

# LIVRO DE ATAS



## XII CONGRESSO DA GEOGRAFIA PORTUGUESA

*Geografias de Transição para a Sustentabilidade*

13 a 15 de novembro de 2019  
Universidade do Minho - Guimarães

### Editores

Paula Cristina Remoaldo  
Maria José Caldeira  
Virgínia Teles  
Elaine Borges Scalabrini  
José Alberto Rio Fernandes



# OS TRANSPORTES COLECTIVOS INFORMAIS EM LUENA, ANGOLA

KATUMBI<sup>1</sup>, Capalo Gabriel; SARMENTO<sup>2</sup>, João

<sup>1</sup> Mestrando em Geografia, Especialidade de Planeamento e Gestão do Território, Departamento de Geografia da Universidade do Minho, pg34103@alunos.uminho.pt

<sup>2</sup> Departamento de Geografia, Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade, Universidade do Minho, j.sarmento@geografia.uminho.pt

**Resumo:** Este artigo pretende estudar o funcionamento dos transportes colectivos informais na cidade do Luena, Angola. Estes transportes informais compreendem a mobilidade de pessoas em veículos automóveis ligeiros localmente designados por táxi, também conhecidos popularmente por Hiasses. São veículos monovolume, e mediante alteração das características de fábrica do veículo têm uma lotação até dezoito lugares. Têm também procedimentos operacionais muito específicos. O trabalho analisa a única rota de transportes existente na cidade, estuda a perspectiva das organizações do sector, e tenta perceber as experiências dos motoristas e dos utilizadores de transportes informais na cidade do Luena. A investigação implicou a observação da estrutura urbana do Luena, por forma a estabelecer a relação entre os transportes e as principais dinâmicas políticas, económicas e socioculturais. Foi utilizada uma metodologia diversificada, que incluiu a realização de entrevistas a atores chave como motoristas e responsáveis por instituições do setor; inquéritos e conversas informais com os utilizadores destes transportes; e a utilização de metodologias móveis (Sheller e Urry, 2006; Merriman, 2014). Estas últimas metodologias, como por exemplo a realização de percursos nos respetivos transportes informais ou o seguimento das Hiasses numa motorizada, permitiram o mapeamento da rota, a monitorização do tempo e das paragens, e uma abordagem inicial à experiência dos passageiros. Recorreu-se também à recolha de vídeo para captar imagens quer do exterior, quer do interior dos veículos.

**Palavras-chave:** Transportes coletivos informais; Sul Global; Angola; Luena; Hiasses

## 1. Introdução: o Sul Global e os transportes colectivos de passageiros

O setor informal tem um peso muito significativo na economia dos países do Sul Global. Algumas estimativas indicam que cerca de 86% dos empregos em África sejam informais (ILO, 2018). Estes empregos abarcam vários ramos de atividade económica, incluindo o sector dos transportes. Em muitas cidades do Sul Global os serviços de transportes colectivos informais substituem em grande proporção a oferta de transportes públicos colectivos formais, providos e organizados pelo Estado (Heinrichs, Goletz e Lenz, 2017), quando esta existe. Nas últimas décadas, o grande crescimento demográfico registado em África, bem como o crescimento urbano orgânico e a falta de capacidade financeira para fornecer serviços de transportes públicos, tem estimulado o proliferar vertiginoso de operadores de pequena escala, que legal ou ilegalmente, complementam ou são mesmo os únicos fornecedores de serviços regulares de transportes coletivos.

Há muitas designações para os transportes colectivos informais, reflectindo a diversidade e criatividade urbana no Sul Global: Bobas em Kampala (Uganda), Matatus em Nairobi (Quénia), Chapas e My love, em Maputo (Moçambique), Megabana em Conacri (Guiné Conacri), entre outros

(ver Cervero e Golub, 2007; Ehebrecth, Heinrichs e Lenz, 2018; Evans, O'Brien e Ch Ng, 2018). Muitas cidades do Sul Global têm índices elevadíssimos de transportes informais. Ferro e Behrens (2015), num levantamento para o período de 1998-2008, destacam as cidades de Dar Es Salam (Tanzânia), Argel (Argélia) e Dakar (Senegal), nas quais mais de 95% dos transportes são informais.

Em muitas cidades da África Subsariana são precisamente operadores de pequena escala que proporcionam os serviços de transportes de massa (Cervero e Golub, 2007). Na ausência de transportes formais, são os transportes informais, descritos como transportes não regulamentados e não convencionais que se multiplicam na prestação de serviços de transportes coletivos, geralmente com tarifas, horários e rotas flexíveis (Cervero e Golub, 2007) e de difícil mapeamento. No caso concreto de Angola, o contexto manifesta evidências similares às dos países acima enunciados, abrindo portas para o surgimento de diversas formas e modos de transportes informais. Estes transportes são feitos em automóveis ligeiros de passageiros popularmente conhecidos por Hiasses, pois inicialmente eram veículos sobretudo da marca Toyota e do modelo Hiace. Existem também moto-táxis, conhecidos por Kupapatas, e num passado recente, motorizadas de três rodas, chamadas kamaluca. Naturalmente as atividades do setor informal têm ligações com outras áreas do sector informal e com o setor formal, como por exemplo na venda e consumo de combustíveis, peças sobressalentes ou oficinas (Lopes, 2010), na actividade de lavadores de carros, vendedores ambulantes, etc.

