



Transportes Públicos

Promessas não cumpridas

Em resposta aos problemas de transportes públicos que Luanda vive, o Governo prometeu criar uma alternativa marítima, os ferryboats, mas a verdade é que essa promessa já remonta a 2008 e, até agora, nada, apesar de, no primeiro trimestre do ano passado, o compromisso ter sido reforçado pelo Ministro dos Transportes, Augusto Tomás. Quanto ao Metro, a resposta é “nim”, ou seja, nem não nem sim, embora a imprensa avance, na voz de um diplomata angolano, que o projecto está em mãos de uma empresa da Malásia.

Edjail dos Santos
edjailsantos.economiaemercado@gmail.com

O Executivo angolano aprovou, em Março de 2012, contratos de construção e fornecimento de quatro embarcações rápidas, com capacidade para o transporte de 800 passageiros, destinadas a operar em Luanda, tendo também aprovado um outro contrato para a construção e exploração de terminais marítimos para embarque e desembarque de passageiros. Segundo o Ministro dos Transportes, Augusto Tomás, os terminais marítimos, na altura em construção, funcionarão no prazo de três ou quatro meses, ou

Augusto da Silva Tomás, em declarações proferidas no Huambo, na abertura de um seminário sobre o sistema ferroviário angolano, garantiu que serão criadas as três linhas de passageiros, enquadradas “nas medidas estruturantes” que estão a ser estudadas pelo seu ministério.



seja, Agosto do ano passado, período em que já estariam montadas as linhas a partir do Museu da Escravidão, Macoco, Mussulo, Benfica, Chicala e Porto de Luanda, para terminar, este ano, com a construção das infra-estruturas de Cacuaco e do Panguila.

Deste projecto, segundo frisou o titular dos transportes, constava, também, a construção de infraestruturas terrestres para servir de apoio aos terminais marítimos, as quais vão englobar lojas, bancos, áreas de serviços e lazer e parques de estacionamento de viaturas. Porém, até ao momento, quase nada se vislumbra das promessas do pelouro de Augusto Tomás. As embarcações seriam quatro e, de acordo com os compromissos, já deviam estar no país para amenizar a

dramática situação nas rotas supracitadas, contribuindo para reduzir o caos no trânsito de Luanda, segundo a conclusão a que se chegou depois de um estudo do Ministério dos Transportes para apurar os centros de maior aglomeração populacional na periferia de Luanda, com destaque para as regiões de Benfica e Cacuaco. As linhas de ferryboat terão como ponto final o terminal do Porto de Luanda.

Entretanto, nem todos são unânimes quanto à alternativa marítima, sendo uma das vozes críticas o presidente da Associação Industrial de Angola, José Severino, para quem, avançar com os transportes marítimos, os ferryboats, é uma decisão precipitada, pois é um negócio de muita indisciplina que carece de

O Executivo aprovou, em Março de 2012, contratos de construção e fornecimento de quatro embarcações rápidas, com capacidade para o transporte de 800 passageiros, destinadas a operar em Luanda, tendo também aprovado um outro contrato para a construção e exploração de terminais marítimos para embarque e desembarque de passageiros. Até agora, nada se concretizou.

grande fiscalização do Estado com a agravante de o mar ser muito perigoso. Mas o director da WAPO, empresa de serviços transporte, avança que muito boas alternativas de transportes complementares têm sido implementadas pelo Ministério dos Transportes

nos últimos cinco anos. "O ferryboat, para quem vai do Benfica a Luanda, é uma ótima opção, sendo que as pessoas não precisam trazer o carro para a cidade, mas temos péssimos hábitos, pois queremos ir com o carro para todo o lado", critica José Manuel "Rasak".

► E "Metro Luanda"?

No final de 2010, o Governo anunciou que a capital do país teria um metropolitano de superfície que asseguraria apenas a ligação Cacuo/Benfica. No entanto desconhece-se a data para o arranque da empreitada, mas sabe-se, desde aquela data, que a construção estaria a cargo da MPK, uma empresa da Malásia que já colabora com o Estado angolano no programa de construção de casas.

