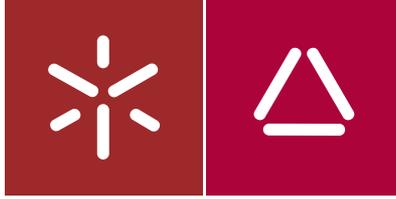




Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Capalo Gabriel Katumbi

Os transportes informais na cidade do Luena,
Angola



Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Capalo Gabriel Katumbi

Os transportes informais na cidade do Luena,
Angola

Dissertação de Mestrado Geografia
Área de especialidade em Planeamento e Gestão do Território

Trabalho efetuado sob a orientação do
Professor Doutor João Carlos Vicente Sarmento

DIREITOS DE AUTOR E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO DO TRABALHO POR TERCEIROS

Este é um trabalho académico que pode ser utilizado por terceiros desde que respeitadas as regras e boas práticas internacionalmente aceites, no que concerne aos direitos de autor e direitos conexos.

Assim, o presente trabalho pode ser utilizado nos termos previstos na licença [abaixo](#) indicada. Caso o utilizador necessite de permissão para poder fazer um uso do trabalho em condições não previstas no licenciamento indicado, deverá contactar o autor, através do RepositóriUM da Universidade do Minho.

Licença concedida aos utilizadores deste trabalho



Atribuição
CC BY

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

AGRADECIMENTOS

A todos os meus Professores. Ao Doutor João Carlos Vicente Sarmento Especialmente, cujas competências, rigor, profissionalismo e holismo, traduzem-se firmemente nas suas ações. Muito obrigado pelos desafios.

À minha família; aos meus colegas; aos meus amigos. Com um pouco de todos vós fiz o meu próprio percurso.

Ao Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana do Moxico, na pessoa do Sr. Samora Chinhama, pela disponibilização dos dados. A todos os taxistas e usuários que se dignaram em conceder seus depoimentos, o meu muito obrigado.

Ao Mafo; ao Ndjungo; ao Chala; ao Chinga. Referências necessárias. Ao Celso. Com amor.

Ao Doutor Victor da Silva. Um bom exemplo.

Dedicatória

*À minha querida mãe Marta Cahilo Samuconga,
a (minha) Deusa imortal ... por tudo quanto fez
por mim nesse mundo.*

DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE

Declaro ter atuado com integridade na elaboração do presente trabalho académico e confirmo que não recorri à prática de plágio nem a qualquer forma de utilização indevida ou falsificação de informações ou resultados em nenhuma das etapas conducente à sua elaboração.

Mais declaro que conheço e que respeitei o Código de Conduta Ética da Universidade do Minho.

Os Transportes Informais na Cidade do Luena, Angola

RESUMO

De forma semelhante um pouco pelos quatro quadrantes do mundo, a economia informal tem crescido exponencialmente nas últimas décadas, revelando uma grande importância e tendo uma forte expressão em cidades e regiões, sobretudo nos países em desenvolvimento e, abarcando como é óbvio, várias dimensões das atividades humanas.

Em África e particularmente em Angola, os transportes rodoviários de passageiros manifestam-se de inúmeros tipos e formas. O caso dos *Transportes Informais da Cidade do Luena* – que é o objeto de estudo nesta dissertação manifesta esta realidade. Os transportes informais são aqueles que asseguram a mobilidade de pessoas e bens, gerando centenas de empregos informais, e garantindo a sobrevivência de diversos agregados familiares, contribuindo para inúmeras dinâmicas socioeconómicas.

Neste estudo em concreto, faz-se uma abordagem do setor dos transportes informais que compreende a mobilidade geralmente efetuada em automóveis ligeiros coletivos de passageiros, localmente designados por *táxis* (entenda-se táxi não individual), ou *Hiasse*, com lotação até dezoito lugares e com procedimentos operacionais muito específicos. O estudo pretende analisar e avaliar o funcionamento dos transportes informais na cidade angolana do Luena e os seus principais impactos na vida das populações, bem como caracterizar e perceber os percursos, os atores e os níveis de informalidade deste setor.

Assente numa metodologia variada que incluiu observação de campo, interação informal com vários atores, entrevistas e participação nas rotas de transporte informal, o estudo permitiu a condução de discernimentos que viabilizaram a formulação de alternativas para a melhoria do funcionamento eficaz e eficiente dos transportes de passageiros na cidade do Luena, Angola.

Palavras-chave: Angola; Hiasse; Luena; Sul Global; Transporte informal

The informal transport in Luena city, Angola

ABSTRACT

Similarly, across to many places around the world, the informal sector has grown exponentially in recent decades, revealing a tremendous importance and having an strong imprint in cities and regions, especially in developing countries and, it encompasses of course, various dimensions of human activities.

In Africa and particularly in Angola, road passenger transport comes in many types and forms. The case of *Informal Transports of the City of Luena* - which is the object of study in this dissertation manifest this reality. Informal transports are those that ensure the mobility of people and goods, generating hundreds of informal jobs, and ensuring the survival of diverse households, contributing to numerous socioeconomic dynamics.

In this specific study, we take a more focused approach to the informal transport sector, which comprises the mobility generally performed in passenger cars collective, locally designated by *taxis* (meaning non-individual taxi), or *Hiasses*, with seats up to eighteen places and with very specific procedures operational. The study aims to analyze and evaluate the functioning of informal transport in the Angolan city of Luena and its main impacts on people's lives, as well as characterize and understand the routes, actors and levels of informality of this sector.

Based on a varied methodology that included field observation, informal interaction with various actors, interviews and participation in informal transport routes, the study allowed for the conduction of insights that made possible the formulation of alternatives to improve the effective and efficient functioning of passenger transport in the city of Luena, Angola.

Keywords: Angola; Global South; Hiasses; Informal transport; Luena

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO	v
ABSTRACT	vi
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	ix
LISTA DE FIGURAS	x
LISTA DE TABELAS	xi
INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO I – AS CIDADES DO SUL GLOBAL E O SETOR INFORMAL	15
1.1 As cidades do <i>Sul Global</i>	15
1.2 O setor informal	16
1.3 População, Habitação, Comércio e Transportes	17
1.4 Os transportes e as suas principais dinâmicas	20
CAPÍTULO II – METODOLOGIA	26
2.1 A diversidade de métodos	26
2.2 A operacionalização metodológica	27
CAPÍTULO III – A CIDADE DO LUENA	30
3.1 Evolução histórica	30
3.2 A cidade contemporânea do Luena	34
3.3 População	39
3.3.1 Principais atividades económicas e agroindustriais	39
3.3.2 Principais centros de serviços e serviços da administração local	40
CAPÍTULO IV – OS TRANSPORTES EM ANGOLA E EM LUENA	42
4.1 Panorama geral sobre os transportes em Angola	42
4.2 Os transportes em Angola: principais características e funcionamento	42
4.2.1 O emergir dos Candongueiros em Angola	44
4.2.2 Os moto-táxis em Angola	45

4.3	Enquadramento institucional da atividade de transportes em Angola	47
4.4	Os transportes coletivos em Luena	50
4.4.1	Surgimento dos transportes informais em Luena	53
4.4.2	A rota dos Hiasses na cidade do Luena	59
	CAPÍTULO V – DADOS, DISCUSSÃO E PRINCIPAIS RESULTADOS	66
5.1	Os atores	66
5.2	O trabalho de campo	66
5.3	Perspetiva dos operadores de transportes informais	68
5.4	Percursos realizados em Hiasses	72
5.5	As entrevistas concedidas pelos utilizadores	75
5.6	Diálogo informal ou conversas livres	78
5.7	Discussão e principais resultados	79
	CONCLUSÕES	86
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	89
	ANEXOS	94

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMOTRANG – Associação dos Motoqueiros e Transportadores de Angola

ANATA – Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola

BNA – Banco Nacional de Angola

CFB – Caminho-de-Ferro de Benguela

DPVT – Direção Provincial de Viação e Trânsito

FMI – Fundo Monetário Internacional

GPTTMU – Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana

INE – Instituto Nacional de Estatística

EN – Estrada Nacional

MINTRANS – Ministério dos Transportes

OIT – Organização Internacional do Trabalho

ONU – Organização das Nações Unidas

PIB – Produto Interno Bruto

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Aldeia de Saviye (Chiumbo, Huambo-Angola)	25
Figura 2 – Antiga Cidade do Luso (hoje Cidade do Luena), em 1970	33
Figura 3 – Localização da Comuna do Luena em Angola	35
Figura 4 – Elementos físicos e geográficos do Luena	37
Figura 5 – Autocarros do período colonial	44
Figura 6 – Moto-táxis em Saurimo, Lunda Sul	46
Figura 7 – Serviço de Moto-táxi, zona do Colégio S. Bento no Luena, Moxico	46
Figura 8 – Meios de transportes em Calunda, Alto Zambeze-Moxico	52
Figura 9 – Uma das formas de mobilidade nos arredores da Cidade do Luena, Moxico	52
Figura 10 – Camiões-cisterna no rio Luena, zona do Lavoko. Luena, Moxico	54
Figura 11 – Ponto de entrada e saída de passageiros do mercado informal da “Baúca”	55
Figura 12 – Moto-táxis em Motorizada de 3 rodas, Saurimo, Lunda Sul	57
Figura 13 – Rota dos operadores de transportes informais na cidade do Luena	61
Figura 14 – Paragem do mercado informal “04 de Fevereiro”, no Luena – Moxico	63
Figura 15 – Um Hiasse na paragem do mercado informal da “Baúca”, Luena – Moxico	64
Figura 16 – Frota de Autocarros estacionados na Cidade do Luena, Moxico	67
Figura 17 – Atalhos utilizados pelos operadores de Hiasse	70
Figura 18 – Alargamento e proposta de novas rotas	85

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de Moto-táxis em Angola	45
Tabela 2 – Requisitos para a obtenção de Licença de Aluguer	50
Tabela 3 – Automóveis de transporte de passageiros da província do Moxico	67
Tabela 4 – Principais características e opiniões dos operadores de transportes informais	69
Tabela 5 – Principais percursos em Hiasses	73
Tabela 6 – Síntese descritiva dos utilizadores de transportes informais	76

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa enquadra-se no âmbito do Mestrado em Planeamento e Gestão do Território, da Universidade do Minho, aborda a temática dos transportes informais na Cidade do Luena, em Angola, e tenta perceber o fenómeno da mobilidade urbana e suburbana na cidade, bem como os seus impactos nas dimensões política, económica, social e ambiental.

O fato de ser natural do Luena por um lado, e por outro lado a ausência sistemática de estudos e informações sobre as formas de como as pessoas se deslocam no interior da cidade, constituíram a motivação para a escolha do tema em causa. É um tema muito importante, pertinente e atual, tendo em conta o papel que os transportes desempenham desde a história da humanidade até a atualidade. Por conseguinte, estes constituem plataformas imprescindíveis das principais dinâmicas sociais, económicas e culturais, cujos resultados contribuem para o desenvolvimento das sociedades, com destaque para o setor socioeconómico. Estas dinâmicas manifestam-se por intermédio de distintas atividades sociais que podem ser formais ou informais. Isto é, um intercâmbio circular que se estabelece nos mais variados setores da vida pública, que permite que as pessoas obtenham poder aquisitivo, de modos a salvaguardar a subsistência dos agregados familiares e, concomitantemente gerar riqueza em função do contexto de cada territorialidade.

Os transportes conformam a base essencial para o funcionamento coeso dos setores primário, secundário e terciário, fato que lhes confere valores complexos e intangíveis, a nível internacional. Em qualquer país do *Sul Global* ou país em desenvolvimento (e optamos por usar sobretudo a primeira designação), a combinação de sinergias de mercado e as privatizações sempre estiveram na base da origem de sistemas de transportes informais vibrantes e abrangentes. O transporte informal muitas vezes serve áreas não atendidas por operadores formais de transportes públicos, fazendo com que os indivíduos mais carenciados e desfavorecidos alcancem emprego pela via informal, comprem e vendam produtos e, para com isto, acederem a vários serviços (Amaral, 2005; Cervero & Golub, 2007).

O termo informal que entrou no léxico das atividades realizadas por e para pessoas com escassos ou mesmo sem recursos, é uma das questões centrais, e tentaremos definir e precisar os seus níveis de predominância no setor dos transportes.

A temática em destaque gira em torno da sociedade e da economia informal um pouco pelos quatro quadrantes do mundo, com particular ênfase para os países do *Sul Global*, sobretudo países africanos,

com índices de atividades informais bastante elevados (Lopes, 2004; Amaral, 2005; Uteng & Lucas, 2018).

O objetivo é analisar as atividades de transportes informais na cidade do Luena, o seu impacto sobre as famílias em particular, e na economia no geral, procurar responder a perguntas como “Quais as formas de mobilidade das pessoas?”; “Com que meios se movimentam de um lugar para outro?”, utilizando para o efeito, o recurso a informação baseada em fontes primárias e fontes secundárias.

Neste trabalho, a designação *táxi* não corresponde substantivamente à expressão convencional dos táxis tal como se conhece em outras latitudes. Pois, em Angola, a expressão é usada comumente para fazer menção às viaturas ligeiras que se dedicam ao serviço de transporte coletivo de passageiros. Variando de região para região, as pessoas chamam *táxi*, *Hiasse* ou *candongueiro*¹ a estes veículos que exercem uma função de utilidade pública em Angola, cujas características mais específicas aprofundaremos mais adiante.

Neste trabalho, exploraremos o fenómeno das informalidades, examinaremos a dimensão dos transportes informais na Cidade do Luena e o seu impacto nas atividades socioeconómicas e, por último, analisaremos a problemática dos transportes informais, tendo em vista, o seu desempenho na dinamização dos fluxos económicos nas economias de mercado, num contexto com problemas estruturais complexos.

Dada a atualidade e pertinência na compreensão do fenómeno da mobilidade urbana enquanto fenómeno social, desde o ponto de vista internacional, assim como em regiões específicas, a pesquisa, responderá às questões abaixo descritas:

- Quais são os impactos que advêm da atividade de transportes informais?
- Como funcionam os transportes informais na cidade do Luena?
- Qual é a experiência dos usuários, na utilização dos transportes informais na cidade do Luena?
- Qual é o posicionamento das autoridades governamentais face à crescente informalidade no setor dos transportes rodoviários?

¹ A expressão refere-se aos atores que praticam a candonga, palavra de origem kimbundu que identifica os negócios informais, clandestinos, com finalidade especulativa.

Os questionamentos acima enunciados, permitiram formular os objetivos essenciais da pesquisa, que abaixo se seguem:

- Conceptualizar os Transportes Públicos no contexto das cidades do *Sul Global*;
- Caracterizar a viabilidade dos Transportes Informais na garantia da mobilidade urbana;
- Analisar e avaliar a atividade de Transportes Informais na cidade do Luena e os seus impactos na vida das populações;
- Analisar as ações concretas do governo local (Luena-Moxico), na organização e regulamentação dos Transportes Informais;
- Perceber a percepção e a valoração que os usuários têm pelos Transportes Informais na Cidade do Luena.

CAPÍTULO I – AS CIDADES DO SUL GLOBAL E O SETOR INFORMAL

1.1 As cidades do *Sul Global*

O tema proposto motivou um amplo percurso pelas plataformas físicas e digitais, designadamente, livros, revistas e jornais, que analisam a temática dos transportes rodoviários de forma geral, e em particular os transportes rodoviários terrestres – no caso em concreto, os transportes informais, tipicamente mais frequentes em países em desenvolvimento. Como qualquer investigação implica a intenção de perceber o estado e as regularidades da situação do objeto de estudo, neste particular não foi diferente. Neste seguimento, partimos por um diagnóstico profundo e aturado, do qual nos debatemos com questões relacionadas com insuficiências de recursos e as imensas reconhecidas dificuldades de acesso aos arquivos angolano – onde vasta parte de plantas arquitetónicas, relatórios e outros documentos foram perdidos, ou não estão catalogados. Este vazio, foi suprido parcialmente pela excecional colaboração descomprometida e generosa de algumas pessoas, pelo que a realização da investigação neste contexto revelou-se complexa e morosa.

O mundo contemporâneo é um mundo sobretudo urbano. Cerca de 55% da população mundial vive em cidades (UN, 2018), valor percentual que mascara a realidade superficial das disparidades de urbanização existente entre localidades, regiões e países. Ainda que em muitos países e regiões, sobretudo naqueles em desenvolvimento, o mundo rural seja predominante, é também neste mesmo *Sul Global* que encontramos os maiores índices de crescimento urbano. A procura permanente de melhores condições de vida, as catástrofes naturais e as guerras, fazem com que uma parte substancial da população realize movimentos migratórios tais como o êxodo rural, a imigração e emigração. Ou melhor, das zonas rurais para às cidades e de país para país. Estes movimentos juntamente com os elevados índices de explosão demográfica, têm levado ao crescimento significativo das mesmas.

A data de 1950 constitui um marco de uma nova revolução industrial, cujas múltiplas repercussões abarcaram os países em desenvolvimento. Neste mesmo período, destaca-se ainda o apogeu do movimento urbanístico motivado pela revolução demográfica. Se em 1950 ou 1960 a maior parte das megacidades, como sejam Nova Iorque (Estados Unidos da América), Londres (Inglaterra), Moscovo (Rússia) ou Istambul (Turquia), com mais de um milhão de habitantes, se encontravam todas no *Norte Global*, hoje em dia, os crescimentos urbanos dão-se sobretudo no *Sul Global*, e as maiores cidades encontram-se aí. É o caso da Cidade do México (México), Bombaim (Índia), Pequim (China) e São

Paulo (Brasil), (Davis, 2006; Hoornweg & Freire, 2013; Hoornweg & Pope, 2014). Estima-se ainda que em 2050 as maiores cidades do mundo se localizem no *Sul Global*, e muitas destas em África como é o caso das cidades de Lagos (Nigéria), Kinshasa (República Democrática do Congo), Niamey (Níger), Cairo (Egito), entre outras (DESA, 2018a). É, ainda em África, onde as previsões apontam para mais de 350 milhões de pessoas que viverão nas cidades até 2030 (Parnell & Pieterse, 2014), todavia com baixíssimos índices de crescimento a nível de infraestruturas de transportes, isto é, segundo a Organização das Nações Unidas para Habitação de 2013 (UNO-Habitat, 2013). Este crescimento também ocorre em cidades de menor dimensão, e acarreta problemas por vezes semelhantes na articulação de infraestruturas e equipamentos urbanos, com necessidades e pressão da população sempre em crescimento. Esta pressão exerce-se fundamentalmente na alimentação, na habitação, na saúde, no fornecimento de água e eletricidade, no saneamento, nos espaços verdes e nos transportes. É assim que, uma das respostas a algumas destas insuficiências ao longo do tempo tem sido a visível oferta dos serviços informais. A economia informal, em diferentes áreas, tem sido uma dimensão muito importante para o sustento das famílias e do crescimento destes países e das cidades em particular – sublinha-se que esta realidade é frequente nos países em desenvolvimento na qual os Índices de Desenvolvimento Humano (IDH), são muito baixos. E, em consequência disso, a qualidade de vida e o bem-estar são irrisórios ou inexistente.

1.2 O setor informal

Schneider, Buehn & Montenegro (2010, p. 458), referem que os números da economia de sombra ou economia informal, em 2010 apontavam para mais de 45% do PIB em vários países do *Sul Global*, com manchas contínuas na zona ocidental da América do Sul, parte da Eurásia e África Austral. De forma geral, 60,5% dos empregos em 42 países africanos são substancialmente informais (Schneider & Williams, 2013). Para Chen (2007, p. 3) e Uteng (2011, p. 39), o primeiro denota a existência de 48% de economia informal no Norte de África; o segundo refere a prevalência de 72% de empregos informais na África Subsariana. Valores estes que tendem a aumentar se incluir os empregos informais do setor da agricultura, na qual ambos os autores são unânimes em reconhecer a sua existência nas diferentes regiões geográficas por eles estudadas. Para Harari (2018, pp. 30-37), a desaceleração económica é, em parte, o resultado dos sintomas da crise ecológica que estão a abalar o mundo, revelando manifestamente o fracasso do liberalismo e neoliberalismo, desde o começo dos anos 1980, cujas consequências se refletem na educação, na saúde e em milhares de desempregos. Segundo este autor, este cenário pode eventualmente conduzir a convulsões sociais de grande magnitude.

Entretanto, na nossa opinião achamos que alguns dos sintomas destas convulsões sociais são sem dúvidas, as manifestações das atividades económicas não oficiais e os frequentes protestos que têm surgido em vários países. Esta ideia global pode ser contextualizada a nível de Angola, considerando a existência da grande diversidade étnico-cultural e linguística, e sobretudo, a existência do poder tradicional (Reis, Sobas e Regedores), para além dos Órgãos do Estado, que tem motivado alguns confrontos face à certas medidas e ações do Governo. O exemplo prático dos confrontos entre o Estado e as Autoridades Tradicionais em Angola, é o caso dos usos dos solos, em que ambas as entidades exercem poder, fragilizando assim, as poucas intenções do Estado na organização, gestão e captação de impostos que derivariam dos usos dos solos. Estas evidências locais dão substância aos argumentos do autor referido (Harari, 2018), que propõe a alternância do Capitalismo (enquanto Sistema Governativo), por um outro sistema assente numa matriz plurisocial e de relação horizontal funcional.

Em Angola, os dados referentes aos empregos informais entre 1999 à 2007, a média foi de 46,5% (Schneider, Buehn & Montenegro, 2010). Os dados disponibilizados pelo Fundo Monetário Internacional referentes à Angola para o ano de 2015, estimavam cerca de 52% de empregos informais (IFM, 2015). Já os dados mais recentes apontam para um conjunto de empregos informais na ordem de 72% em todo país, contra os 28% de empregos formais existente atualmente (INE, 2019). Este cenário é fundamentado visivelmente pela realidade que Angola tem ultrapassado desde 2014, caracterizado por uma economia insolvente, ambiente de negócios pouco adequado, crise económica e financeira, bem como a crescente inflação. Esta situação económica tem causado fortes recessões às empresas privadas e não só, e uma das consequências direta é a perda significativa de empregos (CEIC, 2017).

1.3 População, Habitação, Comércio e Transportes

O crescimento que o mundo tem registado ao longo da história da humanidade, marcado fortemente pelas assimetrias entre países, sociedades e localidades, revelam claramente as desigualdades e dificuldades que as pessoas têm no acesso à habitação, ao emprego, à saúde, à educação e aos transportes. Praticamente quatro quintos da população mundial vive em países do *Sul Global*, onde os níveis de urbanização se situam na ordem de 43%, isto é, na África Subsariana (DESA, 2018b). E em contrapartida, a explosão e a expansão demográfica seguem sendo um fato evidente, manifestando-se por intermédio do fenómeno migratório em escala pojante, resultante da redução ou mesmo da ausência de oportunidades para às populações no que diz respeito a saúde, educação e emprego.

A habitação, é de resto uma das necessidades primárias que assola milhares de pessoas no mundo. A resposta à pressão habitacional mostra-se incapaz. Dentre as várias causas, deve-se à inflação dos preços praticados no setor imobiliário, à incompatibilidade dos rendimentos das pessoas face às despesas correntes, às políticas de gestão dos solos e à desorganização instalada no setor da construção ao longo do tempo. Os itens elencados têm contribuído para o agravamento das necessidades habitacionais e, em consequência disto, vemos diariamente o crescimento de favelas ou musseques à volta das cidades, sobretudo nos países em desenvolvimento (Davis, 2006).

As regiões económicas do mundo, tradicionalmente designadas por (I) Países Capitalistas Avançados, (II) Países em Transição Política e Económica e (III) Países Recém-Industrializados e em Desenvolvimento, apresentam clara heterogeneidade entre si nos vários domínios sociodemográficos, típicos dos seus percursos e processos históricos. Porém, a maior diferença radica fundamentalmente naquilo que são as dinâmicas socioeconómicas e os índices de urbanização dos Países Recém-Industrializados e em Desenvolvimento, onde as altas taxas de fecundidade e de natalidade superam as elevadas taxas de mortalidade (Balchin, Isaac & Chen, 2000). Nestes países, registam-se igualmente baixos índices de PIB per capita, cuja relação com a urbanização é quase nula. Porém, este excerto textual não dilui ou não contradiz os argumentos anteriores que fazem menção ao crescimento exponencial da população nos países em desenvolvimento, confirmado por dados estatísticos sobre a população e urbanização de alguns órgãos da Organização das Nações Unidas, como a DESA – *World Urbanization Prospects* e a UNFPA – *World Population Status*. A este despeito, importa ainda salientar a inconsistência, a falta de sistematicidade e as falhas que principalmente os países africanos apresentam em matéria de recolha, registo e tratamento de dados da população e de outros fenómenos sociais. Pois, em países africanos e em muitos países do *Sul Global*, fatores como falta de infraestruturas e equipamentos, tecnologias de gestão e tratamento da informação, baixos índices de urbanização e deficiente gestão urbana, fazem com que centenas de nascimentos, mortalidades e principalmente as mortalidades materno-infantis, bem como as migrações que ocorrem diariamente, sobretudo nas zonas rurais (êxodo rural), e nas regiões limítrofes, não cheguem ou não constem dos registos oficiais das autoridades ou das instituições vocacionadas para o efeito. Este fato é confirmado igualmente por Silva (2010, p. 20), que sublinha “Nos países da África Subsariana os dados estatísticos não são muitas vezes fiáveis, devido à fragilidade dos instrumentos de análise [...]”. É ainda coincidente com as afirmações de Milton Santos, que “exorta para alguma reserva na leitura de números globais, que não levam em consideração as características próprias de cada país”, e na mesma perspetiva, acrescenta que “estão em causa as estrondosas diferenças regionais das

condições internas que não são as mesmas para a totalidade do mesmo país, mas generaliza-se o índice de urbanização de um país mediante a amostra de uma cidade (capital), para todo o território, acobertando as variações existentes internamente”. Entretanto, se nos países em desenvolvimento os registos sobre os eventos ou fenómenos sociais fossem fiáveis, rigorosos e consistentes, os dados de várias instituições nacionais e internacionais seriam expressamente maiores em relação aos dados que são divulgados.

