

Maio 2019

FES Briefing Papers

## A Caminho da “Cidade”: Os Custos do Transporte Colectivo de Passageiros para os Residentes dos Subúrbios do Grande Maputo

Géssica Macamo<sup>1</sup>

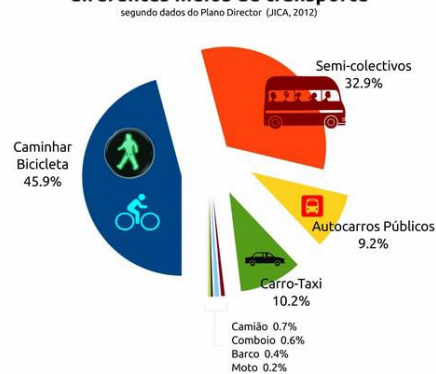
*“Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação mais próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar a tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte.” (Henri Lefebvre O Direito à cidade, Centauro, 2013 pg. 118)*

A expansão da zona urbana de Maputo tem gerado uma pressão cada vez maior no sistema de mobilidade. Seja por superlotação dos transportes colectivos de passageiros (TCP), assim como pelo excesso de transportes nas vias, alargando cada vez mais o tempo, a extensão e os espaços de congestionamento na área metropolitana de Maputo (AMM)<sup>2</sup>.

O TCP corresponde cerca de 43.1% do meio usado pelos residentes da região do Grande Maputo para se deslocar. Os transportes semi-colectivos ou “chapas” que são controlados por operadores privados representam o meio de transporte com maior oferta na região do Grande Maputo correspondendo cerca de 32.9% das viagens feitas enquanto

que o transporte público cobre apenas 10.2% das viagens.

### Percentagem das viagens feitas por diferentes meios de transporte



(Waza, 2018)

Até 2013 existiam cerca de 4500 chapas nas vias que operavam em 130 rotas, e 400 transportes públicos que operavam em 30 rotas<sup>3</sup>. Embora estes dados

<sup>1</sup> Géssica Macamo é coordenadora do projecto Diálogo de Cidadania Urbana.

<https://www.facebook.com/dialogoscdu/>

<sup>2</sup> A Área Metropolitana de Maputo compreende as regiões do município de Maputo (exceptuando a ilha de inhaca), Matola e Boane (incluindo a zona da Mozal) e uma parte do distrito de Marracuene. A AMM é também designada de Grande Maputo.

<sup>3</sup> Segundo os dados do Plano Director – Japan International Cooperation Agency, Comprehensive urban transport, CMC, 2014. Contudo nos anos subsequentes houve um investimento na aquisição de transportes públicos principalmente (<http://www.mtc.gov.mz/index.php/noticias-e-eventos/193-100->

tenham sofrido alterações com o investimento que o Governo vem fazendo ao longo dos anos na aquisição de autocarros, o fosso existente entre a oferta de *chapas* e do transporte público ainda é acentuado e mesmo assim não são suficientes para responder a crescente demanda.

As rotas dos TCP tem como principal ponto de intercepção o núcleo urbano da AMM<sup>4</sup>, a “cidade”<sup>5</sup>. É em direcção a este núcleo que se regista o maior tráfego de transportes principalmente pela manhã e também constitui o principal ponto de saída no final do dia para as diferentes terminais. Esta concentração do tráfego para a mesma direcção é reflexo da excessiva concentração da actividade produtiva (postos de trabalho formal e informal, principais serviços) na mesma região.



(JICA,2014)

O vai e vem para ou da cidade revela uma ausência de estratégia para desen-

[novos-autocarros-para-maputo-e-matola](http://www.jornalnoticias.co.mz/index.php/capital/maputo/82134-maputo-boane-matola-recebem-novos-autocarros) e [http://www.jornalnoticias.co.mz/index.php/capital/maputo/82134-maputo-boane-matola-recebem-novos-autocarros\)](http://www.jornalnoticias.co.mz/index.php/capital/maputo/82134-maputo-boane-matola-recebem-novos-autocarros)

<sup>4</sup> Idem (2014)

<sup>5</sup> A “cidade” neste texto se refere ao principal núcleo urbano do município de Maputo onde estão concentrados os principais serviços e actividades.e é o termo corriqueiro utilizado pelos habitantes da AMM.

