

O transporte coletivo informal em São Tomé e Luanda. A dimensão territorial do sistema de transporte público

Informal transport in São Tomé and Luanda. The territorial dimension in the public transport system

Nagayamma Aragão, [0000-0002-2207-9587], Universidade Lusófona, Departamento de Arquitetura e Urbanismo. nagayammaaragao@hotmail.com

Diogo Mateus, [0000-0001-7862-7178], Universidade Lusófona, Departamento de Arquitetura e Urbanismo. dmateus@ulusofona.pt,

Resumo - Nos últimos 30 anos, tem-se assistido nas cidades africanas à substituição do Transporte Público Formal pelo Transporte Coletivo Informal de baixa qualidade, ainda que seja o modo predominante. Estas dinâmicas têm excluído sócio-geograficamente a população mais vulnerável. Tomando como situações exemplares os casos de São Tomé e Luanda, este estudo pressupõe que as diversas dinâmicas de uso do território associadas ao sistema de Transporte Coletivo Informal, indicam a possibilidade de criação de um paradigma de gestão de transporte assente em políticas e estratégias integradas. Considera-se que estas podem impulsionar níveis mais eficientes de serviço, com qualidade e maior justiça e equidade sócio-espacial. Com a finalidade de promover uma mobilidade inclusiva, no fomento de políticas e modelos que alcancem um sistema de transporte sustentável, a pesquisa tem como objetivo identificar diretrizes para a elaboração de um Plano de Mobilidade e Gestão de Transporte em São Tomé e Luanda. O estudo estabelece orientações que propiciem a regulamentação de Transporte Coletivo Informal nos países em estudo.

Palavras-chave - Mobilidade sustentável, modelo de gestão, transporte coletivo informal, planeamento do território

Abstract - Over the last 30 years, African cities have seen the replacement of formal public transport by low quality informal transport, even though the former is still the predominant mode of transport. Such a process has socio-geographically excluded the most vulnerable population groups. Taking the cities of São Tomé and Luanda as exemplary cases, this study assumes that the different dynamics of land use associated with the informal transport system indicate the possibility to establish a new transport management paradigm based on integrated policies and strategies. These can be regarded as drivers of a more efficient service, with quality and provider

of greater socio-spatial equity and justice. In order to make mobility programmes more inclusive, backed up by policies and models for a sustainable transport system, this research aims to identify guidelines for the elaboration of a Mobility and Transport Management Plan for São Tomé and Luanda. The study establishes guidelines that facilitate the regulation of the informal transport sector in the corresponding countries.

Keywords - Sustainable mobility, management model, informal transport sector, land use planning

URBANIZAÇÃO E MOBILIDADE EM ÁFRICA

A célere e crescente taxa de urbanização do continente africano ganhou amplitude após a descolonização e, sobretudo, nas capitais nacionais que se estabeleceram como *“locais de concentração e afirmação dos novos poderes”* (Medeiros, 2006: 192). Atualmente, 55% da população mundial reside em áreas urbanas e até 2050 prevê-se que o fenómeno se acentue e chegue a 70%. Este crescimento traz as questões urbanas para o centro da agenda política global (ONU 2019).

As crises económicas e políticas geram fluxos migratórios com destino às cidades. Produzem a dispersão da população e a formação de espaços segregados e informais, com forma urbana desregrada, que se articulam a partir dos eixos de comunicação. As cidades, neste contexto, são o *“espaço refúgio por excelência (onde se foi) cimentando uma urbanidade diferente, percorrida por tradições seculares, mas de grande contemporaneidade”* (Medeiros, 2006: 195). Tais ocupações territoriais avulsas seguem a lógica da procura de condições mais propícias à vivência e às necessidades das comunidades, estabelecendo-se relações informais de continuidade, onde a mobilidade, também informal, suporta as atividades e permite a manutenção da relação destes novos espaços com os territórios consolidados à época da independência.

As lógicas de mobilidade durante o período colonial, seguindo os objetivos definidos à época, estavam assentes sobretudo no ganho e eficiência económica e não tanto no serviço às comunidades ou na resposta às necessidades de integração territorial. Após a independência dos países africanos, a expansão urbana que se seguiu nem sempre foi acompanhada de desenvolvimento, fator transversal à pluralidade dos países do continente, mormente ex-colónias dos países europeus (Bussière, Madre & Mendoza, 2002).

A generalidade da morfologia das cidades africanas atuais são fruto de complexas lutas territoriais internas¹, apresentando espaços urbanos que acolheram, à pressa, populações vindas de áreas rurais numa tentativa de maior conforto/proteção face aos conflitos armados. Estas áreas urbanas são, assim, fruto de um crescimento informal, rápido e desordenado (Pieterse, 2010), propiciando pobreza e problemas de subdesenvolvimento que, como afirma Amaral, são *“um bom exercício de reflexão”* (Amaral, 1983:299).

As reformas económicas e políticas de alguns países africanos têm sido acompanhadas de políticas territoriais, nomeadamente ao nível da gestão urbana, da descentralização e da prática de boa governança (Medeiros 2006). As áreas urbanas, como espaço de prestação de serviços por excelência, e de centralização de atividades administrativas, são elementos centrais para as questões da mobilidade e acesso a esses serviços. Os padrões de mobilidade decorrem da combinação, integrada de fatores. O uso e

¹ Disputas territoriais, crises políticas, rivalidades tribais (questões étnicas ou religiosas), etc., muitas com raízes nos processos conturbados de colonização/descolonização.

a ocupação do solo, decorrentes das necessidades das comunidades, estabelecem-se como elementos essenciais para o desenho do sistema de transporte urbano, assim como dependem desse sistema para a melhoria das condições oferecidas pelo espaço. É ainda diminuta a produção de conhecimento integrado sobre as cidades africanas, o seu crescimento, motivos e vivência. As abordagens setoriais não permitem uma visão estruturada e relacional entre as causas e as consequências do crescimento urbano. Esta ausência de visão global, que não se limita a África, dificulta a definição de políticas territoriais eficazes, incluindo-se aqui a definição de políticas públicas de mobilidade que possam auxiliar o incremento das condições de vida das comunidades.

O PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO EM ÁFRICA

A explosão demográfica, o acelerado processo de urbanização e a motorização tornaram, no continente africano, a atividade de planeamento da mobilidade urbana em “*algo imprescindível e indissociável do planeamento do uso do solo*” (Panitz, 2006: 115). Em alguns países do continente, os planos vigentes remontam à época colonial, elaborados numa lógica de zoneamento e assentes em taxas de crescimento populacional controladas e que respondiam, mormente, aos anseios e estratégias centrais no aproveitamento dos recursos. No período pós-colonial, as políticas territoriais decorrem de respostas setoriais, não integradas e, problema que não está apenas restrito a África, sem uma monitorização das respostas dadas. Há, generalizadamente, uma indiferença perante os erros praticados e os seus resultados, não se reconhecendo a crise urbana e nem havendo responsabilização pela promoção de uma mudança (Pieterse, 2010). Sem uma visão integrada de planeamento, as políticas de mobilidade e a integração com os usos do solo, resultam na ineficiência dos processos e na dificuldade de utilizar racionalmente os recursos, promovendo, para além dos danos ambientais, a exclusão e a discriminação geográfica, interferindo na vida das comunidades e no desenvolvimento do território. (UN-HABITAT & UITP, 2010).

Os governos africanos têm-se distanciado da agenda mundial e, por isso, afastam-se da criação de processos de gestão eficiente do território, nomeadamente não recorrendo a procedimentos de inclusão das comunidades como parte da solução, numa visão *bottom-up* e adequada para uma governança urbana que fomente a cocriação. Sem a adoção de processos inclusivos, a perceção dos problemas e a sua resolução no sentido de alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável [ODS] é dificultada (ONU, 2019). As cidades africanas são tidas como um sistema individualizado, sendo descurado o seu potencial multiescalar para o desenvolvimento territorial e a geopolítica mundial. Os processos locais de desenvolvimento tendem a não assentar em estratégias que permitam corrigir dissimetrias a vários níveis (políticas, sociais, ambientais e económicas), e reduzir bolsas de pobreza. Uma visão integrada e inclusiva das comunidades, poderia permitir um desenvolvimento territorial mais eficiente e em linha com as necessidades coletivas.