Sattherthwaite (2009), citado por Hoornweg & Freire (2013), conceptualiza a urbanização como o resultado do movimento da população das áreas rurais para as áreas urbanas. Este movimento ocorre tanto dentro de seus próprios países, assim como transnacionalmente, e as suas causas são a atração pelas oportunidades económicas, culturais, sociais e educacionais, combinadas com aspirações de qualidade de vida que uma cidade dispõem. Logo, a perspetiva de crescimento da população urbana no mundo manterá uma tendência crescente no período entre 2011-2030, na ordem de 3,09%, e com um ligeiro abrandamento no período entre 2030-2050, que poderá situar-se em 2,65% (DESA, 2012).

A abordagem de questões sobre população, habitação e transportes, estão inexplicavelmente ligados e fortalecem-se entre si. Como tal, implicam perceber a relação entre a urbanização e os indicadores de desenvolvimento, pois quanto mais elevados forem os indicadores de desenvolvimento, mais importante é a taxa de urbanização. Esta fórmula é válida tanto para os países desenvolvidos (ou industrializados), como para os países em desenvolvimento. Desde logo, os níveis de urbanização de um país dependem dos níveis de industrialização. Mas esta premissa só se materializa se a industrialização estiver vinculada nos moldes e nos ideais que emergem do conceito de *Soft Power*, formulados por Joseph Nye (2004).

O Fundo das Nações Unidas para a População, no seu Relatório sobre a Situação da População Mundial de 2011 (UNFPA, 2011), sublinha o fato da urbanização ser eminentemente capaz de acelerar o rápido surgimento de favelas (espaços sem saneamento básico e sem planeamento), onde há vulnerabilidade de propagação de determinadas epidemias, suscetibilidade de agressividade e existência de gangues criminosas. O relatório aponta ainda que “os elevados custos de vida e escassez de emprego nas grandes cidades têm compelido as pessoas a abandoná-las e ir viver em assentamentos improvisados na periferia das áreas metropolitanas; também designado periferização degenerativa” (UNFPA, 2011), numa situação em que as pessoas se sujeitam na perda de vantagens da vida rural assim como às da urbana.

Relativamente aos transportes, algumas cidades do *Sul Global* com elevados índices de transportes informais durante o período de 10 anos (1998-2008), destacam-se as cidades de Dar Es Salam (Tanzânia) com 98%, Argel (Argélia) com 97%, Dakar (Senegal) com 95%, Quito (Equador) com 90%, Cidade do México (México) com 89%, Cairo (Egito) com 85%, Manila (Filipinas) com 78% e Caracas (Venezuela) com 74% (Ferro & Behrens, 2015).

Entretanto, a relação entre população, habitação, comércio e transportes estão intrinsecamente relacionadas entre si, e é indissociável. São setores que em conjunto, concorrem para àquilo que são as principais dinâmicas sociais e económicas de qualquer sociedade. O estado de relação deste quadrilátero (população, habitação, comércio e transportes), nos países do *Norte Global* expressa funcionalidade, consistência, eficiência e eficácia, e com níveis residuais de informalidades. Não obstante, para os países do *Sul Global*, este cenário inverte-se abruptamente revelando disparidades e descoordenação, cuja tendência tenderá a manter-se ou até mesmo a agravar-se à medida que o tempo for passando, a julgar pela situação atual marcada pela deficiente ou mesmo pela falta de organização e planeamento das distintas atividades que as populações realizam no domínio da habitação, do comércio e dos transportes.

1.4 Os transportes e as suas principais dinâmicas

Os transportes constituem parte integrante da alavanca do desenvolvimento económico e social de qualquer sociedade. Um fator decisivo para o garante do funcionamento da cadeia cíclica constituída pela triada – ambiente, produção e consumo. A insuficiência de transportes públicos é, pois, um problema bastante premente que empobrece e retarda o tão almejado desenvolvimento sustentável no continente “Berço da Humanidade” e em outras partes do mundo. Um serviço de transportes públicos eficiente e eficaz, que vincule a mobilidade sustentável, que dê resposta aos anseios da população, é um ensejo legítimo, expresso e evocado reiteradas vezes nas Agendas das Nações Unidas nomeadamente nos Objetivos de Desenvolvimento do Milénio 2000-2015 e nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 2015-2030, nas Academias, nos Discursos Públicos e nas Declarações Oficiais.

No *Norte Global*, a temática da mobilidade circula em torno das esferas académicas da geografia, da sociologia, da engenharia dos transportes, entre outras. A questão das (i) mobilidades no *Sul Global* e nas cidades pós-coloniais constituem uma questão de grande relevância, visto que as trajetórias são complexas (Uteng & Lucas, 2018). Logo, o estudo da mobilidade envolve espaços sociais distintos,

espaços que compõem novas formas de vida social em torno de convergências múltiplas e extensas conexões, como por exemplo, estações, hotéis, rodovias, resorts, aeroportos, complexos de lazer, cidades cosmopolitas, praias, galerias e parques à beira-mar e estradas. Ou seja, as conexões podem ser feitas através de espaços menos privilegiados, em esquinas, estações de comboio, autocarros, praças públicas e becos (Sheller & Urry, 2006). De igual modo, a mobilidade em países em desenvolvimento torna-se um problema preocupante e acentuado para as populações de baixa renda, especialmente para as mulheres, daí que, os estudos de viagens em áreas urbanas sejam especialmente importantes e urgentes (Uteng, 2011).

As características dos sistemas de transportes públicos em si, definem o contexto oportuno para a intervenção de operadores de transportes informais, em função da realidade de cada país dos quatro quadrantes do mundo. Nalgumas paragens, sobretudo nos países do *Norte Global*, onde o sistema de transporte público está amplamente estabelecido e previamente consolidado, os fornecedores de serviços de transportes informais apenas assumem funções de complementaridades específicas. Ao passo que em outras cidades, com destaque para os países do *Sul Global*, os serviços de transportes informais substituem em grande proporção a oferta obsoleta ou inexistente de transportes públicos formais, provisionado e organizado pelo Estado (Heinrichs, Goletz & Lenz, 2017). Descrito como transporte não regulamentado e não convencional, o transporte informal geralmente é caracterizado por tarifas, horários e rotas flexíveis (Cervero & Golub, 2007), que se insere designadamente no conjunto de atividades da economia informal, pertencente no quadro de prestações de serviços informais (Lopes, 2007a).

Nos países do *Norte Global* e lembrando a complementaridade específica referida, é notório a presença de alguns casos de mobilidade mediante transportes informais como por exemplo os táxis negros, da cidade de Belfast (na Irlanda), os táxis Little Cuba, na cidade de Miami (nos Estados Unidos da América) e os serviços de perua na mercearia de Pittsburgh (nos Estados Unidos da América), cujo raio de ação incide mais sobre os bairros de baixa renda (desprezados e segregados), e às vezes, reformulados com serviços prestados por operadores de táxis autorizados. Esta situação é diferente dos países do *Sul Global* em que os serviços informais de transporte estão presentes em grande escala e com baixíssimos ou mesmo sem qualquer regulamentação, como é o caso da cidade do México (no México), em Jacarta (na Indonésia), em Nairobi (no Quênia) e em Johannesburg (África do Sul), com datas de surgimento e *modus operandi* diferentes em cada um dos países (Cervero & Golub, 2007).

A densa explosão de centros urbanos durante as últimas quatro décadas em países em desenvolvimento, a falta de capacidade fiscal e institucional dos serviços de transportes públicos, aliada à insatisfação da procura tem aberto espaço para operadores de pequena escala, legais ou não, que penetram no mercado com o intuito de preencher prontamente as lacunas de serviços regulares de trânsito nos bairros com maior procura. Em muitas cidades pobres da África Subsariana, são os operadores de pequena escala que proporcionam os serviços de transportes de massa (Cervero & Golub, 2007).

Assim, fica expresso a forma como em cidades africanas, após o período colonial os veículos motorizados de duas rodas (moto-táxi), e velocípedes passaram a conformar o principal meio de mobilidade nos centros urbanos e arredores, com destaque para Cotonou (no Benim), Ouagadougou (no Burkina Faso), e Huambo (em Angola) (Lopes, 2007b). As pessoas mais pobres e desprovidas de recursos recorrem à marcha a pé para efectuar as suas deslocações, meio que constitui a principal forma de locomoção na África Subsariana (Lopes, 2007b).

Frequentemente, os serviços de transportes informais envolvem mini-autocarros, furgonetas nas estações, táxis, veículos de três rodas e velocípedes, que exercem ilicitamente a atividade em muitas cidades do *Sul Global*. Sua racionalização pode ser difícil com base numa perspectiva de Política Pública mal estruturada. Daí, a razão de alguns líderes africanos tentarem bani-la para ludibriar os países do *Norte Global*. Importa destacar o papel destes tipos de “pequeno veículo” no fornecimento de benefícios importantíssimos, particularmente para os pobres, como o acesso a clínicas médicas, empregos para migrantes com pouca qualificação, cobrindo estes serviços as áreas desprovidas de trânsito e de transporte formal. Noutro prisma, contribuem para o congestionamento do trânsito, poluição sonora e atmosférica, bem como no aumento da ocorrência de acidentes de viação (Cervero & Golub, 2007). Ao mesmo tempo é importante realçar a afirmação de Uteng (2011, p. 4), segundo a qual “[...] as intervenções de desenvolvimento empreendidas em países do *Sul Global* para impactar a equidade de género, empoderamento das mulheres e a redução da pobreza destacam ganhos ou sucessos limitados”, da qual dentre as várias causas, enunciam-se “a fraca sistematicidade no diagnóstico, formulação, implementação e monitorização dos respetivos projetos”.

Alguns exemplos pragmáticos da panorâmica, diversidade e criatividade dos transportes informais no continente africano, são os casos de N’Djamena, capital do Chade, que tem o transporte informal como a única hipótese para garantir a mobilidade dentro e fora da cidade para àquelas pessoas que não possuem veículo pessoal (Heinrichs, Goletz & Lenz, 2017). Nesta cidade, tal como em muitas

outras do continente africano, o transporte público é completamente informal, e de acordo com este autor, os Estados nacionais ou Governos locais continuam apegados a orçamentos magros ou por vezes indiferentes, para a materialização e ou organização de qualquer iniciativa de serviço de transporte público. Em Conacri, capital da Guiné-Conacri, os transportes públicos são aprovionados por táxis de contador e por *minibus (magbanas)*. Já os autocarros propriedade da empresa privada “Futur Transports” realizam poucos percursos urbanos. O fato de estes não responderem à procura, tem dado azo à presença crescente de operadores clandestinos na atividade em horários de elevado tráfego (Lopes, 2010). Já em Douala, capital de Camarões, os táxis, os autocarros, as motorizadas e os operadores clandestinos asseguram a mobilidade, sendo certo que, os táxis motorizados conformam o principal grupo de transporte urbano, obviamente, sem desprimor pela importância dos *bendkins* (moto-táxis) que tem crescido significativamente (Lopes, 2010). Em Moçambique por exemplo, os operadores formais capazes e com formação, dia-após-dia são surpreendidos e confrontados com a qualidade de operadores informais (Barros, 2013). A propósito da sua capital Maputo, distinguem-se dois seguimentos que suportam a mobilidade urbana e suburbana, com maior destaque para os *minibuses* informais (conhecidos por *Chapas*), e os autocarros artesanais de empresas públicas com uma prestação bastante residual e débil (Araújo, 2010).

As experiências de tentativas de organização e regulamentação dos transportes informais no Quênia não se consolidou por coexistirem desafios associados à inspeção técnica dos veículos, exploração da mão-de-obra e o comportamento de motoristas ilegais que subsiste, cujo incentivo de experimentação em igual proporção em países da África Subsariana e com as devidas contextualizações não resultaram em benefícios (Behrens, McCormick & Mfinanga, 2015).

Logo, a mobilidade é vital para a sobrevivência e desenvolvimento das populações urbanas em expansão. E, na ausência de transportes formais, as alternativas informais como *riqexós* (meio de transporte de tração humana, em inglês *pedicabs*), triciclo motorizado (*tuk-tuks*), pequenos autocarros (*microbuses*), e motorizadas (*bendkins*), espalharam-se rápida e amplamente nas cidades da Ásia, África e América do Sul para atender a procura, e com isto, o seu reconhecimento no desempenho de atendimento às necessidades de mobilidade no *Sul Global* (Evans, O’Brian & Ch Ng, 2018).

A insuficiência na exploração de novos moldes de planeamento urbano e das mobilidades emergentes nos contextos do *Sul Global*, resultam em programas de desenvolvimento social que são meras soluções fragmentadas em detrimento de diagnósticos exaustivos, decisão coesa e coordenada, para assim atacar as profundas causas dos problemas das populações urbanas, com destaque para o setor

dos transportes (Uteng & Lucas, 2018), pois, tudo quanto é encarado de forma separada é incompleto (Fernandes, 2015).

Os projetos de alojamento e reassentamento da população protagonizados pelas autoridades sem a observância e rigor dos instrumentos de planeamento e gestão do território, de igual modo, são outra dimensão que concorrem para o acentuar dos desafios dos mais pobres ao terem que (I) suprir lacunas físicas (por serem segregados a viver nas periferias de difícil acesso, às vezes ou quase sem transportes públicos), e (II) lacunas económicas (escassez de recursos, tarifas de transportes que superam o rendimento diário, realização de atividades informais sazonais, desemprego, etc.), impossibilidade de aquisição de transporte individual, enfim, uma marginalização total. Pois, a contradição entre pobres urbanos ou periurbanos e os mais ricos, restringe o desenvolvimento económico e social (Ahmed et al., 2001, Noumann & Finisher-Tahir, 2013; citados por Uteng & Lucas (2018, p. 2).

Para Germann Molz (2006), citada por Sheller & Urry (2006, p. 212), refere que “os estudos de mobilidade humana a nível global devem ser concebidos com preocupações mais «locais» sobre transporte diário, culturas materiais e relações espaciais de mobilidade e imobilidade, bem como preocupações mais «tecnológicas» sobre Tecnologias de Informação e Comunicação móveis e emergentes, infra-estruturas de segurança e vigilância, incluindo uma espécie de “auto-monitorização”. Estes pressupostos, sintetizam claramente que o fenómeno da mobilidade carece de ser avaliado no seu todo e como um todo, e não de forma fragmentada.

A criação de um clima propício para os fornecedores de serviços informais pode viabilizar o desenvolvimento de competências e elevar os graus de organização, negociar regras para operadores informais, para com isto, contribuir na profissionalização e estabilização das operações. Porém, nos moldes atuais, e segundo o trabalho de Evans, O'Brian & Ch Ng (2018, p. 4), em Kampala (no Uganda), está a construir-se uma espécie de urbanismo quotidiano, com vidas informais assente no uso de motociclos. Estes autores (p. 6), referem ainda que os *Bodas* (moto-táxis), são mais rápidos que os táxis em mini-autocarros, pois estes últimos, ficam retidos no trânsito, tomam rotas mais longas e param frequentemente ao longo do percurso. Esta realidade, é igualmente a causa que leva muita gente da Cidade do Luena e não só, a utilizar os táxis de motorizada apesar dos eminentes perigos que acarretam, visto que a rapidez com que se chega ao destino é maior, utilizando vias alternativas isentas de fortes congestionamentos, obstáculos e embaraços da Polícia de Trânsito (Ver figura 1).



Figura 1 – Aldeia de Saviye (Chiumbo, Huambo-Angola)

Fonte: Facebook Sousa Jamba, 2019

A nível da sustentabilidade, há efetivamente benefícios sociais a ressaltar, nomeadamente nos domínios económicos e ambientais, que consistem na implementação de soluções locais. O caso dos *Bodas* em Kampala (Uganda), que completam outras formas de transporte, atendendo às necessidades de mobilidade das populações com menos poder económico, permitindo assim, a construção de vidas urbanas por via da negociação de preços, de estradas e caminhos pobres, ocupando fisicamente menos espaço que outras formas de transporte, é um modelo que se bem estruturado e organizado pode mitigar a pressão sobre o meio ambiente (Evans, O'Brian & Ch Ng, 2018).

Entretanto, é assim que a análise e acompanhamento da evolução do setor dos transportes deve ser uma aposta séria, sobretudo por parte das entidades que gerem o território, devendo para o efeito, articular a malha dos transportes públicos à estrutura urbana pré-existente ou inicial (Ferro & Behrens, 2015), por esta ser o centro vital das principais dinâmicas políticas, administrativas e socioeconómicas. Com estes fundamentos macro teóricos tão bem resumidos, julgamos serem elementos bastantes para ajudar a realização do estudo micro local sobre os Transportes Informais na Cidade do Luena.

CAPÍTULO II – METODOLOGIA

2.1 A diversidade de métodos

A metodologia empregue nesta pesquisa motivou a recolha de dados empíricos na Cidade do Luena. Esta revestiu-se de alguma dificuldade, sobretudo devida à relutância da participação dos cidadãos em partilhar informações acerca dos seus percursos quotidianos. Esta dificuldade não está naturalmente desligada ao processo histórico recente de Angola, que só desde 2002 deixou de estar em conflito armado, e da prática ainda pouco desenvolvida de participação pública em investigações académicas e em estudos diversos. Registando-se assim, uma tendência para um certo fechamento das pessoas que circulam no espaço público. De forma geral, o comportamento que as pessoas têm em relação à abordagem de determinado assunto que diz respeito a questões de impactos sociais, políticos, económicos ou culturais, sobre Angola, é de reserva e discrição. Há uma escusa energética em falar ou emitir qualquer opinião/comentário, nomeadamente quando se trata da concessão de entrevistas, inquéritos ou similares, à rádio, à televisão ou a pesquisadores. Atos semelhantes são repetitivos em atividades de campanhas, recenseamentos, consultas públicas, etc., onde as pessoas demonstram exatamente o mesmo comportamento. Este silêncio pressupõe a salvaguarda das suas vidas e o bom nome, o que leva à que frequentemente formulem ou forneçam dados ou informações que não refletem as evidências objetivas do objeto ou fenómeno em análise. Deste modo, a obtenção de informações foi um processo bastante mais moroso e complexo, do que se tivesse sido realizado noutros contextos.

Para compreender a atividade de transportes informais na cidade do Luena, empregou-se uma metodologia compósita, nomeadamente a observação passiva e ativa, a entrevista e o inquérito. Os três métodos antes designados, foram endereçados aos usuários (passageiros), condutores (motoristas), e às instituições locais do Estado.

A natureza da investigação impulsionou, igualmente, o recurso a utilização das *Metodologias Móveis*, por serem estas, as mais convenientes para estudos de fenómenos sociológicos dinâmicos e, manifestamente multiespaciais, tal como John Urry & Mimi Sheller (2006), entre outros autores os entendem. Estes desenvolveram um conjunto de *Metodologias Móveis* para estudar distintas questões sociais nos mais variados temas como sejam manifestações (políticas, desportivas, festivas, funerárias, etc.), turismo ou ainda o fenómeno da mobilidade humana.

Para além dos métodos acima referidos (observação passiva e ativa, a entrevista, o inquérito e as metodologias móveis), foram ainda empregues o diálogo informal ou conversas livres, dirigido aos principais atores da atividade de transportes informais. A população alvo no total foi de 26, sendo 15 passageiros, 9 condutores e 2 entidades locais do Estado (GPTTMU e ANATA). A amostra incidiu-se sobre os passageiros de diferentes géneros e idades, por serem estes o cerne fundamental da atividade de *táxi*, cuja seleção foi feita por conveniência ou de forma acidental. O encontro com a maior parte dos intervenientes da atividade decorreu nos principais pontos de entrada e saída de passageiros.

2.2 A operacionalização metodológica

A observação passiva, incidiu fundamentalmente, na apreciação do posicionamento das viaturas nas paragens, com um olhar minucioso na forma como se processa a angariação de clientes (passageiros), nas paragens e ao longo da única rota existente, o que permitiu distinguir as principais características das viaturas e as atitudes dos condutores e cobradores face à disputa de usuários. A observação ativa, também foi feita no interior dos veículos num total de 5 percursos, em distintos dias da semana e em diferentes momentos do dia. Ainda nesta etapa, foram realizadas algumas filmagens com um telemóvel no interior e no exterior dos veículos. Utilizou-se um método móvel, como seja a “perseguição” ou acompanhamento das viaturas de transporte coletivo em motorizada – desde o começo até ao final da rota. Nem sempre foi possível seguir a viatura inicial, por razões de coordenação e segurança.

As observações, as entrevistas e inquéritos semiestruturados, as conversas livres, excetuando o uso de metodologias móveis que não foi feito na segunda fase, as demais metodologias foram realizadas no período compreendido entre Agosto e Setembro de 2018, e Janeiro de 2019. Estas, foram endereçadas quer aos passageiros, quer aos operadores (condutores), esperando por eles nas paragens. Foram ainda efetuadas entrevistas semiestruturadas à instituições locais, como sejam o Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana (GPTTMU), e a Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola (ANATA), através do seu representante na província do Moxico. Um dos propósitos destas últimas abordagens com as respetivas entidades, foi a obtenção de registos de operadores existentes, estado das relações entre os operadores e os órgãos institucionais que tutelam a atividade.

Do total de 15 utilizadores de transportes informais (*Hiasses*), que constituem parte da população acessível já referida, todos responderam ao inquérito semiestruturado. Destes, abstrairam-se seis utilizadores, cuja seleção foi feita por conveniência (amostragem acidental, uma das facetas da

amostragem não probabilística (Fortin, 2009), assente na homogeneidade de determinadas categorias previamente estabelecidas, tais como a localização geográfica, distância, regularidade, sexo, faixa etária (população mais vulnerável ao desgaste físico e mais suscetível à insegurança da via pública). Destes seis utilizadores (parte da população acessível), dois eram adolescentes (um rapaz e uma rapariga), dois eram mulheres adultas (com menos de 40 anos de idade), e dois eram adultos com mais de 40 anos de idade (um homem e uma mulher), que aceitaram conceder entrevista sobre a rotina das suas mobilidades. Ou melhor, estes seis utilizadores responderam tanto ao inquérito, assim como a entrevista, opção que julgamos ser a mais adequada para garantir mais solidez, fiabilidade e consistência dos dados. Todos os utilizadores tinham pontos de origem e de destino diferentes, mas as suas rotinas se enquadram dentro das categorias pré-estabelecidas para o efeito. As entrevistas permitiram igualmente, perceber as distâncias entre os bairros onde os utentes residem e os locais onde apanham os *Hiasses*, bem como as distâncias e o tempo que os veículos levam a percorrer o percurso até aos pontos onde descem - e de seguida até ao destino final; e não menos importante, o momento de entrevista ajudou a compreender as atitudes de certos operadores no que refere ao encurtamento da rota, variação de preços e a forma de condução. Ora, este exercício impôs um desafio de mapear a rota, por que à semelhança do que acontece em muitas cidades de Angola e não só, não existe um mapa com a definição da rota dos transportes informais.

Os inquéritos dirigidos aos usuários e aos operadores, decorreu nos principais pontos de origem e nos principais destinos, como instituições de ensino, igrejas, mercados e zonas comerciais. Este procedimento possibilitou a quantificação e categorização mediante respostas pré-estabelecidas (elaboradas com base no conhecimento prévio sobre a atividade), com a finalidade de se obter informações inerentes à percepção do percurso por parte dos condutores por um lado, e por outro, averiguar o grau de satisfação dos utentes com base na oferta de transportes informais disponíveis na cidade do Luena. Esta fase de inquéritos (dirigido à população acessível já referida), viabilizou a seleção acidental dos seis potenciais utilizadores que reuniam os critérios definidos para a amostragem não probabilística.

Por último, o diálogo informal ou conversas livres, teve um papel importantíssimo no contato com os potenciais intervenientes, pois, não vendo formulários nas mãos do investigador, estes julgavam que o investigador fosse um simples passageiro comum a eles, o que permitiu mais aproximação e maior intercâmbio com os atores. A aplicação e a articulação de todos os procedimentos mencionados

anteriormente sobre a metodologia e todos os procedimentos, possibilitaram a compreensão e a formulação de inferências à respeito do funcionamento dos *Hiasses* na Cidade do Luena.

Neste procedimento metodológico, pode eventualmente, suscitar as seguintes questões: a população e a amostra são significativas e representativas? Respondem à realidade objetiva? A resposta é, certamente afirmativa. Pois, por se tratar de um estudo com elevado pendor na dimensão da credibilidade e análise qualitativa (Fortin, 2009), a dificuldade e a inflexibilidade de muitos utilizadores participar e prestar depoimentos, fundamenta com perspicácia a razão do tamanho da amostra selecionada e, reflete efetivamente a realidade objetiva. Por conseguinte, considerando o cruzamento de outros dados como os do Recenseamento da população, Urbanismo, (in)existência de Transportes Individuais e Públicos, o Salário médio diário das populações, a enorme Taxa de importação, só para mencionar estas variáveis socioeconómicas, os resultados da amostra podem ser generalizados à toda população alvo, por que as suas características e necessidades de deslocação são homogéneas.

CAPÍTULO III – A CIDADE DO LUENA

3.1 Evolução histórica

Neste capítulo, a abordagem abarca desde a caracterização dos elementos físicos, históricos, demográficos, urbanísticos, socioeconómicos e dos transportes, numa perspetiva evolutiva até a atualidade, cujo propósito é apresentar o panorama essencial dos principais aspetos que distinguem o território do Luena dos demais territórios e regiões de Angola; e situar os potenciais leitores que não sendo do Luena, têm interesse em compreender o funcionamento dos transportes informais, enquanto um dos eixos da economia não formal em Angola.

Antes de abordar em termos específicos o tema dos transportes informais na Cidade do Luena, é importante apresentar e discutir, ainda que de forma sintética, o lugar que constitui o foco principal deste estudo, nas vertentes essencialmente relacionadas com o início e a estruturação espacial da cidade propriamente dita, bem como os contornos da sua vida económica e social.

Fernando Braudel (2002), citado por Isabel de Castro Henriques (2004, p. 5), sublinha:

“A impossibilidade de compreender e de explicar as sociedades sem levar em conta a sua história [...]”.