<sup>6</sup> Eng<sup>o</sup>. Carmo Vaz no Debate Público “Por um Crescimento Urbano que Garanta a Qualidade

volver os subúrbios e transformá-los em espaços multifuncionais (zonas de emprego, comércio, com acesso a instituições de ensino e saúde, etc.) que reduziria significativamente a dependência dos cidadãos ao centro de Maputo<sup>6</sup>. Há cada vez mais dependentes da cidade habitando cada vez mais distante, seja pelo continuo processo migratório para a capital do país em busca de novas oportunidades<sup>7</sup>, pelos processos de reassentamento das populações para os novos bairros de expansão para dar lugar as grandes infraestruturas habitacionais e económicas<sup>8</sup>, ou até mesmo pelo crescimento populacional que obriga as pessoas a ocupar mais espaços.

Neste contexto, os TCP no Grande Maputo, reflectem um processo de urbanização problemático bem como uma fragilidade no garante do direito à cidade principalmente para as populações de baixa renda.

### Os Custos de chegar à cidade

O trajecto quotidiano para cidade representa a busca pelo sustento e simultaneamente a aspiração na melhoria de vida para as populações de baixa renda residente nos subúrbios da AMM, que constituem a categoria com (i) menos acesso ao TCP (ii), mais expostas a riscos rodoviários (iii), que consome mais tempo no trajecto de casa para o local de trabalho, escola e vice versa (iv) e é esta categoria que despende percentualmente mais da sua renda para a deslocação.

- **(i) Custo de acessibilidade** – A acessibilidade de TCP compreende

*de Vida dos Municípios de Maputo*” organizado pela DIÁLOGO no dia 15 de Junho de 2017 na Universidade Pedagógica.

<sup>7</sup> Quembo, c., *How perceptions matter: urban mobility and settlement in Maputo and Matola (Mozambique) since independence*, 2014.

<sup>8</sup> André, E., *Do bairro Malanga à Tchumene II: vivência do espaço e dinâmica das relações sociais*, monografia em Antropologia Social, UEM, 2016.

aqui a relação entre a oferta e a demanda considerando os diferentes tipos de demanda.

Existe um grande desequilíbrio entre a oferta e procura de TCP devido a constante demanda que este sector vem sofrendo por conta da expansão da zona urbana. Os transportes existentes não são suficientes para “escoar” para cidade de forma eficiente a todas as pessoas que residem nas zonas suburbanas e precisam ou de chegar aos seus postos de produção a tempo ou para aceder a um serviço. Não obstante, o trajecto entre o local de residência e a paragem de chapas por vezes é bastante longo e provavelmente seria necessário algumas micro-rotas para responder a esses fluxos mais localizados.<sup>9</sup> Outro lado da acessibilidade tem a ver com a inexistência até então de TCP preparados para servir pessoas com deficiência inibindo a essa categoria não somente ao direito de mobilidade mas ao direito a cidade de forma geral.

- **(ii) Custo de segurança** – são diversas situações de risco (ferimento, morte e assédio) em que os passageiros estão constantemente submetidos. A falta de TCP suficientes para o nível de demanda faz com que os veículos transportem em condições de superlotação, ou seja os TCP operam normalmente muito acima da sua capacidade de lotação ampliando o risco de danos em caso de um embate. Nas horas de maior fluxo, “hora da ponta” alguns passageiros viajam com parte do corpo fora do veículo por um longo trajecto e este cenário se agrava quando os passageiros são transportados em *my loves*. O baixo padrão e segurança dos TCP também está

relacionado ao facto de que a maioria dos transportes públicos são de “segunda mão”, isto é, são transportes impedidos de transitar nos seus países de origem contundo, são doados ou comprados para o uso local.

Relatos e ou casos de assédio sexual também tem sido recorrente, a superlotação dos transportes e a necessidade de contacto físico com estranhos como forma de garantir o equilíbrio durante o trajecto principalmente nos “*my loves*” tem propiciado ambientes de vulnerabilidade para o assédio sexual às mulheres.

**(iii) Custo tempo** - chegar ao principal núcleo urbano de Maputo tem sido cada vez mais demorado. Por conta de um sistema de transporte ineficiente, há cada vez mais aquisição e entrada de viaturas particulares nas vias da AMM e esse é um dos elementos que tem contribuindo para o índice crescente de congestionamento na via pública prologando assim o tempo de tráfego, principalmente nas “horas da ponta”.

