciativas económicas locais.

Por sua vez Todaro (1997) apud Barros (2016), sublinha que são três os objectivos a focalizar no desenvolvimento para a obtenção de uma vida melhor: 1) o incremento da acessibilidade e distribuição dos bens básicos e necessários para a vida, como é o caso da alimentação, saúde, habitação e protecção; 2) a melhoria dos níveis de vida ligados aos rendimentos internos, provisão de mais e melhores empregos, educação de qualidade, assim como uma crescente atenção aos valores culturais e humanitários – portanto, tudo aquilo que permite a melhoria da vida ou condições materiais que contribuam na geração de uma auto-estima individual e nacional; 3) a abrangência das componentes social e económica existentes aos indivíduos e nações com base na liberdade e dependência, não apenas em relação a outras nações e Estados mas também em relação as forças da ignorância e miséria humana.

Araújo (2006) salienta que uma melhoria na infra-estrutura de transporte em uma dada região afecta não só as actividades económicas desta região, como também das demais regiões através de alterações que possam vir a acorrer no fluxo de comércio e de pessoas, devido a uma modificação no nível de acessibilidade.

Conclusão

60 Estratégia de Desenvolvimento Rural (2007 - 2025), Estratégia de Finanças Rurais (2011), Estratégia de Desenvolvimento das Pequenas e Médias Empresas (2010), “Sete Milhões” para as Iniciativas Económicas Locais, entre outros.

É notável a importância das infra-estruturas rodoviárias nas actividades económicas e sociais, tanto em Moçambique, como em outros países em desenvolvimento. Estas infra-estruturas sempre tiveram uma relevância económica e social para o desenvolvimento de qualquer região ou território, porém a sua utilidade vem se agravando ainda mais com a abertura aos mercados e com a globalização. Tal utilidade está sendo possível porque as infra-estruturas rodoviárias são uma ferramenta propulsora para o desenvolvimento económico e social da sociedade.

Diante deste contexto o desenvolvimento e a importância das infra-estruturas rodoviárias para o Posto Administrativo de Sábiè possui a responsabilidade de garantir a mobilidade de pessoas e bens contribuindo para o seu desenvolvimento territorial. O desenvolvimento de um território requer boas infra-estruturas rodoviárias com o intuito de tornar o local atrativo e desta forma atrair investimentos privado e público.

O objectivo geral desta dissertação é o de analisar a contribuição das infra-estruturas rodoviárias no desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábiè, para tal foi necessário compreender o conceito de infra-estruturas rodoviárias, desenvolvimento endógeno e território. Na abordagem do desenvolvimento endógeno são destaque três elementos a considerar as potencialidades e recursos locais existentes, intervenção de diversos actores e a actuação estatal.

A presente pesquisa procurou perceber a caracterização e o mecanismo de gestão das infra-estruturas rodoviárias donde se constatou que a nível do Posto Administrativo de Sábiè existem estradas classificadas e não classificadas, sendo a primeira sob alçada da ANE, IP e as não classificadas sobre responsabilidade do Governo Distrital, constatou-se ainda a existência de um Programa de Conservação de Estradas Distritais que tem como principal objectivo o incremento da mobilidade de pessoas e bens nas regiões com potencial agro-económico, e verificou-se que este programa não está a ser implementado com eficiência e verifica-se uma certa "ignorância" da realidade existente em relação ao estado precário das infra-estruturas rodoviárias por parte dos seus responsáveis. Não se evidencia a promoção da participação dos utentes e dos diversos organismos com interesse na gestão das infra-estruturas rodoviárias, por parte dos responsáveis pela manutenção e reabilitação destas infra-estruturas.

Foi possível conhecer os constrangimentos que o sector das infra-estruturas rodoviárias enfrenta como a limitação financeira do Estado em garantir a sua manutenção, serviços inadequados de reabilitação e manutenção das infra-estruturas, fraca fiscalização e monitoria das obras realizadas o que demonstra fraqueza no exercício das funções do Governo Distrital e da Administração Nacional de Estradas-Instituto Público a nível provincial, e também a ocorrência do efeito das mudanças climáticas que tem vindo a assolar o Posto Administrativo de Sábiè nos últimos anos o qual tem contribuído para degradação destas infra-estruturas económicas.

No que se refere ao estado das infra-estruturas rodoviárias existentes no Posto Administrativo de Sábiè, foi possível verificar que maior parte destas é de terra batida e de difícil transitabilidade, existindo apenas uma única estrada asfaltada, o que pode afirmar-se que este cenário não é nada favorável para o dia-a-dia dos residentes e agentes económicos locais, principalmente na época chuvosa. Em geral, pode afirmar-se que o estado das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo tendem a piorar ao longo dos anos não tendo sido registadas mudanças nos últimos anos.

Verificou-se, no âmbito económico e social que estas infra-estruturas não estão a trazer benefícios aos agentes económicos e a população local causando prejuízos as suas actividades devido aos elevados custos a que incorrem. Foi possível analisar que estas infra-estruturas rodoviárias têm uma influência negativa nas actividades económicas locais, com maior incidência na principal actividade económica da população local a agricultura o que requer interação entre estes dois sectores visto que o sector agrícola foi alvo de investimentos, e para tal é preciso uma boa interligação com os outros sectores para um melhor desempenho agrícola. A capacidade económica da região não é aproveitada em benefício do desenvolvimento local. Não se verifica a articulação entre os diferentes actores sociais de desenvolvimento e muito menos a criação de condições económicas e sociais para o bem-estar da população.

De uma forma geral, foi possível constatar ao longo do trabalho que as infra-estruturas rodoviárias constituem ainda uma grande preocupação no Posto Administrativo de Sábiè.

Constatou-se que a comunidade, os governantes locais, e a ANE têm noção que a precariedade das infra-estruturas rodoviárias retrai o desenvolvimento do Posto Administrativo, pois esta situação mostra-se como um obstáculo ao desenvolvimento local, e a

manutenção das infra-estruturas rodoviárias representa um dos principais desafios para o seu desenvolvimento.