Ora, é nesta dialética que achamos mais adequado partir por uma base histórica a fim de percebermos com alguma coerência a génese, o espaço e a identidade do povo que hoje habita a Cidade do Luena. Se por um lado, a estruturação rigorosa da atual República de Angola começou na segunda metade do século XIX (Henriques, 2004), por outro lado, a cidade do Luena é parte integrante do território angolano, resultante de um processo histórico longínquo, que está alicerçada numa superfície terrestre onde se situava parte do império ou reino Lunda-Tchokwé. Este império, constituía um dos maiores grupos étnicos de Angola (Martins, 1993), que durante o século XVI, dispersara-se por causa das contendas instaladas no seio dos irmãos (Lweji, Tchinguri e Tchinhama), pela disputa pelo trono, que viriam a estender-se a Sul e a Norte de Angola até a Mussumba (na República Democrática do Congo) (Henriques, 1997; Wheeler & Pélissier, 2009). Estes reagruparam-se nos finais do século XIX, altura em que estava a decorrer a Conferência de Berlim em 1884-85, que visava a partilha de África pelas potências colonizadoras, e com isto, a redefinição das suas fronteiras. Em consequência desta premissa, parte dos territórios deste povo passaram a pertencer à atual República Democrática do Congo, sobretudo na zona de Mussumba onde se localizava a sede do poder do reino. Entretanto, no

período anterior à chegada dos navegadores portugueses à atual Angola, isto é, em 1482, já preexistia uma organização político-administrativa, baseada no poder tradicional local e, com hábitos e costumes muito próprios (Martins, 1993; Henriques, 1997).

Até 1895, a região era conhecida por *Valwena*², terras do soba *Mwa Muxiku*. Esta data constitui o marco da expedição do coronel português Trigo Teixeira, provindo de Luanda com o propósito de ocupar os territórios situados entre o Alto Cuanza e o Zambeze. Parte deste último território é que hoje se designa por Moxico. Ora, de 1895 a 1917, o território do Moxico pertencia ao distrito de Benguela, do qual veio a ser um distrito independente em 1917 sob Decreto-Lei n.º 3365, de 15/09/1917, com a designação de Distrito do Moxico, derivado da sede da povoação que se chamava Moxico, cujo diploma legal n.º 3.000/356, conferiu posse a Dom António de Almeida como primeiro governador que teve uma vigência de cerca de 25 anos. Já em 1922, em parte como resultado da visita do general Norton de Mattos ex-governador de Angola, a povoação foi realocizada entre o rio Luena e a linha férrea, cerca de 18-20 quilómetros de distância do atual Moxico-velho e passando a chamar-se Vila-Luso. Embora se diga que o processo ideológico de criação do território colonial impunha a substituição das designações africanas reforçando assim, o carácter português nas terras africanas, ou o implantar do *Regime Branco* “[...], tenha tido génese no período fascista pós-1926”, (enquadrado nos ideais do Estado Novo), somos de opinião de que era um ideal que já datava desde os anos de 1890 e plasmado nos 7 eixos de governação do primeiro mandato de Norton de Mattos, cujo auge era a europeização de África (Freire, 2011).

Ainda sob custódia portuguesa, constam informações do escaldante Tratado de Luanda, de 27 de Junho de 1927, que teve incidências muito fortes sobre a região onde se situa a atual província do Moxico. Por força da conferência de Berlim, os Belgas afirmavam que a partir de Luacano era o território do Congo-Belga, por que o rio Cassai voltava para norte. Porém, depois da Conferência de Berlim e antes do Tratado de Luanda, de Cassai ao Luau estava sob custódia do Congo-Belga. Na sequência de sucessivas tentativas de negociações entre o Governo Belga e o Governo Português, na qual os Belgas manifestavam a intenção de trocar 3 Km² da zona de Mia entre os rios Mpozo e Duizi, e em contrapartida, em troca Portugal impunha receber o território de Dilolo, precisamente entre os rios

² Designação que radica dos povos Lunda-Tchocué, que se fixaram ao longo do rio Luena e cuja expressão em português quer dizer “Os Luenas”, que significa Povo Luena.

³ Nome do superior hierárquico da população do Luena. É também nome de um utensílio artesanal utilizado para pesca nos rios permanentes e intermitentes.

Cassai, Luau e Luacano, numa superfície total de 3500 Km², para com isto, desencravar e viabilizar a comunicação do Congo-Belga com o oceano atlântico à norte de Angola, visando as suas transações (Oliveira, 1999).

A capital da administração colonial portuguesa sediada no Moxico-Velho, só foi mudada para a margem do rio Luena em 1956, e elevada a categoria de vila para cidade, passando assim, a chamar-se Cidade do Luso. Tal como referem Fernandes (2002), Fontes (2007) e Freudenthal, Mattoso, Cunha, et al., (2010), a fase de maior crescimento do edificado do Luso (enquanto Vila até 1956, e depois enquanto cidade), ocorre de forma efetiva nos anos 50 do século XX, com a construção do Edifício do Governo Distrital (hoje sede do Governo Provincial do Moxico), Aerogare do Luso (hoje Aeroporto Comandante Dangeroux), Edifícios dos Correios (hoje Angola Telecom), do Banco de Angola (hoje Banco Nacional de Angola), da Associação do Comércio (hoje sede provincial do MPLA), Paços do Concelho de Vila-Luso (hoje Administração Municipal do Moxico), Luso-Hotel (hoje Hotel Luena), Piscina do Ferrovias (hoje uma ruína), Matadouro (hoje uma ruína), Central de Produção de Eletricidade (hoje uma zona ocupada pela enorme erosão, conhecida por “Ravina do Aço”), só para citar estas infraestruturas e equipamentos. Os dez quarteirões que datam desde os anos 1960-1970, do plano urbanístico do Arquiteto Sabino Luís Martins Corrêa, são os mesmos que continuam a existir até hoje (Ver figura 1), dado que dessa data em diante, não se registou nenhum crescimento formal e organizado, com algum paralelismo com a urbanização formal já existente, mas sim, uma cidade informal com um crescimento orgânico e com manchas contínuas e indefinidas que extravasam os limites da cidade preexistente ou planeada inicialmente.

A Cidade do Luena é caracterizada pela falta de transportes terrestres rodoviários próprios para as populações que tencionam utilizar essencialmente os serviços e bens, que a cidade central dispõe para a satisfação das suas necessidades diárias, num contexto onde abundam todos os tipos de informalidades. Esta ideia coincide perfeitamente com os depoimentos de Louro & Oliveira (2009), que classificam a cidade de Luanda em formal e informal, realidade similar à da cidade do Luena, marcada pela existência de duas realidades antagónicas dentro do mesmo território – a cidade formal e a cidade informal.

Com a formulação dos ideais de autodeterminação das colónias, impressas na Carta do Atlântico dos EUA de 1941, que visava fundamentalmente a independência dos Estados Africanos e não só, isto é, após a segunda guerra mundial (Santos, 2018), fato que levava Portugal a desencadear ações aparentes de inclusão social, de *pluricontinentalidade* e de *plurirraciedade*, alterando assim, a

designação de Colonias para Províncias Ultramarinas e Ultramar (Fontes, 2007), mas com os mesmos moldes de atuação. No mesmo seguimento, surgiram os Planos de Fomento nos períodos de 1953-1958, 1959-1964 e 1968-1973, com distintas medidas e ações para a sua implementação em Angola (enquanto principal produtor de café do império português), nos domínios das infraestruturas e equipamentos. Ora, justamente na altura em que iniciou a guerra colonial em fevereiro de 1961, criou-se a Junta Autónoma de Estradas de Angola (JAEA), que de resto encetou um conjunto de infraestruturas rodoviárias até então inexistentes em Angola, ligando assim, por estradas asfaltadas todos os distritos do litoral Sul (Nova-Lisboa e Moçâmedes), e também todo o interior (Malange, Henrique de Carvalho e Luso), onde confluíam todos os centros vitais de Angola, num percurso total de 6000 Km de estradas até 1968 (Fontes, 2007).



Figura 2 – Antiga Cidade do Luso (hoje Cidade do Luena), em 1970
Fonte: Machado-Dias (2017, pp. 324 e 325)

Apesar da guerra de libertação colonial ter estado mais voltada para o interior, as atividades de construção na Cidade do Luena não pararam totalmente, foram ocorrendo ainda que de forma insipiente, obras e acabamentos de obras, até dar lugar ao Plano para Zonas de Ocupação Imediata de 1973, elaborado pelo arquiteto Adérito de Barros, que visava a expansão para sul da cidade. Infelizmente este plano não foi efetivado.

Com a conturbação política em Portugal, dá-se o 25 de Abril 1974, que permitiu a autodeterminação de Angola em 1975. Deixando Angola de ser Província Ultramarina de Portugal, eis que os distritos de outrora passaram a províncias, as vilas a municípios e os setores a comunas. Com o ensejo de apagar a nomenclatura e até mesmo os topónimos coloniais, ou cumprindo talvez uma necessidade de enraizamento e encarnação incentivada pelo ideal independentista, ato similar ao que aconteceu em muitos outros lugares de Angola e não só, adotou-se a designação de “Cidade do Luena”, nome que perdura até aos dias de hoje.

A cidade do Luena é monocêntrica. O povoamento urbano da cidade e arredores, é bastante linear, ou seja, uma das características desta população radica da sua fixação ao longo das vias. Aliás, a forma como foi concebido o projeto de ordenamento e urbanização da cidade até meados do século XX é disfuncional, se relacionado com a arquitetura e o urbanismo moderno praticado no mesmo período temporal noutras partes do mundo. Este fato, implica movimentos pendulares o que origina congestionamentos em horários de pico, similar ao que ocorre em distintas vilas e cidades edificadas em Angola naquela altura. Estes, foram planos urbanísticos fracassados em países ocidentais. Pois, apesar dos estudos de certos arquitetos, como por exemplo Ana Vaz Milheiro, na sua obra *“Nos trópicos sem Le Corbusier: arquitetura luso-africana no Estado Novo”*, a obra de José Manuel Fernandes, intitulada *“Geração africana: arquitetura e cidades em Angola e Moçambique, 1925-1975”* e a obra de Maria Manuela Afonso da Fonte com título *“Urbanismo e Arquitetura em Angola: de Norton de Matos à revolução”*, coincidirem na afirmação de que “a arquitetura e o urbanismo protagonizado em Angola e em outras províncias ultramarina de Portugal foram dos ideais da arquitetura moderna [...]”, todavia a respeitamos, mas discordamos dela. Relembramos aqui, o fenómeno tardio da penetração portuguesa para o interior de Angola (ocidente-oriental), fato que releva as ridículas assimetrias regionais se comparado a província do Moxico com as demais províncias de Angola, assunto que retomaremos mais adiante.

3.2 A cidade contemporânea do Luena

Após apresentação resumida (na seção anterior), dos fatos que marcaram a fundação e a evolução da Cidade do Luena num período temporal de 124 anos, nesta seção que se segue, o destaque cingir-se-á nas dimensões correspondentes ao contexto contemporâneo, relativamente recente da Cidade do Luena.

A Cidade do Luena (antiga Vila-Luso), é atualmente a principal cidade e sede da capital da província do Moxico, possui uma extensão territorial com cerca de 223 023 Km² (província mais extensa de Angola, com quase 18% do total do território angolano)⁴, e com uma população total de 758 565 habitantes. Da população total da província, 129 075 (17%) corresponde a população jovem com idade entre 14-24 anos, 22 131 (3%) corresponde a população idosa com mais de 65 anos de idade (INE, 2014). Estes, são os grupos que têm mais dificuldades de transportes. Província situada num planalto com uma altitude média de 1320 metros, seu limite geográfico à Norte é com a província da Lunda Sul, à Sul com a província do Cuando Cubango, à Nordeste com a República Democrática do Congo (RDC), à Este e Sudeste com a República da Zâmbia e à Oeste com a província do Bié (Ver figura 2). Os municípios que compõem a província do Moxico são Alto Zambeze, Bundas, Camanongue, Cameia, Léua, Luacano, Luau, Luchazes e Moxico. O município mais próximo dista a 52 Km e o mais longínquo dista a 520 Km da capital da província, isto é, por via terrestre.

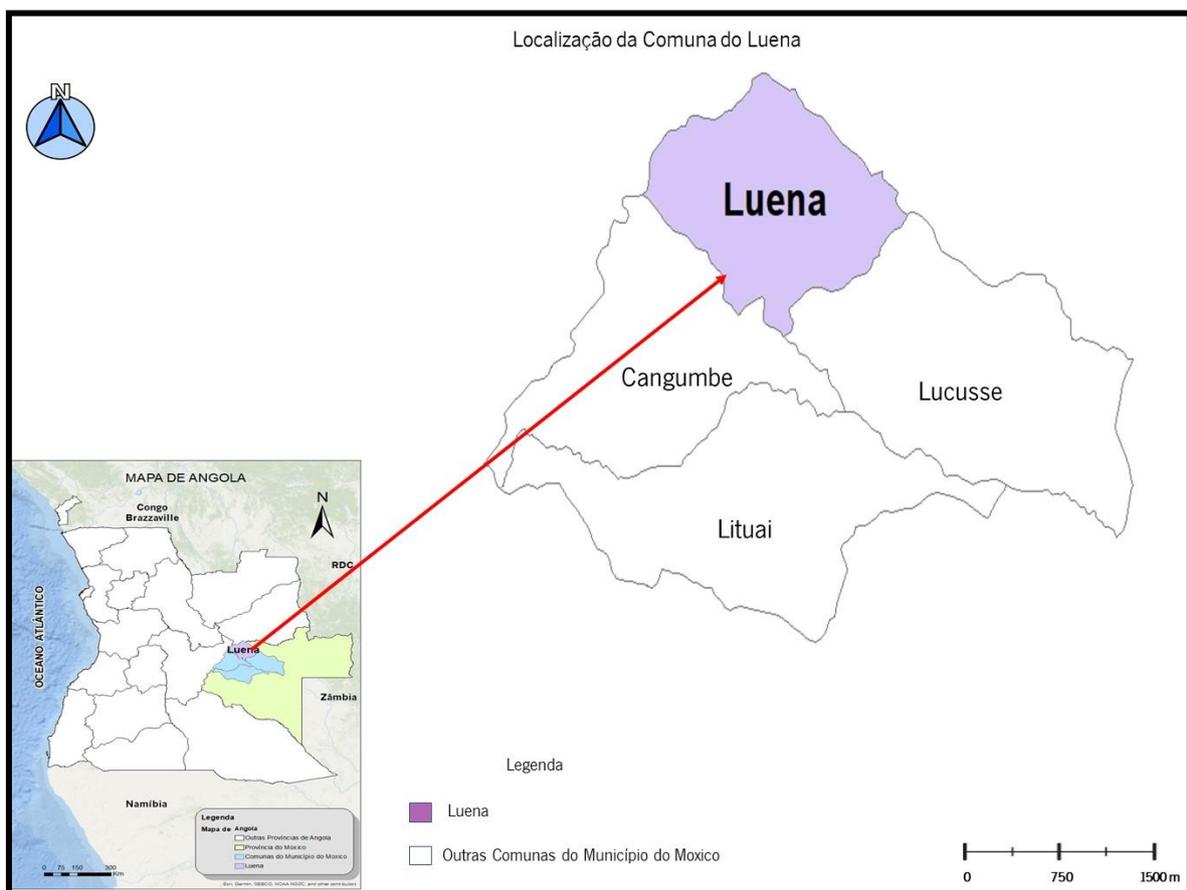


Figura 3 – Localização da Comuna do Luena em Angola.

Fonte: Elaboração própria com base na ferramenta ArcGIS Desktop, Version 10. 6.1 (2019)

⁴ Maior dimensão em extensão territorial entre as províncias de Angola, e cerca de 2 vezes e meia que o território de Portugal.

A Cidade do Luena é, simultaneamente a sede e a capital do município do Moxico, limitada à Norte pelo município de Camanongue, à Este pelos municípios de Lumeje e Alto-Zambeze, à Sul pelos municípios de Bundas e Luchazes, e à Oeste pela província do Bié. A cidade está ladeada à Nordeste pelos Bairros Mandembwé, Tchifuchi e Zorró, à Sudeste pelos Bairros Passa-Fome, Kwenha e Aço, à Noroeste pelos Bairros Santa Rosa e Sinai-Velho, e à Sudoeste pelos Bairros Aço e Bomba. De forma geral, as comunas (Freguesias) do município do Moxico são Cachipoque, Lucusse, Luena e Muangai.

Da Cidade do Luena para Luanda capital de Angola, a distância rodoviária, é de 1314 Km. Dado o mau estado das estradas e, entre outras condicionantes, fazem com que o percurso demore entre 48 horas a uma semana, dependendo da estação do ano em que se realiza a viagem. A distância aérea para Luanda é de 800 Km, o que demora aproximadamente uma hora a percorrer num avião comercial. A distância do litoral atlântico (Lobito-Benguela), ao Luena pelo Caminho-de-Ferro de Benguela é de 1034 quilómetros. Dada a ausência de estradas alternativas, a realização do percurso (Luanda-Moxico), é imperioso passar pelas províncias do Bengo, Cuanza Norte, Malanje, Lunda Norte e Lunda Sul. Só assim se chega a província do Moxico. Há situações em que as pessoas utilizam o trajeto Luanda-Bié e Bié-Moxico, mas com muitas dificuldades. De Luanda para a província do Bié usam autocarros (das empresas Ango-real, Macon e Tcul, ou autocarros particulares), ou ainda viaturas ligeiras (por estas serem mais ágeis). Chegada ao Bié, apanham o comboio do CFB com destino ao Luena-Moxico. Importa referir que para se chegar ao Bié por este percurso passa-se pelas províncias do Bengo, Cuanza Norte, Cuanza Sul e Huambo.

Em Luena, a mobilidade quotidiana enquanto fenómeno essencial dos seres humanos, é efetivada mediante modos de transportes e respetivas vias de acesso, isto é, quando implica distâncias físicas significativas. Desde já, o acesso a área física da Cidade do Luena processa-se através de (I) modos de transportes, (II) meios de transportes e (III) vias de acesso. Esta mobilidade decorre de forma interna e externa, tal como se pode ver alguns dos principais eixos na figura 3.

No domínio de acesso à Cidade do Luena e desta para outras zonas, existem algumas infraestruturas e equipamentos, da qual se destaca a malha ferroviária de Angola – composta pelos Caminho-de-Ferro de Moçâmedes, Caminho-de-Ferro de Luanda e o Caminho-de-Ferro de Benguela. Este último, com início no Porto do Lobito (na costa atlântica, província de Benguela, em Angola), e espraia-se até ao município do Luau (na província do Moxico), e liga os países encravados como a República

Democrática do Congo (ex-colónia Belga), e a República da Zâmbia (ex-Rodésia do Norte, enquanto colónia Britânica), numa extensão de 1345 quilómetros (figura 3).

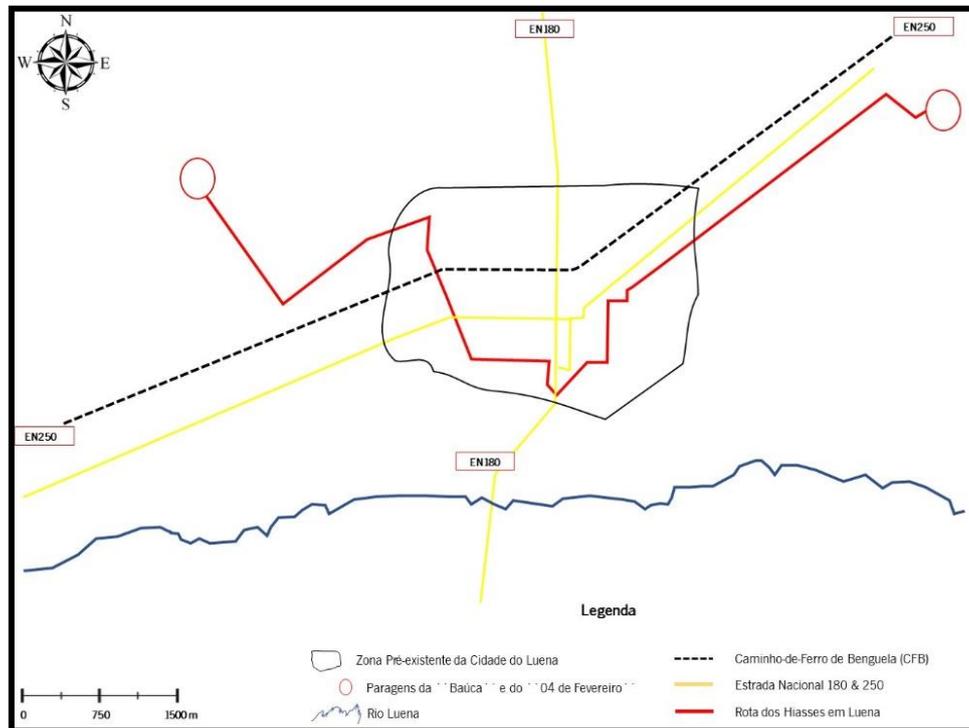


Figura 4 – Elementos físicos e geográficos do Luena.

Fonte: Elaboração própria, com o suporte do Google Earth, 2019.

Atualmente, o comboio efetua seis frequências semanais, todavia, com um modo de funcionamento que se pode considerar débil e bastante rudimentar. De entre as varias causas desta situação, radicam dos deficientes serviços de manutenção das locomotivas, da linha férrea em si, da falta de informatização dos serviços de venda de bilhetes, bem como da indisponibilização de horários nas plataformas digitais, instalações sem condições adequada, assim como o processo de reestruturação/reabilitação da respetiva linha férrea no período de 2006 à 2015, baseada na matriz ou nos moldes do século XIX, descorando assim, os avanços alcançados pelo setor durante o século XX (condições técnicas e tecnológicas mais recentes implementados noutros países).

A cidade possui ainda um aeroporto (Aeroporto Comandante Dangereux), com capacidade para albergar aviões de grande porte. Atualmente, apenas a companhia aérea TAAG (Linhas Aéreas de Angola), opera naquele aeroporto com 3 frequências semanais. O tarifário praticado é elevado atendendo ao rendimento médio da maioria da população, que tem como referência a moeda norte

americana, sofrendo com isso, fortes flutuações devido à taxa de câmbio do Banco Nacional de Angola (BNA).

Por outro lado, e não menos importantes, são as intransitáveis estradas que constituem as vias terrestres (estradas primárias, secundárias e terciárias, estas últimas duas em estado muito degradado), que conecta Países, Províncias, Municípios, Comunas, Aldeias, Povoações e Bairros à Cidade do Luena, que distam entre 10 quilómetros a centenas de quilómetros, tais como:

- a) A Estrada Nacional N.º 250, de Luena à Satchifunga, Léua, Kameia, Luacano, Luau e a República Democrática do Congo; paralela à linha férrea do Caminho-Ferro de Benguela;
 - i. Estrada Nacional N.º 250 de Luena à Cachipoque/Cangumbe e Bié;
 - ii. Estrada Nacional N.º 180 de Luena à Camanongue, Saurimo (Lunda Sul);
 - iii. Estrada Nacional N.º 170 de Chicala à Muangai e Kangamba;
 - iv. Estrada Nacional N.º 190, de Luacano à Muconda (Lunda Sul), e Alto-Zambeze;
- b) A Estrada Nacional N.º 180, de Luena à Moxico-Velho, Lucusse, Bundas, Lumai, Chingando, Lumbala, Ninda e a República da Zâmbia;
 - i. Lucusse à Lumbala-Caquengue, Cavungo e Cazombo;
 - ii. Lucusse à Luzi e Cangamba;
 - iii. Lucusse à Muangai;
 - iv. Estrada Nacional N.º 190 de Luau à Massivi, Cavungo e Cazombo;

Adjacente às estradas já citadas, estão as vias que dão acesso aos grandes conglomerados populacionais à volta da Cidade do Luena, designadamente os Bairros Alto Campo, Kilometro 5, Kapango, Sawambo, Samalesso, “04 de Fevereiro”, Zorró, Kwenha, Aço, Kawango/Alto Luena, Bomba, Sangondo, Lavoco, Caminina e o Bairro Social. De Luena para as aldeias de Kanhengue, Lumeji, Kameji, Xitu e Saculiva, entre outras, os acessos são de terra batida, sem obras de beneficência há largos anos. Nalguns casos são picadas, com travessia melindrosa e com bastante sinuosidade.

Apesar das vantagens que os cursos de água natural desempenham nomeadamente domínio de vias de acesso para a mobilidade, por sinal com baixos custo e baixos índices de poluição, os rios à volta da Cidade do Luena (rio Luena e Lumeji), não oferecem condições de navegabilidade. Talvez, com estudos avançados e aturados, ainda se possa tirar proveito dos recursos hídricos que ao longo do seu curso atravessam bairros e aldeias por vários quilómetros.

Os aspetos referenciados na seção 3.2, nomeadamente estradas nacionais, caminhos-de-ferro, rota dos *Hiasses* em Luena, etc., alguns constam na figura 3, na qual o destaque recai para a zona pré-existente da Cidade do Luena, cujas infraestruturas e equipamentos edificados na mesma época como estações de abastecimento de água, o complexo religioso da igreja católica de Sakalumbo, o matadouro, o atual Comando da Polícia de Guarda Fronteira, etc., que se localizam há uma distância de 3 a 15 quilómetros da principal malha urbana estão cartografados na figura 12.

3.3 População

Com uma população estimada em mais de 357 413 (INE, 2014), a cidade do Luena é a zona que congrega a maior parte da população da província do Moxico, isto é, quase metade da população total, cuja estrutura etária é expressamente jovem (população com menos de 25 anos de idade), rondando na ordem dos 68% (INE, 2014).

A população economicamente ativa é de 44,3%, sendo que o género masculino representa uma porção superior relativamente ao género oposto e com uma taxa de desemprego na ordem dos 30% (INE, 2014). O desemprego em referência, acentua-se consideravelmente nos homens (INE, 2014). A maior parte da população economicamente ativa tem empregos informais, realidade sustentada pelas características da instabilidade e insolvência da economia angolana. A natureza destes empregos informais, inclui todos os tipos de atividades informais, abarcando até as atividades agrícolas.

3.3.1 Principais atividades económicas e agroindustriais

De modo geral, as atividades económicas na Cidade do Luena são diminutas, carecendo de instalação de empresas públicas, público-privadas e fundamentalmente privadas, para deste modo, contribuir na geração de empregos e, conseqüentemente, propiciar a produção de riqueza mediante o processo de *import* e *export*, explorando e transformando devidamente os seus recursos naturais para o benefício das populações.

Os setores (I) primário (agricultura, pesca, pastorícia, caça, pecuária, exploração de madeira, etc.), (II) secundário (energia, construção, indústria, etc.), e (III) terciário (comércio, educação, saúde, telecomunicações, serviços de informática, seguros, transporte, serviços de limpeza, serviços de restauração, turismo, serviços bancários e administrativos, etc.), fazem parte da ocupação dos municípios da cidade do Luena, todavia em escala muito incipiente e sem grandes dinâmicas.