Importa também que, no contexto do planeamento, se inclua o informal, ou pelo menos as experiências de informalidade que inferem uma maior adaptabilidade à mudança (flexibilidade), em prol do interesse coletivo e dos objetivos fixados. Os estudos contemporâneos no âmbito do planeamento, sobretudo em África, indiciam o papel que o sentido transfronteiriço detém no estimular da criação de corredores de desenvolvimento, nomeadamente a partir de uma política regional integrada, atendendo os novos paradigmas (Gomes, 2007; Ascher, 2010; Simone, 2010; Parnell & Simon, 2014). Simone (2010: 29) enfatiza sobre as questões críticas do planeamento individualizado em África e as potencialidades em inverter o panorama, através do fortalecimento da conectividade estratégica das cidades (planeamento integrado), como *“espinha dorsal do futuro desenvolvimento económico regional africano”*.

Porém torna-se necessário repensar a definição dos indicadores para o desenvolvimento, não esquecendo o que se entende, ou deve entender como desenvolvimento em cada local /contexto (Ascher, 2010; UN-HABITAT & UITP, 2010). Isto porque, os conceitos costumam ser hegemónicos e eurocentrados e, nem sempre, correspondem às necessidades de realidades territoriais complexas como as africanas, falhando na adequação de estratégias que permitam o desenvolvimento das comunidades, o acesso e uso eficiente dos recursos. Por outro lado, o peso do passado, numa visão dominante do pensamento europeu, dificulta a centralização do pensamento naquilo que é o território africano e, *“para que isso mude na escala da cidade, é necessária uma mudança política transformadora, principalmente, embora não exclusivamente, no nível do governo central”*² (Parnell & Simon, 2010: 49). Importa, então, no contexto do planeamento territorial em África, interpretar as *“novas territorialidades intra-urbanas, com acentuação, em muitos casos, da fragmentação do espaço urbano”*. A fragmentação, *“associa componentes espaciais (desconexões físicas, descontinuidades morfológicas), sociais (segregações residenciais, retraimentos comunitários), económicas e políticas (dispersão crescente dos actores e autonomização dos dispositivos de gestão e de regulação urbanas)”* (Medeiros, 2006:196).

As políticas territoriais devem centrar-se no combate às fragilidades e na definição de estratégias de integração. Será de interesse para o desenvolvimento, que se atinjam níveis de integração física e social que assegurem às comunidades o acesso eficiente aos recursos e uma morfologia que permita a vida qualificada das comunidades. Para tal desiderato, importa o investimento numa visão estratégica, transversal e territorialmente abrangente, que considere as relações que se estabelecem e que permite a definição de objetivos tangíveis, adequados à especificidade de cada local, mas que incluam uma visão global integradora e sempre com e para as comunidades. É importante que, na definição de indicadores para o desenvolvimento, se considerem as particularidades, os interesses das comunidades e, com elas, se estabeleçam os objetivos.

¹ “(...) the African urban present is locked into the dysfunctionalities of the past. For this to shift at the city scale requires transformatory policy change, principally though not exclusively at the central government level” (Parnell & Simon, 2010: 49).

No âmbito da definição de indicadores, a escala (dimensão) dos assentamentos urbanos é um fator crítico. O grau de urbanização ou a definição conceptual e dimensional de aglomerado, varia no tempo e no espaço, i.e., depende da contextualização específica do território onde se aplica, pois depende de fatores diversos como os recursos disponíveis, a densidade populacional como um todo, ou as dinâmicas territoriais (que também dependem das políticas).

Importa que, no contexto das políticas territoriais, e em concreto nas que incidem nas áreas urbanas, as medidas a adotar, considerando a dimensão de cada aglomerado, definam estratégias inclusivas, assumindo as diferenças, mas assegurando que estas funcionam como integradoras e não como fatores de exclusão. Há também que assegurar a comparabilidade entre regiões, pelo que as Nações Unidas definem 3 dimensões - cidades, áreas rurais e áreas semidensas - flexibilizando ao grau de urbanização um *continuum* entre as cidades e as áreas rurais, o que propicia um pensamento híbrido em detrimento da tradicional dicotomia urbano-rural (OCDE, 2020).

A contemporânea e rápida expansão urbana impediu que o planeamento acompanhasse a realidade e os problemas associados, prevalecendo uma urbanização desordenada, na qual dois terços da população reside em *slums* (Bussière, Madre, & Mendoza, 2002; Watson & Agbola, 2013; Aragão, 2014). Idealmente, os planos de planeamento e ordenamento do território devem ser prioridade de investimento do Governo. Enquanto uma conceção avançada de planeamento, o desenvolvimento económico passa pela institucionalização do plano, como instrumento gerenciador de projetos e investimentos em vários sectores. Todavia, as questões da mobilidade e do transporte dos territórios em estudo, estão entorpecidas, dificultando estabelecer relações multisectoriais (Panitz, 2006; Aragão, 2014).

Não raras vezes, a política urbana, ou a sua ausência, é propiciadora de movimentos migratórios desnecessários de áreas 'menos' favorecidas para áreas sentidas como 'mais favorecidas', gerando desequilíbrios. A mobilidade ocupa um lugar de destaque nas atuais problemáticas das áreas urbanas (Fermisson et al, 2004) e deve estar integrada nas políticas urbanas. No nexo africano, a expansão urbana, a inversão dos padrões de mobilidade e a promoção das questões de sustentabilidade representam um desafio, no qual a mobilidade desempenha um papel importante para o desenvolvimento territorial.

A MOBILIDADE URBANA

O conceito de mobilidade é amplo e inclui, para além da circulação, as condições dadas, os meios e a oferta de serviços disponíveis para que as comunidades possam aceder, ou ser servidas de bens, serviços e informação. Neste conceito incluem-se as novas formas de acesso, como as vias digitais. No entanto, pelo uso excessivo de transporte individual, quer decorrente do comodismo/facilitismo quer da ausência de oferta adequada, não raras vezes por ausência de planeamento que não

permite o estabelecimento de redes eficientes, as questões da mobilidade são cada vez mais centrais. Para o desenvolvimento dos territórios é necessário assegurar o acesso das comunidades aos recursos, permitir a convivência e relações entre indivíduos e garantir o fornecimento de bens de forma adequada.

A mobilidade urbana sustentável é uma prioridade das Nações Unidas desde a década de 1980, embora seja um conceito que tem motivado muitas discussões ao longo das últimas décadas, surge *“como um novo desafio às políticas ambientais e urbanas, em um cenário de desenvolvimento social e econômico”* (Smaniotto Costa, 2014: 1). A Agenda 21, aprovada na Conferência do Rio em 1992 (UN, 1992), inclui nos objetivos a problemática dos transportes, quer no que respeita à necessidade de promover melhores condições para as comunidades, incluindo fatores de segurança e acesso a bens e serviços (cf. capítulos 7 e 9), quer de forma transversal nos vários capítulos, no que respeita à diminuição da poluição. A planificação territorial deve incluir os fatores relacionados com os transportes assegurando o acesso a bens e serviços, mas também permitindo o desenvolvimento das relações sociais.

As crises económicas propiciam o surgimento de atividades informais como resposta às necessidades das comunidades, como efeito da falta de resposta dos Estados. A falta de resposta dos serviços públicos de transporte, a sua vulnerabilidade e a oferta de sistemas informais, capazes de servir os interesses básicos das comunidades, permitiram que o sistema informal de transportes se consolidasse nas rotinas do cidadão (Santos et al., 2020). O transporte coletivo informal é amplamente utilizado pelos mais marginalizados, permitindo o acesso aos serviços básicos (educação, saúde, bens essenciais, emprego, etc.). Constitui também, *“um legado duradouro de outra crise (...) mesmo enquanto a população crescia, e operadores “não-estatais preencheram as lacunas”* (Surico, 2021).

Nos países em vias de desenvolvimento, os impactos do sector de transporte representam, em média, 5% do PIB. Na maioria dos países do continente africano isto corresponde ao aumento de serviço de transporte pela crescente demanda, altas taxas de motorização, ausência de infraestruturas, maiores índices de pobreza, congestionamento, crescentes índices de poluição, elevados efeitos colaterais sobre a saúde, agudizando as dissimetrias locais e regionais. Embora as cidades sejam vetores de riqueza, a rápida “deterioração” das políticas de mobilidade e transporte nas cidades da África subsariana lesam em 10-12% do PIB, tal como 20% nas cidades sul africanas.