Foi possível perceber que todos entrevistados concordam que ao melhorar as condições das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo estariam a contribuir para o desenvolvimento local.

De acordo com o que foi exposto conseguimos perceber que estas infra-estruturas não estão a desempenhar o papel pela qual tenham sido implementadas de suporte as actividades económicas e sociais devido ao seu estado de conservação, causando custos económicos e sociais, para tal torna-se necessário investimento público e privado através da Parceria-Público-Privado para eliminar as deficiências destas infra-estruturas, tendo o Estado o papel de regulador do desenvolvimento.

Diante da necessidade de investimento e da escassez de recursos para este fim torna-se importante desenvolver estudos que permitam auxiliar na identificação e priorização dos projectos de infra-estruturas rodoviárias, tendo em consideração o impacto sobre o desenvolvimento e a equidade regional. Espera-se com esta Dissertação explicar a situação das infra-estruturas rodoviárias do Posto Administrativo de Sábié e o seu impacto sobre o seu desenvolvimento local, bem como deixa um campo aberto para o desenvolvimento de novos estudos com impactos em outras áreas não abrangidas pelo presente estudo.

Referências bibliográficas

ABBAS, M (In) segurança alimentar e território em Moçambique: Discursos políticos e práticas. Maputo: Observatório do Meio Rural. **Revista Nera** – Ano 20, Nº. 38 - Dossiê 2017 - ISSN: 1806-6755. 2017.

ALBASINI, N. P. F. **Saúde pública em Mocambique no atendimento rural unidade sanitária móvel**. Dissertação apresentada para obtenção do grau de Mestre no programa de Pós-graduação em Arquitetura e urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2013.

ALMEIDA, F. M.; GOMES, M. F. M.; e SILVA, O. M. Infra-estrutura de transporte e comércio interestadual agrícola e agro-industrial no Brasil. **Revista Económica do Nordeste**. Vol. 40, nº 4, Out-Dez, 2009.

AMARAL FILHO, Jr. Desenvolvimento regional endógeno em um ambiente federalista. **Planeamento e políticas públicas**, nº 12- Dezembro de 1996.

AMARAL FILHO, Jair. A endogeneização no desenvolvimento econômico regional e local. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA**. Planeamento e Políticas Públicas, n. 23, p. 261-286, 2001.

AMARO, R. R. Desenvolvimento- Um conceito ultrapassado ou em renovação. **Caderno de Estudos africanos**, p. 35-70, 2003.

ANDRADE, M. C. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec; Recife: IPESPE, 1995.

ANDRADE, M.O.; Maia, M.L.A.; Neto, O.C.C.L, Impactos de investimentos em infra-estruturas rodoviárias sobre o desenvolvimento regional no Brasil - possibilidades e limitações, **Transportes** v. 23, n. 2, pág. 90-99, 2015.

ANDRADE, L. F. P. O impacto do investimento público e em construção na economia portuguesa. **Trabalho de projecto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Economia Monetária e Financeira.** Instituto Universitário de Lisboa- ISCTE, 2010.

ANE- ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DE ESTRADAS. **O Desenvolvimento e Manutenção de Estradas em Moçambique.** Comunicação apresentada no Seminário sobre Aproveitamento de água em projectos de estradas. Maputo, 29 de Junho de 2017.

ARAÚJO, M. **Infra-estrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional.** 115f. Tese de Doutoramento em Ciências: Economia Aplicada, Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", 2006.

ARMAS, B. E. Infra-estruturas e investimento público. **Moçambique em ascensão: construir um novo dia.** – Washington, D.C.: Fundo Monetário Internacional, ISBN: 978-1-47551-749-1 pág. 41-54, 2014.

BARROS, J. G. **Um estudo de avaliação das políticas públicas de transporte rodoviário de passageiros e o seu impacto na promoção do desenvolvimento socio-económico em Moçambique – O caso da província de Nampula.** 2016. Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em Ciências Sociais na especialidade de Desenvolvimento Socioeconómico. Universidade de Lisboa.

BERTUSSI, G. L. e ELLERY JR., R.; (2012) Infra-estrutura de transporte e crescimento econômico no Brasil. **Journal of Transport Literature**, vol. 6, n. 4, p.101-132, 2012.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **O conceito histórico do desenvolvimento económico.** Textos para discussão da Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, 2006.

BRITO, C. e CORREIA, R. **Interacção entre Infra-estruturas e Regiões: O Caso do Porto de Aveiro, (s/d).**

CALDERÓN, C. e SEVERÓN, L. **Infrastructure, Growth, and Inequality An Overview,** September 2014, World Bank, Working Paper 7034.

CARDOSO, M. M.. L. C. **Importância da criação de infra-estruturas e da formação de recursos humanos no desenvolvimento. Os casos de Cabo Verde e São Tome e Príncipe.**

Dissertação de Doutorado. Instituto Superior de Ciências de Trabalho e da Empresa. Estudos africanos, Dezembro de 2005.

CARVALHO, A. C. **Infra-estrutura sobre uma perspectiva pública: instrumento para o seu desenvolvimento.** Tese apresentada para obtenção do grau de título de Doutor em Direito, Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo 2013.

CASSOL, A. e NIEDERLE, P. A. **Introdução às teorias do desenvolvimento**, 1ª Edição Série Ensino, Aprendizagem e Tecnologias, UFRGS. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2016. 118 p.

CASTRO, C. A. **Infra-estrutura e desenvolvimento económico: uma análise dos investimentos para o caso Brasileiro.** Monografia apresentada ao Departamento de Economia da Universidade de Brasília como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas, 2014.

CASTRO, N. **Infra-estrutura de transporte e expansão da agropecuária brasileira*. Planeamento e políticas públicas**, ppp, n. 25, Junho-Dezembro 2002.