A agroindústria, enquanto setor básico, funciona, mas de forma muito tradicional e sem presença de indústrias e fábricas, com uma dependência substancial na importação de produtos indispensáveis para a produção e outras matérias primas. Os poucos recursos naturais explorados tais como a madeira e o mel são exportados para o exterior do país. Já os inertes (recursos do solo e do subsolo), são extraídos e utilizados para a construção local e nacional, as rochas magmáticas, de igual modo, servem as distintas regiões de Angola.

O comércio formal na cidade do Luena é realizado maioritariamente por cidadãos estrangeiros (libaneses, senegaleses, malianos, mauritanos, guineenses, chineses, portugueses, etc.) e, compreende os mais variados domínios. Algumas empresas de construção, de prestação de serviços e entre outras, têm como principal cliente o Estado, fato que faz com que as atividades económicas tenham uma forte dependência e dinâmica no funcionalismo público. Relativamente aos centros comerciais, destacam-se os Supermercados “Nosso Super” do grupo Nova Rede de Supermercados de Angola (NRSA), os minimercados, os minimercados semiformais (conhecidos por cantinas), o mercado municipal do Moxico, assim como um vasto leque de mercados informais expandidos pela cidade e arredores, zungueiras e zungueiros.

3.3.2 Principais centros de serviços e serviços da administração local

Os principais centros de serviços, mormente a sede do Governo Provincial do Moxico, as Instituições de Ensino Superior (públicas e privadas), Liceus (Técnicos, Politécnicos e de Formação Geral), a Direção Provincial da Sonangol e a sua logística que também serve de abastecimento para as províncias da Lunda Sul e Lunda Norte, o Comando Geral da 3.^a Região Militar Leste e entre outras Unidades de Defesa e Segurança, Sedes e Filiais de Empresas, Instituições Bancárias, entre outros Órgãos e Organismos, localizam-se na Cidade do Luena.

Um detalhe digno de realce, é efectivamente o fato da Província do Moxico estar localizada a uma distância relativamente maior em relação à capital do país (Luanda), onde estão sedeados todos os Órgãos da Administração Central do Estado e de tomada de decisões políticas, que conjugado com o estilo de liderança e da administração centralista que se leva a cabo em Angola há já alguns anos, até certo ponto podemos consentir que exerce grande influência naquilo que é a realidade da província em si, e em particular a “Cidade do Luena”, em todos os domínios da vida pública. A província ostenta vários adjetivos e alcunhas como “Cidade da Paz” [o memorando do Luena de 2002], “Cidade Histórica” [palco de início de quase todos os confrontos político-militares, como por exemplo a assinatura dos acordos de Lunhameje em 1974], “Cidade Heroica” [território onde tombou o mítico

Hoji-ya-Henda, Jonas Savimbi, etc.], “Terra de Grandes Batalhas” [início e fim de lutas e guerras de libertação colonial e guerras civis], sendo atualmente palco que acolhe com regularidade importantes eventos nacionais do país, e província mais visitada pelos governantes, com destaque para as visitas do ex-Presidente da República José Eduardo dos Santos, nos anos 2002, 2012, 2015 e 2016; muito recentemente (12/09/2019), com a visita do atual Presidente João Lourenço. Todavia, é das províncias mais naufragosas de Angola (que menos ou em nada cresceu durante a história d’Angola Pós-colonial), realidade que coloca em causa os princípios de um “Estado Unitário”, de “Igualdade e de Oportunidades”⁵.

⁵ Constituição da República de Angola (2010), artigos 1.º, 3.º e 21.º respetivamente.

CAPÍTULO IV – OS TRANSPORTES EM ANGOLA E EM LUENA

4.1 Panorama geral sobre os transportes em Angola

Idealmente, a relação entre a população e os fornecedores de bens e serviços (nas cidades e nos campos), efetiva-se mediante a existência de uma rede de transportes funcional – e, fundamentalmente os transportes terrestres. Em países do *Norte Global*, esta pluralidade de transportes é ampla e funcional, e tem evoluído para níveis de mobilidade sustentável que radica dos princípios de *Desenvolvimento Sustentável*. Este capítulo aborda a questão dos transportes em Angola – numa perspetiva histórica, baseada nos períodos Pré-colonial, Colonial e Pós-Colonial, com uma caracterização resumida do funcionamento dos transportes em Angola. Mais adiante, o foco da abordagem é a Cidade do Luena, na província do Moxico, onde é igualmente, descrito e analisado a temática dos transportes e o seu funcionamento.

4.2 Os transportes em Angola: principais características e funcionamento

Em Angola, os transportes têm uma história longa que registou uma intensificação desde a fase da ocupação colonial. A ausência de animais domésticos para assegurar o transporte de mercadorias, aliada ao fato da maior parte dos rios angolanos não serem navegáveis, exigiu a introdução de homens carregadores, para garantir a circulação de mercadorias da costa Atlântica [Luanda], para os diversos pontos do país onde se realizava o comércio – inter-africano e europeu-africano.

Lopes de Lima, citado por Orlando Ribeiro (2014), caracterizou o sistema de transportes de Angola na era colonial como sendo «deplorável, sem estradas, sistemas de carregadores compelidos, alimentados a custa própria e tratados com a maior dureza, carecendo a possibilidade de se domesticarem bois-cavalos e de se introduzirem burros e muares; nada disso se fez [...]». Ora, até finais do século XIX os carregadores eram frequentemente usados nas viagens de navegação, exploração e incorporação do comércio no território angolano.

Em paralelo à economia e administração colonial que reinou em Angola entre o período 1880 e 1920, com um marco na atividade comercial (borracha, cera, marfim, gado, milho; estes, produtos dos autóctones, em permuta com álcool, panos, sal, pólvora e espingardas; estes, produtos dos europeus),

foi-se registando o declínio do transporte de entrada com suporte braçal e pedestre, feito por angolanos, substituído por grandes caravanas de tração animal, impulsionado pelos *Bóeres*°.

Já no século XX, Angola foi alargando a sua rede nacional de transporte público, por forma a garantir as deslocações de pessoas e bens. Ao tornar-se independente em 1975, as mobilidades urbanas até meados dos anos 80 do século XX passaram a ser asseguradas tipicamente em espécie de monopólio por uma empresa estatal, nomeadamente a ETP (Empresa de Transportes Público), fundada a 01 de Janeiro de 1978, no âmbito da criação das Unidades Económicas Estatais e extinta em 1989, no quadro do Programa de Saneamento Financeiro. Este ato surgiu como implementação de uma das medidas dos Estados Unidos da América (EUA), em 1986, com o objetivo de relançar o crescimento económico nos países de baixos rendimentos, baseado na liberalização do comércio e privatização de empresas públicas. Estas eram medidas integradas dentro do Programa de Ajustamento Estrutural – PAE's. A transportadora ETP cobria todo o território nacional, enquadrada no âmbito dos ideais do *comunismo* e com uma metodologia de funcionamento assente na matriz portuguesa. Posteriormente, foi reconvertida noutras designações variando de província para província. Em Luanda por exemplo, passou a chamar-se TCUL (Transporte Coletivo Urbano de Luanda) (João, 2015), já com competências jurídico-administrativas diferenciadas das dos períodos ulteriores, cuja função era efetivamente, a satisfação da mobilidade das pessoas dentro dos marcos socioeconómicos da época (Lopes, 2007b, p. 62).

Porém, durante o conflito armado que assolou Angola desde 1976 a 2002, vários setores da vida pública foram afetados negativamente, marcados pela forte degradação das infraestruturas e dos equipamentos, fuga de recursos humanos com descendência Lusa para diáspora, ausência de formação de quadros para os respetivos setores e o não acompanhamento dos progressos sociais que foram surgindo. Ora, o setor dos transportes não esteve isento desta premente realidade. Seguramente enfrentou os mesmos constrangimentos e em proporções mais acentuadas. Esta triste situação, tangível fundamentalmente ao setor dos transportes rodoviários manifestou-se pela precariedade insuportável e insustentável das empresas de transportes urbanos tradicionais em meados da década de 1980 em vários países da África Subsariana, cujo declínio deu lugar ao surgimento e crescimento

° Povos com descendência nos colonos holandeses, alemães e dinamarqueses, que ao longo dos séculos XVII e XVIII se fixaram na África do Sul por razões de perseguição nos seus países de origem por motivos de crença religiosa e entre outros. Alguns destes povos, no final do século XIX e no começo do século XX, fixaram-se em Angola (na Humpata, no Planalto Central e na Quibala), tendo deixado Angola progressivamente até 1975, com destino à Namíbia e África do Sul.

vertiginoso do setor dos transportes artesanais (formal, informal ou ilegal), com níveis de regulamentação ineficientes ou quase inexistentes (Lopes, 2007b). É importante sublinhar que os meios de transportes públicos que vigoraram em Angola até à década de 80 do século XX, sobretudo a frota de autocarros e todas as redes rodoviárias e não só, foram projetos da administração colonial (Ver figura 4).

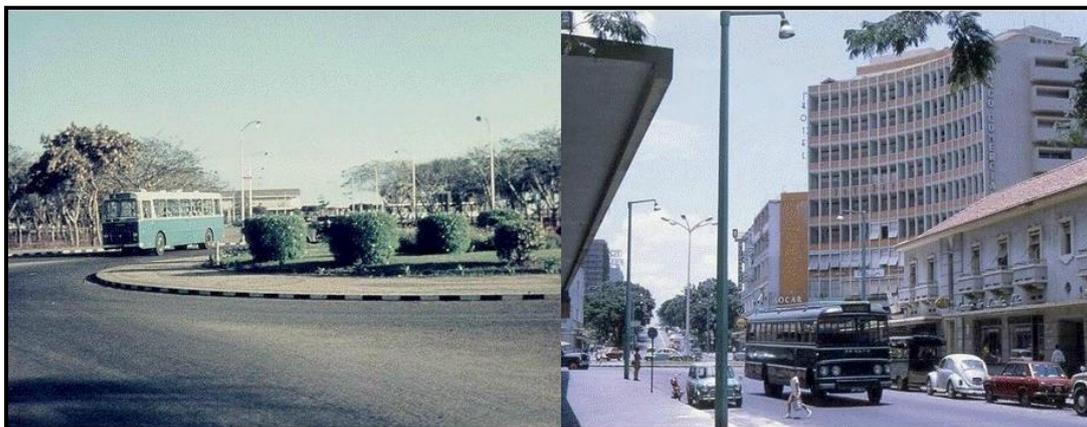


Figura 5 – Autocarros do período colonial.

Rua Pereira Forjaz, Mutamba (Esq.) e Liceu Feminino D. Guiomar de Lencastre (Dta.), ambas em Luanda.

Fonte: <http://www.curiosidadesemporugues.eu/luanda-antiga-antes-de-1975-a-cores/>

4.2.1 O emergir dos Candongueiros em Angola

Como já explicado anteriormente, a palavra *Candong* começou a ser usada genericamente para designar o conjunto de atividades clandestinas ou paralelas que se agudizaram sistematicamente nos finais dos anos 1970 (Lopes, 2006), possivelmente como uma das consequências da economia centralista de matriz socialista. Designação que finalmente ficou atrelada permanentemente aos operadores da atividade de transportes informais em Angola.

Foi no final da década de 1970 que emergiram os operadores de transportes informais em Angola, numa altura em que a gestão administrativa da empresa pública de transportes coletivos (atual TCUL), estava mergulhada numa situação de insustentabilidade. Esta, segundo Lopes (2006, p. 167), resultou das insuficiências financeiras, técnicas e de gestão, associadas às dificuldades temporárias no acesso a bens de reposição e aos condicionamentos resultantes da subordinação política. Por sua vez, originaram uma política de desinvestimento e de ausência de manutenção do equipamento rolante que conduziu, a curto prazo, a uma acentuada escassez de meios de transportes, crescentemente obsoletos, deixando assim de corresponder à procura da população luandense, na capital de Angola. Ora, este cenário calamitoso foi comum nas demais províncias de Angola, o que, associado ao crescimento demográfico e às insuficiências de gestão do território, motivou o surgimento de

transportes de passageiros em carrinhas de caixa aberta e em veículos de marca *Toyota Hiace* [viaturas monovolumes, comumente conhecidas por *Hiasses*]. Ambas eram viaturas ligeiras, dedicadas ao transporte de passageiros e mercadorias. Entretanto, em pouco tempo as viaturas de marca *Toyota Hiace* popularizaram-se e passaram a constituir um ícone no garante da mobilidade de pessoas e mercadorias – entre os locais de residência e os locais de trabalho e mercados, com extensão e expansão um pouco por toda Angola. Atualmente, aponta-se para a existência de cerca de 10 a 20 mil operadores na província de Luanda (Technibus, 2018), sendo certo que as entidades do Estado não dispõem do registo global destes atores que são os principais fazedores do transporte público.

4.2.2 Os moto-táxis em Angola

A atividade de Moto-táxis (*bendkins*) em Angola, teve início na província do Huambo, em 1998. Esta classe de transportes informais, asseguravam totalmente a mobilidade na região e expandiram-se rapidamente para outras províncias do país. Posteriormente, foram reconhecidos pelo Estado com a criação da Associação dos Motoqueiros e Transportadores de Angola (AMOTRANG), a 21 de Julho de 2005. No início, a atividade era exercida por ex-militares do MPLA e da UNITA (Lopes, 2010). Hoje, a atividade de moto-táxi constitui uma das principais fontes de emprego de milhares de jovens angolanos. Quanto a classificação relativa aos índices de prevalência, a província do Huambo liderava o quadro dos moto-taxistas em Angola, tal como se pode verificar na tabela 1. Lamentavelmente, não existem dados mais recentes sobre o registo destes operadores.

Tabela 1 – Número de Moto-táxis em Angola

Ordem	Província	Número de Associados
01	Huambo	19 927
02	Benguela	18 326
03	Luanda	17 720
04	Bié	7 142
05	Huíla	6 183
06	Cuanza Sul	6 113
07	Lunda Norte	4 736
08	Lunda Sul	4 736
09	Malanje	4 627
10	Bengo	4 024
11	Uíge	4 003
12	Cuando-Cubango	2 629
13	Moxico	1 928
14	Cabinda	136

Fonte: adaptado de Lopes (2010, pp. 381-382)

Os dados acima expressos (tabela 1), não pressupõem o registo global dos operadores da atividade de moto-táxi, pois existe um número significativo de agentes não registados, mas que exercem a atividade à margem das instituições que regem a atividade. Tal fato, decorre não só da mera negligência dos operadores, mas também da percepção generalizada que os cidadãos têm à respeito das instituições angolanas na prossecução do interesse público. Dito de outro modo, a falta de credibilidade, de rigor e de seriedade das instituições, faz com que os cidadãos tenham a percepção de que as instituições não servem o real interesse dos cidadãos. As pessoas simplesmente não se revêm nelas, desconfiam delas. Atualmente, a atividade de moto-táxi segue crescendo um pouco por todo o país (Ver figuras 5 e 6).



Figura 6 – Moto-taxis em Saurimo, Lunda Sul
Fonte: imagem Facebook Sousa Jamba (2019)



Figura 7 – Serviço de Moto-táxi, zona do Colégio S. Bento no Luena, Moçico
Fonte: imagem do autor durante a atividade de campo (15/09/2018)

Entretanto, a prática da atividade de transportes informais em Angola – enquanto o principal meio de mobilidade, realizada nos moldes eminentemente informais através de viaturas (*Hiasses*), motorizadas (*Kupapatas*), motorizadas de três rodas (*Kamaluca*), entre outros modos de mobilidade, típicos dos países do *Sul Global*. Estes, exercem influência explícita no volume de meios de pagamentos e na velocidade da circulação de pessoas e bens, considerando que esta atividade por um lado, constitui uma importante fonte de rendimentos por parte dos atores envolvidos no comércio de viaturas, venda de peças sobressalentes; aos operadores da atividade designadamente motoristas, cobradores, lotadores e lavadores de carros. E, por outro lado, inclui um conjunto de pessoas coletivas e singulares especializadas, que se dedicam na reparação de baterias ou radiadores, recauchutagens de pneus – enfim, prestações de serviços realizados em moldes informais (Lopes, 2006).

4.3 Enquadramento institucional da atividade de transportes em Angola

No domínio institucional, político e normativo, existe um conjunto de normas e pressupostos jurídicos, tendentes a garantir a “organização” e a “funcionalidade” dos transportes no geral, e em particular dos operadores de transportes informais de passageiros (os *Hiasses*). O Ministério dos Transportes (MINTRANS), Órgão Auxiliar do Titular do Poder Executivo, em parceria com outros Departamentos Ministeriais, com destaque para o Ministério das Finanças, do Comércio e do Interior, têm algumas atribuições partilhadas no que respeita à matéria de transportes em Angola. Estes, sujeitam todos os fazedores de transportes terrestres e não só, a cumprir as orientações emanadas pelas Instituições do Estado, num intento que visa a sua regulação e formalização, com destaque para o Decreto Presidencial N.º 20/03, de 19 de Agosto, Lei de Bases dos Transportes Terrestres, do qual radicam as demais legislações e regulamentos específicos dos vários tipos de transportes terrestres existente em Angola.

Ainda no âmbito institucional, existe desde 2012 o Instituto Superior de Gestão, Logística e Transportes (ISGEST), instituição de carácter Público-Privado sediado em Luanda, onde dentre os cursos ministrados, consta o curso de Engenharia de Transportes.

Para o caso específico dos transportes terrestres rodoviários de passageiros, são regulados pelos seguintes instrumentos jurídicos:

- ✓ Decreto Presidencial n.º 152/10, de 21 de Julho, Lei de Bases Gerais das Concessões dos Transportes Públicos Rodoviários Urbanos Regulares de Passageiros, que no geral,

estabelece a definição de procedimentos, atribuição de linhas e de exploração pelas concessionárias de carreiras urbanas;

- ✓ Decreto Presidencial n.º 128/10, de 06 de Julho, sobre Regulamento de Transportes Rodoviários Ocasionais de Passageiros. Este Decreto, engloba as alterações surtidas do Decreto Presidencial n.º 239/14, de 05 de Setembro, nomeadamente os artigos 10.º, 21.º e 55.º. Em síntese, estabelece os meandros de funcionamento e as principais características do Transporte Regular de passageiros em veículos automóveis ligeiros e pesados de passageiros, no qual se enquadra a atividade dos operadores de *Hiasses*. O Capítulo III (Transporte de Aluguer em Automóveis Ligeiros) deste diploma (128/10, de 06 de Julho), refere-se aos procedimentos para a obtenção da permissão favorável para o exercício da atividade. Sem desprimir pelas demais disposições legais, o requisito fundamental é a existência de um déficit significativo de cobertura de transportes públicos, e desde que a rota destes, não coincidam com as rotas realizadas pelas empresas de transportes públicos. Um outro elemento que importa destacar, é a definição que este instrumento estabelece, relativamente ao conceito de transporte de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros, cuja lotação máxima deve ser de 8 pessoas. Na prática as viaturas têm uma configuração de 9 a 18 lugares, sem desprimir pelos excessos de lotação praticados diariamente pelos operadores. Segundo o diploma (Dec. Pr. n.º 239/14, de 05 de Setembro), os transportes de aluguer são:

- a) transporte de aluguer personalizado (táxi), usando taxímetro ou a quilómetro – cuja capacidade global é posta à disposição de um só cliente;
- b) transporte de aluguer coletivo – só pode ser efetuado por percurso mediante uma pluralidade de passageiros (clientes), dentro de um determinado percurso pré-estabelecido;
- c) transporte de aluguer sem condutor *rent-a-car* – posto ao dispor do passageiro e tem uma regulamentação específica.

- ✓ Decreto Presidencial n.º 154/10, de 26 de Julho, sobre Regulamento de Transportes Rodoviários Regulares de Passageiros, alterado ligeiramente pelo Decreto Presidencial n.º 240/14, de 5 de Setembro, cujo âmbito abarca o transporte realizado em veículo

automóvel pesado – comumente conhecidos por *machimbombos*⁷. E estes, em conjunto podem ser:

- a) transporte público ou por conta de outrem – realizado por empresas habilitadas a exercer a atividade transportadora, com fins lucrativos;
- b) transporte particular ou por conta própria – efetuado sem fins lucrativos ou comerciais por uma pessoa singular ou coletiva, em que:
 - (i) o transporte constitua apenas uma atividade acessória da sua atividade principal;
 - (ii) os veículos sejam propriedade dessa pessoa singular ou coletiva.

Este último diploma, revogou o Decreto Presidencial n.º 10/89, de 22 de Abril de 1989, sobre Regulamento de Transportes em Automóveis.

Finalmente, da incursão feita sobre o enquadramento institucional da atividade de táxi, o destaque principal é o Decreto Presidencial n.º 128/10, de 06 de Julho, sobre Regulamento de Transportes Rodoviários Ocasionais de Passageiros, combinado com o Decreto Presidencial n.º 239/14, de 05 de Setembro, que normatiza o funcionamento, bem como o licenciamento das viaturas para o exercício da atividade de transporte de aluguer em automóveis ligeiros e pesados de passageiros – vulgo Táxis Coletivos, mediante a apresentação de documentos que constam na listagem da tabela 2, sem prejuízo de outros requisitos legais que devem ser preenchidos para a circulação na via pública. Importa referir que o custo para licenciar cada viatura ligeira é de 170 UCF's (1 UCF - 32.00), que corresponde a AKZ 5.440,00 (Cinco Mil, Quatrocentos e Quarenta Kwanzas), o equivalente a 14,00 Euros⁸.

⁷ expressão angolana na língua Kimbundo, que identifica os autocarros para transporte de passageiros (Ribas, 1997).

⁸ Banco Nacional de Angola, câmbio do dia 26/08/2019.

Tabela 2 – Requisitos para a obtenção de Licença de Aluguer

N.º	Documentos necessários	Entidade vocacionada
01	Fotocópia do Bilhete de Identidade	Ministério da Justiça
02	Modelo 05 do RTA	Ministério do Interior
03	Modelo 21 – RTA	Ministério do Interior
04	Apólice de Seguro Automóvel	Empresa de Seguros
05	Fotocópia do Título de Registo de Propriedade	Ministério da Justiça
06	Fotocópia do Livrete da Viatura	Ministério do Interior
07	DAR do Pagamento do Imposto Industrial	Ministério das Finanças
08	Cartão de Registo Geral de Contribuinte/NIF	Ministério das Finanças
09	Talão de Pagamento Correspondente a 170 UCF 's da Viatura	Banco de Comércio e Indústria

Fonte: elaborado com base nos dados do artigo 4.º, do Dec. Pr. n.º 128/10, de 6 de Julho.

Entretanto, no plano institucional e normativo, Angola possui uma boa legislação para o setor dos transportes, que até se pode comparar aos instrumentos de regulamentação de países do *Norte Global*. Todavia, os mecanismos práticos de funcionamento, não correspondem com a realidade que as normas existentes estabelecem, registando-se assim, um enorme desfasamento entre o enquadramento legal e técnico e a realidade concreta.

4.4 Os transportes coletivos em Luena

Se recuarmos um século, constatamos que muitas deslocações eram feitas mediante transportes pedestres e tipoias, com tração humana ou animal. No entanto, por volta do início do século XX constam de registos históricos a chegada de caravanas providas do Moxico, que transportavam borracha⁹ para o litoral atlântico. Estima-se que na segunda metade do século XIX, muito antes do Brasil começar a extrair a borracha, a borracha de Angola (com origem nas Lundas e no Moxico), gerou fortuna, estando a metrópole portuguesa em frente da Grã-Bretanha e da França (Santos, 2012), o que em parte justificou a construção da linha férrea, previsão que datava desde 1891. Neste seguimento, seguiram de Benguela para Katanga, nove carros *boers* num percurso de 1900 quilómetros, o que permitiu fazer a verificação e reconhecimento do terreno a partir de Muconda para a identificação e definição da tipologia de obras a implementar no local onde se construiu a partir de 1903, o atual Caminho-de-Ferro de Benguela (CBF).

⁹ Matéria prima utilizada nas transações comerciais ou permutas entre os portugueses e o povo Lunda-Tchokwé.

A atividade informal de táxi antes do funcionamento do CFB já era um fato em Vila Luso, realizada mediante aluguer de carros que poderiam partir do Lobito (Benguela), para ir ao interior do país. Já com o funcionamento inaugural do CFB no Luena, em 1913, desde logo apareceu um Serviço de Táxi para transporte de passageiros que se dirigiam à Katanga (República Democrática do Congo).

No Moxico, mais concretamente na cidade do Luena, a temática dos transportes de forma global, tem uma relação profunda com fatores políticos, económicos e sociais da história de Angola. Esta relação, refere-se aos fluxos migratórios, ao êxodo rural e ao crescimento exponencial e desordenado, registado logo após o término da colonização. Os confrontos militares por um lado, que tornaram insuficiente a capacidade de assentamento populacional, dos transportes, as vias de comunicação em mau estado, e no geral, os demais equipamentos e infra-estruturas tal como referimos anteriormente, tornaram-se disfuncionais. Nalguns casos, simplesmente deixaram de responder às necessidades dos utentes, noutros casos ficaram completamente paralisados.

Os transportes rodoviários de passageiros, participavam nas dinâmicas económicas formais e informais, com uma frota de autocarros que realizavam a rota interprovincial com partida em Luanda e com destino a Malanje, Saurimo, Dundo (Lundas, ex- Henrique de Carvalho), e Luena (Vila-Luso), e vice-versa. Os táxis privados (candongueiros), através de automóveis ligeiros (carrinhas ligeiras fabricadas para transporte de mercadorias), faziam uma rota concêntrica com início em Luena para as zonas periurbanas (Luena-Sacassaji; Luena-Satchifunga; Luena-Pinto-Lumeji). O comboio por sua vez, realizava a rota Lobito-Luau. Por causa da guerrilha, os municípios não beneficiavam deste tipo de transporte, as mercadorias eram transportadas através de colunas de viaturas civis, escoltadas por militares coloniais rumo ao Alto-Zambeze, Bundas, Léua, Luacano e Cangamba.

Semelhante ao que aconteceu um pouco por toda Angola, os transportes de maneira geral, e em particular os transportes urbanos da cidade do Luena, deixaram de funcionar na década de 80 do século XX, por razões já enunciadas anteriormente. Durante mais de uma década assistiu-se a um regresso para os anos 1895 altura em que o «Tenente-Coronel Trigo Teixeira» fundou a atual província do Moxico, com uma tipologia de mobilidade bastante rudimentar, marcada pela apreensão de bicicletas pelos agentes da polícia de trânsito, cadáveres a serem levados de bicicleta para à sepultura, e entre outros episódios pouco dignificantes da época.

