

Frente-a-Frente

# Transportes públicos são um pontapé na produtividade

Sobre o tema desta edição, a Economia & Mercado juntou as opiniões de José Oliveira, docente universitário na Universidade Católica de Angola, e de Mário Silva, director geral da empresa pública de transportes públicos TCUL. Tanto o docente universitário, especialista na área da energia, mas igualmente atento à realidade nacional da nossa rede de transportes públicos, como o director geral da TCUL, são unânimes em considerar que as lacunas neste domínio, particularmente em Luanda, afectam negativamente a produtividade do país, avançando com a necessidade de se implementarem medidas correctivas, nomeadamente quanto à criação de vias exclusivas para transportes públicos, melhoria do estado das estradas, regulação da actividade dos candongueiros e garantias de assistência técnica aos milhares de autocarros adquiridos pelo Executivo. Contudo, quanto à avaliação do trabalho feito até aqui, dos resultados dos investimentos e das estratégias a seguir, estas merecem apreciações distintas. Confira a seguir duas faces de uma mesma moeda.

**Edjall dos Santos**  
edjallsantos.economiaemercado@gmail.com

**Economia & Mercado (E&M)** - Como avalia o sector dos transportes em Angola e em que medida ele deverá ser uma prioridade ao nível de investimentos por parte do Executivo?

**José Oliveira (JO)** - Limitando-nos aos transportes públicos, em especial dentro das cidades, entendo que já é tempo de se fazer um programa a médio prazo para o seu desenvolvimento, de modo a satisfazer, pelo menos, 50% das necessidades dos angolanos que vivem em meios urbanos e periurbanos. Qualquer cidade, hoje, tem a necessidade de dispor de transportes colectivos, seja num país desenvolvido ou subdesenvolvido, como é o nosso caso. A situação de Luanda

ainda é mais paradigmática, pois em parte alguma do mundo uma cidade com mais de três milhões de habitantes e uma extensão de mais de 1 000 km<sup>2</sup> pode ter a mobilidade necessária ao seu dia-a-dia sem ter um bom serviço de transportes públicos! Assim sendo, acho que ninguém deve ter dúvidas que o investimento em transportes colectivos, nas principais cidades angolanas, deve ser uma prioridade. Mas, atenção: investir em transportes públicos não é comprar autocarros; é muito mais do que isso, pois, para além de ter a ver com as vias rodoviárias/ferroviárias, exige um planeamento detalhado e concebido por especialistas, a implementar a médio prazo e distinto para cada cidade, consoante as condições concretas de cada uma.

**Mário Silva (MS)** - O sector dos transportes, constitui a espinha dorsal de qualquer economia. É o impulsor

do desenvolvimento dos países, pois, possibilita e facilita a circulação de pessoas e bens nas suas deslocações quotidianas. Em Angola, este sector está a desenvolver-se, na medida que a dinâmica de toda economia assim o exige. Podemos considerar que o seu desenvolvimento é bastante positivo se olharmos para o excelente trabalho já efectuado. Graças a esse trabalho temos os aeroportos, portos e caminhos-de-ferro reabilitados, possibilitando a locomoção de pessoas e bens. Porém, embora se possa considerar um desempenho positivo, existe ainda muito por se fazer, porquanto o trabalho deve ter um carácter de continuidade para limar arestas e traçar novas metas. Deve-se trabalhar para a integração da rede de transportes e adequá-la aos objectivos de desenvolvimento nacional e regional, facilitando o processo de desenvolvimento económico e facilitando as políticas territoriais e populacionais.

**E&M** - Que impacto socioeconómico tem o funcionamento, a meio gás, dos nossos transportes públicos?

**JO** - Naturalmente que tem um impacto negativo por várias razões. Abordando alguns dos aspectos negativos mais visíveis, aplicados a Luanda, temos, do ponto de vista social, as longas horas diárias, acima do normal, que são exigidas aos trabalhadores, a elevada percentagem que os transportes absorvem dos salários de cada um – especialmente da mão-de-obra não qualificada que usa os “azulinhos” – e o stress permanente pela demora na chegada ao destino, devido aos engarrafamentos, pelo congestionamento do tráfego.

Ao nível económico, a ausência de transportes colectivos urbanos e a consequente intensificação do tráfego rodoviário, tem influência negativa na produtividade – de todos os que se têm de deslocar – no aumento do consumo de combustíveis e da poluição – o trânsito lento consome e polui pelo menos o dobro do normal -, isto para só falar nos aspectos mais directos e

”

Ao nível económico, a ausência de transportes colectivos urbanos e a consequente intensificação do tráfego rodoviário, tem influência negativa na produtividade”, José Oliveira.

”

A limitação de funcionamento dos transportes públicos, traz muitos prejuízos à economia, pois, uma boa parte dos trabalhadores (sendo eles por conta própria ou de outrem), utilizam os transportes públicos nas suas deslocações”, Mário Silva.

observáveis por qualquer cidadão.