CAMARA, M. V. O.; FERRARI, T.; VIEIRA, B. S.; NASSI, C. D. ; e ABREU, V. H. S. **Estudo de tempos de viagem motivo casa-trabalho no Município do Rio de Janeiro.** XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, Recife, 29 de Outubro à 01 de Novembro de 2017.

CRUZ, A. C.; RIOS, S. E.; EINHARDT, M. G.; CRUZ, F. C. **Desenvolvimento endógeno: Uma compreensão da perspectiva dos pesquisadores de uma empresa federal.** Revista de Administração da Universidade Federal de Santa Maria, vol. 9, pp. 61-75, 2016.

CUNHA, M. C. e KERNISKI, M. M. **Importância das estradas não pavimentadas para a localidade da bacia do Rio Guabiroba, Guarapuava-PR.** VII Congresso Brasileiro de Geógrafos. Vitória- ES, ISBN 978-85-98539-04-1, 2014.

CERQUEIRA, P. R. e SOUSA, P. R. **Realidade e tendências no pedágio no Brasil XXXIII Encontro da ANPAD, São Paulo/ SP- 19 á 23 de Setembro de 2009.**

Dicionário infopédia da Língua Portuguesa [em linha]. Porto: Porto Editora, 20-03-2021. [consultado em 12-02-2021 08:54:12]. Disponível na Internet: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/desenvolvimento>

DADÁ, Y. A. Estradas rurais. **Destaque rural n° 36**, Observatório do Meio Rural, 2018.

DEUS, K. M. D. e QUADROS, C. A. V. **Reabilitação de estradas não revestidas em Moçambique** – Estaremos no caminho certo? 9º Congresso Rodoviário Português, 28 – 30 Maio, 2019.

Engenharia e Construção, Revista Online, disponível em: <https://www.engenhariacivil.com/tema/infraestruturas-rodoviaras-> Acesso em: 6-01-2021.

FEIJÓ, J. e IBRAIMO, M. Dinâmicas de relacionamento com os contextos rurais de origem. Movimentos migratórios para áreas de concentração de grandes projectos. **PubliFix – Edições**, p. 85 – 111. 2018.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GIVE, A. S. **Os desafios da expansão urbana nos países em vias de desenvolvimento- O caso de estudo de Maputo-Katembe**. 106f. Dissertação de Mestrado em Urbanismo e ordenamento do Território, Universidade Técnico de Lisboa, 2016.

GOVERNO DO DISTRITO DE MOAMBA. **Relatório balanço das actividades desenvolvidas no ano de 2018, Moamba**, Maputo Província, 2019.

GOVERNO DO DISTRITO DE MOAMBA. **Relatório balanço das actividades desenvolvidas no ano de 2018, Posto Administrativo de Sábiè**, Maputo Província, 2019.

GOVAN, V. **Modelos de Análise de Acessibilidade Rodoviária em SIG – Aplicação ao caso de Moçambique**. Dissertação apresentada para obtenção do grau de Mestre em Engenharia na Área de Especialização em Vias de Comunicação e Transportes. Departamento de Engenharia Civil. Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, 2012.

HAESBAERT, R. **Da desterritorialização à multiterritorialidade**. Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR. Vol. 3. Rio de Janeiro: ANPUR. 2001. <https://docplayer.com.br/2973183-Da-desterritorializacao-a-multiterritorialidade.html> acessado em 22-02-2021.

HERNANDES, D. A. **Infra-estrutura e desenvolvimento**. Dissertação apresentada para obtenção do grau do título de Mestre em Economia. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo- PUC/SP, 2015.

Instituto de Pesquisa Económica Aplicada (IPEA); **Infra-estrutura Económica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025. Relatório de Pesquisa, Brasília, 2010.** v.1 (586 p.) ISBN 978-85-7811-055-0.

Instituto de Pesquisa Económica Aplicada (IPEA); **Infra-estrutura e Planejamento no Brasil Coordenação estatal da regulação e dos incentivos em prol do investimento – o caso do sector eléctrico**. Relatório de Pesquisa, Brasília, 2012.

JORGE, L. C. D. L. **Constituição, dimensionamento e conservação de pavimentos para baixos volumes de tráfego**. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil. 2014.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2003, p.137.

LESSA, D. A.; MATOS, B. A.; CARDOSO, C. L. L. **A mobilidade por automóvel em belo horizonte/MG: Cenários e projeções**. XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, Recife, 29 de Outubro a 01 de Novembro de 2017.

LOPES, M. R.; SOUZA, G. S.; LOPES, I. G. V.; OLIVEIRA, M. S.; BARCELOS, F. C.; e BOGADO, P. R. Estradas rurais ou urbano-industriais Processo de escolha em regime de competição por fundos públicos. **Revista Política Agrária**. Ano XVII – No 47 4 – Out./Nov./Dez. 2008.

MARÉ, F. L. **História das infra-estruturas rodoviárias**. Dissertação apresentada para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Civil — Especialização em vias de comunicação. Faculdade de Engenharia. Universidade do Porto, 2011.

MÁRIO, M. e NANDJA, D. A Alfabetização em Moçambique: **Desafios da Educação Para Todos**. *Education for All Global Monitoring Report* 2006.

MARTINS, V. L. F. D.; PEREIRA, K. M.; e VIEIRA, J. C. A contribuição da infra-estrutura de transporte de Goiás para o desenvolvimento brasileiro. **Revista brasileira de desenvolvimento regional**, ppgdr/Universidade Regional de Blumenau.

MIC- Ministério da Indústria e Comércio, Direcção Nacional do Comércio, **Análise dos custos de transporte na comercialização agrícola em Mocambique**. Estudo de caso dos custos de transporte de milho das zonas norte e centro para a zona sul de Mocambique, Maputo, Junho de 2001.

MITANO, F.; VENTURA, C. A. A.; PALHA, P. F.; Saúde e desenvolvimento na África Subsaariana: uma reflexão com enfoque em Moçambique. **Physis Revista de Saúde Colectiva**, Rio de Janeiro, 26 [3], p. 901-915, 2016.