## **2. Metodologia: a experiência dos Hiasses**

Neste estudo empregou-se uma metodologia diversificada, o que possibilitou compreender o fenómeno da mobilidade de diversos ângulos. O desafio inicial foi o de mapear a rota feita pelos transportes colectivos informais. À semelhança do que acontece em muitas cidades de Angola e do Sul Global, não existe qualquer mapa com a indicação da rota ou horários dos transportes informais. Realizaram-se observações sistemáticas no terreno por forma a colmatar esta lacuna de informação. Usando metodologias móveis (Sheller e Urry, 2006; Merriman, 2014), realizou-se o percurso diversas vezes como passageiro, e seguiram-se algumas Hiasses de motorizada, em distintos dias da semana e em diferentes momentos do dia. Isto permitiu ter vistas e experiências privilegiadas quer do interior quer do exterior dos veículos, observando-se o movimento ao longo do percurso, os contextos e condições das paragens, a entrada e saída de passageiros, e as disputas por clientes. O trabalho de campo foi realizado entre Setembro e Agosto de 2018, e também em Janeiro de 2019. O trabalho permitiu analisar as principais características das viaturas, bem como as atitudes dos condutores e cobradores face aos passageiros. As entrevistas e os inquéritos com um carácter semiestruturado foram dirigidos quer aos passageiros, quer aos operadores (condutores, cobradores e lotadores),

esperando por eles nas paragens. Realizaram-se seis entrevistas a passageiros, cuja seleção foi feita por conveniência. Destes seis, dois eram adolescentes (um rapaz e uma rapariga), dois eram mulheres com menos de 40 anos de idade, e dois eram passageiros com mais de 40 anos de idade (um homem e uma mulher). Todos eles tinham pontos de origem e destinos diferentes. As entrevistas permitiram perceber as distâncias que os passageiros percorrem entre os bairros onde os utentes residem e os locais onde entram nos 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. Efetuaram-se ainda entrevistas semiestruturadas a organizações do sector: Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana, e a Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola – no Moxico.

### **3. O setor informal dos transportes colectivos de passageiros em Luena**

A cidade do Luena (antiga Vila-Luso), é a capital e principal cidade da província do Moxico, província esta que possui uma extensão territorial de 223 023 Km<sup>2</sup>. A cidade tem uma população total de 357 413 habitantes, dos quais mais de metade tem menos de 25 anos (INE, 2014). Não existem transportes públicos colectivos formais na cidade, e as pessoas deslocam-se a pé, em carros privados, ou recorrendo a transportes informais de vária natureza. Os transportes colectivos informais existem e funcionam graças a um número residual de proprietários de veículos, numerosos condutores, cobradores (ajudantes do condutor e que estão encarregues de acomodar e efetuar a cobrança), e angariadores de passageiros (lotadores). Ainda que com um registo informal, a atividade tem, em diferentes dimensões, enquadramentos institucionais diversos, como sejam o Ministério dos Transportes, o Gabinete Provincial dos Transportes, Tráfego e Mobilidade Urbana, a Direção Nacional de Viação e Trânsito, a Direção Provincial de Viação e Trânsito, e a Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola.

Tal como referido, em Luena existe apenas uma rota de transportes informais, que liga o mercado informal da Baúca ao mercado informal do Bairro 04 de Fevereiro, numa distância aproximada de 13 quilómetros. A rota passa pela rua do aeroporto, pela 1.<sup>a</sup> rua, pela Casa-trânsito (zona conhecida por Mãe-preta/ ou Inarói), pela EN250 entre o Bairro Kapango e o Bairro Zorró (conhecida por estrada do Léua). Apesar deste itinerário relativamente fixo, ela é flexível, pois por causa do mau estado das ruas, sobretudo na época das chuvas, por causa da presença da polícia, ou por motivos que são da exclusiva vontade do motorista, podem haver desvios significativos e supressão de paragens. Existem cerca de 66 viaturas na província, sendo que o maior número se encontra na cidade do Luena. Com início às 5 horas da manhã, a atividade termina com por volta das 18 horas, com o fim da luz do dia. Os momentos de grande procura acontecem no período das 7 às 9 horas da manhã e das 16 às 18 horas da tarde. Estes picos de procura acentuam-se na época da chuva.