A mobilidade em África é complexa e depara-se com enormes desafios. O aumento da população, a pobreza generalizada, a incapacidade pública, os congestionamentos e a escassez de recursos para transportar pessoas e bens, são aspetos que interferem com o desenvolvimento económico e produtivo (UN-HABITAT & UITP, 2010). Más políticas imbricam na produtividade económica, equidade social e proteção ambiental, com impactos diretos na qualidade de vida do cidadão. A inversão passa por conciliar a procura/resposta, direcionando o cidadão para uma mobilidade mais

sustentável. Mas isso implica estratégias de planeamento, a várias escalas e transversais, que suportem as políticas que estabeleçam padrões de mobilidade para os anos vindouros, assegurem às comunidades o acesso aos recursos, serviços e informação, permitam as deslocações e o usufruto dos territórios, e o estabelecimento de relações sociais.

Para promover uma política de mobilidade sustentável no contexto africano é necessário combater a inércia e a falta de vontade política para enfrentar os desafios da mudança. Com a implementação de boas práticas, ou seja, melhorar o engajamento político a favor de um desenvolvimento sustentável do transporte urbano, coordenado com as políticas de desenvolvimento económico e social, em diversas escalas de atuação. Na continuidade, importa que estas políticas incluam formas de monitorização e adequação constante aos desafios dos territórios, respondendo às necessidades das comunidades. O *continuum* urbano-rural destes territórios (africanos e sobretudo subsarianos) poderá configurar o crescimento demográfico e potenciar as áreas semidensas (OCDE, 2020). Na ótica da reprodução social, é imperioso reexaminar os padrões de mobilidade e as interações espaciais, já que tornam cada vez mais difícil discernir as relações entre produção do espaço e mobilidade, assumidas pelo capital. Depreende-se que o planeamento é configurado pelas interações espaciais ligadas à cidade e se relaciona com a conjuntura política, e económica (Silveira & Cocco, 2010; Aragão, 2014). O continente enfrenta múltiplos desafios para a mobilidade urbana, alguns estão listados na Figura 1.



Figura 1: Principais desafios para a promoção do transporte sustentável nas cidades africanas.

Neste contexto, as políticas de transporte em São Tomé e Luanda precisam abordar os desequilíbrios e reduzir as desigualdades sócio-territoriais, conciliando a demanda com a infraestrutura urbana atual, o inverso bloqueia os padrões comportamentais de mobilidade.

A REALIDADE SANTOMENSE E LUANDENSE

A presente reflexão sobre o modo de transporte informal em São Tomé e Luanda, propõe fomentar o debate sobre a regulamentação, para aplicação de uma cultura operacional de gestão, a fim de apontar caminhos sustentáveis e eficientes para o sistema de transporte local. O atual contributo reúne referências de mobilidade urbana e regulamentação de outros contextos geográficos, e contribuirá para desenvolver marcos teóricos, fomentar o conhecimento científico e cooperar com o diálogo académico, para a promoção de políticas urbanas mais justas e inclusivas.

Os transportes coletivos desempenham um papel fundamental no desenvolvimento dos territórios. Exigindo estratégias sustentáveis ao nível da infraestrutura e serviços em harmonia com o ordenamento do território. Assumem um papel estruturante na garantia do acesso aos recursos, promovendo, quando em presença de sistemas eficientes, maior justiça económica e social, particularmente nos países em desenvolvimento (Haggett, 1979; Cervero, 2001; Jacob, 2001; Mamani, 2004; Davis, 2006; Pieterse, 2010).

São múltiplos os fatores relacionados com a gestão da mobilidade, tais como a configuração das redes (incluindo a sua morfologia), os modos de transporte, qualidade de serviço, adequação, utilização, custos (para o utilizador e de serviço), tempos de deslocação, níveis de acessibilidade, conforto, conveniência, e segurança, entre outros (Reck, s. d.). A configuração do território e as suas estratégias de desenvolvimento comportam atenção diferenciada às redes e sistemas de transporte, permitindo assegurar às comunidades o acesso aos recursos (Costa, 2007; Barreto, 2019). Muitas vezes, e com especial incidência em países em desenvolvimento, as políticas públicas, as estratégias para o território e os transportes não são entendidas como fatores de integração, de melhoria da coesão social e valorização territorial.

Todavia, em São Tomé e Luanda, a ausência de uma devida regulamentação para o setor da mobilidade e gestão dos transportes, bem como a necessidade que a mobilidade territorial desempenha para as comunidades, fez emergir respostas informais, lideradas por interesses particulares. No entanto, é reconhecido que a regulamentação dos sistemas de transporte e a sua integração nas políticas de desenvolvimento territorial, contribuem para “o suprimento de *“falhas de mercado”* (...), *protegendo o bem público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, tendo em conta diferentes racionalidades*”, promovendo a qualidade do serviço público (AMT, 2018:5). Tendo como referência o Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos (Geradores e Atratores de Deslocações) de Portugal, adaptou-se a matriz para melhor compreensão dos contextos de estudo (Tabela 1).

Mediante as novas práticas de reprodução social, a atual desaceleração económica do mercado externo é estratégica para planear os investimentos privados e do sector público, tendo em vista a reestruturação dos territórios e a alavancagem de uma nova onda de crescimento, adequada à participação no mercado internacional.

		Na conquista do objetivo										
		ST		LDA	ST		LDA					
Interna (organização)	Pontos fortes				Pontos fracos							
	Meios de transporte em bom estado		Não tem como prioridade		Gestão com muita interferência		Rotas definidas pela associação local		Tem autonomia própria			
	Grande espaço de estacionamento		Organizada		Desorganizada		Falta de estratégias		Tem duras regras locais "acordo de cavalheiros"		Operam segundo mercado de escala	
	Confiança dos órgãos do Governo para a implantação do programa		Mercado desregulamentado		Não é prioridade pelos que praticam		Falta de marketing		Não tem			
	Estar sediada na região onde opera		Sim				Flexibilização do horário		Não tem			
Externa (ambiente)	Oportunidades				Ameaças							
	Crescimento demográfico		Muito expressivo		Maior concorrência		Não tem					
	Atração de população (opção pelo autocarro em detrimento de transportes informais)		Não tem autocarro, única opção		A população tem preferência pelo candongueiro		Risco político da diminuição dos apoios concedidos ao sector.		Não tem apoios			
	Investimento estatal na melhoria das estradas.		Operam na informalidade		Aumento crescente do sector informal.		Mototaxis ganham relevância		Kupapatas e os girabairro ganham relevância			
	Apoios do Governo ao desenvolvimento do sector transportador		Alheio às vontades e necessidades dos operadores de serviço		Morosidade na obtenção das licenças de exploração		Desregulamentado, mas operam com uma "licença" facultada pela associação		A maioria opera na informalidade			
	Contribui para a redução da pressão sobre o estacionamento e o congestionamento		-		Nas áreas periféricas devido à subida à volutada dos combustíveis, é tido como um meio importante de locomoção		Debilidade das infraestruturas (as estradas que não estão asfaltadas, todas as empresas referem ser esta uma das maiores condicionante, sendo que este é um fator externo que os ultrapassa, porque é uma questão política do Governo, mas que afeta de grande modo as empresas, pondo em causa a durabilidade dos seus veículos		Fator comum			
	Permite aos trabalhadores descansar ou trabalhar durante a viagem		Transportes sem quaisquer condições									
	Diminui o stress associado à condução em horas de ponta		Principal modo de transporte, sem frequência ou cadência e expressivo congestionamento.				Face à expansão urbana, grande parte das zonas limítrofes da coroa central da cidade tem ruas que não estão asfaltadas, o que dificulta bastante a circulação das viaturas)					
	Diminui a poluição associada às deslocações casa / trabalho		Devido a ausência de horários e qualidade de serviço aumenta, estimula a utilização de									
	Contribui para a promoção da imagem de responsabilidade social e ambiental da empresa / polo, se uma percentagem significativa dos colaboradores utilizar o transporte público.		Ausência de políticas localmente						Fator comum: dificuldade de distribuição mais fina pelas artérias da cidade.			