MORAES, J. L. A. de. Capital social e políticas públicas para o desenvolvimento regional sustentável. **Revista do Centro de Ciências Administrativas**, UNIFOR – Universidade de Fortaleza, Fortaleza, v. 9, n. 2, p. 196-204, Dez. 2003.

MUCOPELA, V. M. **Abandono escolar em Moçambique: Políticas educativas, cultura local e práticas escolares**. Tese apresentada para a obtenção do Grau de Doutor em Educação, conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Faculdade de Ciências Sociais, Administração e Educação - Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias Instituto de Educação Lisboa 2016.

NOGAMI, O. **Economia** - 1.ed. Rev. - Curitiba, PR : IESDE Brasil, 2012. 246 p.: 24 cm.

NUNES, O. M.; KARNOPP, E.; e ROSA, C. C. As potencialidades endógenas do desenvolvimento regional: estudo de caso do Município de São Gabriel/RSCOLÓQUIO – **Revista do Desenvolvimento Regional** - Faccat - Taquara/RS - v. 13, n. 1 Jan./Jun. 2016.

OIT (Organização Internacional do Trabalho), **Construção de Estradas Pavimentadas de Baixo Volume de Tráfego: Guia de Boas Práticas para Métodos Baseados em Mão de Obra**, 2013.

OLIVEIRA, G. B. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento, **Revista da FAE**, Curitiba, v.5, n.2, p.37-48, Maio/Ago. 2002.

OLIVEIRA, G. B. e LIMA, J. E. S. **Elementos endógenos do desenvolvimento regional: c**

OLIVEIRA G. C. P. G. **Desenvolvimento Local e Desenvolvimento Endógeno: redes de cooperação**. Universidade Luterana do Brasil- ULBRA.

OLIVEIRA, G. B. e LIMA, J. E. S. Elementos endógenos do desenvolvimento regional: considerações sobre o papel da sociedade local no processo de desenvolvimento sustentável. **Revista FAE**, Curitiba, v.6, n.2, p.29-37, Maio/Dez. 2003.

OLIVEIRA, J. R. M.; PEREIRA, P. A. A.; e PICADO-SANTOS, L. G. **Pavimentos Rodoviários: A importância da existência de um sistema de gestão**, s/d.

OLIVEIRA, M. B. Desenvolvimento territorial local: **A agroindústria canavieira e o desenvolvimento da mesorregião de Piracicaba**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de Março de 2005 – Universidade de São Paulo.

OLIVEIRA, J.R.M.; PEREIRA, P. A. A.; e PICADO-SANTOS, L.G. **Assessment of Pavement Rehabilitation Impact on the User Costs: A Portuguese Case Study**. Proc. 1st Int. Conf. Transport Infrastructures (ICTI), Beijing, 2008.

OLIVEIRA, H. C. e SILVA, M. A. M. **A infra-estrutura de transporte rodoviário na transferência da base de produtos para exportação na região litoral sul da Bahia**.

PADULA, R. Infra-estrutura I: **transportes Fundamentos e propostas para o Brasil**. Fevereiro de 2008. Brasília: Confea, 2008. 215p. – (Pensar o Brasil - Construir o Futuro da Nação) 1. I. Título. II. Série.

PES - PRISE - Plano Económico e Social Programa Integrado do Sector de Estradas, **Relatório Anual de 2014**.

PES - PRISE, Plano Económico e Social Programa Integrado do Sector de Estradas, **Relatório Anual de 2016**.

PES - PRISE, Plano Económico e Social Programa Integrado do Sector de Estradas, **Relatório Anual de 2019**.

PIRES, E. L. S. As lógicas territoriais do desenvolvimento: diversidade e regulação. **Revista Internacional de Desenvolvimento Local**. Vol. 8, N. 2, Set. 2007.

PORTAL DO GOVERNO DE MOCAMBIQUE. Disponível em: <http://www.portal.gov.mz>. Acessado em: 01 de Setembro de 2020.

Plano de Gestão Ambiental e Social de obras – PGAS **Projecto de desenvolvimento integrado de estradas rurais para a Província da Zambézia**. Administração Nacional de Estradas, Março de 2021.

Plano Estratégico do Desenvolvimento do Distrito de Moamba. Moamba, 2016.

PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. Ed. 20. Editora Brasiliense-DF. 1987.

QUEIROZ, S. L. e FERNANDES, E. A. **A infra-estrutura de transporte rodoviário e o crescimento económico brasileiro**.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. SP: Ática, 1993.

Relatório sobre o programa de desenvolvimento de infra-estruturas em África (PIDA), 2012, Conselho Executivo, Vigésima Sessão Ordinária 23 – 27 de Janeiro de 2012 Adis Abeba, Etiópia. [http:// archives.au.int/handle/123456789/4715](http://archives.au.int/handle/123456789/4715). Acessado em 15-06-2021.

RIBEIRO, J. R. Considerações sobre o desenvolvimento territorial: conceitos e experiências brasileiras. **Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente**, n. 43, v. 1, p.7-30, Jan.-Abr, 2021.

ROSÁRIO, N. M. **Desenvolvimento Territorial e a Política Nacional de Água em Moçambique: O caso do Distrito de Chibuto**. Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2014.

RÜCKERT. A. A. Reforma do Estado, reestruturações territoriais, desenvolvimento e novas territorialidades. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 17, pp. 79 - 94, 2005.

SANTOS, B.; SILVA, J.; e GONÇALVES, J. **O impacte da Acessibilidade no Desenvolvimento Regional Sustentável: Ocaso da Região da Beira do Interior**, sd/.

SANTOS, M. e BECKER, B. **Territórios, territórios ensaios sobre o ordenamento territorial**. 3ª Edição. 2007.

