

Transportes Públicos

Baixa de Luanda é nevrálgica

Enquanto os principais operadores económicos não ousarem deslocalizar-se, a baixa de Luanda, onde se concentram os maiores negócios do país, vai continuar a ser o centro da capital, sendo que a nova Marginal será sempre o seu cartão-de-visita, sobretudo agora que se apresenta mais moderna e fresca. Júlio Pinto, um arquitecto que subscreve esta ideia, sublinha que, devido a este factor, bem como à sua localização privilegiada,



esta área vai continuar a atrair os maiores investimentos. No entanto, a verdade é que o centro de Luanda ainda apresenta sérias debilidades ao nível dos transportes, o que se reflecte na difícil mobilidade de pessoas e automóveis, quando estes últimos nem espaço para estacionamento têm, apesar da modernização da Baía.



Galiano Cahombo
galianocahombo.economiaemercado@gmail.com

O arquitecto Júlio Pinto defende que Luanda tem que estruturar urgentemente um outro centro urbano, capaz de se transformar numa grande “downtown”, ou grande centro da cidade, como solução para se reduzir a concentração de instituições e serviços, quer públicos, quer privados, que se verifica na baixa da capital do país. De facto, conforme explica, os pólos urbanos construídos recentemente, como o Kilamba, o Nova Vida ou o Patriota, estão longe de desempenhar este papel, nomeadamente por estarem muito afastados da costa marítima, terem reduzidos acessos, uma fraca capacidade de atracção de investimento e, acrescentamos nós, fraca ou inexistente oferta de serviços públicos fundamentais.

A fonte avança que nem mesmo o Kilamba, a mais emblemática entre os três pólos ou novas centralidades, poderá igualar, muito menos superar, o impacto do actual centro da baixa de Luanda, em particular, porque esta última conta com a vantajosa localização, próxima do litoral, zona que, em qualquer parte do mundo, nota, se destaca pelo seu enorme potencial de atracção de investimento, nomeadamente no domínio hoteleiro e turístico.

Júlio Pinto argumenta ainda que, ao tornar estes novos pólos urbanos pouco atractivos para investimentos económicos e financeiros, em conjunto com o afastamento da faixa costeira, consolida-se o papel de “downtown” da baixa de Luanda. Com efeito, não é o facto administrativo de se ter conseguido levar uma parte da cidade ou, pelo menos, um grande leque de novas construções para o Kilamba, que leva a que este pólo se vá converter num importante ponto de concentração de actividades económico-financeiras.

Tomando por líquido que os poderes públicos conheciam e interpretaram estas necessidades de desconcentração e descentralização, considera-se que a

► planificação técnica e a construção do Kilamba, por exemplo, deviam incluir a deslocalização de grandes grupos económico-financeiros, pois a sua ausência anula o impacto económico e financeiro do pólo, posicionando-os muito abaixo da grande cidade capital, discorre o arquitecto. É que o que é visível é que os grandes projectos de investimento hoteleiros, comerciais e de serviços continuam a nascer no centro da cidade. A título de exemplo, Júlio Pinto nota que os empreendimentos Sodimo e nova Chicala,, bem podiam ser desenvolvidos numa outra zona, mas não o foram porque o grande centro económico e financeiro continua a ser a baixa de Luanda.

Em sua opinião, se estes grupos fossem audazes ao ponto de se expandirem pelo país, o entrevistado da Economia & Mercado augura que a restante parte do segmento económico e financeiro iria certamente acompanhá-los, porque, como diz a sociologia urbana, sendo a periferia reservada aos mais fracos, na selva urbana, a presença dos mais fortes transforma qualquer lugar em centro multifuncional. Logo, enquanto estes permanecerem estáticos, a periferia será sempre fraca.

Mais; se os serviços públicos e os centros de decisão governamental também se descentralizassem, o sucesso e objectivos das novas centralidades seriam muito mais facilmente alcançados.

Não é só uma questão de transportes

Mas a realidade é outra, pois “o centro do país e da capital é a baixa de Luanda”, acentua Júlio Pinto, o que leva a que, diariamente, se desloquem para o núcleo da capital milhares de pessoas, tornando mais difícil a gestão dos transportes públicos.

Sobre a questão dos transportes, recorde-se que, de algum tempo a esta parte, se tem levantado o debate sobre a possível proibição dos taxistas, vulgos candongueiros, circularem na baixa de Luanda, ficando esta função reservada apenas aos autocarros, com vista a conferir-se uma maior fluidez ao trânsito, mas ainda não foi apresentada

Os pólos urbanos construídos recentemente, como o Kilamba, o Nova Vida ou o Patriota, estão longe de desempenhar este papel de centralidade, nomeadamente por estarem muito afastados da costa marítima, terem reduzidos acessos, uma fraca capacidade de atracção de investimento e ainda, acrescentamos nós, fraca ou inexistente oferta de serviços públicos fundamentais.

nenhuma conclusão sobre este assunto. Certo é que uma das principais causas de congestionamento da zona da Marginal é o crescimento que a baixa de Luanda vem registando. De acordo com o arquitecto Francisco José (Chico Zé), da Art & Design, de 30 em 30 anos a população de Luanda tende a crescer mais de dez vezes, tendo evoluído, de facto, entre 1945 e 1974 de 40 mil para 475 mil; e entre 1974 e 2006, para mais de 4 milhões.

Chico Zé, igualmente professor de geografia urbana do Departamento de Arquitectura da Faculdade de Engenharia da Universidade Agostinho Neto, considera que até 1974 “a cidade jogava um papel de placa giratória, mas de lá para cá passou a assumir-se como infraestrutura fixatória”.