A profunda precariedade dos transportes ainda hoje é notória em muitas partes da província do Moxico, como é o caso de Calunda, no Alto-Zambeze (Ver figuras 7 e 8), Moxico-velho, Luxía, Kanhengue, Tchicala, Vieira, etc..



Figura 8 – Meios de transportes em Calunda, Alto Zambeze-Moxico

Fonte: imagem Facebook Tirso Blanco, 05/07/2019



Figura 9 – Uma das formas de mobilidade nos arredores da Cidade do Luena, Moxico

Fonte: imagem anonimo, (sem data)

A representação da Associação dos Taxistas de Angola, atualmente designada Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola, criada na primeira metade da década de 1990 (Lopes, 2007b, p. 63), a sua representação na província do Moxico apenas aconteceu na década de 2010, com sede na capital da província, que conta atualmente com 65 membros (Angop, 2017), dados que mais adiante merecerá a nossa observação.

4.4.1 Surgimento dos transportes informais em Luena

Os serviços de transportes informais, em substituição total dos transportes oficiais na cidade do Luena, e na província do Moxico no geral, teve início, alargamento e consolidação, entre finais de 1980 e 2008. Substituição não proclamada, mas implicitamente omnipresente. Durante mais de 10 anos atrás, os transportes públicos estavam parados na sua totalidade.

No período entre 1980 a 2003, apenas funcionavam alguns automóveis ligeiros e pesados. Estes automóveis eram de propriedade privada (Candongueiros), não adequados ao transporte de passageiros. Mas, dada a carência de transportes, estes meios eram utilizados para fins de transporte de passageiros, descorando assim, todos os perigos que representavam para a segurança rodoviária. De entre os principais proprietários destes automóveis e de acordo com o conhecimento local que possuo enquanto natural do Luena, destacam-se os senhores Zaqueu, Marques Saquila, o casal Kanga e Teresa Mariz, Ngavaya, Xico, Senhor Victor, Paulo Mwandandji, Mandevo, Lelé, Savoli, Abílio, Kamanda e Kim. Estes, na sua maioria luso descendentes, realizavam a atividade de forma intensa e nos moldes eminentemente informais até por volta dos anos 2010. O seu papel foi notório na vida das populações, no transporte de pessoas e bens, venda de água em camiões-cisterna, transporte de combustíveis para outras territorialidades da província (embora sem observar os requisitos mínimos de transporte de mercadorias perigosas. Ou seja, com os mesmos veículos os adaptavam em camiões-cisternas para transportar combustíveis na época chuvosa, e na época seca eram readaptados para venda de água às populações ou para transporte de pessoas e mercadorias). A figura abaixo (Ver figura 9), mostra alguns veículos utilizados na naquela altura com a diversidade descrita.



Figura 10 – Camiónes-cisterna no rio Luena, zona do Lavoko. Luena, Moxico.

Fonte: desconhecido (por volta da década de 2000)

Em 2004, surgiram as viaturas de marca *Toyota Hiace* [*Hiasses*]¹⁰, que já operavam há alguns anos nas províncias de Benguela, Huambo, Huíla e Luanda, e as primeiras 3 viaturas que começaram a atividade informal de táxi na cidade do Luena, inicialmente eram de uso familiar. Com a explosão das atividades informais e a frequente realocação dos mercados informais para longe das residências das populações, os seus proprietários encararam isto como uma oportunidade fértil e bastante rentável para a sua intervenção no setor, juntando-se deste modo, aos percursos supracitados.

Nesta fase, a rota era apenas uma (e é a mesma que existe até hoje, mas com algum alargamento resultante das mudanças dos mercados informais e do crescimento urbano), cuja descrição detalhada da rota será retomada mais adiante. De lembrar que com o reinício do funcionamento rudimentar e irregular dos Comboios do Caminho-de-Ferro de Benguela em 2012, com rota similar a praticada no período colonial (Lobito-Luau), com a consolidação do empresariado nacional no período 2004-2010, e com isto, o surgimento de dezenas de empresas privadas de transportes de mercadorias e de passageiros, sedeadas maioritariamente em Luanda, com rotas geralmente com partida na capital para o resto do país, em estradas esburacadas e com pontes que quebram constantemente, registam-se automóveis provindos de Luanda com destino a Luau, Camanongue, Luena e Bundas. Apesar disto, o

¹⁰ Viaturas, geralmente de marca *Toyota Hiace* pintadas de azul e branco, usadas para transporte coletivo (Ribas, 1997).

setor dos transportes informais continua a ter maior preponderância, com uma tendência crescente dia após dia.



Figura 11 – Ponto de entrada e saída de passageiros do mercado informal da “Baúca”

Fonte: imagem do autor durante a atividade de campo (16/09/2018)

Ora, apesar de se terem juntado outros operadores após as primeiras 3 carrinhas *Hiasses*, ainda assim, a resposta não supriu as necessidades de transportes manifestada pela população. Pois, as populações que desconheciam o uso de meios rolantes e circulavam exclusivamente a pé, em pouco tempo acostumaram-se e apropriaram-se destes meios, o que motivou em 2005 a entrada de mais atores no setor dos transportes informais, desta vez, os *Moto-taxistas* (vulgarmente conhecidos por *Kupapata*), no transporte de pessoas, com rotas e preços variáveis. Tanto os detentores das viaturas, assim como os das motorizadas pertenciam no funcionalismo público. Ilídio do Amaral (2005, p. 64), caracteriza a *Pluriatividade* como segundos empregos, e sobretudo referindo-se àquelas pessoas que são do setor formal, mas em simultâneo desempenham mais outras atividades no setor informal. Maria Ferreira (2005, p. 114), ressalta o grande número de professores angolanos que acumulam atividades docentes com atividades do setor informal (vão para o «processo»)¹¹, como forma de conseguir

¹¹ As expressões “pluriatividades” e “ir ao processo” têm o significado de não depender exclusivamente de uma única fonte de rendimento. Atualmente também se usam outras expressões como “vou bater um business ou trato”, “vou fazer umas batidas” ou ainda “vou fazer uma puxada”.

condições mínimas de sobrevivência. Dito de outro modo, os proprietários das viaturas e das motorizadas eram funcionários públicos. Atualmente, esta tendência mantém-se um pouco por todo país.

Na cidade do Luena, os *moto-táxis*, também conhecidos por *Kupapata*, à semelhança da percepção dos munícipes de Kampala (Uganda), sobre os *Boba-Boba [moto-táxi]*, são vistos como os principais fazedores do transporte fundamental que permite a mobilidade no centro urbano, suburbano e nas zonas rurais, com maior fluidez e flexibilidade, a nível de rotas e dos preços praticados, e com maior fiabilidade possível, sobretudo em casos de emergência extrema e na época chuvosa. Tal como Evans, O'Brian & Ch Ng (2018, p. 10), frisam a importância de não negligenciar o potencial papel das soluções locais, altamente adaptadas, como os *Bodas* podem desempenhar na obtenção de um futuro urbano mais sustentável devido as suas características mais específicas.

Voltando a questão da titularidade, nalguns casos os proprietários dos meios exercem a atividade pessoalmente, com a ajuda de um sobrinho ou alguém próximo da família para acomodar e cobrar dinheiro aos clientes (Lopes, 2007b, p. 71). Noutros casos contratam motoristas ou condutores para o efeito. Existem situações em que os motoristas contratados subcontratam os cobradores. No caso dos moto-taxistas, uma parte significativa nem sequer possui carta ou licença de condução que os habilite a utilizar as respetivas motorizadas na via pública, e muitos deles são contratados verbalmente para o exercício da atividade.

Em 2008, em véspera da realização das eleições, houve a disponibilização de autocarros por parte do Estado para a prestação de serviço público de transporte de passageiros. Estes meios foram, alegadamente, e de acordo com a opinião pública generalizada, adjudicados sem concurso público a empresas privadas tais como SKL, TRANSNSCOMIL, LUMAFIL, MAVICE & FILHOS e a SEREAL, para a sua gestão. Os serviços prestados por estas empresas tinham percursos interprovinciais, municipais e interurbanos, sendo que este último realizava uma rota semelhante à praticada pelos operadores do setor informal (Ver figura 12). Por razões talvez de má gestão, o mau estado das poucas vias existentes, a falta de manutenção dos respetivos veículos, a ausência do rigor institucional, entre outros fatores terão contribuído sobremaneira, para a paralisação total dos respetivos autocarros em menos de 2 anos de funcionamento.

Já em 2010, assistimos na cidade do Luena, à aparição de motorizadas de três rodas (*three-wheelers*)¹², cuja designação em Angola, varia de província para província. Por exemplo, na Lunda-Norte, Lunda-Sul e Moxico (Leste de Angola), são chamadas *Kamaluca*, isto é, na língua Tchokwé, palavra que resulta da junção do prefixo “Ka” – que quer dizer pequeno, mais a palavra maluco, expressão que deriva dos acidentes que os condutores destas motorizadas provocavam na via pública. Na Huíla, Huambo e Bié (Centro e Sul de Angola), chama-se *Kaleluiya*, na língua Umbumbu, que em português significa Deus ajudou um pouco. No Zaire (Norte de Angola), chama-se *Mbuandji*, isto é, na língua Kikongo que quer dizer cabeça de mosca. E assim por adiante. Este motociclo simples com carroçaria articulada, juntou-se ao transporte de pessoas e mercadorias, de igual modo, com rotas e preços variáveis.



Figura 12 – Moto-táxis em Motorizada de 3 rodas, Saurimo, Lunda Sul

Fonte: imagem Facebook Sousa Jamba (2019)

Mais uma vez, na ocasião do ano eleitoral 2017, o governo adquiriu autocarros à China, e Moxico foi contemplado com 25 autocarros, distribuídos por 5 empresas para a sua gestão, nomeadamente a JJ e a TRANSBANANAL, que funcionam com os serviços intermunicipais, a KAPIL, virada para as rotas intermunicipais, e as empresas LIMPAL e MAMAMU, que prestam serviços interurbanos (JA, 2017). Cujas legalidades das respetivas empresas, bem como a sua adjudicação supostamente foi a base das mesmas práticas (pessoas próximas ao poder político).

¹² Com cilindrada desde 125 cm³, são utilizadas para transporte de pessoas e mercadorias e frequentemente têm um reboque articulado.

As atividades de transportes informais sustentam centenas de agregados familiares e até alguns operadores mediante poupanças constituem grandes frotas de moto-táxis ou de viaturas *Hiasses*. O estudo de Evans, O'Brian & Ch Ng (2018), revela que os *Bodas* (moto-táxi), em Kampala (Uganda) são utilizados por todos, excetuando a classe mais rica da sociedade. Estes asseguram a manutenção em zonas de baixa renda (vias comerciais de pequena dimensão e de carácter informal, centros médicos, áreas comerciais e escritórios), das primeiras horas da manhã até às 10h e depois das 20h em diante, satisfazendo assim, a procura dos clientes de forma mais eficaz do que o transporte público propriamente dito.

A atividade de táxi em Angola e na Cidade do Luena em particular, caracteriza-se por ser parcialmente legal, por que a atividade é reconhecida pelas Instituições do Estado como sejam o “Ministério dos Transportes [concessão de Licenças e afins]”, Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos [concessão do título de propriedade], “Ministério das Finanças [através da cobrança de impostos inerentes à taxa de circulação]” e o “Ministério do Interior [mediante inspeções das condições de estado dos motociclos e automóveis]”. Todavia, alguns dos procedimentos da atividade, bem como a atuação de alguns operadores é ilegal. A ausência de vínculo institucional, falta de contribuições e prestações sociais, sendo que parte senão mesmo a totalidade dos rendimentos da atividade, bem como os fluxos de passageiros não são contabilizados e registados.

As empresas subsidiadas pelo Estado pela prestação de Serviço Público de Transporte de Passageiros que, ademais são serviços deficitários, insipiente e irregular, prestados pelas empresas, SGO, Tura, Angoaustral, Macon e Tcul (esta última, empresa pública), apenas operam em Luanda, com exceção da província de Benguela, que é assistida pela empresa Macon. Os princípios de um Estado unitário, de direito, onde a igualdade de oportunidades está consagrada na Constituição da República de Angola (Princípios Fundamentais, artigo 21.º sobre Tarefas Fundamentais do Estado), suporia que outras regiões e cidades teriam igualmente um apoio do Estado no fornecimento de Serviços de Transportes Públicos. No entanto, a realidade não é esta. E a ausência do Estado no desenvolvimento de transportes públicos um pouco por todo o país, acentua as assimetrias regionais ao mesmo tempo que aumenta a pressão sobre Luanda, dada a atratividade que oferece. Pois, é aí onde são feitos os grandes e a maior parte dos investimentos de Angola.

As viaturas de atividade de táxi para além da chapa de matrícula, não têm um número de identificação específico, e por lei (Dec. Pr. n.º 128/10), devem ser pintadas com as cores azul e branco. Nalguns casos, senão quase todos, apresentam no exterior [vidro traseiro] dizeres do tipo “Tropa de Choque”,

“os 100”, “Fushi-Já-Mahundu, Muxito-Uh-muwika” (velocidade de macacos, mas a floresta é a mesma), “Vim te Buscar”, “Não me Aguentas”, “Kwenda-tchá-pezo” (andamento de barata), “Pobre Feliz”, e entre outros. Esta personalização das viaturas, que pode incluir também autocolantes de Che Guevara, de Cristo Rei, de uma Águia, etc., está associada a processos identitários relacionados com os grupos de condutores e Staffs de cada veículo, e procura transmitir emoções diferentes como sejam a adrenalina (velocidades de macacos), a segurança (andamento de barata) e produzem uma paisagem urbana de transportes muito diversa e rica. Ainda assim, os limites nesta personalização ficam aquém de alguns exemplos destes tipos de veículos, como é o caso dos táxis *Matatus*, que se encontram na África Oriental, nomeadamente no Quênia (Behrens, McCormick, Orero, et al., 2017). Em Angola, estes *Hiasses* apresentam alterações na sua capacidade de lotação, para assim albergar mais passageiros do que os planeados pelo fabricante da viatura, tendo um máximo 18 lugares estabelecido pelo fabricante. A estes, por vezes ainda se acrescenta um ou dois lugares, através da colocação de um banco pequeno de madeira ou mesmo de plástico, que pode ou não ser estofado ou decorado. Uma observação digna de realce, prende-se com o fato destas viaturas, geralmente de origem asiática, serem de tipificação ligeira, mas concebidas pelo fabricante para uma lotação de até 18 lugares. Segundo a opinião pública, este tipo de configuração muitas vezes obriga os usuários a sentarem-se de forma encolhida, sobretudo quando se trata de pessoas de maior tamanho. Há quem relaciona as mortes após acidentes destas viaturas com a sua configuração fabril. Pois, uma lotação superior à 9 lugares era suposto ser num veículo automóvel pesado de passageiros.

Em Luena, devido à fraca conservação que a maioria das viaturas apresentam, o interior das *Hiasses* é simples, com estofos gastos, geralmente sem cintos de segurança. O tablier e a frente da viatura são a exceção, sendo mais decorada, com pinturas, terços pendurados no retrovisor, autocolantes, pequenas alcatifas, etc..

4.4.2 A rota dos Hiasses na cidade do Luena

Diferente da cidade de Nampula (Moçambique), que tem onze rotas para uma população de 471 717 habitantes, na cidade do Luena apenas existe uma rota de *Hiasses* para uma população de quase 500 mil de habitantes¹³. Esta rota tem 2 paragens principais, nomeadamente no mercado informal da “Baúca” e no mercado informal “04 de Fevereiro”. A paragem da “Baúca” fica localizada no “Bairro Social” e dista há quase 2 quilómetros da estrada principal (EN170), que faz ligação com o coração da

¹³ Uma população relativamente igual a população total da República de Cabo Verde.

cidade do Luena. Já a paragem do “04 de Fevereiro”, situa-se no bairro “04 de Fevereiro” e a distância aproximada até à estrada principal (EN250), que liga o centro da cidade é de cerca de 700 metros. Com início no mercado informal da “Baúca” (a oeste da cidade), descendo pela rua do aeroporto, passando por uma rua da cidade (conhecida por 1.^a Rua), subindo em direção da praça da Diocese de Luena, Complexo da Paz e rotunda da Sonangol, passando pela EN250 entre os bairros *Kapango* e *Zorró* (conhecida por estrada do Léua), e terminando no mercado informal do bairro “04 de Fevereiro” (a leste da cidade do Luena) (Ver figura 12).



Figura 13 – Rota dos operadores de transportes informais na cidade do Luena

Fonte: elaboração própria com suporte do Google Earth Pro, versão 7.3.2.5776 (64-bit), acedido em 05/03/2019, 00:43:51 UTC

Legenda da Rota

 Estradas e Ruas

 Rota dos Hiasses



Paragem inicial ou final, em função do sentido



Número de Paragens



Zona dos mercados da “Baúca” e do “04 de Fevereiro”

Designação das Paragens

EN18

Estrada Nacional

EN250

Estrada Nacional

P2 – Hospital Municipal do Moxico

P3 – Antiga Paragem do Léua

P4 – Tipografia

P5 – Sonangol

P6 – Liceu (Zona da Administração Municipal)

P7 – Ravina

P8 – Hospital Militar

P9 – Hospital Geral do Moxico

P10 – Supermercado “Nosso Super”

P11 – Rotunda do aeroporto

P12 – IMAG

P13 – Pumangol

Caminhar em ambas as paragens requer agilidade e capacidade física suficiente para driblar pessoas, lixo e obstáculos. É notável a presença de carregadores, alguns com seus carrinhos de mão completamente abarrotados, zungueiros (vendedores que tentam de várias e de todas as formas vender algo), taxistas enérgicos e eufóricos a disputarem por passageiros, e compradores tensos, stressados e apressados, similar ao que descreve Ilídio do Amaral (2005), na sua obra sobre “a Importância do setor informal da economia urbana em países da África Subsariana”, ainda a revista Equattoria (2009), com o título “ANGOLA: Conheça o mercado popular Roque Santeiro” ou a obra de Carlos Lopes (2007a), intitulada “Elementos sobre o comportamento de compra em mercados informais: estudo de caso no mercado Roque Santeiro (Luanda)”. Esta pressão e movimento, fazem com que os sentidos de alerta fiquem mais sensíveis, sobretudo a visão e o olfato. A sensação é frequentemente de pleno caos, uma mistura frenética de gente, sons, odores, poeira e lama, sem organização aparente, que com o tempo e experiência vão dando lugar a outras sensações de que têm a sua própria lógica (Ver figuras 13 e 14).



Figura 14 – Paragem do mercado informal “04 de Fevereiro”, no Luena – Moxico

Fonte: imagem do autor durante a atividade de campo (27/01/2019)



Figura 15 – Um Hiasse na paragem do mercado informal da “Baúca”, Luena - Moxico
Fonte: imagem do autor durante a atividade de campo (16/09/2018)

Os táxis em Luena são um ponto de encontro e troca de ideias, embora com seus melindrosos contornos. Aproximam passageiros com destinos e compromissos distintos e, alguns chegam a travar amizade. Ao longo do percurso é notório ouvir abordagens de vários temas, que vão desde a política, desporto, religião, poligamia/poliandria, praticas de feitiçaria/bruxaria, fuga à paternidade, dicas dos famosos, gastronomia, entre outros assuntos da vida social, num ambiente onde uns tencionam atender telemóvel para melhor coordenação do destino (contexto em que o GPS e o Google Maps não são tidos, nem achados), ou até mesmo realizar chamadas no interior da viatura, onde não reina o respeito mínimo pelas regras básicas de comunicação.

É comum ver uma viatura concebida pelo fabricante para uma lotação máxima de 15 lugares, a exceder a lotação para 17 ou 19 pessoas, num tom de voz compulsivo e agressivo do cobrador a dizer “emagrece”, que significa apertem-se. Em cada fila que seria para 3 pessoas, sentam 4 pessoas; as pessoas portadoras de crianças entre 4 e 12 anos de idade devem colocá-los ao colo, sob pena de pagarem 2 lugares. Já as viaturas de 9 ou 12 lugares, igualmente excedem a lotação em 2 a 4 pessoas, evocando os mesmos argumentos. Geralmente, os cobradores não se sentam, ficam de pé,

mas encolhidos entre os passageiros; e quando se sentam, sentam-se na *Baúca*¹⁴; uma viatura abarrotada e com odores, sem o mínimo de dignidade humana.

Um outro aspeto, é o fato de a atividade na cidade do Luena ser realizada exclusivamente por homens, que na sua maioria são jovens com idade compreendida entre os 20 aos 40 anos. Já os cobradores são ainda muito mais jovens em relação aos condutores. Os principais usuários destes transportes são frequentemente e maioritariamente mulheres e jovens adolescentes. Poucos homens utilizam estes transportes, por que muitos homens revelam algum ceticismo no uso destes transportes, julgando serem conotados como vulneráveis ou “pobrezinhos”. Preferem recorrer ao uso de Moto-táxis, ignorando todos os perigos que estes operadores representam. De resto, as percepções à volta do ensejo desmedido pela afirmação social na cidade do Luena, e em Angola no geral, é uma questão que seguramente carece de algum estudo, a julgar pelo “menosprezo”, pela *life-like appearance* [vida de aparências] (aquilo que em Angola ficou conhecido com o Slogan «*Sabes quem Eu Sou*»), o desdenho e o protesto demonstrado pelas pessoas em usar bicicletas ou mesmo em andar a pé (uma dádiva natural), são cada vez maiores. Embora existam algumas pessoas que alegam a inexistência de passeios, vias pedonais e ciclovias, realidade da qual comungamos plenamente, ainda assim, achamos que há cada vez mais, um consumismo exacerbado arraigado no seio das pessoas, que os leva a não assumir a real condição social que ostentam.

¹⁴ Designação que indica lugares para pessoas com recursos escassos ou mesmo sem recursos. Geralmente, têm uma conotação segregativa. Nos *Hiasses*, a palavra *Baúca* é usada para referir um lugar do interior da viatura sem conforto, onde o cobrador se senta de forma encolhida.

CAPÍTULO V – DADOS, DISCUSSÃO E PRINCIPAIS RESULTADOS

5.1 Os atores

A atividade de táxi decorrente na cidade do Luena, tal como já foi dito, envolve vários atores nomeadamente operadores (condutores, cobradores, lotadores e passageiros), e dentre outras formas de atividades informais, que estabelecem uma estreita relação com o circuito formal. O principal objetivo deste capítulo é perceber o processo de operacionalização da atividade dos transportes informais, mediante dados recolhidos durante a fase da realização do trabalho de campo.

A área de realização do trabalho de campo, compreende o ambiente onde se desenvolve um conjunto de atividades informais. Na sequência, foram entrevistadas e inqueridas determinadas entidades do Estado, motoristas e passageiros, bem como a realização de diálogos informais ou conversas livres. As entrevistas e os inquéritos, ambos de carácter semiestruturado, combinados com a observação sistemática e o diálogo informal, serviram de instrumentos para a obtenção de dados sobre a atividade, bem como o seu funcionamento. A elaboração destes instrumentos, obedeceram os critérios e a prévia validação, mediante respostas pré-concebidas, baseadas no conhecimento e experiência local, enquanto investigador e utente destes transportes. Entretanto, o procedimento de quantificação, tabulação e análise de dados tiveram um realce particular, visto serem elementos bastante elucidadores para a compreensão do fenómeno dos transportes informais na cidade do Luena.

5.2 O trabalho de campo

Tal como anteriormente referido, neste trabalho utilizou-se uma metodologia compósita. Assim, procurou-se obter a perspetiva de diversos atores implicados no setor dos transportes informais, através de entrevistas, como sejam às entidades competentes do setor dos transportes, aos operadores de *Hiasses*, e aos utilizadores, com os quais também se realizaram uma série de conversas livres. Para além disto, realizaram-se igualmente 5 percursos de *Hiasses*, para ter um contato mais íntimo com o fenómeno, e outros 5 de motorizada (seguindo as respetivas viaturas), o que permitiu abordar pessoas que saíam das *Hiasses*, em diferentes pontos da rota. Nem sempre foi possível retomar a “perseguição” da *Hiasse* inicial. Este último procedimento metodológico (no exterior dos veículos), permitiu ainda observar com mais precisão, a forma como estes veículos se posicionam nas paragens, e disputam o espaço, e o negócio, uns com os outros, em estratégias pouco ordenadas, que geram situações de conflito e até mesmo insegurança rodoviária (Monteiro, 2018).

Nesta etapa do trabalho, por razões de confidencialidade e proteção de dados, optou-se pela alteração dos nomes reais das pessoas que colaboraram na conceção de entrevistas, preenchimento de inquéritos, bem como o diálogo informal, excetuando-se os representantes de instituições estatais e associativas. Procurou-se caracterizar o setor dos transportes e concluiu-se que era importante ter um contato próximo com os responsáveis do setor, para a obtenção de dados não disponíveis publicamente.

Assim, no dia 17/09/2018, realizou-se uma entrevista com o Sr. Samora Caiombo Chinhama, chefe de Departamento do Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana, o que permitiu perceber a situação da relação entre os operadores de transportes informais e o Estado enquanto Pessoa Coletiva Pública, responsável pela organização e regulação da atividade de transportes. Deste modo, os dados referentes aos operadores de transportes terrestres rodoviários registados a nível da província, incluem também os meios em funcionamento na comuna do Luena (tabela 3).

Tabela 3 – Automóveis de transporte de passageiros da província do Moxico

Meios rolantes disponíveis à nível da província				
Tipologia	Autocarros Interurbano	Viaturas Privadas (<i>Hiasses</i>)	Autocarros Intermunicipal	Total
Total	16	66	3	85

Fonte: elaboração própria com base nos dados fornecidos pelo GPTTMU (Luena-Moxico, 17/09/2018)

Apesar dos dados oficiais constantes na tabela 3, existe informação algo discrepante, pois segundo o Jornal de Angola do dia 27/09/2017, a província do Moxico recebeu em 2017, 25 autocarros. Esta informação foi também confirmada aquando da realização das conversas livres, por um ex-funcionário sénior do Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana, que solicitou o anonimato.



