



Transportes Públicos

Caos total

Diariamente, milhares de pessoas enchem as estradas em direcção ao centro de Luanda, provenientes de zonas como o Benfica, Cacuaco e Viana, enfrentando vários problemas no trânsito, decorrentes da ainda débil rede de transportes públicos. Em 2008, o Governo, através do Ministério dos Transportes, iniciou a entrega de autocarros a todas as operadoras do país, porém, a medida nada alterou as carências da população. Entretanto, um estudo técnico sobre o estado de estrangulamento do sistema de transportes públicos de Luanda, identifica a “deficiente gestão dos meios como uma das causas principais do problema”, revela o site Africa Monitor. Por seu turno, as operadoras defendem-se retorquindo que enfrentam muitas dificuldades para circular com os seus autocarros na via pública, assim como se queixam do mau estacionamento de viaturas no casco urbano e dos transtornos causados pela reparação de algumas vias estruturantes da cidade capital.

Edjail dos Santos

edjailsantos.economiaemercado@gmail.com

Os números não são públicos, porém, em 2008, o Estado angolano iniciou um mega investimento na compra de autocarros.

Na primeira remessa, quase 900 veículos novos foram comprados para Luanda, englobados num projecto que visava minimizar os problemas diários provocados pelo trânsito caótico da capital angolana. Destes veículos, 630 oriundos da China e 250, de marca Volvo, de origem brasileira, foram encomendados pelo Governo à Auto-Sueco Angola.

O Ministro dos Transportes, Augusto Tomás, revelou, recentemente, que o seu pelouro desenvolveu um conjunto de acções que contemplam a distribuição de mais de 5 mil autocarros em todo o país para o transporte interprovincial, intermunicipal e urbano, para além da entrega de 500 táxis para serviços personalizados, entre outras iniciativas. O governante falava durante um encontro com o vice-presidente do Conselho de Ministros de Cuba, Ricardo Cabrisas Ruíz, com quem abordou as relações de cooperação no domínio dos transportes.

No entanto, um estudo técnico sobre o

Em 2008, ano em que foram adquiridos os meios, o Ministério dos Transportes, só de investimentos públicos, teve um encargo de

**45 mil
833 milhões
480 mil 626**
kwanzas.

estado de estrangulamento do sistema de transportes públicos de Luanda identifica a “deficiente gestão dos meios” por parte dos operadores como uma das principais causas do problema deste sector, na cidade. O documento sugere medidas urgentes que tornem a gestão das empresas de transporte mais eficientes, incluindo a celebração de contratos de gestão com parceiros estrangeiros, segundo o site Africa Monitor.

Ainda quanto à má gestão dos meios, Egildo Ferraz Béu, director-geral adjunto da Macon, justifica que o tarifário existente e a ausência de corredores dedicados à circulação de autocarros, praticamente inviabilizam a solução para os transportes públicos urbanos em Angola, particularmente Luanda. “Nas mais diversas ocasiões em que tivemos oportunidade de nos expressar junto das autoridades, deixámos claro que a tarifa que é hoje praticada no sistema urbano está completamente desfasada, não cobrindo nem metade dos custos dos operadores”, desabafa a fonte, numa entrevista ao jornal O País. Quanto à solução dos comboios, o supracitado relatório dá nota negativa ao caso da linha Luanda-Viana, do Caminho-de-Ferro de Luanda que, apesar de não estar sujeita aos efeitos dos congestionamentos do trânsito automóvel, que afecta o funcionamento

2012

Foram prometidos contratos de construção e fornecimento de quatro embarcações rápidas, com capacidade para o transporte de 800 passageiros.

20 000»

viaturas circulam na província de Luanda de serviço informal de táxi, mas apenas 5.500 estão legalizadas pela Autoridade de Transportes de Luanda.

Os registos dos últimos sete anos (2006- até o 1º semestre de 2012) apontam para 1. 185.213 veículos matriculados.

Em 2008, o Estado angolano iniciou um mega investimento com a compra de

900 autocarros

para Luanda. Destes veículos, 630 oriundos da China e 250, de marca Volvo, de origem brasileira, foram encomendados pelo Governo à Auto-Sueco Angola.



Augusto Tomás revelou que o seu pelouro desenvolveu acções que contemplam a distribuição de mais de 5 mil autocarros em todo o país para o transporte interprovincial, intermunicipal e urbano, para além da entrega de 500 táxis para serviços personalizados.

Existem

5 operadoras
de transporte público
(TCUL, SGO, MACON, TURA e
ANGOAUSTRAL.

Em 2008, ano em que foram adquiridos os meios, o Ministério dos Transportes, só de investimentos públicos, teve um encargo de

**45 mil 833 milhões
480 mil 626** kwanzas.

”

Melhores transportes públicos irão reduzir os custos de negócio, aumentar a confiança dos investidores e melhorar o ambiente geral para o sector privado”, refere o relatório do The Economist Intelligence Unit.