Tabela 1: Análise de Pontos Fortes, Pontos Fracos, Oportunidade e Ameaça (SWOT) em São Tomé (ST) e Luanda (LDA).

Estas mudanças levam os governos a reestruturar as políticas urbanas³, mais adequadas para responder às necessidades emergentes e incluindo preocupações relativas à redução da poluição e à oferta de melhores condições para o desenvolvimento económico e social.

Melhorar a acessibilidade é contribuir para criar oportunidades económicas e sociais, aumentar a eficiência do sistema de transporte público, com finalidade de criar cidades inclusivas, resilientes, sustentáveis e responsivas, concretizáveis com a implementação de um Plano de Mobilidade Urbana. É um “olhar” para a mobilidade como um atributo das cidades enquanto agregado de múltiplas decisões. Em São

³Relocalização das empresas, redes viárias de baixa distributividade usa a produção e o consumo, sucedendo a falência dos centros urbanos de maior dimensão.

Tomé e Luanda, assim como, na generalidade das cidades africanas, os transportes coletivos informais surgem como meio complementar ao sistema formal, em oposição a este, devido a “falha do Estado” ou mesmo ‘desregulamentação’.

Estes territórios enfrentam múltiplos desafios, soluções embaçadas e acelerados ritmos de mudança, acompanhados com a complexidade das estruturas de governança e limitado conhecimento técnico. Os transportes coletivos informais confundem-se com o processo de estruturação da cidade. São um segmento que atua nas dinâmicas do território, imbricando novos eixos de crescimento em que é negligenciado a sua categorização como serviço de utilidade pública ou serviço público *stricto sensu*, promotor do crescimento de novas lógicas espaciais, analíticas e administrativas, centrais para a criação do instrumento de gestão e promoção de soluções (Cardoso, 1996; Mello, s.d.).

Para a promoção e unidade e coerência das ações desencadeadas de maneira isolada, sugere-se, a diferentes escalas, a promoção de um transporte urbano planeado e indutor equilibrado de desenvolvimento, sustentado entre o compromisso de *market rationality* e *social rationality*.

É importante uma abordagem integrada e coordenada a vários níveis, que ofereça diretrizes para a implementação de um sistema de gestão com resposta às comunidades. Implicando a adoção de medidas concretas de regulamentação adequadas aos recursos económicos existentes, no aproveitamento do sistema orgânico, dando-lhes condições para que assegurem o serviço público necessário ao desenvolvimento das comunidades (Aragão, 2014).

A REGULAMENTAÇÃO DO SETOR INFORMAL: SÃO TOMÉ E LUANDA

Na cidade de São Tomé o transporte coletivo informal é ‘desregulamentado’ contrariamente a Luanda, onde embora seja regulamentado, a maioria dos candongueiros⁴ operam de modo informal. Na arena científica angolana, perdura o debate referente à denominação do candongueiro, enquanto modo transporte público ou privado. Devido às lacunas legais, a Lei de Bases dos Transportes Terrestres, em Angola, pelo decreto n.º 10 / 89, de 22 de abril, esclarece que,

“Os transportes públicos rodoviários podem ser explorados em regime de transporte regular ou ocasional. Sendo os primeiros os transportes efetuados segundo itinerários, paragens, horários e preços previamente definidos, e os segundos, os realizados sem carácter de regularidade, segundo itinerário, horário e preços que podem ser estabelecidos casuisticamente e de forma negociável e que capacidade global do veículo pode ser ou não posta a disposição de um só cliente” (cf. art. 12, n.º 2 e 3, do Regulamento de transporte de automóveis).

⁴ Denominação popular para o transporte coletivo informal em Angola.

Apesar da existência de uma Lei de Bases dos Transportes Terrestres em Angola com mais de 30 anos, ainda não foram implementadas as medidas definidas. Esta não implementação pode decorrer de lacunas que que dificultam a execução de regulamentação do transporte informal existente. Um transporte público comporta preços fixos, itinerário, paragens e horários, mais fáceis de gerir, enquanto um transporte informal, que preenche lacunas do transporte coletivo público sistematizado, não possui regularidade e depende, muitas vezes, das vontades do operador.

O jurista angolano José Domingos (2012) é controverso no esclarecimento dos candongueiros “serem transportes públicos ou privados”. O assunto torna-se discutível por identificar lacunas na Lei de Bases dos Transportes Terrestres (art.º 12, n.º 1) e no Regulamento dos Transportes em Automóveis (art.º 3)⁵. O autor defende ser incorreto considerar candongueiros como transporte público coletivo, notando que são subsumíveis aos transportes em regime de aluguer, visto que o transportador tem livre-arbítrio sobre a escolha do itinerário. Os candongueiros operam no incumprimento da norma legal sectorial ou não se deve classificá-los como transporte público? Ainda que existam dificuldades de interpretação legal e dada a existência de linhas mestres que regulam o transporte automóvel, consideramos a definição da Direção Nacional de Transportes Rodoviários de Angola, que os designa como Transportes Públicos de Aluguer Coletivos Ocasionais.

O aparecimento dos candongueiros em Angola remonta à década de 1980. Devido à guerra civil (1975 - 2002) e consequente explosão demográfica de Luanda, as empresas que prestavam serviço de transporte público durante a época da guerra civil não conseguiam fazer face à procura, assim deixando livre o terreno para o surgimento de modos informais de prestação desse serviço. Até ao dia de hoje, os candongueiros têm desempenhando um importante papel no quotidiano dos cidadãos, cerca de 70% da população os utiliza como principal modo de locomoção (Domingos, 2012).

Em São Tomé, as políticas nacionais de transporte são descoordenadas e dissociadas do planeamento regional, não sendo assumidas como políticas públicas de forma evidente. A expansão da informalidade surge em função da falta de emprego, disponibilidade de renda e da oportunidade de negócio, sem que existam preocupações, nomeadamente resposta pública, no que respeita à qualidade do serviço, segurança e interesse coletivo. A situação, em termos práticos, é semelhante a Luanda (Panitz, 2006; Costa, 2007; Duarte et al., 2007; Delgado, 2014; Aragão, 2014). No entanto, em São Tomé, não existindo qualquer enquadramento legal para os transportes, os requisitos mínimos definidos para o transporte informal, são cumpridos com uma

⁵ “Os transportes públicos só podem ser explorados em regime de transporte de aluguer ou de transporte coletivo (...) são os de aluguer os transportes em que os veículos são alugados no conjunto da sua lotação ou da sua carga e postos ao exclusivo serviço de uma só entidade segundo itinerário da sua escolha (...), são coletivos os transportes em que os veículos se utilizam por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga, segundo itinerário e horário devidamente aprovados, podendo servir a quaisquer pessoas, sem ficar exclusivamente ao serviço de nenhuma delas” (Domingos, 2012: 29).

auto-regulação por parte da Associação de Taxistas⁶, o que demonstra a utilidade da participação e envolvimento das comunidades na resolução dos problemas e na definição de soluções.

A regulamentação do transporte coletivo informal nas cidades africanas é um tema complexo e relevante, entendido como problema de mercado (desregulamentado) ou como questão pública (princípios do interesse público/regulamentação). Os planos de mobilidade são uma conceção avançada de planeamento, do desenvolvimento económico e institucional. Enquanto instrumentos gerenciadores de projetos e investimentos em vários sectores, permitem estabelecer relações mais vincadas com a economia, a procura, infraestrutura e a eficiência de toda a ordem (Panitz, 2006). Como documentos estratégicos, operacionais, de atuação e sensibilização, contribuem para promover diferentes modos de transporte e para implementar um sistema integrado de mobilidade, minimizando os custos de investimento e de exploração, reduzindo os impactes económicos, sociais e ambientais provocados pelas deslocações diárias (Aragão, 2014). Assim sendo, considera-se que os planos de mobilidade devam contemplar os seguintes princípios:

- I. Orientar as prioridades dos investimentos locais;
- II. Coordenar as ações dos sectores público e privado, com o objetivo de garantir a transparência da administração pública e a participação da sociedade na gestão da província;
- III. Compatibilizar os interesses coletivos;
- IV. Reduzir o número de deslocações (em especial as realizadas em modo motorizado individual);
- V. Privilegiar medidas que fomentem a sustentabilidade do sistema de transportes e protejam o ambiente, integrando preocupações como a eficiência energética e económica, a segurança e a equidade social;
- VI. Promover a transferência modal para modos de transporte mais eficientes;
- VII. Promover políticas integradas de transporte que favoreçam não só as deslocações em transporte público, como também noutros modos alternativos, como o pedonal e o ciclável.
- VIII. O envolvimento político de todos os atores é relevante para a organização do sistema de transporte.