Figura 16 – Frota de Autocarros estacionados na Cidade do Luena, Moxico

Fonte: Angop, 27/09/2017

Uma leitura atenta dos números da tabela acima (Tabela 3), e a observação cuidada do quotidiano dos transportes na cidade, permite afirmar que existe um número considerável de operadores informais não registados oficialmente, que se encarregam de suprir em parte, as necessidades de mobilidade das populações. Estes operadores, utilizam viaturas diversas como sejam motociclos ou automóveis particulares, sem qualquer distinção específica, o que revela a importância do setor informal na economia e no empoderamento das famílias, em que o cidadão comum, procura de diversas formas, complementar o seu salário ou mesmo, em muitos casos, fazer destas atividades a sua principal fonte de rendimento. Estes veículos juntam-se regularmente no exercício da atividade, e concorrem com os operadores habituais.

De qualquer modo, a tabela 3 mostra-nos a existência de um total de 85 veículos automóveis registados, para mais de 700 mil habitantes na província, sendo que apenas 3,2% possui automóvel individual (INE, 2014), o que é manifestamente reduzido, abrindo portas a outras formas e modos de atuação por parte dos operadores informais.

Noutra vertente, o representante da Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola no Moxico, na pessoa do Sr. Samuel Natepa, no dia 31/10/2018, partilhou informações referentes aos dados dos associados filiados na sua agremiação. Segundo o responsável, esta tem 113 sócios, dos quais apenas 63% têm as suas viaturas em funcionamento¹⁵ a nível da província, num encontro onde não clarificou o número exato de operadores que exercem a atividade a nível do município sede (Moxico). Neste particular, uma leitura atenta permite denotar as fragilidades das instituições, onde os dados anteriores da Angop apontavam a existência de 65 membros, quando nos dados do trabalho de campo, através da entrevista com o responsável local, existe mais de uma centena de membros inscritos.

5.3 Perspetiva dos operadores de transportes informais

Para a obtenção de informações relativas ao funcionamento dos *Hiasses* na cidade do Luena, realizaram-se 9 entrevistas a motoristas (condutores), na qualidade de operadores ativos dos

¹⁵ Outros dados menos centrais à este trabalho e que ficam aqui como registo, é a quota mensal de cada membro (Cem Kwanzas, o equivalente a cerca de 30 cêntimos de euro), e as principais instituições com as quais a Associação estabelece parcerias e cooperação nomeadamente: Comando Provincial da Polícia Nacional, Direção Provincial de Viação e Trânsito, Unidade Operativa de Viação e Trânsito, e o Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana. Geraldo Wanga, Presidente Nacional da Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola, informou também, no dia 13/02/2019, que o pagamento da quotização é feito de forma coletiva (em grupos de 70 a 100 membros), e que pagam mensalmente um valor estimado em 10.000,00 Kwanzas, o equivalente a cerca de 28 euros.

transportes informais. Estes, partilharam várias informações, cujo conteúdo relevante e comum entre os operadores está reunido na tabela 4.

Tabela 4 – Principais características e opiniões dos operadores de transportes informais

Nome do operador (*)	Sexo (M/F)	Idade (anos)	Tempo na atividade	Dados convergentes entre os operadores entrevistados
Saphunga	M	29	4	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mau estado do percurso; ✓ Inexistência de paragens convencionais ao longo do percurso; ✓ Elevado preço dos acessórios e peças sobressalentes; ✓ A época chuvosa é a de maior procura, e em contrapartida, é a época em que há mais clientes; ✓ A Associação dos Taxistas é uma mera instituição formal;
Kassupa	M	-	11	
Kufa-tchachi	M	25	5	
Zango	M	-	4	
Muhumeno	M	28	7	
Tchitunguila	M	30	6	
Tchiwissa	M	35	2	
Malengue	M	35	5	
Maianhi	M	36	3	

Fonte: elaboração própria com base nos dados fornecidos pelos entrevistados (Ago. e Set. de 2018)

(*) Por razões de proteção de dados e salvaguarda da identidade dos entrevistados, os nomes reais foram alterados.

Genericamente, todos os operadores entrevistados, com a exceção de Maianhi, foram unânimes em sublinhar o mau estado do percurso que utilizam diariamente, marcado entre outros elementos, pela pouca ou mesmo falta de sinalização e iluminação pública. De igual modo, a falta de paragens fixas e convencionais (com assentos, cobertura de proteção solar e de chuva), para entrada e saída de passageiros, e zonas de estacionamento foi destacada como uma séria dificuldade no dia a dia. No entanto, Zango, um dos operadores, confirmou a existência de algumas paragens relativamente fixas ao longo do percurso, tal como cartografado na figura 12. Estas são nos mercados informais [Baúca e “04 de Fevereiro”], Hospital Municipal do Moxico [entre os bairros Kapango e “04 de Fevereiro”], antiga paragem do Léua [entre os bairros Zorró e Kapango], Tipografia [entrada para a cidade], Sonangol [zona da rotunda do Complexo da Paz e Cine Teatro Luena], Liceu [zona da atual Escola S. Bento, Administração Municipal e bairro Kwenha], Ravina [zona do bairro Aço], Hospital Geral do Moxico [entre os bairros Hospital e Popular], Nosso Super [entre os bairros Sinai-Velho e Mandembwé], Triângulo [zona do aeroporto]. Ainda a este respeito - ruas e estradas degradadas - Kassupa ressaltou que “os autocarros aprovacionados pelo Estado não realizam a rota que habitualmente os operadores de *Hiasses* realizam, pois alegam o mau estado das estradas; (...) mas no percurso que realizamos, de

um ponto ao outro - Bairro “04 de Fevereiro” ao mercado da *Baúca* – vemo-nos obrigados a passar em quintais (terrenos) de terceiros, evitando deste modo, os charcos de águas pluviais e as imensas crateras existentes ao longo da via”. Ora, sem que as paragens sejam convencionais, torna-se difícil perceber a distância entre elas, não respeitando as distâncias mais adequadas, mantendo-se a coexistência de paragens determinadas pelos passageiros ao longo do percurso tal como refere Malengue, um dos operadores, o que constitui um eminente perigo de segurança para os utentes da via pública, e também de conforto, uma vez que os passageiros ficam expostos a um ambiente totalmente desprotegido.



Figura 17 – Atalhos utilizados pelos operadores de Hiasses

Fonte: imagem do autor durante a atividade de campo (16/09/2018)

Por um lado, Saphunga realçou que é comum registar duas ou mais avarias ao longo dos 30 dias de funcionamento da viatura, situação que tem relação direta com o mau estado do percurso, fato que se repercute negativamente na maximização dos seus rendimentos. Por outro lado, adiciona-se o que Kassupa partilhou, ao mencionar a falta de peças sobressalentes (acessórios), o que constitui um problema grave. Pois, para além dos preços praticados no mercado local serem elevados, os acessórios são escassos, e os poucos disponíveis são comercializados a preços arbitrários. Esta situação relaciona-se com a localização do Luena, a uma distância considerável de Luanda, e obviamente, com as conhecidas características da economia angolana que é excessivamente dependente de importações e com os elevados índices de informalidades da economia.

A existência de um só trajeto, que é linear, articula-se com vários fatores. Por um lado, em parte resulta do próprio desenho histórico da cidade (Ver figura 12), da dependência do caminho-de-ferro, e também do subsequente crescimento orgânico da cidade no período pós-colonial. Obviamente que este é um estrangulamento para quem reside longe deste único eixo onde circulam *Hiasses*.

Há também, uma situação particular que se prende com os desvios frequentes deste itinerário, provocados pela tentativa de evitar o confronto com os agentes da polícia de trânsito, situação igualmente destacada no trabalho de Lopes (2006, p. 6). Frequentemente, os operadores fazem desvios da rota, por forma a não terem de se cruzar com estes agentes. Naturalmente que isto provoca, juntamente com o mau estado das vias já referido, um aumento significativo do tempo médio das viagens. Aquilo que poderia ser percorrido em 5-10 minutos, demora frequentemente 40-50 minutos. Como por exemplo refere Maianhi na entrevista, “a atividade de táxi é complexa dado os constrangimentos perpetrados pelos agentes da polícia de trânsito, em que com ou sem documentos o entendimento passa quase sempre, senão mesmo sempre, por pagar gasosa” [subornar].

Em Luena e um pouco por toda Angola, a atividade de táxi é praticamente masculina por ser realizada geralmente por homens da faixa etária entre os 20 e 40 anos de idade (Tabela 4). Muitos começam muito mais jovens com a função de cobrador, e com o passar do tempo vão atingindo a categoria de condutor (motorista). Um caso pragmático neste trabalho é o do Kufa-tchachi que hoje é taxista e estudante, que aspira novos desafios. Juntamente com Maianhi, não considera a atividade que realiza como profissão, por esta não contemplar sustentabilidade e reforma em caso de doença, idade avançada ou em caso de invalidez, sem garantias de qualidade mínima, ausência de protecção contra os riscos inerentes à própria atividade. Por isso, o último inicialmente foi vendedor ambulante (comerciante itinerante) no ex-mercado informal do Roque Santeiro em Luanda, tendo passado a ser taxista por inerência da extinção do referido mercado. Maianhi manifestou o propósito de incorporar-se na Polícia Nacional tão logo que haja oportunidade para o efeito, porque para ele “governo é mesmo governo”. Portanto, fatos do género são comuns, o que justifica a urgente necessidade de se organizar e formalizar o setor, conectando-o a outras instituições que igualmente devem potenciar-se de formas a cumprirem integralmente com os seus desígnios sociais. Tanto é que, na dimensão do cumprimento das obrigações de determinadas instituições do Estado e não só, os operadores Kassupa e Tchiwissa lamentaram o fato de terem de efetuar o pagamento da taxa de circulação, da licença de aluguer, do seguro da viatura, sem, no entanto, verem as ações destes órgãos diluir-se nas suas atividades. Dito de outro modo, a relação deveres e direitos entre as instituições e os operadores de transportes não é

frutífera por que em troca do cumprimento das obrigações pelos operadores, as instituições não aprovacionam os serviços a que os operadores têm direitos, e um dos casos pragmáticos desta melindrosa situação é o pagamento da taxa de circulação, mas com as estradas e respetivas ruas extremamente degradadas.

Ainda na entrevista com os operadores, uma das várias questões afloradas com relevo prende-se com a realização da atividade na estação chuvosa¹⁶ que tem duas perspetivas: a primeira perspetiva da estação chuvosa é a elevada procura de Hiasses pelos passageiros, questão enfatizada por Zango, Malengue e Tchitunguila; e a segunda perspetiva da estação chuvosa são as frequentes avarias das viaturas sublinhada por Malengue e Zango, dificuldades de estacionamento nos mercados do “04 de Fevereiro” e da “Baúca”. Estas dificuldades consistem ainda no parar ao longo do percurso para entrada e saída de passageiros, dada a ausência de paragens convencionais, e a falta de valas de drenagem o que torna o piso permanentemente escorregadio.

5.4 Percursos realizados em Hiasses

Foram realizados cinco (5) percursos em *Hiasses* na cidade do Luena. Estes percursos, foram feitos em diferentes dias da semana e do mês, com partidas e destinos alternados, do qual foi registado o tempo, o número de passageiros, o número de paragens efetuadas para efeitos de entrada e saída de passageiros, e entre outros detalhes que envolvem estes transportes informais considerados particularmente ímpares, por fazerem acontecer a mobilidade na cidade do Luena, suprimindo assim, a inexistente oferta de serviços públicos (Tabela 5). Destes trajetos, com a exceção do trajeto com início na paragem da zona do IMAG (P12) até à paragem da Ravina (P7), todos foram percorridos desde o princípio da rota até ao final e vice-versa (Ver. figura. 12).

¹⁶ Novembro-Março, meses em que geralmente, se registam em Angola níveis elevados de pluviosidade.

Tabela 5 – Principais percursos em Hiasses

Rota	Data	Partida	Destino	Distância	Duração	Velocidade Média	N.º de Paragens
I	08/09	Mercado Informal “04 de Fevereiro”	Mercado Informal da “Baúca”	13 Km	54 min.	4,20 Km/h	31
II	12/09	Mercado Informal do “04 de Fevereiro”	Mercado Informal da “Baúca”	13 Km	39 min.	3,20 Km/h	21
III	14/09	Defronte ao IMAG (Bairro Social)	“Ravina” (Bairro Aço e Kwenha)	4 Km	28 min.	7 Km/h	12
IV	17/09	Mercado Informal “04 de Fevereiro”	Mercado Informal da “Baúca”	13 Km	47 min.	3,61 Km/h	24
V	18/09	Mercado Informal da “Baúca”	Mercado Informal “04 de Fevereiro”	13 Km	53 min.	4,07 Km/h	28

Fonte: elaboração própria com base nos registos dos percursos realizados (Ago. e Set. de 2018)

A experiência na utilização dos transportes informais coletivos (*Hiasses*), na condição de investigador-passageiro, com passagem em todos os pontos de concentração de passageiros, teve dois momentos distintos: por um lado, foi num momento em que os alunos do subsistema de ensino não universitário se encontravam em pausa pedagógica, e por outro, no momento de regresso dos alunos às aulas. Estes dois momentos particulares, permitiram relacionar a influência da população estudantil na atividade de táxi. De todos os percursos realizados, as principais notas dignas de realce são o tempo médio necessário para percorrer a rota que é de aproximadamente 44 minutos, variando entre 28 a 54 minutos, incluindo as paragens que são efetuadas. O tempo é relativamente igual ao que demoram os táxis *Matatus* do Quênia para percorrer 15 Km (Behrens, McCormick, Orero, et al., 2017). Nestes 5 percursos em *Hiasses* no Luena, registou-se uma velocidade média de 4,4 Km/h. A ocupação máxima em média nestes 5 percursos foi de 19,8 pessoas, tendo-se registado uma média de 23 paragens ao longo dos 5 percursos realizados.

Nos dias laborais, isto é, de segunda a sexta-feira, os passageiros são maioritariamente trabalhadores, estudantes e vendedores ambulantes. Ao passo que nos finais de semana, tendo em conta que a maioria da população moçicana é religiosa – 81% (INE, 2014), a deslocação para a igreja acaba sendo um dos principais motivos das deslocações. Uma ou outra minoria, desloca-se nos fins de semana por razões de trabalho – como é o caso dos zungueiros(as) e candongueiros(as) (ambos vendedores

informais, mas o primeiro é móvel e o último é fixo). Finalmente, o lazer é igualmente uma das razões que movimenta pessoas que queiram ir passar o fim de semana noutros bairros e afins. Por exemplo, o trajeto realizado no sábado do dia 08/09, foi sem dúvidas de elevada procura, pois a falta de iluminação pública e a criminalidade, levou a que as candongueiras e entre outros, quisessem chegar cedo às suas casas. Neste percurso, mal os passageiros viam a viatura, e esta sinalizava a intenção de parar, os passageiros quase ocupavam a faixa de rodagem para entrar na mesma. Quando a viatura parava, bloqueavam a saída dos outros passageiros, voluntariando-se para se sentar na famosa *Baúca*. Foi ainda neste dia e neste contexto, que um jovem e uma jovem, agastados de esperar pelos *Hiasse* que chegavam completamente lotados, se recusaram a entrar e sentar-se de forma apertada, junto a diversas mercadorias, zungueiras, carregadores com suor, e distanciados entre si. A jovem disse “amor vamos só mesmo assim está a ficar noite” e o jovem por sua vez respondeu “amor vamos aguardar, este *Hiasse* está muito cheio”.

Aliás, os percursos realizados permitem inferir que os períodos matinais (das 6 às 9 horas) e vespertinos (das 16 às 19 horas), são os de maior procura. Tal como referido na seção sobre a descrição da rota, é ainda neste ambiente onde se desenvolve um leque muito variado de vivências e experiências urbanas relevantes.

Até ao final do dia muitos condutores já têm as receitas que por obrigação devem apresentar ao proprietário da viatura, comumente designado “dinheiro do patrão”. No entanto, nas lides destes operadores dizem que o dinheiro resultante das últimas rotas é destinado ao condutor e ao cobrador [a tão conhecida mixa, legume ou matondelo]¹⁷. Entretanto, este cenário para além de ser parte das evidências das informalidades destes operadores, é igualmente uma das principais causas de comportamentos agressivos, que por vezes resultam em sinistralidade rodoviária. Por que os condutores ao terem de trabalhar sob pressão de apresentar o valor monetário estabelecido no acordo com o proprietário da viatura (patrão), enveredam em comportamentos pouco abonatórios, dando aso a disputas pelos clientes e a outros excessos que representam perigo para o trânsito.

Um outro episódio, revelador de alguma agressividade ocorreu no *Hiasse* do dia 18/09, com um rapaz de cerca 15 anos de idade. Este, antes de subir no *Hiasse* na paragem do Zorro, disse ao cobrador que só tinha 100 Kwanzas, e que desceria nas imediações da Pumangol, onde pegaria um moto-táxi que o

¹⁷ Tal como já foi dito anteriormente, regra geral, o pacto entre motoristas e proprietários das viaturas, passa pelo acordo verbal de apresentar um valor “x” no final do dia e o valor remanescente é para o motorista e o cobrador a que eles chamam de mixa.

levaria à sua instituição de ensino (Instituto Médio de Formação de Técnicos de Saúde), adjacente ao Liceu N.º 250 “11 de Novembro”, zona do bairro Kaminina. No seguimento, prestes a chegar ao local pretendido, o jovem manifestou a intenção de efetuar o pagamento tendo apresentado uma nota de 500 Kwanzas, na esperança de receber 400 Kwanzas de troco. O cobrador apenas lhe deu 350 Kwanzas, alegando que nestes casos o dinheiro a ser apresentado tinha de ser mesmo 100 Kwanzas. O jovem protestou com o cobrador, dizendo que ainda precisaria de mais dinheiro para chegar ao seu destino e regressar, mas lamentavelmente sem sucesso. Ora, este tipo de comportamento, implicando alguma agressividade e desrespeito para com os direitos dos passageiros, não é incomum e, é um traço genérico dos serviços informais.

5.5 As entrevistas concedidas pelos utilizadores

Do total de 15 passageiros que responderam ao inquérito semiestruturado, selecionaram-se 6 passageiros que aceitaram conceder uma entrevista, igualmente de carácter semiestruturado. A sua seleção foi feita por conveniência ou de forma acidental (Fortin, 2009), e assenta em categorias como sejam a localização geográfica, distância, regularidade, sexo, faixa etária (população mais vulnerável ao desgaste físico e mais suscetível à insegurança da via pública). Destes 6 entrevistados, 2 eram adolescentes (1 rapaz e 1 rapariga), 2 eram mulheres com menos de 40 anos de idade, e 2 eram passageiros com mais de 40 anos de idade (1 homem e 1 mulher). Todos eles tinham pontos de origem e destinos diferentes. As entrevistas, para além de permitirem perceber as distâncias que estes passageiros percorrem entre os bairros onde residem e os locais onde entram nas *Hiasses*, bem como as distâncias e o tempo que os veículos levam a percorrer o percurso até aos pontos onde estes saem, e de seguida até ao seu destino final, possibilitou mensurar a consistência e a solidez dos dados fornecidos durante a realização do inquérito que abarcou os 15 passageiros. As características e a síntese dos depoimentos dos passageiros estão abaixo dispostas (Tabela 6). Na respetiva tabela, os passageiros cujos dados estão realçados, correspondem aos passageiros que responderam simultaneamente ao inquérito e à entrevista.

Tabela 6 – Síntese descritiva dos utilizadores de transportes informais

Utilizadores (*)	Sexo (M/F)	Idade (anos)	Local de Residência	Distância em tempo até à paragem de Hiasse	Pontos de Destino	Frequência de Utilização
Itela	F	34	Bairro Kaminina	Até 1 hora	Bairro Kawango	Regular
Jamba	M	14	Bairro Kilometro 5	Até 1 hora	Centro da Cidade	Irregular
Kaimbo	F	14	Bairro Sinai-Velho	Até 30 min.	Bairro Alto Campo	Irregular
Kalunga	M	16	Bairro Popular	Até 30 min.	Centro da Cidade	Irregular
Kuessué	F	—	Bairro Bomba	Até 1 hora	Centro da Cidade	Regular
Likueno	F	14	Bairro Samalesso	Até 1 hora	Centro da Cidade	Irregular
Na-Sara	F	53	Lavoko	Mais de 1 hora	Bairro “04 de Fev.”	Regular
Malassa	M	32	—	—	Centro da Cidade	Irregular
Mutungununa	F	37	Bairro Vila-Luso	Até 1 hora	—	Regular
Phunga	M	48	Bairro Zorró	Até 1 hora	Centro da Cidade	Regular
Saucele	F	12	Bairro Sangondo	Até 30 min.	Centro da Cidade	Regular
Sawatanga	M	18	Bairro 04 de Fevereiro	Até 30 min.	—	Regular
Tchijika	M	14	Bairro Vila-Luso	Até 1 hora	Sakassaji	Regular
Uhenha	F	—	Bairro Bomba	Até 1 hora	Sakassaji	Regular
Wanuke	F	—	Bairro Bomba	Até 1 hora	Sakassaji	Regular

Fonte: elaboração própria com base nos dados fornecidos pelos utilizadores de Hiasse (Ago. e Set. de 2018)

(*) Por razões de proteção de dados e confidencialidade dos entrevistados, os nomes reais foram alterados.

De forma geral as entrevistas concedidas pelos usuários permitiram reter informações que apontam manifestamente para a existência de uma maioria de usuários que utilizam os *Hiasse* com regularidade diária. Os casos como os de Malassa, Kalunga, Jamba, Likueno e Kaimbo, são exemplos excepcionais, pois as suas frequências são irregulares. Paralelamente às deslocações, não estão de parte os antecedentes como a excessiva demora nas paragens para esperar pelos *Hiasse*, os excessos de paragens ao longo do percurso e o excesso de lotação nas viaturas. Malassa, de 32 anos de idade, funcionário público, é usuário experimentado de *Hiasse*, com passagem nas províncias da Huíla, Huambo, Luanda e Moxico, e referiu que os táxis sempre estiveram presentes nas deslocações que foi fazendo nos referidos territórios. Destacou ainda a inexistência de transportes públicos. Para ele, os poucos meios existentes para o efeito, não conferem o mínimo de dignidade aos utentes, devido à desorganização instalada ao longo dos anos.

Desde o local de residência dos utilizadores até a paragem de *Hiasse*, caminhando a pé, os utilizadores percorrem entre 1,5 a 5 quilómetros de distância. Por exemplo, destes utilizadores

destacam-se Likueno, Uhenha, Kwessue, Wanuke e Mutungununa, que demoram cerca de 30 a 50 minutos a pé a fazer o trajeto. A demora dos usuários nas paragens, esperando pelos *Hiasses* tem um horizonte temporal que varia de 35 a 55 minutos. As paragens não são fixas, mas têm zonas típicas para entrada e saída de passageiros, e em muitos casos as paragens são determinadas pelos próprios passageiros. Por este fato, a rota é mais demorada do que poderia ser. Este excesso de paragens, prejudica muitos passageiros como é o caso de Likueno. A duração das suas viagens ultrapassa os 20 minutos, desde o Hospital Municipal até ao Complexo Escolar “Cda Tchifuchi”. Já Kalunga, Sawatanga e Tchijica, assinalaram igualmente os atrasos não só por causa da demora no trânsito, mas também pelos excessos de paragens que as viaturas fazem.

No decurso da atividade de táxi na cidade do Luena, uma das questões evocadas pelos usuários Tchijica, Kalunga, Phunga, Uhenha, Kuessué e Wanuke, são os excessos de lotação das viaturas em horários de ponta. Já Phunga, Uhenha, Kuessué, Wanuke e Saucele, são utilizadores que nas suas deslocações necessitam de fazer ligações para chegar ao destino final. Ou melhor, são usuários que fazem a primeira deslocação em *Hiasses* e posteriormente apanham um moto-táxi que os leva até ao destino final, e vice-versa. Foi ainda salientado pelos usuários Itela, Mutungununa, Uhenha, Kuessué e Wanuke, que a época chuvosa tem sido de maior dificuldade para conseguir táxis.

Os usuários de *Hiasses* na cidade do Luena, quando pretendem regressar às suas casas (dos pontos de destino para os pontos de origem inicial), por vezes necessitam de caminhar a pé durante 10 a 30 minutos dependendo da zona da cidade. Likueno por exemplo, ao sair do Complexo Escolar para a sua casa não consegue apanhar *Hiasse* na paragem do Hospital Militar – P8 (Ver figura 12), porque em muitos casos os *Hiasses* não param por estes estarem lotados. Estes fatos, obrigam-no a caminhar a pé até à paragem da Ravina – P7, onde os usuários geralmente descem em grande quantidade por ser um dos pontos que constitui uma espécie de interface para os usuários que tencionam apanhar um moto-táxi que os leva aos bairros Kawango (Alto-Luena), Aço e Kwenha.

Uma leitura exaustiva aos dados fornecidos pelos usuários permite inferir que na sua maioria, ao deslocarem-se de *Hiasses*, têm como destino final o centro da cidade.

5.6 Diálogo informal ou conversas livres

As conversas informais concedidas por alguns utentes de transportes informais na cidade do Luena, encontrados nos pontos de concentração, entrada e saída de passageiros, permitiu perceber e confirmar conhecimentos pré-existentes no que diz respeito aos “Transportes Informais na Cidade do Luena”. De forma genérica, as suas opiniões coincidem nos elementos mais essenciais, tais como:

- a) O percurso não tem paragens convencionais, o que sujeita os utentes a aguardar em pé pela chegada das viaturas, ficando expostos ao sol, chuva, poeiras, etc.;
- b) Os passageiros geralmente aguardam pela chegada das viaturas durante um período de tempo entre 20 a 55 minutos;
- c) Após a chegada de uma ou duas viaturas, estas, nalguns casos sem lugares vagos não param, e nos casos em que param, em menos de 1 minuto lotam imediatamente, isto é, nos períodos de elevada procura;
- d) Há um excesso de lotação, caracterizado pelas expressões do cobrador, num tom altivo, do tipo emagrece (para se referir aos passageiros que devem apertar-se ao máximo para permitir o excesso de lotação), encosta mais para este ou para aquele lado;
- e) Depois disto, com um tom autoritário e arrogante, o cobrador diz: - “É 200,00 (duzentos kwanzas), quem não quiser desce; só quero clientes que têm dinheiro trocado”, referindo-se às notas de menor valor facial (como 5, 10, 20, 50, 100 ou 200 kwanzas, e não às de 500, 1000, 2000 ou 5000 kwanzas). Nestas situações, os cobradores, embora tendo dinheiro que lhes permite dar troco aos clientes, preferem utilizar estes artificios para evitar demora na concertação de pagamentos com os clientes;
- f) Um outro aspeto tem haver com certas bagagens que por um lado incomodam os passageiros dada a sua natureza, e por outro, à discussão que suscitam entre o cobrador e o proprietário da mesma (no caso, o usuário), onde um diz que a bagagem deve ser paga e o outro(a) refuta dizendo “está no meu colo”, com a réplica do cobrador questionando: “E tu estás aonde?”, de seguida, rematando “Não é no meu carro?”.