SANTOS, M. R. **Desenvolvimento e infra-estrutura: Os impactos do PAC na matriz de transportes brasileira**. Monografia de bacharelado apresentada à Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Economia, 2018.

SARRETA, C. R. L. e CRESCENTE, L. O. **Desenvolvimento endógeno**. ICTR 2004 – Congresso Brasileiro de Ciência e Tecnologia em Resíduos e Desenvolvimento Sustentável. Costão do Santinho – Florianópolis – Santa Catarina, 2004.

SAVIAN, M.; SILVA, M. A.; MOURA, S. G; SCHIMALSK, B. M; e LIESENBERG, V.;; **Sistema de gestão de estradas rurais: Inovação na administração pública municipal em Lages**, Santa Catarina, X Congresso CONSAD de gestão pública, 14p. Julho, 2017.

SCHNEIDER, S. **A abordagem territorial do desenvolvimento rural e suas articulações externas Sociologias**, Porto Alegre, ano 6, nº11, Jan/ Jun. 2004, p. 88-125. I Fórum Internacional Território, Desenvolvimento Rural e Democracia. Fortaleza/ Ceará, 16,17,18,19 Nov. 2003.

SCHNEIDER, S. e TARTARUGA, P. **Do território geográfico à abordagem territorial do desenvolvimento rural**. Jornadas de intercâmbio e discussão: Desenvolvimento rural e sua perspectiva institucional e territorial. Universidade de Buenos Aires/CONICET, FLACSO – Argentina, 2005.

SEN, A. **O desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia, 2000.

SILVA, P. A. S. **Território: Abordagens e concepções**. Boletim Dataluta- Artigo do mês: Dezembro de 2015, Universidade Federal de Sergipe.

SILVA, G. J. C.; MARTINS, H. E. P.; e NEDER, H. D. Investimentos em infra-estrutura de transportes e desigualdades regionais no Brasil: uma análise dos impactos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). **Brazilian Journal of Political Economy** 36 (4), 2016 • pp. 840-863, Out-Dez/2016. [http:// dx.doi.org/10.1590/0101-31572016v36n04a10](http://dx.doi.org/10.1590/0101-31572016v36n04a10), acessado em 15-03-2021.

SILVA, E. V.A.; BERTONCINI, B. V.; e SILVA, F.G.F. **Infra-estrutura de transporte e desenvolvimento económico: Uma análise a partir da construção da ferrovia Transnordestina**, Vol. 38 (Nº 47) Pág. 38, 2017.

SOUZA, C. C. A; MARTINS, R. S; FIGUEIREDO, L; LEMOS, M. B. **Indicador de Acessibilidade para Análise do Desenvolvimento Regional**. Documentos Técnico-Científicos. Volume 41, Nº 03, Julho – Setembro, 2010.

TOMITA, K. K. e MANZATO, G. G. **A influência da oferta de infra-estrutura rodoviária nos processos de metropolização.** XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, Recife, 29 de Outubro à 01 de Novembro de 2017.

VASCONCELOS, M. A.; e GARCIA, M. E. **Fundamentos de economia.** São Paulo: Saraiva, 1998.

VEIGA, J. E. **Desenvolvimento rural: o Brasil precisa de um projecto.** Texto para CONTAG, 1998. 55 p.

XAVIER, T. R.; WITTMANN, M. L.; INÁCIO, R. O.; KERN, J. Desenvolvimento regional: uma análise sobre a estrutura de um consórcio intermunicipal. **Revista de Administração. Pública** — Rio de Janeiro 47 (4):1041-65, Jul./Ago. 2013.

ZUMBIRE, B. J. C. **A Importância das Infra-estruturas no Desempenho Económico de Moçambique: Uma análise aplicada de séries temporais.** Dissertação de Mestrado em Economia, na especialidade de Economia do Crescimento e das Políticas Estruturais, apresentada à Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2015.

APÊNDICES

TABELA 1: Entrevistados do estudo.

Entrevistados	Ocupação	Sexo
1	Secretário Permanente Distrital de Moamba	M
2	Director do Serviço Distrital de Planeamento e Infra-estruturas de Moamba	M
3	Chefe do Posto Administrativo de Sábié	F
4	Chefe da Localidade de Malengane	M
5	Extensionista agrícola do Posto Administrativo de Sábié	M
6	Amostradora do Posto Administrativo de Sábié	F
7	Técnico do Posto Administrativo de Sábié	M
8	Secretária do Bairro Comercial (Localidade de Sábié - Sede)	F
9	Secretário do Bairro Mahungo (Localidade de Matucanhane)	M
10	Representante da empresa Pure Diet	M
11	Comerciante de Sábiè- Sede 1	M
12	Comerciante de Sábiè- Sede 2	M
13	Transportador semi-colectivos Sábiè- Sede 1	M
14	Transportador semi-colectivos Sábiè- Sede 2	M
15	Residente de Sábiè- Sede 1	H
16	Residente de Sábiè- Sede 2	M
17	Residente de Sábiè- Sede 3	M
18	Residente de Malengane 1	H
19	Residente de Malengane 2	M
20	Residente de Malengane 3	M
21	Residente de Malengane 4	H
22	Residente de Matucanhane 1	H

23	Residente de Matucanhane 2	H
24	Residente de Matucanhane 3	M
25	Residente de Matucanhane 4	M
26	Residente de Matucanhane 5	H
27	Residente de Sunduine 1	M
28	Residente de Sunduine 2	M
29	Residente de Sunduine 3	M
30	Eng° Calado Ouana ANE- Sede	H
31	Chefe do Departamento de Planificação da Delegação Provincial da ANE- Maputo	H

Fonte: Elaborado pela autora.