O consecutivo erro observado nas cidades africanas poderá estar relacionado com a dependência de consultoria externa pela inexistência, ou não envolvimento, de técnicos locais. Importa ter o *know-how* local, envolvendo as empresas do ramo, *stakeholders*, sociedade civil e órgãos da administração pública, para que as opções

⁶ Denominação do transporte coletivo informal em São Tomé e Príncipe. A associação é uma organização da sociedade civil sectorizada, tendo a finalidade de promover a deslocação da população de modo organizado. Apesar da informalidade da atuação, estabelece regras de convivência e operacionais, garantindo que seus direitos e deveres sejam cumpridos.

tomadas se adequem às tipologias das necessidades e condicionantes locais (hábitos e costumes). Em síntese, a participação pública é um fator determinante para o sucesso da realização do plano. A elaboração do plano é uma responsabilidade social de toda a coletividade e configura-se como uma obrigação do Estado. Para tal deve seguir uma estrutura e uma composição básica para que as estratégias de acompanhamento dos planos possam ser efetivas e propiciadoras de soluções adequadas e ajustadas, a cada momento, às necessidades (Tabela 2).

Estruturas	Função	Composição
Comissão executiva	Definir os objetivos que presidem à elaboração do plano;	Gestão de topo das empresas polos (elementos do Conselho de Administração, responsáveis financeiros e de recursos humanos, outros órgãos de direção).
	Acompanhar e validar todos os trabalhos desenvolvidos e resultados obtidos;	
	Participar na elaboração do plano de ação;	
	Incentivar a implementação do plano.	
Equipa técnica do plano	Elaborar e implementar o plano e proceder à divulgação periódica dos resultados da monitorização	Técnicos da empresa / polo, consultores externos
Colaboradores	Acompanhar a elaboração do plano; Participar na elaboração do plano de ação.	Colaboradores / grupos-alvo / painéis de auscultação
Comissão de acompanhamento	Acompanhar e validar todo o processo de elaboração e implementação, transmitindo experiência, emitindo pareceres sobre os trabalhos desenvolvidos, facultando informação e	Representantes da gestão de topo;
		Representantes dos colaboradores;
Outras entidades	Acompanhar e validar todo o processo de elaboração e implementação, transmitindo experiência, emitindo pareceres sobre os trabalhos	Representantes dos grupos-alvo (visitantes, fornecedores);
		Entidades externas
		Governos Provinciais;
		Administrações municipais;
		Administração local, operadores de transportes e outras.

Tabela 2: Propostas de estruturas a criar para acompanhamento do plano de mobilidade e gestão e sua composição (Aragão, 2014:109)

A elaboração do plano é um cíclico e dinâmico exercício de ajustamento, possibilitando aos órgãos de decisão a aplicação de políticas com elevado índice de acertos e grande rendimento. O que permite “*a montagem expedita de cenários sócio económicos alternativos, que poderão servir de base, (...) [ao] aperfeiçoamento de uma política de transporte multimodal, com a implementação de nós intermodais à rede básica*” (Panitz, 2006: 118).

Em vários contextos, a implementação dos planos de mobilidade originou novos modos de deslocação e uma procura maciça por transportes públicos. Em Luanda, apesar do esforço do governo, as medidas tomadas, quer por ausência de planificação, quer por desajuste face à realidade (inadequação) estimulam o uso do transporte individual.

Na cidade de São Tomé, o plano de mobilidade é inexistente e não é tido como eixo prioritário. A Lei-Quadro das Autarquias Locais (2015) de São Tomé e Príncipe, prevê a “*Criação e manutenção de rede viária e transportes rodoviários coletivos*”, enquanto a Constituição do País define garanta, no art.º 33, que “*A todos os cidadãos é garantido o direito de se deslocarem e fixarem livremente em qualquer parte do território nacional*”. Assim, mantém-se o apoio a um sistema que permite o estímulo ao transporte individual, a manutenção de serviços informais sem enquadramento, a que se junta a ausência de infraestruturas. Esta situação tem de ser revertida com a maior brevidade já que a promoção da utilização de transportes públicos, com elevados níveis de satisfação dos utilizadores, tem um importante valor estratégico, sendo um dos aspetos que melhor ilustram a boa qualidade de vida e a estabilidade social (Aragão, 2014). Nesta sequência, achou-se relevante fazer o paralelismo entre algumas linhas de orientação propostas no “Guia de Elaboração de Planos de Mobilidade e Transporte” (2011) de Portugal (Tabela 3), e as estratégias recentes de organização do sistema de transportes em Luanda e as propostas para cidade de São Tomé (Tabela 4).

Guia de Elaboração de Planos de Mobilidade e Transporte
I — Definir e garantir os níveis adequados de acessibilidade oferecidos pelo sistema de transporte a todo o cidadão
Assegurar que todo o sistema de transporte seja estendido a todo o território.
2 — Estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades
Procurar soluções, tirando partido dos diversos modos de transporte, adaptando-as ao contexto urbano, sendo esses modos diferenciados consoante as densidades e os volumes da procura (desenho adequado do sistema de transporte, nomeadamente rede de TP e infraestruturas).
3 — Sustentação económica como garantia da estabilidade da oferta
O sistema de mobilidade deve contribuir para uma alocação racional de recursos financeiros, o que depende: a) Do modelo global de financiamento; b) Do orçamento de exploração, cujas contas devem ser equilibradas (distinguindo o serviço público do apoio social); c) De fontes de receita geradas pelo sistema de mobilidade, que devem ser diferenciadas.
4 — Melhorar a qualidade de vida do cidadão pela redução dos impactos negativos (sociais, ambientais e económicos) da mobilidade
a) Assegurar uma redução do volume de utilização do transporte individual; b) Redução dos custos de externalidades para pessoas, organizações e sociedade em geral, decorrentes do congestionamento, através da promoção de uma diversidade de soluções; c) Uso de modos mais limpos e mais seguros; d) Assegurar tecnologias de transporte e soluções mais eficientes na infraestrutura, em cada modo e na articulação entre estes.
5 — Criar boas condições para modos não motorizados, particularmente para o peão
É importante promover a existência de boas condições para a circulação de peões e ciclistas, já que é desejável ter um sistema urbano mais eficiente, com maior acessibilidade de proximidade e com menos emissões nocivas.
6 — Promover um uso racional dos modos individuais motorizados
a) Desenvolver redes rodoviárias hierarquizadas, que contribuam para a redução dos impactos do tráfego na qualidade de vida da população urbana; b) Promover a transferência modal para modos mais sustentáveis, nas deslocções de curta / média distância.
7 — Assegurar serviços públicos de boa qualidade e com características técnicas adequadas à procura
Conciliar eficiência e equidade implica a disponibilização de soluções de transporte público a preços acessíveis e com boa cobertura no espaço e no tempo, considerando soluções de transporte variáveis e adaptadas aos níveis de densidade da procura, períodos horários ou dias de semana.
8 — Integração das políticas de uso do solo e de transporte
a) Garantir serviços adequados competitivos de transporte público aos principais polos atratores / geradores de deslocação e integração desses polos no tecido urbano e rede de modos suaves; b) Desenvolvimento de soluções urbanas compactas e aposta na diversidade e complementaridade das funções urbanas, de modo a favorecer a mobilidade; c) Garantir através do desenho urbano uma boa legibilidade das redes.
9 — Promover a integração física (funcionalidade de interface), tarifária (utilização do mesmo título de transporte), lógica (informação e integração de horários) e institucional dos diferentes componentes do sistema de mobilidade
Garantir a existência de um sistema multimodal de mobilidade, em que os utilizadores de vários modos de transporte não sejam penalizados pela falta de integração entre os mesmos.
10 — Assegurar a participação pública nos processos de decisão associados à mobilidade
Esta orientação permite assegurar que a política seja desenvolvida de forma transparente e participativa, permitindo intensificar as ações de educação, formação e sensibilização para uma nova cultura de mobilidade.