- da rede de autocarros públicos, só faz duas a três viagens por dia entre os dois pontos.

Investimentos falidos?

Mas se os números de autocarros distribuídos já por si impressionam, há ainda a considerar a grande questão, ou seja, estes não melhoraram a oferta de transportes públicos na capital, sendo que os meios distribuídos ainda nem sequer começaram a ser pagos pelas operadoras, embora grande parte deles já estejam em mau estado.

Beneficiaram desta empreitada as operadoras TCUL, SGO, MACON, TURA e ANGOAUSTRAL, que receberam veículos novos, actualmente utilizados nas deslocações intermunicipais e interprovinciais, sendo que a intenção era oferecer maior conforto no transporte dos cidadãos e reduzir o fluxo de passageiros nas paragens.

Segundo apurou a Economia & Mercado, cada operadora terá de pagar cerca de 200 mil dólares por cada autocarro, um valor que terá de ser renegociado, pois tem sido contestado pelas beneficiárias. “Estes autocarros, na China, estão



O Ministro dos Transportes, Augusto Tomás, revelou, recentemente, que o seu pelouro desenvolveu um conjunto de acções que contemplam a distribuição de mais de 5 mil autocarros em todo o país para o transporte interprovincial, intermunicipal e urbano, para além da entrega de 500 táxis para serviços personalizados, entre outras iniciativas.

muito mais baratos, abaixo dos 100 mil dólares, por isso não podemos pagar esse valor, conforme tem sido avançado”, argumenta uma fonte ligada à gestão de uma das operadoras.

Os valores globais da compra dos 5 mil autocarros nunca foram revelados. A Economia & Mercado solicitou uma entrevista ao Ministério dos Transportes, com vista a obter mais informações sobre estes e outros aspectos, porém, apesar da autorização do Ministro Augusto Tomás, até à data do fecho da presente edição a mesma não chegou a acontecer. No entanto, em 2008, ano em que foram adquiridos os meios, o Ministério dos Transportes, só ao nível dos investimentos públicos, teve um encargo de 45 mil 833 milhões 480 mil 626 kwanzas.

The Economist perspectiva melhorias

As novas infraestruturas de transportes previstas para Luanda, incluindo comboios suburbanos, vão estimular o



crescimento económico angolano, afirma o The Economist Intelligence Unit (EIU). Entre os vários projectos de modernização da rede de transportes da capital, apresentados pelo Governo no início de 2013, está o prolongamento, até ao centro de Luanda, da linha ferroviária para a Zona Económica Especial de Viana, lê-se na informação veiculada pelo site Macauhub.

“Isto vai tornar o transporte ferroviário mais atractivo para os trabalhadores de ‘colarinho branco’, particularmente do sector petrolífero, dada a proximidade da estação em relação à principal base de logística petrolífera, a empresa Sonils”, refere o EIU no seu mais recente relatório sobre Angola.

O documento refere que, após uma paralisação de 20 anos, o transporte de cargas por caminho-de-ferro em Angola a partir do Porto de Luanda foi reiniciado em Março passado. Aparecem ainda em destaque as declarações de Augusto da Silva Tomás

anunciando que estão em curso estudos para mais três linhas ferroviárias: uma ligando o centro de Luanda ao subúrbio de Talatona (sul da capital), uma segunda até ao distrito de Kilamba Kiaxi, novo centro habitacional de grandes dimensões e uma terceira para o novo aeroporto, em construção no Bom Jesus. Entre as várias medidas que estão a ser estudadas, inclui-se também a criação de uma linha ferroviária que vai ligar Angola às vizinhas repúblicas da Zâmbia e da Namíbia, a fim de intensificar as relações comerciais entre os três países. Com a reconstrução das linhas de caminho-de-ferro, conseguida, em grande medida, com o financiamento e intervenção de empresas chinesas, a par de melhor acesso à doca seca próxima de Viana, a dimensão dos fretes aumentará, o que deverá lentamente reduzir o número de veículos pesados que entopem ruas estreitas e por vezes se avariavam nalgumas das principais artérias da capital, afirma a EIU.

“Melhores transportes públicos irão reduzir os custos de negócio, aumentar a confiança dos investidores e melhorar o ambiente geral para o sector privado”, refere o relatório.

Por definir, salienta, está a data dos projectos, que podem estar a alguns anos de distância, encorajando desde já as pessoas a comprar propriedades em novas zonas da periferia que actualmente são pouco atractivas por causa da falta de alternativas de transportes.

“Estes projectos vão melhorar as infraestruturas de Luanda e levar a um mais rápido crescimento económico”, refere a EIU, que mantém as suas previsões para o país inalteradas até ao início da construção.

No ano passado, o Governo angolano disse estar a estudar a fusão das principais empresas de caminhos-de-ferro do país – Benguela (CFB), Luanda (CFL) e Moçâmedes (CFM) – tendo em vista a venda parcial do seu capital a investidores privados. ■