	Real (ton) 2015/16	Plano (ton) 2016/2017	Real (ton) 2017/2018	Real (ton) 2018/19	Real (ton) 2019/2020
Culturas					
Cereais					
Milho		0		9.580,10	14.099,90
Outros cereais		0		0	0
Sub total	64,5	0	10.751,25	9.580,10	14.099,90
Oleaginosas					
Amendoim	0	0		582,82	865
Feijão	216,4	0		2.940,17	2.368,83
Sub total	216,4	0	3.893	3.523	3.233,83
Tubérculos					
Batata-reno	0	0	0	0	0
Batata-doce	285	0		3.861,7	3.272
Mandioca	102	0		1.065,84	8.574
Sub total	387	0	6.338,5	4.928	11.846
Hortícolas					
Tomate	285	0		11.610,55	12.665,45
Repolho	703	0		6.138,80	1.623,20
Pimento	1.449,8	0		2.896,85	326,15
Pepino		0		1.093,26	218,74
Outras hortícolas	5.062,8	0		10.241,95	8.266,17

Sub total	7.500,6	0	37.138,26	31.981,41	23.099,71
TOTAL	8.168,5	0	58.121,01	50.021,51	52.279,44

Fonte: SDPI, 2018.

TABELA 2: Culturas planificadas e produzidas no posto administrativo de sábiè

TABELA 3 : Furos públicos

	Localidades	Existentes	Operacionais	Inoperacionais
	Sábié-Sede	14	3	11
Posto Administrativo Sábié	Matucanhane	3	2	1
	Malengane	3	1	2
	Macaene	9	7	2
	Sunduine	4	2	2
Total		33	15	18

Fonte: SDPI, 2019.

TABELA 4: Furos/operadores privados

	Localidade	Existente	Operacionais	Inoperacionais
	Sede	3	3	0
Posto Administrativo de Sábié	Matucanhane	6	3	3
	Malengane	1	0	1
	Macaene	1	1	0
	Sunduine	1	1	0
Total		12	8	4

Fonte: SDPI, 2019.

Estradas classificadas e não classificadas do Posto Administrativo de Sábiè

Tabela 5 Estradas classificadas no Posto Administrativo de Sábiè

Nº	Início	Fim	Extensão Total (Km)	Revestimento	Níveis de transitabilidade
802	Sábiè	Corrumane	16	Asfaltada	Boa transitabilidade
402	Sábiè	Magude	55	Terraplanada	Boa transitabilidade
402	Moamba	Sábiè	34	Terraplanada	Transitabilidade razoável
802	Sábiè	Mapulanguene	118	Terraplanada	Transitabilidade razoável
402	Moamba	Sábiè	10,2	Asfaltada	Transitabilidade razoável
811	Moamba	Bondoia	48	Terraplanada	Transitabilidade razoável
811	Bondoia	Magude	48	Terraplanada	Transitabilidade boa

Fonte: SDPI de Moamba, 2019

Tabela 6 Estradas não classificadas no Posto Administrativo de Sábiè	Extensão (Km)	Revestimento	Largura (m)	Níveis de transitabilidade
Nome da estrada				
Baptine- Langa	11	Terra Natural	2	Razoável
Baptine- Mahunguana	15,4	Terra Natural	3	Boa
Baptine- Sábiè Game Park	11	Terra Natural	3	Boa
Bondoia- Manguluane	8	Terra Natural	3	Razoável
Cruz R802- Mucacaze	41	Terra Natural	3	Boa
Incomanine- Mafufine	22	Terra Natural	3	Razoável
Incomanine- Sábiè (via Daimane)	12	Terraplanada	4	Razoável
Langa- Mavivine	9	Terra Natural	2	Razoável
Ligongolo- Mafufine	20	Terra Natural	3	Razoável
Ligongolo- Langa	31,7	Terra Natural	2	Razoável
Mafufine- Boi	43	Terra Natural	3	Boa
Mahunguana – Boi	22	Terra Natural	3	Boa
Mahunguana – Mucacaze	11	Terra Natural	3	Razoável
Mulombo II- Rengue- Goane	29	Terraplanada	4	Boa
Sábiè- Mulombo II	10,4	Terraplanada	4	Boa
Valha- Chingonduene- Valha	12	Terra Natural	3	Razoável
Total		305,5		

Guião de Entrevista ao Secretário Permanente Distrital

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação intitulada " **Infra-estrutura Rodoviária e Sua Contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié**", Distrito de Moamba, para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração para a realização do presente trabalho.

Instituição: _____

Nome: _____

Cargo: _____

1- Qual é a avaliação que faz da situação da infra-estrutura rodoviária no Posto Administrativo de Sabié?

2- De acordo com o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Distrito um dos constrangimentos encontrados pela população é a falta de um serviço de qualidade no que se refere as infra-estruturas rodoviárias, como Governo Distrital que soluções estão previstas a curto, médio e longo prazo para solucionar este problema?

3- Tem notado algum desenvolvimento nos últimos anos no Posto Administrativo de Sabié?

4- Quais as acções realizadas por parte do Governo no sentido de minimizar os constrangimentos da precariedade das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

5- Qual o envolvimento do sector privado no Posto Administrativo de Sabié, existem pequenas e médias empresas? Tem recebido alguma reclamação por parte dos mesmos em relação ao estado das infra-estruturas rodoviárias?

6- Em sua opinião qual seria a solução para a precariedade das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

7- Quais os planos do Governo Distrital no que concerne ao investimento para manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

Guião de Entrevista ao Director Distrital dos Serviços de Planeamento e Infra-estruturas

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação intitulada "**Infra-estrutura Rodoviária e Sua Contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié**", Distrito de Moamba, para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração para a realização do presente trabalho.

Instituição: _____

Nome: _____

Cargo: _____

1 - Qual é a avaliação que faz da situação da infra-estrutura rodoviária no Posto Administrativo de Sabié?

2 - Quais os tipos de estradas existentes no Posto Administrativo de Sabié?

3 - De acordo com o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Distrito um dos constrangimentos encontrados pela população é a falta de um serviço de qualidade no que se refere as infra-estruturas rodoviárias, como o Governo Distrital que soluções estão previstas a curto, médio e longo prazo para solucionar este problema?