Portanto, nas trajetórias destes operadores de transportes informais, situações não menos importantes são as interrupções na circulação dos poucos autocarros privados existentes, feitas ocasionalmente em vésperas da realização de atividades político-partidárias ou similares. Estes transportes servem para o transporte de cidadãos das suas zonas de residência para os locais dos eventos, motivando assim o encerramento de determinadas vias, gerando sérios embaraços aos taxistas e aos usuários destes

serviços em particular, bem como uma crescente avalanche e posterior abarrotamento dos poucos operadores informais da cidade do Luena. Estas evidências ilustram claramente os elevados níveis de informalidade dos transportes públicos coletivos na cidade do Luena.

Em Angola de forma geral, dada a desmedida expansão das atividades informais, é notório observar grupos de indivíduos que sobrevivem da realização da atividade de táxi. Estes representam uma concorrência desleal aos operadores *habitués* de transportes informais. Estes indivíduos utilizam veículos ligeiros (comummente Suzuki Alto e Celerio, Hyundai i10, Toyota Starlet, etc.), com uma ocupação de 4 ou 5 lugares. Para além deste grupo, ainda existe mais uma franja considerável de operadores clandestinos, que diz respeito a funcionários públicos que possuem carros próprios, que ao irem para os seus locais de serviço e vice-versa, vão recolhendo passageiros com destino comum pelo caminho e nas paragens. Já nos feriados, dias de ócio e finais de semana, muitos ocupam-se exclusivamente da atividade de táxi.

A justificação destas práticas é sustentada com o argumento de que “é dinheiro para comprar combustível do carro e refeição para o almoço no local de serviço”, aguentar a cozinha de casa”, etc.. Estas situações adquirem lógica quando atreladas aos vários slogans e conceitos popularmente conhecidos, tais como “o angolano não vive só do salário” (para além do emprego formal, há que se ter outras fontes de receitas financeiras), “a gasosa é a base de entendimento entre o polícia e o povo” (forma de dirimir conflitos entre o cidadão e o polícia), “o cabrito come onde estiver amarrado”, entre tantos outros, usando como artifício a venda de dificuldades e a posterior venda de facilidades mediante vias ilegais – atos de suborno ou “pagar por baixo”. Todavia, face a estes cenários, as entidades competentes mostram-se impotentes e assistem de forma silenciosa à ocorrência destas práticas, contribuindo consideravelmente para o desgaste do cidadão comum e para o crescimento dos serviços informais. Porém, no setor dos transportes informais vai aumentando a insegurança no trânsito, o número de atropelamentos nas estradas e entre outros atos de insegurança pública.

5.7 Discussão e principais resultados

Em Luena, os transportes informais em viaturas *Hiasses* apesar de constituírem o principal garante da mobilidade, têm um funcionamento deficiente sem os quais muitas atividades sociais e económicas estariam paralisadas. Os serviços prestados por estes operadores desempenham um papel fundamental sobretudo para as populações mais pobres, realidade que não é muito diferente de outros pontos de Angola e de muitos países do *Sul Global*. O escritor angolano Pepetela (2001) refere-se à

existência de um tecido social que varia desde algumas dezenas de riquíssimos, classe média, pobres e milhares de miseráveis. Este último grupo recorre a marcha a pé para atingir os seus destinos (Lopes, 2007b).

Ficou claro através do trabalho de campo que os principais usuários dos serviços de transportes informais em Luena são as mulheres. Já Amaral (2005; p. 69), frisa que “os vendedores de rua, bem como noutros segmentos do setor informal, as mulheres têm posições de relevo, quer pelo número, quer pela antiguidade [...]”. Na mesma senda, Omarildo da Silva (2010; pp. 11 e 33), destaca que “as mulheres constituem a maioria dos trabalhadores nas atividades informais na África Subsariana [...]”. Schneider e Williams (2013) e Uteng (2011), apontam unanimemente para a existência de mais mulheres empregadas no setor informal do que homens. Face a esta realidade, a privação da mobilidade tem muitas implicações na redução de oportunidades económicas para as mulheres, por serem elas que utilizam com maior frequência os transportes informais no ato da realização do comércio ambulatório – deambulando de sol a sol, quer nas cidades, assim como nas zonas rurais. Logo, a edificação de infraestruturas e serviços para o setor dos transportes constituem um reto para reduzir a mobilidade informal ou os transportes informais.

Uma leitura atenta do cenário demográfico suscita alguma preocupação, se tivermos em conta as estimativas de crescimento populacional que se registará nas próximas décadas nas grandes cidades, o qual não será acompanhado de infraestruturas e equipamentos formais a ritmo equivalente (Hoorweg & Pope, 2016). Esta realidade manifesta-se precisamente na perda de acessibilidade ao longo do tempo em áreas periféricas. Esta perda de acessibilidade já tem levado muitos utentes a terem de apanhar moto-táxis em espaços de interface entre as zonas de residência e pontos onde apanham as *Hiasses*.

Mas no que diz respeito à realização da atividade em si, o transporte informal na cidade do Luena, e em outras províncias de Angola, verifica-se que quase todos os operadores, senão mesmo todos, são homens, excetuando-se a província de Luanda onde se pode ver um ou outro caso em que há uma ou outra mulher no exercício desta atividade. No que concerne à relação entre utilizadores e condutores, a grande questão prende-se com a descoordenação entre estes dois atores, com particular destaque para os comportamentos negativos de certos condutores nos modos e formas de condução, e os excessos de paragens que efetuam embora tendo passageiros no veículo.

De acordo com os mais recentes dados estatísticos e mediante uma leitura minuciosa dos mesmos, é possível inferir que cerca de 72,8% do total da mobilidade na cidade do Luena refere-se a, e é garantida

por transportes informais (INE, 2014). Esta situação é diferente de Luanda, onde 15% da população tem a mobilidade assegurada por transportes coletivos urbanos (JA, 2019), e subvencionados pelo Estado. Esta realidade evidencia bem o papel diminuto do setor público. A este dado podemos ainda agregar o reduzido número de pessoas que têm automóvel ou motorizada - 3,2% e 23,9% respetivamente, isto é, a nível da província do Moxico (INE, 2014). Estes números reduzidos de transportes individuais, a inexistência quase total de transportes coletivos e públicos, e a grande dependência do setor de transportes informais, tem acarretado sérios problemas. A criminalidade existente - roubos e assaltos à mão armada, entre outras desavenças que, por vezes, culminam em ferimentos e mortes – e a elevada taxa de acidentes rodoviários e atropelamentos, não estão desligadas deste cenário.

Face a isto, ainda assim, os operadores de transportes informais são frequentemente encarados e entendidos como marginais, e perturbadores do trânsito e da ordem pública. Por vezes, não tem havido mesmo algum reconhecimento por parte do Estado pelo seu contributo às classes mais desfavorecidas como o garante principal do funcionamento das dinâmicas sociais em Luena. Importa lembrar que estamos aqui a analisar um território, ou uma cidade, em que a maioria das pessoas tem uma condição social e económica precária, que se desloca a pé de sol a sol, num território com baixíssimos índices de urbanização. É mesmo neste contexto que os fazedores de transportes informais são combatidos por intermédio de ações de perseguição, repressão e até mesmo com regulamentos discriminatórios e arbitrários. Ou melhor, o combate das atividades informais pelo Estado, que de algum tempo a esta parte se leva a cabo, colocando forças da Ordem Pública (Polícia Nacional), como mediadores entre o Estado e os operadores informais, não constitui um mecanismo ideal. Como exemplo podemos referir a “Operação Transparência” (com início a 25/09/2018) e a “Operação Resgate” (com início a 06/11/2018), com implicações severas nas mais distintas atividades da sociedade angolana, com resultados de violência significativa e transmitindo um sentimento de insegurança e desconfiança às populações. A continuar a ser assim, assistiremos num futuro breve ao crescimento assustador de mais miséria (exclusão social), mais zungueiros (caos urbano motivado pelas vendas ambulatórias), mais delinquência (criminalidade e violência), mais instabilidade (volatilidade económica por conta da crescente inflação), e mais um espaço de especulação imobiliária (derivada do crescimento orgânico e descontrolado). Pois, povoar a cidade do Luena, pressupõe engrandecê-la em escala radial, lançando para o efeito, uma das características mais claras da civilização – a urbanização. Este reto pressupõe efetivamente, a organização, reestruturação e

reconstrução dos bairros informais ao redor da cidade clássica (colonial), e planejar convenientemente os novos bairros.

No entanto, neste seguimento, o processo de mobilidade e o desenvolvimento dos Transportes Coletivos de Passageiros decorrentes na cidade do Luena, implicariam paragens, para transferências, entrada e saída de passageiros, fato que exigiria igualmente a existência de múltiplas infraestruturas e equipamentos como sejam corredores, salas de espera, cafeterias, parques de diversão, paragens convencionais, ciclovias e parques de estacionamento.

A incontestável e inegável evidência da relação entre as atividades informais e os transportes informais, aliada à inoperância, ou quase inexistência de transportes públicos, resvalam para uma situação de restrição à mobilidade, cujas consequências podem eventualmente acelerar o crescimento do emprego informal de um modo geral. Um dado interessante é que para muitos operadores de *Hiasses* a ocupação na atividade resume-se numa ocupação transitória, fato demonstrado pelos condutores durante as entrevistas e conversas livres, pois estes aspiram novos empregos no setor formal (Estado). Este cenário revela a imperiosidade da coabitação dos transportes informais com todos os segmentos do setor formal.

Diante deste fenómeno que por um lado é vital, mas ao mesmo tempo é segregador por ser restrito e impessoal, o foco deve ser abordado explicitamente por via de políticas públicas. Mas ainda assim, uma proposta urgente e de curto prazo, assenta no alargamento e criação de novas rotas, no qual as entidades como o Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana e a Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola, são chamados a desempenhar as suas reais atribuições, nomeadamente no registo dos operadores e das respetivas viaturas, bem como na definição e atribuição de linhas por operador e de modo geral, uma intervenção constante na fiscalização da atividade.

O crescimento orgânico na cidade do Luena é muito forte, e é resultante da explosão demográfica típica dos países do *Sul Global*, o que explica muitas das deslocações quotidianas. Por oposição ao cenário descrito, o crescimento formal da cidade não é muito acentuado, apesar de se terem registado algumas transformações nos últimos 10 anos. Na parte ocidental da cidade registam-se novas infraestruturas e equipamentos, tais como Instituições de Ensino (Escolas Primárias, Colégios [do 7.º ao 9.º ano], Liceus [do 10.º ao 12.º ano] e Liceus Politécnicos [do 10.º ao 13.º ano], Instituição de Ensino Superior), Complexos Residenciais, Lar da 3.ª Idade, Hotéis e Hospedarias, Comando Provincial dos Bombeiros e Proteção Civil, a Maternidade Provincial do Moxico, a Loja dos Registos, a

Central Térmica de Produção e Distribuição de Eletricidade, a Estação de Tratamento de Água, Centro Médico e Postos de Abastecimento de Combustível. Estes compreendem um conjunto de serviços, que aliado à existência das aldeias adjacentes de Kanhengue, Saculiva, Mwachimbo, Tchicala, entre outras, e os Bairros Kaminina, Social, Vila-Luso, Aço-Novo, Sangondo e Lavoko, justificam a movimentação de pessoas para estes destinos. Uma das consequências destes fluxos recentes é o afunilamento do único percurso existente e o conseqüente abarrotamento dos poucos *Hiasses* que servem a rota já descrita. Ora, é com base nestes fundamentos, que propomos o alargamento e a criação de novas rotas, tal como pode ser visto na figura 17, e que passamos a descrever:

- Rota A – com início no mercado informal “04 de Fevereiro” [por este constituir uma espécie de interface das populações que provêm e residem nos bairros, aldeias, setores e municípios que se localizam ao longo da EN250 e não só - Moxico-Velho, Satchifunga, Camitongo, Léua, Lumeje, Luacano e Alto-Zambeze], atravessando a linha férrea [na zona da Sonangol e Sonagás, e os bairros Salamesso, Sawambo e Bwé], passando por uma via de terra batida [a ser devidamente construída, que liga Escolas primárias, Colegiais e Liceais, e de Formação Técnica], desaguando na EN180 [um ponto comum para os utentes dos bairros, aldeias, setores, municípios e províncias - Alto-Campo e Kilometro 5, Pinto-Lumeje, Kanda, Xito 1, Xito, Xito 2 e Xito 3, Luxía, Camanongue, Lunda Sul, Lunda Norte e Malange], seguindo para Sul da cidade, desviando para a Direita na zona entre o aeroporto e o bairro Alto-Campo, passando entre os bairros Social e Kanhengue, mercado informal da “Baúca”, seguindo uma linha ligeiramente reta em direção à Oeste [bairro Social], curva à Esquerda – entre os bairros Kaminina e o bairro Social, ligando com a rota C- no entroncamento da EN170 [entre os bairros Vila-Luso e o bairro Social].
- Rota B – Desde o mercado informal “04 de Fevereiro” (com base nos argumentos já apresentados na rota A), com um trajeto similar ao efetuado atualmente, mas que ao entrar no centro da cidade, na zona da Tipografia em vez de seguir em direção à rotunda da Sonangol – segue até a praça do Bispado da Diocese do Luena. Curva à Esquerda [entre os quarteirões do Complexo da Paz e o Seminário Maior do Luena], em direção a 3.^a Rua [também conhecida por Rua da Dona Vivi], seguindo em linha reta até à zona do cruzamento entre o Comando da Polícia Militar, o Círculo Provincial da Assembleia Nacional e o bairro Popular – seguindo até ao cruzamento entre a

Bomba de Combustível e o supermercado “Nosso Super”, curvando à esquerda até a zona dos bairros Sangondo, Lavoko e Vila-Luso – na EN250, após 2 Km de uma igreja [Igreja Assembleia de Deus Pentecostal].

- Rota C – Com início após 2 Km da 72.^a Brigada [Unidade das Forças Armadas Angolanas], isto é, na EN180 [bairro Kawango ou Alto-Luena], fazendo a rotunda da Administração Municipal do Moxico, ligando com a rota B no cruzamento entre os quarteirões da ex-Maternidade e da igreja católica [Sé Catedral], passando pelo Cine Teatro Luena [zona do Hotel Kawissa e a Delegação Provincial da Justiça], seguindo na EN180 – entre os bairros Tchifuchi, Real e Mandembwé – desviando à esquerda no triângulo que intersesta as EN180 e EN170 [bairro Mandembwé], seguindo sempre em frente e passando pela Casa-Azul, rotunda do Aeroporto [entre os bairros Sakalunda, Mandembwé e bairro Social, e a Bomba de Combustível de Sakalunda, passando pelo IMAG, bomba da Pumangol, Lar da 3.^a Idade, Loja dos Registos e terminando à 2 Km após o Comando Provincial dos Bombeiros.

Em suma, os transportes informais são e continuarão a ser uma atividade necessária por tempo indeterminado, para as deslocações das populações da cidade do Luena por um lado, e por outro, como garante de sobrevivência de centenas de famílias. Desde logo, as propostas de rotas referidas (Ver figura 17), podem constituir uma solução a curto e médio prazo, sem desprimor pelas eventuais adaptações que possam advir da sua implementação prática, considerando que, ainda que haver vontade política e o respetivo financiamento, a implementação de uma rede de transportes urbanos eficiente e funcional, levará vários anos a ser construído.

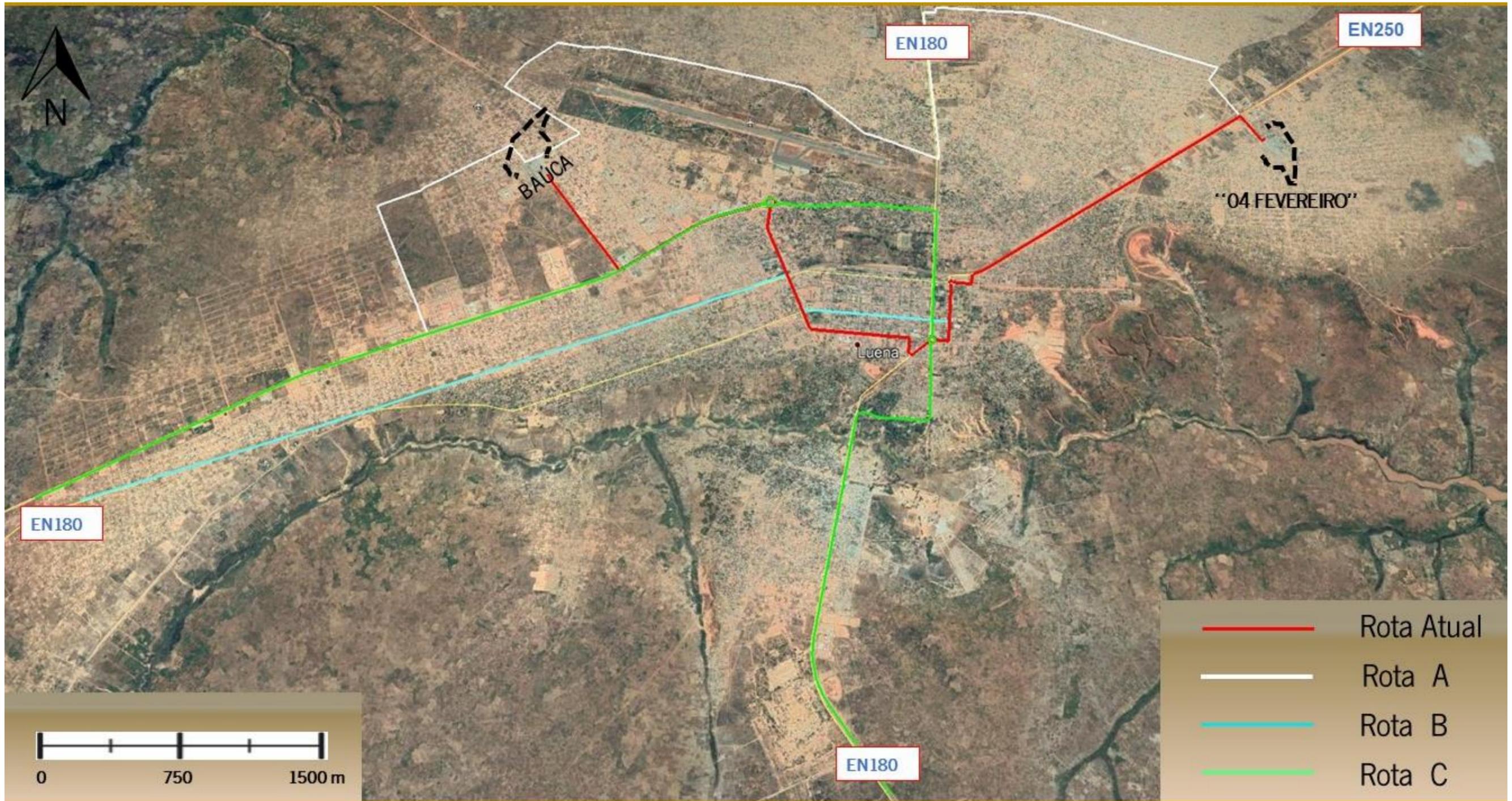


Figura 18 – Alargamento e proposta de novas rotas

Fonte: elaboração própria com o suporte do Google Earth Pro, versão 7.3 (64 bit), acedido em 02/05/2019 UTC

CONCLUSÕES

De forma geral, os transportes desempenham um papel muito relevante, nomeadamente na mobilidade de pessoas e bens, e na realização das mais distintas atividades humanas no meio urbano, suburbano e rural, tanto nos países do *Norte Global* assim como nos países do *Sul Global*. Estas atividades humanas podem ter um carácter formal ou informal. O fenómeno dos transportes informais que nos propusemos estudar, reflete uma vasta diversidade e criatividade, e tem grande importância no garante da circulação de pessoas e bens nos países em desenvolvimento.

A presente pesquisa não pretende ser uma solução imediata para o problema dos transportes na cidade do Luena, mas sim, um estudo de caracterização da oferta e da procura, baseada num conjunto de perceções sobretudo dos utilizadores e, em função da realidade observada. À semelhança de outros contextos, a efetivação de um sistema de transportes eficiente, seguro e ambientalmente sustentável, assenta em três grandes domínios centrais designadamente (I) Ordenamento do Território, (II) Apoio ao Funcionamento dos Transportes Públicos e Coletivos, e (III) Restrições de Uso do Transporte Individual (Costa, 2008). Este desígnio conseguir-se-ia através de medidas integradoras como sejam o planeamento dos transportes com benefícios diretos voltados para os utilizadores, e igualmente, o controlo, a gestão e a regulamentação da atividade de transportes, sem perder de vista todos os outros instrumentos que concorrem para a efetivação de uma cidade policêntrica. Atualmente, no contexto de muitos países do *Sul Global*, as restrições de uso do transporte individual já existem devido à falta de capacidade económica e baixos índices de motorização. Se esta realidade tem impactos na pegada ecológica, em contrapartida pode incidir negativamente no funcionamento das sociedades.

Nesta perspetiva, e mediante os objetivos formulados inicialmente, a análise e a avaliação do funcionamento dos *Hiasses* enquanto um dos modos de transporte na cidade do Luena revelou-se débil. Embora não sendo intenção generalizar para todos os espaços do *Sul Global*, muitas ideias aqui expostas, podem eventualmente verificar-se noutros contextos com *modus operandi* não tão diferentes, como é o caso dos *Chapas* e os *my love* em Nampula (Moçambique), dos táxis *Matatus* em Nairobi (Quênia), dos *táxi micro-bus* em Joanesburgo (África do Sul), ou ainda o *Transmilenio* em Bogotá (Colômbia). Estes operadores de transportes informais prestam um serviço de mobilidade confiável e flexível, que é utilizado amplamente por usuários com baixos rendimentos económicos (Lopes, 2007b; Ferro & Behrens, 2015; Evans, O'Brian, & Ch Ng, 2018).

Relativamente à caracterização dos Transportes informais na cidade do Luena e à análise em torno das intervenções do Estado nesta atividade, julgamos que existe uma atuação aleatória e sobretudo reativa, na medida em que não assentam em projetos previamente definidos e não têm articulação com outros atores. A atividade de táxi processa-se com uma infinidade de obstáculos, fato que eleva sobremaneira, os níveis de constrangimentos ao longo do único percurso existente.

Entretanto, considerando que a província do Moxico no geral não dispõe de nenhuma rede de transportes públicos organizada e aprovionada pelo Estado, os transportes coletivos de passageiros (táxis coletivos) convertem-se num serviço imprescindível para o garante da circulação. Este fato, justifica o grande impacto dos transportes informais na cidade do Luena, o que torna imperioso a sua melhoria, expansão e estabilização ou fixação de tarifas, de modo a promover o equilíbrio entre os seus intervenientes (operadores e utentes), para com isto, afirmar-se como transporte coletivo. Neste particular, os transportes informais na cidade do Luena, pela sua função devem ser considerados ou constituir serviço de utilidade pública, à semelhança do que estabelece Argentino Maljar (1998, p. 318), “[...] os transportes devem ser intervencionados pelo Estado enquanto Pessoa Coletiva Pública, na sua organização, disciplina, fiscalização, com suporte nos elementos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e na fixação e controlo obrigatório das tarifas...” prossegue o autor “para consolidar o verdadeiro conceito de Transporte Coletivo”.

O crescimento acentuado, descontrolado e desorganizado, da atividade de transportes informais, apontam para um estado drástico que aos poucos vai fragilizando profundamente a condição de vida das populações e a conseqüente salubridade das instituições, das empresas, e no geral, da produtividade socioeconómica na cidade do Luena. Perante esta situação emergente, a idealização pragmática dos requisitos anteriormente evocados, apontam-se ações concretas como por exemplo, a construção de estações de camionagem, principalmente nos pontos iniciais das rotas (zona da 72.^a Brigada Militar, zona do Lavoko – após a igreja, zona do Comando Provincial dos Bombeiros, zona do Liceu N.º 250 “11 de Novembro”, zona dos mercados informais da *Báuca* e do “04 de Fevereiro”). Estas, devem congregiar distintas áreas de serviços tais como cafetarias, sanitários e áreas administrativas). Já ao longo da rota, com realce para o “Hospital Municipal do Moxico”, na Antiga Paragem do Léua – no bairro Zorró”, na “Tipografia”, na “Ravina”, no “Hospital Militar”, em frente ao supermercado “Nosso Super”, na rotunda do “Aeroporto Dangeroux”, em frente ao Instituto Médio de Administração e Gestão “IMAG”, e finalmente, a 500-800 metros das proximidades da Direção do Futebol Club “Bravos do Maquis”, devem igualmente ser contempladas com áreas de serviços.

A par da proposta de alargamento e criação de mais duas rotas para ligar os principais bairros às principais zonas de serviços da cidade do Luena, outras medidas não menos importantes que devem ser acopladas a estas ações são nomeadamente uma atuação mais forte da Delegação Provincial do Ministério do Interior, através da Polícia de Trânsito, no cumprimento da utilização obrigatória das paragens estabelecidas. A Administração Municipal do Moxico deve velar pela asfaltagem das ruas e estradas por onde passam as rotas, bem como a sua respetiva sinalização (vertical, horizontal e luminosa). A construção de infraestruturas e equipamentos (cafetarias, sanitários, paragens e zonas de venda de serviços, telecomunicações, etc.), assim como a sua consequente manutenção periódica, é também muito importante.