Tabela 3: Guia de Elaboração de Planos de Mobilidade e Transporte em Portugal (2010; IMTT, 2011; Aragão, 2014)

Estratégias, propostas e lacunas na organização do sistema de transportes em LDA vs STP
1— Definir e garantir os níveis adequados de acessibilidade oferecidos pelo sistema de transporte a todo o cidadão
Luanda: a) Os planos privilegiam trajetos ao longo e nas artérias principais, omitindo os musseques, que têm uma elevada densidade populacional; b) Os candongueiros têm acompanhado a expansão do território, conhecedores da procura, (bacias de emprego, serviços, equipamentos públicos, etc.). Quando se transpõem a informações para os planos de transporte, apesar dos candongueiros serem o principal modo de deslocação da população, são praticamente “excluídos”, dando-lhes pouca relevância. São Tomé: a) Os táxis circulam aos longo das artérias principais de modo organizado, excluindo os musseques (bairros de construção precária e suburbanos), que têm uma elevada densidade populacional b) O táxi não tem autonomia para executar um percurso, são orientados segundo uma associação local de taxistas; c) Os táxis não acompanham a expansão do território.
2 — Estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades
Luanda: a) Ausência de estratégia integradora entre operadoras e linhas de exploração; b) Ineficácia do Estado no controlo dos candongueiros; d) Ausência de iniciativa inclusivas no processo de planeamento. Os estudos preveem que estes operem apenas nas zonas alimentadoras, ou seja, uma estrutura suplementar ao autocarro, na zona externa do casco urbano, transferindo-os para os bairros. São Tomé: a) Apesar de ser o único modo de transporte público nacional, não existe um enquadramento legal, tornando-os excluídos do processo de planeamento e ordenamento urbano.
3— Sustentação económica como garantia da estabilidade da oferta
Luanda: O tarifário é estipulado pelo Governo, poem em causa o desenvolvimento operacional e de exploração. Contudo, devido à ausência de fiscalização os candongueiros praticam as suas rotas e valores, encarecendo a deslocação do usuário. São Tomé: a) O Preço do bilhete é fixo e estipulado pelo Governo apesar da informalidade do modo de transporte.
4 — Melhorar a qualidade de vida do cidadão pela redução dos impactos negativos (sociais, ambientais e económicos) da mobilidade
Recomenda-se que territórios em estudos criem soluções que condicionem o uso de transporte individual, nomeadamente: (i) aumentar o preço do combustível; (ii) desenhar e implementar políticas de incentivo às empresas para os funcionários se deslocarem de transporte coletivo; (iii) aumentar a fiscalização ao incumprimento das normas legais de circulação automóvel (taxas de circulação, seguro e selo); (iv) melhorar a integração entre os diversos modos de Transporte publico coletivo; (v) assegurar a qualidade dos transportes coletivos; (vi) criar estímulos à população de modo a utilizarem o transporte coletivo (acesso ao wi-fi no autocarro, por exemplo); (vii) criar attraction inequalities/diversidade de funções no mesmo espaço, de modo a misturar usos e aumentar a densidade populacional; (viii) conceção e implementação de um sistema de passe social. Luanda: a) Prevê-se a implementação do BRT (bus rapid transit), tem capacidade de transporte e qualidade de desempenho semelhantes a um metropolitano, com maior simplicidade e menos dispendio. Para conseguir a modalidade de circulação desejada deverá ter faixas de circulação exclusivas. Numa fase inicial, dependerá de um sistema integrado de transporte público b) Os planos contemplam diversas soluções de mobilidade e interface, não restringe o uso de transporte individual.
5— Criar boas condições para modos não motorizados, particularmente para o peão
Os modos suaves são culturais nas cidades africanas, todavia não é acutelado as condições que propiciam a prática nos dois territórios.
6 — Promover um uso racional dos modos individuais motorizados
Luanda: a) Os planos preveem redes modais integradas hierarquizadas de acordo com o potencial de mobilidade associado à expansão da cidade; b) Inexistência de divulgação dos custos reais de utilização do transporte individual (deseconomias).
7 — Assegurar serviços públicos de boa qualidade e com características técnicas adequadas à procura
Em Luanda os planos preveem medidas de modo a solucionar o congestionamento das vias, sendo que este é um dos grandes entraves à operação dos autocarros, os quais, apesar dos esforços, não conseguem cumprir horários nem serviços regulares.
8 — Integração das políticas de uso do solo e de transporte
Luanda os planos preveem a legibilidade das redes através do desenho urbano, através da estruturação adequada, da hierarquizada das vias e da sua sinalização. Em São Tomé a inexistência de plano original: (i) Dificuldades de gestão de tráfego (congestionamento); (ii) Dificuldade de estacionamento; (iii) Impactes ambientais; (iv) Sinistralidade; (v) Dificuldades criadas ao movimento pedonal; (vi) Sobrelocação de transportes públicos nas horas de ponta (vii) Inadequação da oferta de transportes públicos fora da hora de ponta; (viii) Efeitos negativos sobre a produtividade dos trabalhadores; (ix) Expansão urbana descontrolada; (x) Exclusão social; (xi) Perda de competitividade das cidades; (xii) Desincentivo do uso de transportes públicos.
9— Promover a integração física (funcionalidade de interface), tarifária (utilização do mesmo título de transporte), lógica (informação e integração de horários) e institucional dos diferentes componentes do sistema de mobilidade
Em Luanda está em curso a implementação Programa Bilhética, consiste na aquisição de um bilhete eletrónico, com a finalidade de controlo das vendas e da subvenção do bilhete para autocarros. São Tomé e Luanda a inexistência de um passe único, encarece a circulação do utente, penalizado pela multimodalidade.
10 — Assegurar a participação pública nos processos de decisão associados à mobilidade
Em São Tomé as rotas são definidas pela Associação de Taxistas

Tabela 4: Sistematização das orientações e estratégias para organização do Sistema de Transportes em Luanda e São Tomé. (Costa, 1992; IPEA & ANTP, 1999; Machado, 2010; IMTT, 2011; Aragão, 2014)

Nos territórios em estudo, a interdependência dos fatores que afetam a formulação de políticas de transportes e a ações de intervenção individualizada, agudizam a problemática (Thomson, 1977).A clara inexistência de referências concretas à regulamentação do transporte informal, numa visão de passagem a um efetivo serviço público, estimula que se efetue uma análise integrada da situação existente, na valorização das sinergias do transporte informal, devidamente coordenado com os interesses e necessidades das comunidades (Dimitriou,1992; Cardoso, 1996; Cardoso, 2004;Vasconcellos, 2012; Campos, 2013;Aragão, 2014;Aragão, 2019).

A restrita circulação pelas cidades, decorrente da pandemia, afetou de modo significativo a população economicamente mais vulnerável. Deste modo, recomenda-se que a mobilidade urbana seja também uma ferramenta de justiça social para colmatar desigualdades estruturais. A limitação e a alteração de hábitos, evidenciou que as políticas de mobilidade são fundamentais para uma nova equação do futuro das cidades. Pelo que, na formulação dos planos de mobilidade e gestão convém adotar uma abordagem integrada, inclusiva e aberta do problema, assente em princípios de sustentabilidade e da ciência cidadã para a inovação social. Um sistema bem organizado gera sinergias que contribuem para integrar todos os atores no âmbito

da promoção do desenvolvimento local. Partindo da suposição de que a mobilidade é um direito fundamental, elencaram-se as boas práticas de planeamento de transportes urbanos noutras realidades africanas, ampliando a discussão sobre o sector no contexto regional (Tabela 5).