4 - Tem notado algum desenvolvimento nos últimos anos no Posto Administrativo de Sabié?

5 - A Política Nacional de Estrada tem-se reflectido no Distrito/ Posto Administrativo de Sabié?

6 - Quais as acções realizadas por parte do Governo no sentido de minimizar os constrangimentos da precariedade das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

7 - Existe algum transporte público no Posto Administrativo de Sabié?

8 - Em sua opinião qual seria a solução para a precariedade das infra-estruturas rodoviárias?

9 - Ao longo dos últimos 5 anos foi disponibilizado algum investimento direccionado a manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias para o Posto Administrativo de Sabié?

10 - Está em vista alguma Parceria-Público-Privado para solucionar o problema das infra-estruturas rodoviárias?

11 - Quais os planos do Governo Distrital no que concerne ao investimento para manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

Guião de Entrevista a Chefe do Posto Administrativo de Sabié

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação intitulada "**Infra-estrutura Rodoviária e Sua Contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié**", Distrito de Moamba, para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração para a realização do presente trabalho.

Instituição: _____

Nome: _____

Cargo: _____

1 - Qual é a avaliação que faz da situação das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

2 - Quais as acções realizadas por parte do Governo Distrital no sentido de minimizar os constrangimentos da precariedade das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

3 - Tem ocorrido acidentes resultante da precariedade das infra-estruturas rodoviárias?

4 - Existe algum transporte público no Posto Administrativo de Sabié?

5 - Quantas vezes ao dia trabalham os semi-colectivos "vulgo - chapas"? Quais as suas rotas?

6 - Em sua opinião qual seria a solução para a precariedade da infra-estrutura rodoviária?

7 - Tem conhecimento de algumas doenças resultante do actual estado destas infra-estruturas?

8 - O estado das infra-estruturas rodoviárias tem dificultado o acesso aos serviços de saúde para as mulheres, particularmente as gestantes?

9 - Como avalia a oferta de outros serviços básicos no Posto Administrativo de Sabié?

10 - Quais as potencialidades do Posto Administrativo de Sabié?

11 - Qual o envolvimento do sector privado no Posto Administrativo de Sabié existem algumas empresas? Tem recebido alguma reclamação por parte dos mesmos em relação a estas infra-estruturas?

12 - Quais os outros problemas que o Posto Administrativo de Sabié enfrenta?

13 - Tem notado algum desenvolvimento nos últimos anos no Posto Administrativo de Sabié?

Guião de Entrevista aos Chefes das localidades

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação intitulada " **Infra-estrutura Rodoviária e Sua Contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié, Distrito de Moamba**", para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração para a realização do presente trabalho.

Instituição: _____

Nome: _____

Cargo: _____

- 1 - Qual é a avaliação que faz da situação das infra-estruturas rodoviárias na sua Localidade?
- 2 - Tem notado algum desenvolvimento nos últimos anos no Posto Administrativo de Sabié?
- 3 - Tem visto algumas acções realizadas por parte do Governo Distrital no sentido de minimizar os constrangimentos da precariedade da infra-estrutura rodoviária no Posto Administrativo de Sabié?
- 4 - Tem ocorrido acidentes resultante da precariedade das infra-estruturas rodoviárias?
- 5 - Como tem sido a ligação da sua Localidade com os outros Povoados e pontos do Posto Administrativo e do Distrito?
- 6 - Em sua opinião qual seria a solução para a precariedade das infra-estruturas rodoviárias?
- 7 - Como avalia o preço dos produtos básicos na sua Localidade ou no Posto Administrativo?
- 8 - O que mais se produz na sua comunidade, e como são vendidos? Tem dificuldades em escoar a produção?
- 9 - Existe alguma empresa na Localidade?
- 10 - Tem conhecimento de algumas doenças resultantes do actual estado das infra-estruturas rodoviárias?
- 11 - A precariedade das infra-estruturas rodoviárias tem dificultado o acesso aos serviços de saúde para as mulheres, particularmente as gestantes, idosos e crianças?
- 12 - Como avalia a oferta de outros serviços básicos (saúde e educação) na Localidade?
- 13 - Têm sido realizadas reuniões com a população local para auscultação das suas necessidades e problemas?

Guião de Entrevista Administração Nacional de Estradas

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação intitulada "**Infra-estrutura Rodoviária e Sua Contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié**", Distrito de Moamba, para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração para a realização do presente trabalho.

Instituição: _____

Nome: _____

Cargo: _____

1 - Qual é a avaliação que faz das infra-estruturas rodoviárias existentes no Posto Administrativo de Sabié?

2 - Quais os tipos de estradas existentes no Posto Administrativo de Sábietà? E quais as que estão sobre a responsabilidade da ANE?

3 - Ao longo dos últimos 5 anos foi disponibilizado algum investimento direccionado a manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias para o Posto Administrativo de Sabié?

4 - Quais as vias de financiamento das infra-estruturas rodoviárias em Moçambique?

5 - Como é feita a escolha dos empreiteiros para a realização dos trabalhos de manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias a nível do Distrito? Tem feito uso da mão-de-obra local?

6 - De acordo com o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Distrito um dos constrangimentos encontrados pela população é a falta de um serviço de qualidade no que se refere as infra-estruturas rodoviárias, que soluções estão previstas a curto, médio e longo prazo para solucionar este problema?

7 - A Política Nacional de Estrada tem-se reflectido no Posto Administrativo de Sabié?

8 - Está em vista alguma Parceria-Público-Privado para solucionar o problema das infra-estruturas rodoviárias?

9 - Em sua opinião qual seria a solução para a precariedade das infra-estruturas rodoviárias.

Guião de entrevista aos Agentes Económicos

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação **intitulada " Infra-estrutura Rodoviária e Sua Contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié", Distrito de Moamba**, para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração para a realização do presente trabalho.