Para além da matrícula, as viaturas não têm um número de identificação. São pintadas de azul e branco, sendo decoradas exterior e interiormente de formas muito diversas, desde pinturas ou autocolantes com o Cristiano Ronaldo, Che Guevara, Madona, etc., até pequenos objectos de santos, amuletos e outros. As paragens e as tarifas são variáveis, mas geralmente, percorrer o percurso todo implica o pagamento de 150 Kwanzas (cerca de 0,37€). Considerando que a província carece de investimentos do setor empresarial privado, as atividades económicas têm mais dinâmica quando há pagamentos na função pública. Estes são os momentos em que se há forte lotação das viaturas durante todo o dia. Os operadores dos transportes informais manifestaram diversas opiniões sobre a actividade. A maioria indicou o mau estado do percurso, a falta de sinalização, a atuação arbitrária dos agentes da polícia de trânsito, e a falta de paragens fixas, como constrangimentos principais no exercício da atividade. Já os passageiros, geralmente aguardam entre 30 minutos a uma hora pela chegada dos Hiasses. Frequentemente estes já chegam lotados, o que causa transtornos grandes em quem aguarda por transporte. Os passageiros com quem falamos lamentam o fato de terem de percorrer longas distâncias até aos pontos onde passam os Hiasses, sendo que alguns têm mesmo de apanhar moto-táxis para fazer ligação da sua origem até às paragens dos Hiasses. No geral, a relação entre operadores, cobradores e passageiros, acontece antes e durante o percurso, num ambiente frenético caracterizado por música alta e conversas sobre assuntos variados (desporto, música, relações conjugais, hábitos e costumes, gastronomia, política, etc.). A organização e funcionamento dos transportes informais em Luena é sobretudo uma actividade masculina, com a ausência quase total de mulheres no setor. São sobretudo jovens, com idades compreendidas entre os 20 e 30 anos que desempenham as principais tarefas. Já muitos dos passageiros destes serviços são mulheres, sendo que muitos homens utilizam os Hiasses apenas como último recurso, preferindo a utilização dos moto-táxi. Existe uma ideia generalizada presente nestas palavras ouvidas várias vezes de que andar de Hiasse é humilhante, tendo em conta o comportamento dos condutores e dos cobradores, e de que reflete um sentimento de estado de pobreza.

#### **4. Notas finais**

O crescimento orgânico da cidade do Luena, registado fundamentalmente a partir da independência, fez com que a cidade extravasasse o núcleo mais compacto originalmente planeado. A cidade de hoje, dispersa por um território extenso, caracterizada por bairros imensos e por uma população jovem com necessidades de deslocação, requiere uma nova abordagem aos transportes e investimentos importantes no sector. Apesar de todos os problemas inerentes ao seu funcionamento, os Hiasses fornecem um transporte colectivo informal com um papel social e económico muito relevante na cidade do Luena. Sem este serviço deficitário a cidade não teria nenhum tipo de oferta

colectiva de transportes. Deste modo é em primeiro lugar importante compreender esta oferta e a contribuição que os transportes informais têm em Luena. É necessário saber mais acerca da rota e das paragens que são oferecidos, dos veículos que fazem este transporte, das pessoas que trabalham directamente no sector, e dos organismos que enquadram a atividade. Ao mesmo tempo, é estudando as populações e as suas necessidades de transporte e a geografia da cidade, com os seus centros de comércio, pólos principais de educação, saúde, etc., que se pode traçar um plano mobilidade e respectivos investimentos. A análise feita neste artigo, utilizando metodologias móveis, pretende incentivar novas pesquisas científicas sobre temas conexos a este, promover estudos comparativos, visando assim, a identificação de soluções integrais e multissetoriais, cujos resultados se traduziriam numa melhoria da condição de vida da população e melhor funcionamento da economia e ambiente. O estudo da criação de novas rotas que ligassem os bairros mais periféricos, diminuindo assim as distâncias excessivas que as pessoas têm de percorrer até às paragens informais, o estudo da construção de paragens e abrigos adequados para todo o tipo de tempo, o estudo da criação de um sistema de bilhética cómodo e seguro, e de uma regulação do sector que oferecesse melhores condições a quem nele trabalha, melhorasse os veículos, e proporcionasse maior segurança e conforto aos passageiros, são aspectos críticos que informem políticas e planos que melhorem a vida urbana em Luena. Os transportes colectivos informais têm virtudes, como a sua flexibilidade rápida capacidade de mudança, e podem, quando bem estruturados, constituir soluções interessantes para cidades com reduzida capacidade de investimento em infra-estruturas.

## 5. Bibliografia

- Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport policy*, 14(6), 445-457.
- 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 (2018) 242–256.
- Evans, J., O’Brien, J., Ch Ng, B. (2018). Towards a geography of informal transport: Mobility, infrastructure and urban sustainability from the back of a motorbike. *Trans Inst Br Geogr.* 00:1–15.
- 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*, vol. 8 no. 1 (125), pp. 123–136.
- Heinrichs, 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, 4507-4517.
- ILO (2018). *Women and men in the informal economy: A statistical picture*, 3rd edition, International Labour Organization, Geneva.
- INE (2014). *Recenseamento Geral da População e Habitação de Angola*. INE, Luanda.
- Lopes, C. M. (2010). Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola. *Análise Social*, vol. XLV (195), 2010, 367-391.
- Merriman, P. (2014). Rethinking mobile methods. *Mobilities*, 9(2), 167-187.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, volume 38, pages 207 – 226.