Cidades	Problema	Solução
Conseil Executif Des Transports- CETUD, Dacar, Senegal	— Setor informal dominante (mais de 1200 de car rapides / ndiagna nidaye (TCI)); — Representava 4% dos problemas do sistema de transporte; — Cada operador possuía 1 a 4 veículos; — Veículos com idade média de 28 anos, por limitações financeiras para substituição.	— 1997 quando se dá a criação de um órgão com poderes executivos para coordenar os transportes - conseil executif des transports (CETUD); — Em 2001, 446 operadores foram reagrupados em 13 cooperativas (grupo de interesse económico para prestação de serviço de transporte em serviço de franquia; — O modelo é apoiado pelo Banco Mundial, que criou condições financeiras preferenciais aos operadores, que espacialmente traduziu-se em substituição gradativa da frota. A entidade financeira teve taxa de recuperação de 99% em um período de 5 anos. — Domínio de transporte caiu de 95% para 66%, possibilitando que o transporte público (autocarro) aumentasse a sua participação no mercado de 3% para 13%; — Criação do Plano de Mobilidade de Dacar, que contempla tarifas, rotas e informação para os passageiros; — Com a redução do número de operadores, implementou-se um plano integrado eficaz e eficiente. — Os operadores passaram a ser remunerados e especializados (formação).
Rea Vaya, Joanesburgo, África do Sul	— Cidade de maior densidade populacional da África do Sul; — A maioria dos usuários percorria longas distâncias, utilizando como único modo de transporte os micro-ônibus ou táxi motorizado, para atividades primárias nomeadamente o trabalho. Ponha em causa a acessibilidade do território; — Necessidade de um transporte em massa para de fazer face às imposições do grande evento internacional de desporto a FIFA 2010.	— Sistema de BRT substituiu 1100 veículos de micro-ônibus em um corredor de 25 km; — Os operadores privados foram contratados para alimentar a "rede" - distribuição mais fina da cidade; — Melhor qualidade dos serviços; — Fortalecimento na atuação do governo com a monitorização da rede de transporte, agora integrada com o uso do solo; — Melhores condições de trabalho para motoristas; — Criação de 700 postos de emprego direto na 1ª fase do projeto 3300 temporários durante o período de construção.
BRT Lite, Lagos, Nigéria	— Corredor de 22km com constante congestionamento; — Necessidade de transportar 200 000 passageiros/dia	— Implementação do BRT; — Consumo de combustível caiu 35% ao longo do corredor, ou seja, redução anual de 25 000 toneladas de CO₂; — Criação de órgão institucional e quadro regulatório, que incluía sindicatos locais e proprietários dos carros que já serviam as rotas; — Criação colaborativa de rotas frequentadas; — Forte campanha de marketing; — Incentivo fiscal – 30% na redução da tarifa em relação ao transporte informal e 35% de desconto consoante o tempo de viagem.

Tabela 5: Exemplo de Boas Práticas Africanas (UN-HABITAT & UITP, 2010)

O transporte e a mobilidade urbana são os elementos fulcrais para o desenvolvimento socioeconómico das cidades africanas. O sector informal, sem qualquer perspectiva de futuro, ainda que represente a maioria dos operadores do sistema de transporte do continente, fragiliza o progresso das sociedades e um acesso justo, qualificado e universal do território, desiderato incluído nas constituições dos países em análise.

CONCLUSÃO

Apesar de realidades geográficas distintas, a regulamentação dos transportes coletivos informais em São Tomé e Luanda é um tema complexo, de cariz público embora entendido como problema de mercado e sem controlo (princípios do interesse público/regulamentação). Na definição e desenvolvimento futuro dos modelos que permitam regulamentar o setor, através de um sistema de gestão que assegure um sistema público e universal de transporte coletivo com qualidade e de serviço às comunidades, interessará considerar os seguintes objetivos específicos:

a) Desafio energético;

- b) Planeamento integrado da mobilidade;
- c) Confiabilidade do sistema (opções multimodais);
- d) Planeamento orientado para o desenvolvimento das cidades, resulta em investimento mãos assertivos e eficazes - gestão da demanda;
- e) Crescimento económico - Investimentos e criação de emprego (os efeitos multiplicadores a cada emprego direto resulta em 2,5 empregos indiretos no setor);
- f) Investimento em transporte sustentável e oportunidade para a economia verde é a velha máxima “*agir localmente e pensar globalmente*”;
- g) Implementação de transporte inteligente;

Para alcançar os objetivos descritos, implica:

- a) Vontade política em ações coordenadas;
- b) Identificar, compreender e aprender com os sistemas de transporte e mobilidade, a sua regulamentação e estratégias nos países africanos em desenvolvimento, considerando os fatores económicos, hegemonia cultural e sociais;
- c) Compreender os impactos do sistema de transporte informal no território e seus efeitos na produção dos padrões de uso do solo, de mobilidade urbana e acessibilidade;
- d) Estabelecer critérios de avaliação do serviço, a partir da relação entre os indicadores de mobilidade e de acessibilidade, com o objetivo de propor diretrizes para a regulamentação, assente num sistema de gestão eficiente, que transforme o transporte coletivo informal num serviço público de qualidade.

Os objetivos e ações supracitadas terão maior sucesso com a inclusão de medidas concretas de participação das comunidades, quer na definição dos problemas, quer na indicação de soluções, implicando a adoção de metodologias de proximidade, recorrendo à colaboração, também como forma de educação para o uso do território e respeito pelo bem comum. A regulamentação dos transportes coletivos informais deve ser promovida com a participação ativa de atores e agentes, tendendo a uma adoção de meios de deslocação mais eficientes, menos poluentes e que assegurem o bem-estar das comunidades que servem.

A compreensão do uso do território e das diversas dinâmicas do sistema de transporte coletivo informal nas sociedades africanas poderá possibilitar a criação de um paradigma de gestão de transporte assente em políticas/estratégias integradas. Um paradigma que impulse níveis eficientes de serviço, com qualidade, promovendo maior justiça e equidade social em São Tomé e Luanda, e as cidades envolventes, rompendo com o marco tradicional, tendo como atual protagonista a mobilidade sustentável.

As futuras pesquisas sobre estes territórios, deverão permitir consolidar medidas para a promoção da mobilidade e acessibilidade oferecidas aos cidadãos, devendo estas estarem assentes em políticas territoriais, onde se incluem fatores de coesão e complementaridade de funções, fortalecendo o território para permitir às comunidades o acesso aos recursos e o seu uso eficiente e sustentável. O planeamento

integrado, contribui para fomentar um processo de formulação de política pública e de tomada de decisão na operacionalização do sistema de transporte, bem como dos seus impactes nos processos de ocupação do solo.

Recomenda-se a utilização de metodologias participativas, geoespacializadas, de *crowdsourcing*, estimulando a envolvimento das pessoas no processo de cocriação do plano de gestão e mobilidade. Metodologias enquadradas com as recomendações internacionais, nomeadamente das Nações Unidas, que visam o cumprimento dos Objetivos para o Milénio. A fim de, comunidades mais adaptadas aos desafios com capacidade de utilizar os territórios de forma sustentável o que implica aceder aos recursos, bens e serviços que permitem a vida qualificada das comunidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amaral, I. (1983). Luanda e os seus 'muceques', problemas de Geografia Urbana. Finis terra, 18 (36). <https://doi.org/10.18055/Finis2101>
- AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (2018). Do Novo Paradigma Regulação-Regulamentação no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes - Melhor Legislação para uma Melhor Regulação - Da Legislação complementar do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros. <https://www.amt-autoridade.pt/media/1770/melhor-legislacao-para-uma-melhor-regulacao.pdf>. Acedido: 20 de janeiro de 2022
- Aragão, N. (2014). Maxibombos e candongueiros em Luanda: um contributo para a configuração de uma rede de transportes colectivos [Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia e Desenvolvimento, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias]. <https://recil.ensinolusofona.pt/handle/10437/5826>
- Aragão, N. (2019). O estudo da mobilidade em cidades africanas através de dados da rede celular. Um exemplo de São Tomé. In Menezes, M. & Smaniotto Costa, C. (Eds.) (2019). Neighbourhood & City - Between digital and analogue perspectives. Lisbon: Edições Universitárias Lusófona, 329-340. Disponível: www.ceied.ulusofona.pt/en/serie-culture-and-territory
- Ascher, F. (2010). Novos Princípios do Urbanismo seguidos de Novos Compromissos Urbanos. Um léxico (M. Lobo, Trad., 2ª ed.). Lisboa: Livros Horizontes
- Barreto, R. (2019). O centro e a centralidade urbana – aproximações teóricas a um espaço em mutação. Cadernos Curso de Doutoramento em Geografia FLUP. <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8280.pdf>. Acedido: 10 de Agosto de 2013
- Bussiére, Y., Madre, J.L., & Mendoza, S. P. (2002). Demografía y Transporte - ciudades del norte y ciudades del sur, 329-340. Puebla: Dirección de Fomento editorial
- Campos, V. B. (2013). Planejamento de Transportes- Conceitos e Modelos. Rio de Janeiro: Interciência
- Cardoso, L. (2004). Regulamentação do transporte clandestino em Belo Horizonte: O caos apontado alternativa Balassiano. XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 331-339. Florianópolis
- Cardoso, R. (1996). Transporte por Vans - O que considerar no Processo de Regulamentação? Revista Transportes, 4(1), 87-105. <https://doi.org/10.14295/transportes.v4i1.294>
- Cervero, R. (2001). Informal Transit: Learning from the Developing World. Access Magazine. 1 (18). Spring, 15-22. <https://scholarship.org/uc/item/9z37m0t1>
- Costa, N. M. (1992). As opções Modais do Transporte de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa - Um Contributo Geográfico. [Tese de Mestrado, Departamento de Geografia, Universidade de Lisboa] Universidade de Lisboa. https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/556/1/3716_Mobilidade_e_Transporte.pdf