**MS** - A limitação de funcionamento dos transportes públicos, traz muitos prejuízos à economia, pois, uma boa parte dos trabalhadores (sendo eles por conta própria ou de outrem), utilizam os transportes públicos nas suas deslocações. A não existência destes, provoca consideráveis atrasos nos seus centros de trabalho e, concomitantemente, a redução no seu desempenho. Lógico, tudo isto se irá repercutir no rendimento per capita e no conjunto de bens e serviços produzidos.

**E&M** - A questão da durabilidade e qualidade dos autocarros vindos da China é muito discutida. Como encara este assunto?

**JO** - Também já ouvi comentários idênticos sobre essa compra. O problema neste, como noutros casos, consiste em compras ao estrangeiro feitas por entidades que nada têm a ver com o utilizador; nem sabem fazer as escolhas



técnicas básicas. Nós já tivemos compras de centrais eléctricas que não funcionam porque não foram compradas por quem entende do assunto, que são as empresas do sector e não os organismos públicos do Executivo. Na China pode-se comprar equipamentos de qualidade. Depende de quem compra.

Em veículos automóveis, o problema da manutenção é essencial e, por isso, nos países organizados, só se pode equipar empresas com frotas que tenham representantes das marcas com idoneidade reconhecida. Aqui entre nós, há uns iluminados que ainda podem esbanjar o nosso dinheiro a seu bel-prazer e depois fazem aquisições que não servem ao fim a que se destinavam. E lá se vão para o buraco mais uns milhões!

**MS** - A durabilidade e qualidade dos autocarros importados da República Popular da China, não são questionáveis. A meu ver, a questão fundamental reside no nível de assistência técnica e no estado das vias de circulação. Se esses dois aspectos estiverem afinados, os problemas de durabilidade e qualidade não se colocam com muita acuidade. No meu ponto de vista, existem autocarros chineses robustos e de boa qualidade.

**E&M** - Quais devem, na sua opinião, ser as estratégias mais prementes para a melhoria gradual do sector?

**JO** - Em primeiro lugar não sou especialista de transportes públicos e, portanto, o que aqui posso referir tem mais a ver com questões de carácter geral.

Começo por referir que, em meu entender, qualquer solução a estudar para o trânsito em Luanda – e provavelmente nas nossas principais cidades – para além de várias medidas específicas, tem de se enquadrar e definir a actuação dos “azulinhos” – ao desempenharem há tantos anos quase a única saída para a movimentação dos trabalhadores já merecem deixar de ser chamados de candongueiros, que tem uma conotação negativa – a troco destes

”  
nos países organizados, só se pode equipar empresas com frotas que tenham representantes das marcas com idoneidade reconhecida. Aqui entre nós, há uns iluminados que ainda podem esbanjar o nosso dinheiro a seu bel-prazer (...)”, José Oliveira.

também passarem a trabalhar com preços e em áreas definidas, mesmo que superiores aos dos autocarros.

Outro aspecto que me parece essencial, e não é difícil de implementar, é que aos veículos de transporte colectivo, sejam eles autocarros, táxis ou azulinhos, têm de ser atribuídas faixas de rodagem exclusivas, em todas as vias em que tal seja possível e que já são muitas nas nossas cidades principais.

Um terceiro ponto que, inclusive, pode melhorar em simultâneo o rendimento das empresas de transportes urbanos e diminuir o custo unitário do bilhete para os utentes, é a criação do passe mensal, a preços reduzidos cuja diferença tem de ser subsidiada pelo OGE.

Com um sistema de passe alargado aos milhares de trabalhadores que, em qualquer cidade, usam os transportes colectivos e quando estes tenham capacidade para mais de 60% das necessidades, o preço unitário do bilhete avulso pode deixar de ser subsidiado e ser aumentado para além dos valores actuais que são muito baixos.

**MS** - As estratégias para o melhoramento do sector dos transportes, encontram-se plasmadas nos planos do Executivo,

podendo-se destacar a permanente formação e capacitação dos quadros do sector, desenvolvimento de programas para a manutenção preventiva dos equipamentos do sector, consolidação da rede de transportes públicos e do processo da modernização dos aeroportos, relançamento da actividade marítima nacional e internacional, bem como a conclusão da reabilitação dos caminhos-de-ferro, entre outras.

**E&M** - E a anarquia da circulação de peões? Deve igualmente merecer uma atenção particular?

**JO** - Esta é outra situação que tem de ser resolvida quanto antes, nomeadamente nas vias rápidas. Não é admissível que se invistam dezenas de milhões de dólares em vias rápidas que depois passam a funcionar como vias lentas devido à falta de condições – passagens aéreas – e à indisciplina dos peões.

Luanda está cheia de exemplos deste tipo que têm de ser corrigidos sob pena de não termos trânsito fluido, dificultando qualquer solução de transportes públicos que se venha a adoptar.

**E&M** - Quanto aos táxis, vulgo candongueiros?

**MS** - Necessários. Porém, devem ser devidamente controlados. O que se passa no caso específico de Luanda é o deficiente ordenamento do trânsito. A revisão e aplicação de regulamentação será bem-vinda. Possibilitará melhor e maior fluidez do trânsito. A meu ver, devem ser impostos limites de circulação dos táxis colectivos e a nossa polícia ser um bocado mais rigorosa na aplicação de multas pesadas aos infractores.