O empreendimento será construído em "mono-carril", ferroviário alimentado por catenárias eléctricas, segundo anunciou, em meados de Setembro de 2010, em Xangai, China, Tony da Costa Fernandes, Embaixador de Angola na Índia, Malásia e Tailândia.

No final de 2010, o Governo anunciou que a capital do país teria um metropolitano de superfície que asseguraria apenas a ligação Cacuo/Benfica. No entanto, desconhece-se a data para o arranque da empreitada, sabendo-se, desde aquela data, que a construção estaria a cargo da MPK, uma empresa da Malásia que já colabora com o Estado angolano no programa de construção de casas.

Sem avançar grandes pormenores sobre o projecto, o diplomata adiantou que o protocolo que garante a construção da linha do metro, ou comboio eléctrico, seria assinado com brevidade entre as autoridades da Malásia e o Ministério dos Transportes,

aquando da visita do titular da pasta Augusto da Silva Tomás, o que nunca chegou a acontecer.

No entanto, o professor universitário José Oliveira defende que, para um país que ainda não organizou os seus transportes públicos

com base em autocarros, não parece sensato que pense no mais dispendioso meio de transporte colectivo que é o metro, mesmo de superfície.

"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, temos de 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", defende, justificando que o criador brasileiro do sistema



O antigo director da empresa Afritáxi, Manuel José "Rasak", adianta que o investimento no negócio dos táxis porta-à-porta sem o apoio do Estado é um erro, sendo que não recomenda a ninguém a aposta nele.

de transporte público usado em Curitiba é hoje consultor de algumas das maiores cidades americanas e europeias para análise de soluções de transporte colectivo.

Aberta a possibilidade do "Metro", as autoridades angolanas poderão optar por um dos dois tipos de metros existentes, nomeadamente o suspenso, cuja carruagem circula debaixo do carril e o contacto eléctrico é feito por cima; ou o metro cujo contacto eléctrico é estabelecido por baixo, isto é, por meio dos carris. Entretanto, Augusto da Silva Tomás, que discursava no Huambo, na abertura de um seminário sobre o sistema ferroviário angolano, garantiu que

serão criadas as três linhas de passageiros, enquadradas "nas medidas estruturantes" que estão a ser estudadas pelo seu ministério.

O governante adiantou igualmente que está em conclusão o estudo da rede ferroviária ligeira na área metropolitana de Luanda e que as três linhas vão ser criadas nos dois principais corredores de mobilidade da capital do país, sendo que, uma delas, ligará o centro ao novo aeroporto internacional, que está a ser construído na Estrada de Catete, no quilómetro 42, e cuja primeira fase ficará concluída em 2014. Esta linha visa responder ao previsível aumento de fluxo de transporte de passageiros. As duas outras

vão ligar o centro urbano e as localidades de Talatona e Kilamba Kiaxi, a sul da capital.

Augusto Tomás explicou que a materialização deste projecto implica a construção de uma estação central, em Luanda, onde se articularão todos os modos de transporte colectivo de passageiros (rodoviários, ferroviários e transporte individual), numa solução optimizada de intermodalidade.

Serviço de táxi é um suicídio

No domínio dos táxis, outro serviço complementar e fundamental quando se pensa em transportes públicos, o antigo director da empresa Afritáxi, Manuel José "Rasak", adianta que o investimento no negócio dos táxis porta-à-porta sem o apoio do Estado é um erro, sendo que não recomenda a ninguém a aposta nele. "Nenhum privado sobrevive se cumprir com todos seus deveres fiscais, pois é um suicídio com essa tarifa que se cobra, situada entre os 400 a 500 kwanzas por bandeirada. Defendo, como em outros países, a isenção de impostos aos táxis", sustenta.

Por outro lado, a fonte acrescenta que as estradas, que danificam os carros, e a falta de obrigatoriedade do uso do seguro, diminuem a rentabilidade das empresas do sector. Quanto aos candongueiros, o gestor adianta que são os responsáveis pelo transporte de 40% da população do país, mas, na sua opinião, a sua circulação pela cidade devia ser limitada por zonas, como antes acontecia. &