Com o défice de TCP os passageiros permanecem nos pontos de paragem por muito tempo (muito mais de 15 minutos) podendo influenciar negativamente o início das suas actividades. Assim os passageiros residentes no subúrbio são obrigados a acordar cada vez mais cedo para conseguir chegar a tempo nos seus locais de produção.

**(iv) Custo financeiro** – os passageiros que residem distante da cidade alocam cerca de 48% do seu rendimento em deslocações para o local de trabalho<sup>10</sup>. O investimento em transporte para ir em busca de melhorias de vida tem ficado

<sup>9</sup> Em alguns bairros as micro-rotas vão se formando e operam principalmente em horários com maior fluxo e geralmente são camionetas particulares, vulgus “*my love*”. Neste caso a proposta é que a existência das micro-rotas fosse minimamente regulada para que valor de pagamento fosse estipulado um pouco a baixo do valor das rotas oficiais e a

médio-longo prazo que não fossem “*my love*” a operar mas alguns chapas (de até 15 lugares) contundo, sem o mesmo nível de exigência que se tem paracom os operadores das rotas oficiais.

<sup>10</sup> Vide o “*Futuro tem bilhete ... De ida e volta*” Elmano Madaíl, revista Economia & Mercado, Outubro de 2018 (1).

cada vez mais caro, quer pelas subidas constantes das tarifas de transporte, assim como pela escassez de transporte, obrigando os passageiros a ter que aceder a mais chapas para reduzir o tempo de espera. Os encurtamentos de rota que caracterizam a forma como o chapas vem operando principalmente na hora da ponta também é um elemento que contribui para que os passageiros despendam mais da sua renda para chegar ao seu destino de viagem.

**Salário Mínimo**

**4.468,33 MT**

os centros urbanos sofrem e simultaneamente reduziria a necessidade dos residentes dos subúrbios em se deslocar diariamente para o centro urbano, outra forma de reduzir os custos seria (iii) definir faixas rodoviárias exclusivas para o TCP desde a concepção das vias de acesso rodoviário<sup>11</sup> assim priorizaria o modelo de veículo que transporta mais pessoas reduzindo assim os custos de tempo principalmente para os usuários do TCP.

#### Annex 1\*\*

Os custos de transportes não são sentidos de forma isolada, são mutuamente influentes entre si, ou seja, funcionam com uma cadeia de custos. A incapacidade que os TCP tem em responder a demanda coloca os utentes em condições de vulnerabilidade fazendo-os se submeter em condições de superlotação e insegurança. Indivíduos com algum poder aquisitivo vê na aquisição de viaturas particulares, a solução para resolver para si o problema e consequentemente cresce a entrada de viaturas particulares nas vias. Isto afecta consideravelmente o tráfego; os operadores privados que são a maioria.

As alternativas para reduzir os custos que advém dos transportes colectivos de passageiros passariam por (i) um planeamento territorial que se antecipasse as transformações urbanas, deste modo iria garantir um equilíbrio entre a oferta e a demanda dos TCP reduzindo a superlotação dos veículos; (ii) apostar na transformação dos subúrbios em espaços produtivos e de serviços minimizando assim a pressão que

---

<sup>11</sup> Tejada, J. *Priorização dos transportes públicos a partir do caso do alargamento da EN4, WAZA*, 2018

## Annex 1

<b>Município/Distrito</b>	<b>Estimativa de Preço de TCP (MT)</b>			
<b>Cidade de Maputo</b>	10 - 12	12 - 15	15	15 - 24
<b>Matola</b>	12 - 15	10 -15	12 -30	20 - 27
<b>Boane</b>	15	12 -30	10 - 12	30-50
<b>Marracuene</b>	15 - 24	15 - 24	30-50	10 -12
	<b>Cidade de Maputo</b>	<b>Matola</b>	<b>Boane</b>	<b>Marracuene</b>

Fonte: criação do autor com base nos preços actuais do TCP

Imprint:

Friedrich-Ebert-Stiftung Mozambique

Avenida Tomás Nduda 1313, Maputo, Mozambique

Tel.: +258 21491231, Fax: +258 21490286

Email: [info@fes-mozambique.org](mailto:info@fes-mozambique.org)

Friedrich-Ebert-Stiftung 10/201

“O uso comercial de todas as mídias publicadas pela Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) não é permitido sem o consentimento por escrito da FES. As opiniões expressas nesta publicação não são necessariamente as da Friedrich-Ebert-Stiftung.”