**E&M** - Que comentário lhe merece o facto de as medidas tomadas pelo Executivo não terem resolvido o problema dos transportes públicos?

**JO** - A percepção que tenho é que, para além do que se fez logo após a independência, quando tivemos os volvos articulados e Luanda não tinha sequer um quinto das necessidades de hoje, não se tem desenvolvido

e implementado uma política de transportes públicos – pela simples razão de que essa política nem existe – e apenas se tem tomado medidas avulso que pouco mais consistem do que na compra de umas dezenas de autocarros. Mais recentemente tentou introduzir-se algum transporte ferroviário, mas sem grandes efeitos práticos. Uma cidade como Luanda precisa de um estudo a efectuar por especialistas de trânsito que dê origem a um plano global e a uma estratégia de implementação a médio prazo. Vamos ter de investir muito dinheiro, durante alguns anos, para termos transportes colectivos urbanos dignos deste nome.

**MS** - Para um país que não tinha nenhum sistema de transportes públicos, as medidas tomadas melhoraram substancialmente essa actividade. Julgo que estas devem ser consolidadas e complementadas para atingirem o seu objectivo.

**E&M** - Em Luanda, a descentralização dos serviços da baixa para outras zonas parece “inexistente”, na medida em que continuam a ser construídos grandes edifícios que contribuem para o caos do trânsito na capital. Que comentário lhe merece este assunto?

**JO** - Aqui há varias coisas distintas a considerar. O que se deve descentralizar numa grande cidade são os serviços públicos para que um morador do Cazenga não tenha de vir à baixa para tratar dum assunto. Agora, qualquer grande cidade tem zonas nobres onde se estabelecem as grandes empresas, bancos, etc, e a maioria das pequenas e médias empresas que com aquelas têm negócios, dando origem a grandes prédios de escritórios. Os problemas do trânsito na baixa de Luanda, em meu entender, são o resultado da inexistência de transportes públicos, obrigando a maioria das pessoas a trazer a sua viatura, criando uma necessidade de estacionamento que não existe. Os parques de estacionamento da nova marginal poderão melhorar consideravelmente

”

Deve-se trabalhar para a integração da rede de transportes e adequá-la aos objectivos de desenvolvimento nacional e regional, facilitando o processo de desenvolvimento económico e facilitando as políticas territoriais e populacionais”,  
Mário Silva.

o trânsito da baixa desde que não pratiquem preços muito elevados, para serem usados em pleno.

O que é grave na baixa de Luanda, segundo alguns conceituados técnicos, são os problemas de saneamento pois as suas estruturas físicas não estão dimensionadas para a grande volumetria na área com os grandes prédios construídos, em construção e a construir. Mas esse é outro tema.

**MS** - A reconstrução de um país não se faz de um dia para o outro. É necessário dar tempo para preparar o terreno, semear, crescer e, depois, colher. Isto é válido para tudo! O Presidente Lincoln (EUA) dizia: “é necessário caminhar sempre, mas devagar e nunca regressar”. Assistimos já á descentralização de alguns serviços para os demais municípios. Creio que essa actividade terá continuidade.

**E&M** - Há muito que se fala da possibilidade do metro e dos ferryboats constituírem uma parte da solução. São viáveis tais alternativas e investimentos?

**JO** - Um país que ainda não organizou

os seus transportes públicos com base em autocarros não me parece sensato que pense no mais dispendioso meio de transporte colectivo que é o metro, mesmo de superfície! Agora, aceito a ideia de que se aproveite, no futuro, a linha de caminho-de-ferro Luanda/Viana e a sua possível extensão a novas centralidades, como parte de um sistema integrado de transportes colectivos. Mas antes tem de se começar, como em todo o mundo, pelos autocarros. Sendo Angola um país com boas relações com o Brasil, poderia convidar um dos seus especialistas para estudar as soluções para o transporte colectivo em Luanda. O criador brasileiro do sistema de transporte público usado em Curitiba é consultor de algumas das maiores cidades americanas e europeias para análise de soluções de transporte colectivo.

Ainda o ano passado foi a Nova Iorque para dar o seu parecer a algumas novas soluções que a cidade quer implementar. Talvez fosse um investimento útil e barato trazê-lo cá. Verão o que ele vos dirá do metro e dos ferryboats!

**MS** - As grandes cidades do mundo utilizam esses meios de locomoção. Nessas, não existem problemas de transportes públicos. Julgo que será viável e vantajosa a introdução de metro e ferryboats.

**E&M** - Até lá, vias exclusivas para os transportes públicos ajudariam a minimizar o problema?

**MS** - Claro que sim. As vias exclusivas aumentariam a velocidade comercial e, simultaneamente, o transporte de passageiros. Porém, no caso de Luanda, deverão ser tomadas as devidas medidas colaterais, nomeadamente, a reorganização do trânsito e o seu permanente controlo. ✶

*Nota: Por motivos de agenda dos entrevistados, estas entrevistas foram feitas por email e são reproduzidas praticamente na íntegra. O frente-a-frente foi uma opção editorial da Economia & Mercado.*