- Costa, N. M. (2007). Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa. [Tese de doutoramento em Geografia (Geografia Humana), Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa]. Universidade de Lisboa. <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/556>
- Davis, M. (2006). Planeta Favela. (B. Medina, Trad.). São Paulo: Boitempo Editorial
- Delgado, J. P. (2014). Padrões de Mobilidade e Forma Urbana argumentos a favor da descentralização de atividades na cidade de Salvador. In M. J. Carvalho Filho, & U. M. Uriarte (Orgs.) Panoramas Urbanos: usar, viver e construir Salvador, 131-156. EDUFB
- Dimitriou, H. T. (1992). Urban Transport Planning: A Developmental Approach. Routledge
- Domingos, J. L. (2012). Candongueiros, Problemática da Contratação Atípica na Actividade de Táxi em Angola. Almedina.
- Duarte, F., Sánchez, K., & Libardi, R. (2007). Introdução à mobilidade urbana. Curitiba: Juruá Editora
- Fermission, J., Macário, R. & Carvalho, D. (2004). A Influência das Interações Transportes-Uso do Solo nos Padrões de Mobilidade Urbana: Problemas e Medidas. V Congresso da Geografia Portuguesa - Territórios e Protagonistas. Minho
- Gomes, R. (2007). A região urbana e a sua aplicação no modelo nacional de organização de território: as grandes áreas metropolitanas e as comunidades urbanas. Torres Vedras: Urbe.
- Governo de Angola. Lei de Bases dos Transportes Terrestres. Decreto n.º 10/89 de 22 de abril de 1989. Diário da República n.º 15
- Hagget, P. (1979). Geography: A modern synthesis. New York: Harper & Row
- Hillier, B. (1999). Centrality as a process: accounting for attraction inequalities in deformed grids. Urban Design International, (4), 107-127
- IMTT - Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (2011). Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transporte. Lisboa. <http://www.imttp.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/Documents/deReferencia/PacotedaMobilidade/Paginas/QuadrodeReferenciaparaPlanosdeMobilidadeAcessibilidadeeTransportes.aspx>. Acedido: 10 de janeiro 2022
- IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada & ANTP- Associação Nacional dos Transportes Públicos (1999). Custo Social do Transporte - Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público. Revista dos Transportes Públicos, 21, 35-92.
- Jacob, J. (2001). Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes
- Machado, L. (2010). Índice de Mobilidade Sustentável para Avaliar a Qualidade de Vida Urbana - Estudo de caso da Região Metropolitana de Porto Alegre - RMPA. [Tese de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Rio Grande do Sul]. <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/27850>
- Mamani, H. (2004). Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: A. Ribeiro (Ed.). El Rostro Urbano de América Latina, 321-345. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100930121931/torres.pdf>. Acedido: 22 abril 2020
- Medeiros, I. (2006). Tendências recentes da urbanização na África ao sul do Sahara: notas de leitura. Finis terra, 41(81). <https://doi.org/10.18055/Finis1468>
- Mello, J. A. (s.d.). Estratégia em Transporte Público e Regulamentação Recente na Cidade do Rio de Janeiro. Associação Educacional Dom Bosco. http://www.inf.aedb.br/seget/artigos09/540_540_ARTIGO_disciplinav3.pdf. Acedido: 19 de janeiro 2019
- OECD (2020). Cities in the World: A New Perspective on Urbanisation. <https://doi.org/10.1787/d0efcbda-en>
- ONU (2019). ONU prevê que cidades abriguem 70% da população mundial até 2050. <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1660701>. Acedido: 14 novembro de 2021
- Panitz, M. A. (2006). Trânsito e Transporte Rodoviário. Porto Alegre: Alternativa.

- Parnell, S., & Simon, D. (2014). National urbanization and urban policies: necessary but absent policy instruments in Africa. In S. Parnell & E. Pieterse (Eds.), *Africa's Urban Revolution*, 237-256. Zed Books. <https://doi.org/10.5040/9781350218246.ch-013>
- Parnell, S., & Simon, D. (2010). National urbanization and urban policies: necessary but absent policy instruments in Africa. In Pieterse, E.; Simone, A. & Parnell, S. (Eds.), *Urbanization imperatives for Africa: Transcending policy inertia*, 46-59. Cape Town: African Center for Cities.
- Pieterse, E. (2010). Filling the void: towards an agenda for action on african urbanization. In E. Pieterse, A. Simone, & S. Parnell (Eds.), *Urbanization imperatives for Africa: Transcending policy inertia*, 6-27. Cape Town: African Center for Cities.
- Reck, G. (s.d). Apostila de Transporte Público. Departamento de Transporte- Universidade Federal do Paraná. http://www.dtt.ufpr.br/Transporte%20Publico/Arquivo/TT057_Apostila.pdf. Acedido: 22 de abril 2012
- Santos, T., Silva, M. A., Fernandes, V. A., & Marsden, G. (2020). Resilience and Vulnerability of Public Transportation Fare Systems: The Case of the City of Rio De Janeiro, Brazil. *Sustainability*, 12(2), 2-22. MDPI AG. <http://dx.doi.org/10.3390/su12020647>
- Seabra, L. O., Taco, P.W., & Dominguez, E. M. (2013). Sustentabilidade em transportes: do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana. *Revista dos Transportes Públicos - ANTP*, 35(2), 105-124. <http://www.antp.org.br/biblioteca-vitrine/revista-dos-transportes-publicos.html>
- Silveira, M. R., & Cocco, R. G. (2010). Interações Espaciais, Transporte Público e Estruturação do Espaço Urbano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 12(1), 63-81. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2010v12n1p63>
- Simone, A. (2010). Infrastructure, real economies, and social transformation: Assembling the components for regional urban development in Africa. In E. Pieterse, A. Simone, & S. Parnell (Eds.), *Urbanization imperatives for Africa: Transcending policy inertia*, 28-45). Cape Town: African Center for Cities.
- Smaniotto Costa, C. (2014). Can We Change Processes in Our Cities? Reflections on the Role of Urban Mobility in Strengthening Sustainable Green Infrastructures. *Journal of Traffic and Logistics Engineering*, 2(2), 146-155. <http://www.jtle.net/>
- Surico, J. (2021, junho 12). O papel do transporte informal na recuperação pós-pandemia. *ArchDaily*. <https://www.archdaily.com.br/br/963002/o-papel-do-transporte-informal-na-recuperacao-pos-pandemia>
- Thomson, J. M. (1977). *Great Cities and their Traffic*. Londres: Print book
- UN-HABITAT & UITP (2010). *Sustainable Mobility in African Cities*. ISBN: 978-92-1-132324-5 <http://unhabitat.org/books/sustainable-mobility-in-african-cities/>. Acedido: 17 de janeiro de 2022
- UN - United Nations (1992). *Agenda 21*. United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992. Disponível em: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> .Acedido: 10 de abril de 2022.
- Vasconcellos, E.A. (2012). *Mobilidade Urbana e Cidadania*. Rio de Janeiro: Senac Editoras
- Watson, V., & Agbola, B. (12 de setembro de 2013). Who will plan Africa's cities? Africa Research Institute: <http://www.africaresearchinstitute.org/publications/counterpoints/who-will-plan-africas-cities/#S1>. Acedido: 20 de maio de 2022.