A qualificação e formalização da atividade dos transportes informais nas distintas Instituições do Estado, mediante celebração de contrato de trabalho formal e o posterior registo dos atores (condutores, cobradores e lotadores), nos órgãos de Segurança Social, trazendo assim uma remuneração salarial regular, pode eventualmente desincentivar comportamentos negativos como a agressividade por parte dos operadores (condução ofensiva, disputa de clientes, excessos de tempo de espera, etc.) (Behrens, McCormick, Orero, et al., 2017), e em contrapartida, elevar os índices de humanização desta atividade. O exemplo de Nairobi (Quênia), estudado por Behrens, McCormick, Orero, et al., (2017), pode possivelmente constituir-se numa importante premissa de solução para a cidade do Luena e não só, desde que se observe as devidas contextualizações, como sejam a limitação de velocidade, os descansos obrigatórios dos motoristas, sistemas de gestão de frotas de *Hiasses* e o pagamento automático de tarifas, conducentes a melhorias de facilidade de mobilidade e acesso aos bens e serviços, estabelecendo-se assim, a relação de escolha de percursos com custos mínimos para os operadores, e a consequente maximização de benefícios para os utilizadores.

Nesta pesquisa, as limitações dos métodos utilizados inviabilizaram a quantificação exaustiva da atividade de transportes informais, no que respeita aos fluxos de passageiros, custos da realização do percurso, bem como a cobertura à céu aberto (*Cover Under*). Face a este cenário, mais pesquisas sobre temas relacionados com a economia não formal, urbanismo informal e estudos que caracterizam em detalhe as necessidades e experiências dos habitantes nas suas deslocações quotidianas são necessários para viabilizar uma melhor compreensão sobre as informalidades na cidade do Luena.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARAL, I. (2005). Importância do setor informal da economia urbana em países da África Subsariana, *Finisterra*. XL, 79, pp. 53-72.
- ARAÚJO, A. R. A. (2010). *Estudo do funcionamento dos transportes públicos em Maputo e desenvolvimento de acções de melhoria*. Dissertação de Mestrado, FEUP, Porto, Portugal.
- BALCHIN, P. N., ISAAC, D., & CHEN, J. (2000). *Urban Economics: A Global Perspective*. 1st edition Macmillan Education, UK.
- BARROS, J. G. (2015). *Um estudo de avaliação das políticas públicas de transporte rodoviário de passageiros e o seu impacto na promoção do desenvolvimento socioeconómico em Moçambique – O caso da província de Nampula*. Tese de Doutoramento, ISCSP-UL, Lisboa, Portugal.
- BEHRENS, R., MCCORMICK, D., MFINANGA, D. (2015). *Paratransit in African Cities: Operations, Regulations and Reform*. Routledge, London UK.
- BEHRENS, R., MCCORMICK, D., ORERO, R., & OMMEH, M., (2017). Improving paratransit service: Lessons from inter-city *matatu* cooperatives in Kenya. *Transport Policy*. 53, pp. 79–88.
- CERVERO, R., & GOLUB, A. (2007). Informal Transport: A Global Perspective. *Transport Policy*. 14, pp. 445-457.
- CHARMES, J. (1997). O setor informal na África: um crescimento que não significa marginalização, *Ensaio FEE*, Porto Alegre, 18, 2, pp. 64-99.
- CHEN, M. A. (2007). Rethinking the Informal Economy: Linkages with the Formal Economy and the Formal Regulatory Environment, *DESA Working Paper* No. 46.
- COSTA, A. H. (2008). *Transportes Públicos. Em Manual do Planeamento de Acessibilidades e Transportes*. Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal: CCDRN. Consultado em 29/07/2019, disponível em http://www.estgv.ipv.pt/PaginasPessoais/vasconcelos/Documentos/ManualdeAcessibilidades/ManualsCCDRNmiolo_AF/13TransPub_AF.pdf
- DAVIS, M. (2006). *Planet of Slums*. Verso. London, UK.
- EHEBRECHT, D., HEINRICHS, D., LENZ, B. (2018). Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge, implications for the debate on “informal” transport and research needs. *Journal of Transport Geography*. 69, pp. 242–256.
- EVANS, J., O'BRIAN, J., & CH NG, B. (2018). Towards a geography of informal transport: Mobility, infrastructure and urban sustainability from the back of a motorbike. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 43, 4, pp. 674-688.
- FERNANDES, E. (2015). Cidades Ocultas. Oito tópicos para um manifesto (sub)urbano. *Revista Guimarães. Cidade Visível*. (ed. Câmara Municipal de Guimarães), #1, julho-dezembro.
- FERNANDES, J. M. (2002). *Geração Africana: arquitectura e cidades em Angola e Moçambique. 1925-1975*, Ed. Livros Horizonte, Lisboa, Portugal.
- FERREIRA, M. J. S. M. (2005). Educação e Política em Angola. Uma proposta de diferenciação social. *Cadernos de Estudos Africanos*, 7/8, pp.105-124.

- FERRO, P. S., & BEHRENS, R. (2015). From direct to trunk-and-feeder public transport services in the Urban South: Territorial Implications. *The Journal of Transport and Land Use*, 8, 1, pp. 123–136.
- FONTES, M. M. A. (2007). *Urbanismo e arquitectura em Angola: de Norton de Matos à revolução*. Tese de doutoramento, UTL/FAUT: Lisboa, Portugal.
- FORTIN, M. (2009). Fundamentos e etapas do processo de investigação. Ed. Lusodidacta, Loures, Portugal.
- FREIRE, J. (2011). *Olhares europeus sobre Angola: ocupação do território, operações militares, conhecimentos dos povos, projectos de modernização (1883-1918)*, Ed. Comissão Cultural da Marinha, Lisboa, Portugal.
- FREUDENTHAL, A., MATTOSO, J., CUNHA, M. S., MATIAS, M. F., BARATA, F.T., & FERNANDES, J. M. (2010). *África, Mar Vermelho [e] Golfo Pérsico: património de origem portuguesa no mundo: Arquitectura e Urbanismo*. Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, Portugal.
- HARARI, Y. N. (2018). *21 Lições para o século 21*. Ed. Elsinore, Lisboa, Portugal.
- HEINRICH, D., GOLETZ, M., & LENZ, B. (2017). Negotiating territory: strategies of informal transport operators to access public space in urban Africa and Latin America. *Transportation Research Procedia*, 25, pp. 4507–4517.
- HENRIQUES, I. C. (1997). *Percursos da modernidade em Angola: dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Ed. Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, Portugal.
- HENRIQUES, I. C. (2004). *Território e Identidade: a construção da Angola colonial (c.1872 - c. 1926)*, Ed. Centro de História da Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- HOORNWEG, D., & FREIRE, M. (2013). *Building Sustainability in an Urbanizing World. A partnership report*. Washington, EUA.
- HOORNWEG, D., & POPE, K. (2014). Socioeconomic Pathways and Regional Distribution of the World's 101 Largest Cities. *Global Cities Institute Working Paper*, No. 04, Toronto, Canada.
- INE (2014). *Recenseamento Geral da População e Habitação de Angola*. INE, Luanda.
- INE (2018). *Indicadores de emprego e desemprego inquérito sobre despesas, receitas e emprego em Angola, IDREA 2018 – 2019*. INE, Luanda, Angola.
- JOÃO, F. A. (2015). *Acessibilidade e Mobilidade na Cidade de Luanda em situação de escassez de informação pístas para intervenções*. Dissertação de Mestrado, ISTL, Lisboa, Portugal.
- LOPES, C. M. (2007a). *Elementos sobre o comportamento de compra em mercados informais: estudo de caso no mercado Roque Santeiro (Luanda)*. Tese de Doutoramento, ISCTE-IUL: Lisboa, Portugal.
- LOPES, C. M. (2007b). Acumulação, Risco e Sobrevivência na Economia Informal: os candongueiros de Luanda. *Cadernos de Estudos Africanos*, 11/12, pp. 55-83.
- LOPES, C. M. (2010). Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola. *Análise Social*. 45, 195, pp. 367-391.
- LOURO, M. & OLIVEIRA, F. (2009). *Casas para um planeta pequeno – Projecto Angola XXI: modelos habitacionais em territórios de macro povoamento informal*, Pixelprint, Lisboa, Portugal.
- MACHADO-DIAS, J. (2017). *Últimos no Leste de Angola na retirada do exército Português em 1973*. Ed. Chiado Books, Lisboa, Portugal.

- MALJAR, D. E. (1998). *Intervención del Estado en la prestación de servicios públicos*. Buenos Aires, Argentina.
- MARTINS, J. V. (1993). *Crenças, adivinhação e medicina tradicionais dos Tutchokwe do Nordeste de Angola*. Ed. Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, Portugal.
- MILHEIRO, A. V. (2012). *Nos trópicos sem Le Corbusier: arquitectura luso-africana no Estado novo*. Ed. Relógio de água, Lisboa, Portugal.
- MONTEIRO, V. (2018). *O Código da estrada*, Ed. Segurança Rodoviária, Lisboa, Portugal.
- NYE, J. (2004). *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. Ed. The Perseus Books Group, New York, EUA.
- OLIVEIRA, J. D. M. (1999). *Aspectos da delimitação das fronteiras de Angola*, Ed. Coimbra Editora, Coimbra, Portugal.
- PARNELL, S., & PIETERSE, E. (Eds). (2014). *Africa's Urban revolution*. London, UK: Zed Press.
- PEPETELA-SANTOS, A. C. P. (2001), *Jaime Bunda. Agente secreto. Estórias de alguns mistérios*. Publicações Dom Quixote, Lisboa, Portugal.
- RIBAS, O. (1997), *Dicionário de regionalismos angolanos*, Ed. Contemporânea Editora, Matosinhos, Portugal.
- SANTOS, A. A. (2018). Os Debates da Organização das Nações Unidas sobre a Questão Colonial Portuguesa e o Desenvolvimento da Ideia de Autodeterminação (1961-1975). *Cadernos de Estudos Africanos*. 35, pp. 13-32.
- SANTOS, M. (2012). Borracha e tecidos de algodão em Angola (1886-1932). O efeito renda. *Revista Angolana de Sociologia* [Online], 10 | 2012, posto online no dia 20 novembro 2013, consultado no dia 26 dezembro 2019. URL: <http://journals.openedition.org/ras/245> ; DOI : 10.4000/ras.245.
- SCHNEIDER, F., & WILLIAMS, C. C. (2013). *The Shadow Economy*. The Institute of Economic Affairs, London, UK.
- SCHNEIDER, F., BUEHN, A., & MONTENEGRO, C. E. (2010). New Estimates for the Shadow Economies all over the World, *International Economic Journal*, 24:4, 443-461.
- SHELLER, M., & URRY, J. (2006). The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A: Economy and Space*. 38, 2, pp. 207-226.
- UTENG, T. P. & LUCAS, K. (2018). *Urban Mobilities in the Global South*. Ed. Routledge, London, UK and New York, EUA.
- WHEELER, D., & PELISSIER, R. (2009). *História de Angola*. Ed. Tinta da China, Lisboa, Portugal.

Webgrafia

- ANGOP (2016). Angola: Taxa de desemprego é de 24 por cento a nível nacional. *Agência de Notícias Angola Press*, Luanda. Consultado em 01/07/2018, disponível em [http://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/sociedade/2016/4/19/Angola-Taxa-desemprego-porcentonivel-nacional,d13ddfcf-d854-4a22-ac80-ff437dad1826.html].
- ANGOP, (2015). Moxico: Abertas comemorações dos 59 anos da cidade do Luena. *Agência Angola Press*, Luanda, Angola. Consultado em 23/03/2019, disponível em [http://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/sociedade/2015/4/20/Moxico-Abertas-comemoracoes-dos-anos-cidade-Luena,f826b74b-d11a-4d9c-ae53-786b5aa2c6de.html].
- BLANCO, T. (2019). *Imagens Facebook*. Consultado em 09/07/2019, em [<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10217847841044163&set=a.3419157674169&type=3&theate>].
- BLOGGER, (2010). *ANGOLA: Conheça o mercado popular Roque Santeiro*. Blog Equattoria, Brasil. Consultado em 02/07/2019, disponível em [<http://equattoria.blogspot.com/2010/07/angola-conheca-o-mercado-popular-roque.html>].
- CEIC (2017). Relatório Económico de Angola. *CEIC-UCAN*, Luanda, Angola.
- DESA (2018a). *The speed of urbanization around the world*. New York. Consultado em 17/06/2019, disponível em [https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-PopFacts_2018-1.pdf].
- DESA, (2018b). *World Urbanization Prospects. The 2018 Revision*. United Nations, New York. Consultado em 06/06/2019, disponível em [<https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Methodology.pdf>].
- DN, (2019). Casas em adobe com mais de 100 anos reabilitadas no Leste de Angola. *Diário de Notícias*, Lisboa, Portugal. Consultado em 05/04/2019, disponível em [<https://www.dn.pt/lusa/interior/casas-em-adobe-com-mais-de-100-anos-reabilitadas-no-leste-de-angola-9161757.html>].
- JA (2019). Cidade do Luena com novas rotas de táxis. *Jornal de Angola*, Luanda, Angola. Consultado em 21/06/2018, disponível em [http://jornaldeangola.sapo.ao/provincias/moxico/cidade_do_luena_com_novas_rotas_de_taxis].
- JAMBA, S. (2019). <https://www.facebook.com/sousa.jamba.56/posts/1284668238384999>
- JVE (2018). Um “hiace” pode sustentar quatro famílias. *Jornal Valor Económico*, Luanda. Consultado em 11/07/2019, disponível em [<http://www.valoreconomico.co.ao/rss-feed/item/3694-um-hiace-pode-sustentar-quatro-familias>].
- TECHNIBUS, (2018). *Os desafios de mobilidade em Luanda. Technibus*, São Paulo. Consultado em 13/07/2019, disponível em [<https://transportemodernoonline.com.br/2018/08/15/os-desafios-de-mobilidade-em-luanda/>].
- UNFPA, (2011). *World Population Status Report 2011*. New York. Consultado em 15/05/2019, disponível em [<https://www.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/EN-SWOP2011-FINAL.pdf>].

UNFPA, (2019). *Relatório sobre a situação da população mundial*. New York, EUA. Consultado em 08/06/2019, disponível em [<https://popdesenvolvimento.org/images/noticias/UNFPA-relatorio-populacao-mundial-2019.pdf>].

UN-Habitats, (2013). *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements*. New York. Consultado em 26/07/2019, disponível em [<https://unhabitat.org/books/planning-and-design-for-sustainable-urban-mobility-global-report-on-human-settlements-2013/>].

UNO (2000). *United Nations Millennium Declaration*. Resolution adopted by the General Assembly on 18 September 2000 (A/55/L.2). New Yor, Estados Unidos da América k. Consultado em 07/11/2018, disponível em [<https://www.un.org/millennium/declaration/ares552e.pdf>].

UNO (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015 (A/70/L.1). New York, Estados Unidos da América. Consultado em 17/11/2018, disponível em [https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E].

Legislação

Constituição da República de Angola (2010).

Decreto-Lei n.º 5/08, de 29 de setembro.

Decreto Presidencial N.º 20/03, de 19 de Agosto, Lei de Bases dos Transportes Terrestres.

Decreto Presidencial n.º 152/10, de 21 de Julho, Lei de Bases Gerais das Concessões dos Transportes Públicos Rodoviários Urbanos Regulares de Passageiros.

Decreto Presidencial n.º 128/10, de 06 de Julho, sobre Regulamento de Transportes Rodoviários Ocasionais de Passageiros. Decreto Presidencial n.º 239/14, de 05 de Setembro.

Decreto Presidencial n.º 154/10, de 26 de Julho, sobre Regulamento de Transportes Rodoviários Regulares de Passageiros, alterado ligeiramente pelo Decreto Presidencial n.º 240/14, de 5 de Setembro.

Decreto Presidencial n.º 128/10, de 06 de Julho, sobre Regulamento de Transportes Rodoviários Ocasionais de Passageiros.

Decreto Presidencial n.º 239/14, de 05 de Setembro.

ANEXOS

Anexo 1 – Solicitação de Autorização para Recolha de Dados

Ao:

*Excelentíssimo Senhor Governador da
Província do Moxico*

=Luena=

Luena, aos 12 de Setembro de 2018

Assunto: *Solicitação para Recolha de Dados*

Excelência:

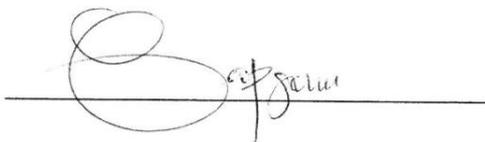
Antes demais, queira aceitar votos de cordiais saudações.

Capalo Gabriel Katumbi, estudante de Mestrado, no Curso de Planeamento e Gestão do Território, pela Universidade do Minho em Portugal. Estando na etapa da elaboração do trabalho de investigação conducente à dissertação, e com isto, urge a necessidade da recolha de dados referentes à “Mobilidade Urbana na cidade do Luena”.

Para o êxito e materialização dos desideratos acima enunciados, é impreterível a Vossa prestimosa cooperação, no que concerne ao Credenciamento para viabilizar a interacção junto da Tutela que rege os Transportes, os Operadores de Transportes Públicos e os Usuários, pelo que, conta desde já, com o Vosso apoio incondicional de modos a salvaguardar o rigor e a credibilidade científica.

Lembrar que é essencial a celeridade na anuência desta petição, pois, parte do tempo estabelecido no Cronograma de Actividades à realizar foi subaproveitado por razões de dislexia das normas e procedimentos administrativos, por parte da instituição contactada inicialmente.

Ciente de que a acessibilidade é umas das características das instituições na prossecução do “Interesse Público”, exime-se manifestando votos de cordiais saudações.



CAPALO GABRIEL KATUMBI



REPÚBLICA DE ANGOLA
GOVERNO PROVINCIAL DO MOXICO
GABINETE DO VICE-GOVERNADOR PARA O SECTOR POLÍTICO, SOCIAL E
ECONÓMICO

IC
Está autorizado
a solicitar e trabalhar
na recolha de dados.
13/09/2018

AO
GABINETE DE TRANSPORTE,
TRÁFEGO E MOBILIDADE URBANA

= LUENA =

180 GAB.V-G/SPSE/MX/18

Melhores cumprimentos,

Recaiu neste gabinete a nota s/n, datada de 12 de Setembro de 2018, procedente do Senhor **Capalo Gabriel Katumbi**, sobre uma "**solicitação para recolha de dados**" no âmbito do trabalho de investigação para elaboração da sua dissertação, pela qual me sirvo para transcrever o disposto no despacho de Sua Excelência Senhor Vice-Governador para o Sector Político, Social e Económico:

" Tomei Conhecimento.

1. Muito Urgente.

2. Autorizo a recolha dos dados e que no futuro os resultados do estudo sejam partilhados com o Governo Provincial.

Ass: Carlos Alberto Maseca

Data: 13/09/2018"

GABINETE DO VICE-GOVERNADOR PARA O SECTOR POLÍTICO, SOCIAL E
ECONÓMICO, em Luena, aos 14 de Setembro de 2018.-

O DIRECTOR

FORTUNATO BONIFÁCIO LUÍS

Entrada nº 151
14.09.2018

Questionários

Questionário dirigido aos operadores de transportes informais em Luena

Objetivo: obter informações através dos condutores de táxis informais sobre a sua percepção a respeito da atividade que realizam diariamente.

Data/...../201.....

Informação biográfica: Idade... anos Sexo: Masculino Feminino

1. Que opinião tens a respeito da rota circulatoria que realizas?
 - a) Boa
 - b) Má
 - c) Excelente
 - d) Sem Opinião

2. Tens algum comentário acerca das paragens existentes? As mesmas favorecem a realização da atividade?
 - a) Sim
 - b) Não
 - c) As vezes
 - d) Outro _____

3. As principais dificuldades da rota prendem-se com:
 - a) Engarrafamento ou muito trânsito nas estradas;
 - b) Angariação de clientes nas paragens designadas para o efeito;
 - c) Clientes que exigem paragens ao longo do percurso;
 - d) Mau estado das vias;

4. Há quanto tempo exerce a atividade de táxis?
 - a) (-) de 2 anos
 - b) 5 anos
 - c) Até 10 anos
 - d) (+) de 10 anos

Questionário dirigido aos usuários de transportes informais em Luena

Objetivo: Averiguar o grau de satisfação dos utilizadores de transportes informais em Luena.

Data/...../201.....

Informação biográfica: Idade... anos Sexo: Masculino Feminino

1. Que opinião tens acerca dos táxis de carro?

- | | |
|--|--|
| a) <input type="checkbox"/> Já usei | b) <input type="checkbox"/> Nunca usei |
| c) <input type="checkbox"/> Gosto de usar | d) <input type="checkbox"/> Uso de vez em quando |
| e) <input type="checkbox"/> Não gosto de usar | f) <input type="checkbox"/> É o meio que + prefiro |
| g) <input type="checkbox"/> Uso como única alternativa | h) <input type="checkbox"/> Só no tempo chuvoso |

2. Vives em que bairro?

- | | |
|--|--|
| a) <input type="checkbox"/> Vila Luso | b) <input type="checkbox"/> B.º Social |
| c) <input type="checkbox"/> B.º Sinai Novo | d) <input type="checkbox"/> B.º Santa Rosa |
| e) <input type="checkbox"/> B.º Zorró | f) <input type="checkbox"/> B.º Kapango |
| g) <input type="checkbox"/> Outro Qual? _____ | |

3. Ao ir à paragem de táxis utilizas algum meio específico?

- | | |
|---|---|
| a) <input type="checkbox"/> Sim | b) <input type="checkbox"/> Não |
| c) <input type="checkbox"/> Algumas vezes | d) <input type="checkbox"/> Só no tempo chuvoso |

4. Quanto tempo levas para chegar à paragem de táxi?

- | | |
|--|---|
| a) <input type="checkbox"/> 5 minutos | b) <input type="checkbox"/> 10 minutos |
| c) <input type="checkbox"/> 20 minutos | d) <input type="checkbox"/> + de 30 minutos |

5. Com que frequência utilizas os táxis (*hiasses*)?

- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> 1 vez por dia | b) <input type="checkbox"/> 2 vezes por dia |
| c) <input type="checkbox"/> 1 vez por semana | d) <input type="checkbox"/> 5 vezes por semana |
| e) <input type="checkbox"/> 10 vezes por semana | f) <input type="checkbox"/> Outro _____ |

Entrevistas

Entrevista dirigida às entidades e associações locais

Objetivo: Contactar as entidades locais, enquanto tutela, através do Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana, Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola a nível da província, bem como as Empresas de Transportes Limpal e Mamamu, que prestam serviços urbanos na respetiva cidade.

- i. No caso de entidade Estatal (GPTTMU e ANATA)
 1. Que comentário têm acerca do funcionamento dos transportes informais na cidade?
 2. Dos *Hiasses* em circulação na cidade de Luena, quantas viaturas em funcionamento estão registadas na vossa instituição (sob vossa tutela)?
 3. Quais os principais constrangimentos na gestão dos transportes informais?
 4. Qual o relacionamento entre usuários, operadores, entidade reguladora (Estado) e a ANATA?

- ii. Em caso entidades privadas, empresas ou cooperativas de transportes coletivos
 1. Há quanto tempo exerce a atividade?
 2. Quantos veículos automóveis têm em funcionamento?
 3. Quais as principais dificuldades com se debatem no exercício da atividade?
 4. Qual a relação que têm com o Estado e a sociedade no geral?

Diálogo informal ou conversas livres

Desencadear conversas informal com passageiros de diferentes proveniências (urbana e suburbana), não baseada num crivo específico, com o propósito de obter informações relativas aos operadores de transportes informais, bem como aos percursos que estes realizam.

Under cover (filmagens)

Realizar filmagens em viaturas, por forma a documentar a realidade do transporte informal na cidade do Luena, através de um *Smart-phone*, incluindo coberturas nos percursos e no interior das viaturas.

Estudo de observação

Realizar observação ativa estruturada e não participativa nos principais aglomerados de passageiros, mercados e paragens, com vista a estudar formas e planos de ação para os transportes informais na cidade do Luena.

Objetivo: observar o funcionamento dos transportes informais na cidade de Luena, nos principais focos de entrada e saída de passageiros.

1. Forma de posicionamento das viaturas nas paragens;
2. Ordem de prioridade na lotação de passageiros, em função da rota;
3. Organização/tratamento dos passageiros;
4. Existência ou não de intervalos de tempo para saída das viaturas;

Entrevista diversificada

Entrevista diversificada a 6 utilizadores de transportes informais (*hiasses*), dos quais dois com idades entre os 40 e os 60 anos, dois com idades compreendidas entre os 18 e os 40 anos, e dois adolescentes entre os 12 e os 16 anos de idade.

Tabela 1 – Características dos usuários a entrevistar

N.º A Entrevistar	Morada	Faixa Etária	Idade	Género	Ocupação	Partida	Destino	Total
1	B4F	IM		H	F	P4F	CC	1
1	VL	AJ		M	Z	BS	CC	1
1	BK	A		R1	E	PZ	BS	1
1	BSN	AJ		M	FE	PM	BZ	1
1	BSW	A		R2	E	P4F	BS	1
1	BKW	IM		H	P	PC	BSW	1
Total								6

Tabela 2 – Legenda da tabela 1

B4F	Bairro 4 de Fevereiro	H	Homem
VL	Vila Luso	M	Mulher
BK	Bairro Kapango	R1	Rapaz
BSN	Bairro Sangondo	R2	Rapariga
BSW	Bairro Sawambo	F	Funcionário/a
BKW	Bairro Kwenha	Z	Zungueira
IM	Idade Média	E	Estudante
AJ	Adulto Jovem	FE	Funcionária/Estudante
A	Adolescente	P	Professor
P4F	Paragem 4 de Fev.	CC	Centro da Cidade
BS	Bairro Social	BZ	Bairro Zorró
PZ	Paragem do Zorró	PC	Paragem da Cidade
PM	Paragem do Museu		

1. Tens em mente a estimativa de tempo que levas para chegar à paragem de táxis?
2. Habitualmente tens tido dificuldades em apanhar táxis?
3. Chegas a tempo ao teu destino?
4. Com que frequência utilizas os táxis?
5. Algum comentário acerca do percurso (via que frequentas)?

Anexo 4 – Retrato visual de alguns momentos do trabalho de campo



Viatura Hiasse na 1.ª Rua da Cidade do Luena



Viatura Hiasse na Cidade do Luena, preparando a paragem para a saída de passageiro



Viatura Hiasse na zona do antigo Liceu, cidade do Luena



Cenário da atividade de táxi no mercado informal da "Baúca", em Luena



Momento de maior procura. Mercado informal da “Baúca”, em Luena



Chegada de uma viatura Hiasse no mercado infomal, em Luena



Interior de uma viatura Hiasse, em Luena



Entrada de passageiros numa viatura Hiasse, em Luena