Empreendimento: _____

Nome: _____

Cargo: _____

1 - Qual a avaliação que faz da situação das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

2 - Quais as condições das estradas de acesso ao seu empreendimento?

3 - Quais os constrangimentos enfrentados na realização das suas actividades? Compra de matéria-prima escoamento de produtos, e outros?

4 - O/a senhor (a) considera a reabilitação das infra-estruturas rodoviárias como um dos instrumentos chave para o desenvolvimento do Posto Administrativo de Sabié?

5 - Que influências têm para o desenvolvimento Local?

6 - Quantos trabalhadores empregam no seu empreendimento? Todos eles residem no Posto Administrativo de Sabié ou na mesma Localidade onde se encontra o seu empreendimento?

7 - Tem visto algumas acções realizadas (envolvimento) por parte do Governo no sentido de minimizar os constrangimentos da precariedade das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sabié?

8 -Qual o cenário actual do Posto Administrativo de Sabié no que concerne a oferta de outras infra-estruturas económicas e sociais? Como avalia a oferta desses serviços?

9 - Em sua opinião qual seria a solução para o problema da precariedade das infra-estruturas rodoviárias local?

10 - Na sua óptica quais são os outros principais problemas que o Posto Administrativo enfrenta?

11 - Que medidas os responsáveis pela manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias podem adoptar para solucionar o problema destas infra-estruturas?

Guião de entrevista aos transportadores

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação **intitulada " Infra-estrutura Rodoviária e Sua Contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié", Distrito de Moamba**, para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração para a realização do presente trabalho.

Empreendimento _____

Nome: _____

Cargo: _____

1 - Qual a avaliação que faz da situação das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábíé?

2 - Quais os constrangimentos enfrentados na realização das suas actividades?

3 - O senhor considera a reabilitação das infra-estruturas rodoviárias como um dos instrumentos chave para o desenvolvimento do Posto Administrativo de Sábíé?

4 - Quais as rotas existentes no Posto Administrativo de Sábíé? Qual o preço destas rotas?

5 - Tem visto algumas acções realizadas por parte do Governo no sentido de minimizar os constrangimentos do estado precário em que se encontram as infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábíé?

6 - Qual o cenário actual do Posto Administrativo de Sábíé no que concerne a oferta de outras infra-estruturas económicas e sociais? Como avalia a oferta desses serviços?

7 - Em sua opinião qual seria a solução para o problema da precariedade das infra-estruturas rodoviárias local?

8 - Na sua óptica quais são os outros principais problemas que o Posto Administrativo enfrenta?

9 - Que medidas os responsáveis pela manutenção e reabilitação das infra-estruturas rodoviárias podem adoptar para solucionar o problema destas infra-estruturas?

Entrevistas a População

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação intitulada "**Infra-estrutura rodoviária e sua contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié, Distrito de Moamba**", para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração.

Local de Residência: _____

Há quanto tempo mora neste local? _____

Caso tenha chegado recentemente, de onde vem e porque mudou de residência?

Sexo: M () F ()

Faixa etária: 18 – 20 (), 21 – 30 (), 31 – 40 (), 41 – 50 (), 51 – 60 () + 60 ()

Nível académico: a) Elementar (), b) Elementar incompleto (), c) Básico (), d) Básico incompleto (), e) Médio (), f) Médio incompleto f) Superior ()

Estado civil: Solteiro (), Casado (), Divorciado (), e Viúvo ()

1 - Como o(a) Sr. (a) avalia a situação da infra-estrutura rodoviária no Posto Administrativo de Sábié?

2 - Como é feita a sua deslocação?

3 - Tem algum meio de transporte?

4 - O/A senhor/a considera as infra-estruturas rodoviárias importante para o desenvolvimento territorial do Posto Administrativo de Sábié?

5 - Qual o número do seu agregado familiar? Qual é o seu meio de sobrevivência?

6 - Como avalia o acesso aos serviços sociais básicos (saúde e educação) no Posto Administrativo de Sábié?

7 - Como fazem para se deslocar ao centro de saúde? As mulheres e os idosos têm enfrentado dificuldades para acederem aos serviços de saúde? Tem tido acesso aos programas de saúde preventiva?

8 - Tem surgido novas instituições ou serviços do Governo no Posto Administrativo de Sábié?
(Escola, casas para chefes das Localidades, unidades sanitárias, ou outros serviços).

9 - Tem sido usada a mão-de-obra local na manutenção/reabilitação das infra-estruturas rodoviárias no Posto Administrativo de Sábié?

10 - De uma maneira geral, como o/a Sr. (a) avalia a situação do desenvolvimento no Posto Administrativo de Sábié?

11 - Do seu ponto de vista, ao ser melhorada a infra-estrutura rodoviária no Posto Administrativo de Sábié estará a promover-se o seu desenvolvimento?

Guião de entrevista do extensionista

O presente trabalho visa a recolha de dados para análise, como parte da dissertação **intitulada " Infra-estrutura Rodoviária e Sua Contribuição no Desenvolvimento Territorial do Posto Administrativo de Sabié", Distrito de Moamba**, para obtenção do grau de Mestre em População e Desenvolvimento.

Agradece-se, desde já, a sua colaboração para a realização do presente trabalho.

Nome: _____

Cargo: _____

- 1- Quais as culturas produzidas no Posto Administrativo? Quais são as de rendimento e de exportação?
- 2- Número de agricultores familiares e comerciais?
- 3- Quantas associações agrícolas existem a nível do Posto Administrativo?
- 4- Quais as empresas agrícolas existentes no Posto Administrativo?
- 5- Quais as dificuldades encontradas pelos agricultores na sua actividade?
- 6- Tem enfrentado dificuldades para chegar aos agricultores ao realizar as suas actividades?
- 7- Têm sido realizadas feiras ao nível do Posto Administrativo? Quem são os participantes e quais os produtos comercializados nas feiras?