Júlio Pinto acrescenta que este crescimento não se tem feito acompanhar do aumento e da melhoria de infraestruturas, resultando daí a escassez e a degradação dos cuidados ambientais, de saneamento ou de regulação viária, entre outros.



Na Marginal, por exemplo, as águas pluviais e residuais faziam retorno, ilustra esta fonte, lembrando que nessa altura não se podia circular de automóvel, muito menos a pé. Neste quadro, este arquitecto não se surpreende pelo facto de a baixa de Luanda ser um dos principais destinos das despesas relacionadas com a construção e reabilitação de infraestruturas porque, para além da sua localização vantajosa e de hospedar os maiores operadores económicos e financeiros, bem como os principais centros de decisão e serviços públicos, alberga também o maior segmento populacional e, consequentemente, concentra o maior volume de problemas. Assim questiona-se: “seria razoável prestar maior atenção a uma outra zona, quando os problemas estão na baixa de Luanda? Se o crescimento estava e continua aqui, por que razão os melhoramentos haviam de estar fora?”, interroga-se. Para este arquitecto, as pessoas com mais poder económico e financeiro



vão continuar a fixar-se na zona urbana, já que, apesar de a tendência mostrar que se vive melhor na periferia, o certo é que se trabalha melhor no centro e, em virtude da insuficiência de infraestruturas rodoviárias fora da cidade de Luanda, capazes de criar condições favoráveis para se aceder rápida e facilmente ao centro, as famílias passam a semana inteira na baixa e os finais de semana na periferia.

Para ilustrar, lembra que basta ter presente que quem sai do Nova Vida ou do Kilamba Kiáxi, no sentido da cidade, tem apenas duas vias, ilustra. Por um lado, pode ir-se pelo sul, pelo Rocha Pinto, seguindo a Avenida 21 de Janeiro, ou pela Samba, pela Estrada Directa, que transcorre a circunscrição ao comprido. Por outro, pode simplesmente seguir pela Avenida Pedro de Castro Van-Dúnem (Loy) e continuar pela Avenida Deolinda Rodrigues.

Mais; os moradores destas duas zonas partilham estas vias com os do Benfica, de Viana e de Talatona, mas se houvesse alternativas não precisariam de fazê-lo. Acresce que, se não estivesse tudo

Se não estivesse tudo concentrado no centro da capital, uma grande percentagem das pessoas que moram nestas novas centralidades não teriam que, diariamente, ir trabalhar ou tratar de assuntos ao centro da cidade, diminuindo, claramente, a pressão sobre as vias de acesso a Luanda e as fragilidades do sistema de transportes, bem como o caos do trânsito.

concentrado no centro da capital, uma grande percentagem das pessoas que moram nestas novas centralidades não teriam que, diariamente, ir trabalhar ou tratar de assuntos ao centro da cidade, diminuindo, claramente, a pressão sobre as vias de acesso a Luanda e as fragilidades do sistema de transportes, bem como o caos do trânsito.

Descentralizar e criar estacionamento

Em Julho de 2012, o padre Adriano Elias, líder de uma das congregações católicas de Viana, defendeu que a chave do problema do estacionamento abusivo e da exiguidade de espaço para estacionamento é na desconcentração das estruturas administrativas.

O sacerdote sugeriu, na altura, que se acomodassem alguns ministérios em Talatona e no Kilamba Kiáxi, logo que o projecto Nova Vida fosse concluído, ou ainda em Cabinda e Lobito, levando a que uma parte dos funcionários se deslocasse do centro de Luanda - o que resultaria numa melhoria no tráfego rodoviário.

Adriano Elias fez estas declarações

depois de ter pago uma multa no valor de 85 mil kwanzas por estacionamento abusivo nos arredores da Cidade Alta, em Luanda. Na altura, o sacerdote reconheceu que tinha violado o Código de Condução e que "era imprescindível e urgente disciplinar o trânsito", mas também considerou que o valor da sanção aplicada à infracção era muito elevado, enquanto na opinião do director de comunicação e imagem da Direcção Nacional de Viação e Trânsito (DNVT), intendente Angelino Sarrote, a coima ainda era muito baixa.

A lei estabelece, para todo e qualquer estacionamento abusivo, uma multa de 40 000 kwanzas, sem contar com as taxas adicionais referentes à remoção e ao estacionamento. Tudo junto, quem estaciona mal arrisca-se a pagar 100 000 kwanzas.

Com o aumento da população e do parque automóvel em Luanda, também aumenta o nível de congestionamento do tráfego rodoviário, como se verificava, por exemplo, na Marginal antiga, com uma estrada composta por duas faixas com sentidos opostos. Além disso, a inclusão de parques de estacionamento vem prestar um valioso serviço aos condutores de veículos automóveis que trabalham, estudam ou que estão no cumprimento de outros deveres, os quais, em troca de uma contrapartida razoável, estão dispostos a reduzir os riscos e o sacrifício de terem de deixar as suas viaturas em locais distantes e inseguros.

Entretanto, recentemente, o arquitecto Francelino Ferreira defendeu, em entrevista à Angop, a criação de parques de estacionamento em pisos nas zonas circunvizinhas à baixa de Luanda para ajudar a desafogar o trânsito e permitir a segurança dos automóveis.

De acordo com este, a baixa da cidade é muito movimentada por pessoas e veículos, o que a torna numa zona de difícil circulação, daí ser imperioso criar de estacionamentos em zonas adjacentes.

Ao reduzir os estacionamentos abusivos, os parques da Nova Marginal também dão maior mobilidade e segurança ao tráfego automóvel e pedonal. ■